Melléklet: Fővárosi Önkormányzat tervdokumentációra adott véleménye

A kerületi építési szabályzat módosítását az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terve (a továbbiakban: TSZT) és a Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: FRSZ) alapján kell készíteni. (Jelzem, hogy a tervdokumentáció 119. oldalán (telepítési tanulmányterv 23. oldala) a TSZT és az FRSZ tervlapok nem a legutolsó hatályos állapotot ábrázolják, így ezt javítani szükséges.)

Az érintett területen Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal – Budaörsi út – Kőérberki út – Egér út – Andor utca – Galvani út – Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló 11/2017. (V. 3.) XI. kerületi önkormányzati rendelete hatályos (a továbbiakban: KÉSZ-1).

2025-ben megtörtént a KÉSZ-1 átfogó felülvizsgálata a 21/2025 (IX. 26.) ök. rendelettel, amely a változtatási tilalommal érintett területekre is vonatkozott. A 137/2023. (VI. 15.) önk. határozatban a KÉSZ-1 módosításakor és a változtatási tilalommal érintett területek esetében a lefektetett alapelvek egyik célja volt, hogy a beépítés 20%-kal csökkenjen a teljesértékű zöldfelületek növelésével egyidejűleg, illetve kiemelt szempont volt még a fásítottság növelése, a terepfeltöltés és a túlzó lakásszám elkerülése.

A jelen módosítás a KÉSZ-1 területén belül 4 területegységet érint, amelyek mind azonos fejlesztői tulajdonban vannak:

- 1. Budafoki út 70. (4011/4 hrsz.)
- 2. Fehérvári út 89-95. (3745/1 hrsz.)
- 3. Hauszmann Alajos utca 7. (4031/8 hrsz.)
- 4. Barázda utca 3. (3993/32 hrsz.).

A módosítás közvetlen előzménye a 21/2025. (IX. 26.) ök. rendelettel elfogadott KÉSZ-1 felülvizsgálata, amely a négy ingatlan szabályozási határértékein és további rendelkezéseken a korábbi szabályzathoz képest is szigorított. A Budafoki út 70. szám alatti ingatlan esetében a 2018-as felülvizsgálat során a korábbi Gksz-2-XI-5 építési övezet helyett Vi-2-XI-32 építési övezet került meghatározásra abból kifolyólag, hogy a TSZT 2017-es általános felülvizsgálata során a tárgyi ingatlan Gksz-2 -ről → Vi-2 területfelhasználásba került átsorolásra. A TSZT 2021. évi módosítása során a Galvani hídfőtérség KÖu közlekedési terület területbiztosítása következtében a Vi-2 területe csökkent, majd a KÉSZ-1 2025-ös módosításakor a KÖu területbiztosításával összefüggésben a Vi-2-XI-32 építési övezet területének csökkenése (60.626m^2 → 53.078m^2) mellett a szintterületi mutató értéke is mérséklésre került (2,85 → 2,6 m^2/ m^2). Az építhető általános szintterület tekintetében ez -20%-ot, a parkolási szintterület tekintetében pedig -12%-ot jelent. A csökkentések eredményeként a Vi-2 területen a korábbi állapotokhoz képest a fejlesztési potenciál mérséklődött, és mivel a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény (a továbbikan: Méptv.) kártalanítási szabályai szerinti ez 7 éven belül történt meg, így a tulajdonos kártalanítási igényt támasztott az Újbuda Önkormányzatával szemben. A fennálló helyzet rendezése érdekében a terület tulajdonosa és az Önkormányzat megállapodott a 4 terület szabályozásának módosításában, amely esetben a tulajdonos a továbbiakban eláll a kártalanítási igényétől.

1. projektterület: Budafoki út 70.: 4011/4 hrsz.

A korábban hatályos (2025. előtti) KÉSZ-1 általános szintterületi mutató határértékének visszaállítása tervezett (2,60 → 2,85), a parkolási szintterület esetében a növelése (1,20 → 1,50), annak ellenére, hogy a mostani módosítási javaslattal a 2025. előtti telekméretnél (projektterületnél) kisebb telek (projektterület) kerül kiszabályozásra (60.626 → 55.021 m^2).

Így kisebb telken ugyanolyan, sőt intenzívebb beépítés tud megvalósulni az élhetőség rovására.

Változások:

területi mutató	**2025. előtti KÉSZ-1**	**2025. után hatályos KÉSZ-1**	**Módosítási javaslat**
Telekméret	60 626 m^2	53 078 m^2	55 021 m^2
Ált. sztt. mutató	2,85	2,60	2,85
parkolási sztt. mutató	1,20	1,20	1,50
szintterületi mutató összesen	4,05	3,80	4,35
építhető ált. sztt.	172 784 m^2	138 003 m^2	156 810 m^2; szövegesen rögzítve: 156 750 m^2 (-60 m^2)
építhető parkolási sztt.	72 751 m^2	63 694 m^2	82 532 m^2; szövegesen rögzítve: 82 500 m2 (-32 m2)
összesen építhető szintterület	245 535 m^2	201 697 m^2	239 342 m^2

Az általános szintterületi mutató visszaáll a korábbi 2,85 értékre, így az általános szintterület olyan arányban csökken, mint a telekméret, a 2025. előtti állapotokhoz képest -9,25 % -kal.

A parkolási szintterületi mutató a 2025. előtti állapotokhoz képest a javaslatban 1,25-ről →1,50 -re nő. A parkolási szintterületi mutató 20%-os növelése a telekméret 9,25%-os csökkenése mellett az építhető szintterület növekedését eredményezi.

Az összes szintterületi mutató változás a korábbi 4,05 -ről → 4,35 -re nő, ami 7,41%-os intenzitásnövekedés. Ennek eredményeként a 2025. előtti állapotokhoz képest a telekméret 9,25%-kal csökken, az összes építhető szintterület viszont 2,52%-kal kevesebb. A korábbi telekméret 90,75%-án a korábbi összes szintterület 97,48% -a valósítható meg.

Ezen felül a projektterületen belül az egyes építési telkekre az alábbi, a hatályos rendelkezésekhez képest kedvezményesebb paramétereket állapítja meg a javaslat:

- a kialakítható telekméret a felére csökken: 3.000 → 1.500 m^2;
- a szabadon álló beépítési mód mellett zártsorú is kialakítható;
- terepszint felett a földszinten a beépítettség nő: 50% → 65%;
- a terepszint alatt a beépítettség nő: 65% → 75%;
- az épületmagasság nő: 28 m → 35 m, illetve 45 m;

- a szintterületi mutató összesítve nő: 4,05 m^2/m^2 → 4,35 m^2/m^2;
- a zöldfelület megengedett mértéke 35%-ról csökken a korábbi szabályozás szerinti 30%-ra a projektterületen.

A KÉSZ-1 javasolt módosítása szerint a 48/A. § (1) bekezdése szerinti telekosztás során nem kívánatos előírás az átszellőzés, az élhetőség és a terület átjárhatósága szempontjából, hogy a pinceszinti, alagsori vagy földszinti garázsszintek zártsorúan csatlakozhatnak egymáshoz, vagy az e szintek felett a szomszédos épületek szintén zártsorúan csatlakozhatnak egymáshoz. Ezen kívül szintén a kialakítható beépítés minőségét rontja, hogy a zártsorú épületcsatlakozás hiányában csökkentett telepítési távolság lehetősége kerül előírásra a földszinten és az afeletti szinteken, a kezdeményezett OTÉK eltérés alapján. Az így megvalósuló beruházás zártabb, egymástól szűk épülettávolságot eredményez.

48/A. § (1) bekezdés szerinti földszinti garázsszintek összekapcsolása előnytelen beépítésekhez vezet, a terület átjárhatósága megszűnik, a földszintek élettelen funkciókkal telnek meg, nincs közvetlen, aktivitásra ösztönző funkcióvegyesség, amely a közeli Duna-part és a projektterület mögötti területek esetében célként is megfogalmazásra került.

A 48/A. § (2) bekezdés alapján a lakások darabszáma és egyéb elhelyezhető rendeltetési egységek száma nem korlátozott, de előírás sem adott a lakások minimális alapterületének tekintetében. Ez előnytelen módon felülírja a 48. § (23) bekezdés szerinti lakás darabszámra vonatkozó és a (24) bekezdés funkcióvegyességet biztosító előírásának hatályos rendelkezését.

A Vi-2 területek esetében a korábban hatályos TSZT az intézményterületekre jellemző vegyességgel *(„OTÉK szerint elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgálnak*"), illetve a TSZT szerint ún. „fehérgalléros" munkahelyekkel számolt. Ezen területek *„Településszerkezeti szempontból lakófunkció céljára csak részben alkalmasak, tehát a lakófunkció vagy hiányzik, vagy alárendelt szerepű."* állapítja meg, ahol *„sűrűsége alacsonyabb, lazább, jellemzően szabadonálló beépítésű területek tartoznak ide, vagy a területi adottságok (morfológia, értékes növényzet, Duna menti pozíció) igénylik nagyobb zöldfelület megtartását vagy kialakítását. Különösen alkalmas a funkcióváltó területek élhetőbb, zöldfelületekkel gazdagabb környezeti kialakítására."* A módosítási javaslat beépítés sűrűség tekintetében a TSZT-ben a Vi-2 területfelhasználási egységre megállapított értékeket veszi alapul, annak ellenére, hogy funkcióvegyesség tekintetében a nagyvárosias lakóterületre jellemző lakóépületeket helyez el. A terület lakóterületként való hasznosítása esetén a szintterületi mutató csökkentése indokolt, mivel a hatályos érték egy intenzív beépítettségű, vegyes rendeltetéshez került meghatározásra, így az érték megemelése nem javasolt.

A 48/A. § (2) fb) pontjának rendelkezéseivel *(„az a telek is építési teleknek számít, melynek megközelítése önálló helyrajzi számon nyilvántartott, közforgalom elől elzárt magánútról történik)* ellentétben, minden építési teleknek rendelkeznie kell közterületi kapcsolattal, vagy az FRSZ 18. § (5) bekezdése szerint csak közforgalom számára megnyitott magánútként alakítható ki. Tehát a rendelettervezet 48/A § (2) e) pontja (33. oldal) nem felel meg az OTÉK alapján készített Fővárosi rendezési szabályzatnak, így nem hagyható jóvá.

A 48/A (2) e) bekezdés (33. oldal) megállapítja, hogy a zsákutca hossza nem korlátozott. Ezzel ellentmond az FRSZ 18. § (6) bekezdése: *„Beépítésre szánt területeket feltáró, gépjárműforgalom számára is szolgáló, 30,0 méternél hosszabb új zsákutca akkor létesíthető, ha a végén a tehergépjárművek számára (hulladékszállítás,*

katasztrófavédelmi feladatok ellátása) a megfelelő forduló kialakításra kerül. A zsákutcaként kialakítható útszakasz legnagyobb hossza 250,0 méter lehet."

A módosítás a szabályozási vonalak után visszamaradó telek nagy részén építési helyet jelöl. A visszamaradó 55.021 m^2-es telket projektterületnek nevezi a rendeletszöveg, amelyet a minimálisan kialakítható 1.500 m^2 -es telekméret következtében 36 db telekre lehetne osztani. Ezekre a telkekre a rendeletszövegben jóval kedvezményesebb értékeket állapít meg a javaslat 48/A. § (3) c) pontja, azzal a kitétellel, hogy összességében a projektterületre megállapított határértékeknek meg kell felelni. Így egyes esetekben rendkívül magas intenzitású beépítés is kialakíthatóvá válik a telkeken. Példaként említve a beépítési mérték 75%, terepszint alatt 90%, általános szintterületi mutató 4,0 m^2/m^2, parkolási szintterületi mutató 2,0 m^2/m^2, a legkisebb zöldfelület 25%.

A 48/A. § (3) e) pontja (33. oldal) a projektterület vonatkozásában hatályon kívül helyezi a hatályos KÉSZ-1 22. § (11) bekezdésében megfogalmazott magassági előírásokat *(„az épület legmagasabb pontja az építési övezetben meghatározott beépítési magasság (épületmagasság, párkánymagasság) plusz 3,5 méter lehet. Az épület legmagasabb pontjának megállapítása során, ha az építési övezetben az 1.a. melléklet „építési helyen belül eltérő beépítési magasság szabály" jelölést tartalmaz, akkor az adott területen belül az ott feltüntetett értéket kell alapul venni.").* A módosítási javaslat bevezeti, hogy az épületmagasság megegyezik az épület legmagasabb pontjával: *„az épületmagasság (Ém) megegyezik az épület szabályozási terven szereplő legmagasabb pontjával (ÉLP), a magasházas lehatároláson kívül az épületmagasság (Ém) és az épület legmagasabb pontja (ÉLP) 35 méter."* A korábban hatályos FRSZ 11. §-a szerint a magasépítmények számára kijelölt területeken az épület legmagasabb pontja nem haladhatja meg az FRSZ 3. mellékletében jelölt területre vonatkozó értéket, ami jelen esetben a projektterület nagyobbik részén 45,0 méter, illetve a telek Duna felé eső egy részén (ahol magasház nem helyezhető el) nincs meghatározva magassági érték. Felhívjuk a figyelmet, hogy a KÉSZ-ben a magasházas lehatároláson kívül eső területeken magasház (OTÉK 1. melléklet 83. pont: „*Magasépítmény: olyan építmény, amelyben a legfelső építményszint szintmagassága a 30 m-t meghaladja*."; *109.Szintmagasság: az építmény főbejárata – bejárati előlépcsője – előtti járda szintje és az építményszint padlófelülete közötti függőleges távolság."*) nem helyezhető el.

A javaslat szerint: „*…a koncepció a területen az FRSZ jelenlegi keretei között a magasházak elrendezésére a Duna felől nézve a megszokott formavilágtól eltérő, izgalmas tereket létrehozó 35 méteres épületsort, mögötte pedig 45 méteres épületsort javasol."* A 45 méteres legmagasabb ponttal rendelkező magasházas kijelölést az FRSZ is tartalmazza, azonban a 35 méteres legmagasabb ponttal rendelkező épületek elhelyezése a magasházas kijelölésen túl viszont csak akkor megengedett, ha azok nem minősülnek az OTÉK szerint magasháznak. A tervben bemutatott 35 méteres legmagasabb ponttal rendelkező Duna-parti épületek magassága túlzó és látványvédelmi problémákat vet fel a Duna felől nézve. A mellékletként csatolt tanulmányterv állítása is problémás, miszerint *„A magasházas beépítés lehetővé teszi a szellősebb beépítést, az átláthatóságot,",* mivel pont jelen módosítás kér OTÉK eltérést a telepítési távolság csökkentésére! Ezen kívül az FRSZ 20. § (2b) pontja kimondja, hogy a KÉSZ-ben csak látványvizsgálatot követően jelölhető ki magasház. A 35 méteres épületmagasságú és legmagasabb ponttal rendelkező lakóépületeket a Duna-parti zöldterület menti sávjába is kiterjesztené, városkarakter szempontjából érzékeny területre, ahol Duna-parti sziluett védelme kiemelt jelentőségű. Budapest településképi arculati kézikönyve szerint, *„Budapest különleges, egyedülálló part menti panorámája védendő, mind kilátás és rálátás tekintetében."*

Jelen fejlesztést a melléklet BudaBay City-ként emlegeti, ahol az szerepel, hogy *„A Duna felé eső telkek esetében az épületek legmagasabb pontja legfeljebb 35 méter lehet, vagyis az OTÉK szerinti magasházas kritérium szerint magasház nem létesül.”* Az OTÉK a legfelső épületszint padlószintjének magasságában határozza meg a magasház fogalmát. Jelen KÉSZ-1 módosítási javaslatban összemosásra kerül az épület legmagasabb pontja (ÉLP) és az épületmagasság ÉM), így konzekvensen nem meghatározható az értékük. A módosítás azzal fogadható el, ha ezekkel egyidejűleg biztosításra kerül a KÉSZ-ben, hogy a Duna-parti részen magasház nem építhető.

A 48/A. § (3) g) pontjában megállapított előírás, amely szerint „*a telkek fásítására és zöldfelületi kialakítására vonatkozó előírásokat az egyes építési telkek helyett a Projektterület egészére vonatkozóan kell figyelembe venni a 22. § (5) és (6) bekezdésének alkalmazása során*” alkalmazása nem javasolt, mivel az építési telkeken ezáltal kisebb mértékű fásítottság megvalósítása lehetséges, ami a tervezett lakóterületek élhetősége szempontjából kedvezőtlen.

Célként a „zöldfelületi borítottság emelése” is megfogalmazásra kerül, ugyanakkor a szabályozási paraméterek változása ezzel ellentétes (a hatályos előírásokhoz képest csökkentésre kerül a legkisebb zöldfelület aránya). A rendelkezésre álló adatok alapján a jelenleg kiépített elsőrendű árvízvédelmi védvonal megfelel a MÁSZ + 1,3 méter biztonsági szintnek, ezért magasítása nem szükséges. Amennyiben a meglévő árvízvédelmi védvonal módosításra, fejlesztésre kerül, akkor a továbbiakban is szükséges a fenntartási sávot biztosítani, amelyet a nagyvízi meder, a parti sáv, a vízjárta és a fakadó vizek által veszélyeztetett területek használatáról, hasznosításáról, valamint a folyók esetében a nagyvízi mederkezelési terv készítésének rendjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló 83/2014. (III. 14.) Korm. rendelet határoz meg.

48/A. § (5) c) pontjában megfogalmazott előírás, miszerint a közhasználatú terület fölé épület emeleti építményszintje vagy épületrésze benyúlhat, előnytelen légtérarányt eredményez a Budafoki út és a Duna-parti sétány közötti gyalogos kapcsolat esetében.

A KÉSZ-1 normaszöveg módosítás javaslat 2. §-a megszünteti a projektterület esetében a funkcióvegyességet előíró rendelkezést. A kompakt város elvét támogató rendelkezés törlése előnytelen, monofunkciós beépítést, „alvóváros” jelleget fog eredményezni.

A dokumentum 17. oldalán hibásan szerepel, a projektterület nem Vi-1, hanem Vi-2 területfelhasználási egységbe van sorolva. Az „FRSZ szintterületi nagyságrendjének való megfelelés igazolása” c. fejezetben szereplő megállapítás, amely szerint „A Vi-1 területfelhasználási kategóriában a TSZT nem határoz meg zöldfelületi átlagértéket, ennek megfelelőségét nem kell vizsgálni.” e miatt nem helytálló, ugyanis a TSZT meghatároz zöldfelületi átlagértéket a Vi-2 területfelhasználási egységre is, amely 25% (lásd: TSZT III. kötet 71. oldal). A TSZT-való összhang azonban igazolt, ugyanis a zöldfelületi átlagérték teljesülését a dokumentum igazolja (18. oldal).

A projektterületre készített 2/A táblázat bemutatja a KÉSZ módosítás FRSZ-nek való megfelelését. Megállapítható, hogy a 2/B táblázatban a hatályos KÉSZ-1 szerinti tartalék a Vi-2 területfelhasználási egység teljes területére vetítve a módosítás után az általános szintterület esetében a felére csökken és a módosított KÉSZ-1 az FRSZ szerinti lehetőségeket 94%-ban kihasználja. A módosított parkolási szintterülettel parkolási tartalék a Vi-2 területfelhasználási egységen belüli KÉSZ övezetek esetében nem marad, sőt az FRSZ

biztosította lehetőségeket 6,3%-kal, 13.195 m^2-rel meghaladja, a tervező jelzi is, hogy nem felel meg az FRSZ-nek, de nem ad indoklást az eltérésre.

Az 2/A táblázatban (18. old) a módosított értékek esetében a „hatályos KÉSZ” megfogalmazás helyett olyan megfogalmazás javasolt, ami a módosításra, javaslatra utal.

A fentebb megfogalmazott észrevételeken túl fontos megjegyezni, hogy a projektterület a tervezett Galvani híd északi hídfőtérsége, kiemelt településszerkezeti helyszín. Tehát a terület tervezett rendeltetését és városképi megjelenését is ezen tény figyelembevételével kell meghatározni, nem javasolt a terület monofunkciós kialakítása, illetve „lakótelepszerű” beépítése sem. A kiemelt településszerkezeti helyszín méltatlan beépítését eredményezi, amikor a Vi-2 vegyes intézményi területen és annak beépítési paramétereit alkalmazva a hídfő helyzetben olyan lakófejlesztés valósul meg, amely a minőségi városépítészet szempontjait nélkülözi.

A KÉSZ-1 módosítása során is a Méptv. 3-15. §-ai alapján különösen építészeti minőség, a szükséges minimum, a helybe illesztés, a természeti rendszerek megőrzése, az emberi életminőség és a szabályozó felelősségének elve követendő. Ezért kifejezetten fontos az épületmagasság és funkcióhoz igazodó beépítési intenzitás megfelelő szabályozása, amely során igazodni kell a kiemelt településszerkezeti helyzethez, a környező településképhez, tájkarakterhez és figyelemmel kell lenni a környező hatásterület lakosságának életminőség védelmére is. A barnamezős terület fejlesztésének elsődlegessége támogatja a terület újrahasznosítását, de önmagában nem indokol magasabb vagy intenzívebb beépítést. A hídfőtérségben a minőségi, példaértékű városfejlesztés elvárás.

2. projektterület: Fehérvári út 89-95.

A KÉSZ-1 2025-ös módosításakor a 137/2023. (VI. 15.) önk. rendeletben megfogalmazott alapelvek itt is érvényesítésre kerültek. Ennek kapcsán a korábban hatályos beépítési paraméterek csökkentek, az általános szintterületi mutató 20%-kal csökkent, mérséklődött az épületmagasság és a terepszint alatti beépítési mutató, illetve nőtt a megkövetelt zöldfelületi arány. Ezen kerületi célt szándékozik megszüntetni a módosítás, sőt növelni a 2025-ös módosítás előtti paramétereket.

A jelen szabályozás módosításakor megfogalmazott cél, miszerint a korábban hatályos szintterület visszaállítása nemhogy nincs ezzel összhangban, hanem az érték ezt meg is haladja.

A 47/A. § (1) bekezdésében megfogalmazott korlátozás feloldása nem javasolt annak érdekében, hogy megfelelő méretű, komfortos lakások kerüljenek kialakításra. A javasolt rendelkezés felülírja a hatályos KÉSZ-1 47. § (16) bekezdésében előírt maximális lakás önálló rendeltetések számát *(„47. § (16) A Vi-1-XI-02, Vi-1-XI-03, Vi-1-XI-04, Vi-1-XI-05, Vi-1-XI-06, Vi-1-XI-07, Vi-1-XI-08, Vi-1-XI-09, Vi-1-XI-10, Vi-1-XI-11, Vi-1-XI-12, Vi-1-XI-14 és Vi-1-XI-17 építési övezetekben lakó rendeltetés elhelyezése esetén a létesíthető lakások maximális száma a lakás önálló rendeltetési egységek létesítéséhez felhasznált általános szintterület 80-nal történő osztásának egész számú hányadosa.”*).

A 47/A. §-ban megfogalmazott tereprendezési, parkolási szintterületi előírások kedvezőtlen beépítési lehetőségeket teremtenek, hatályon kívül helyezik a 6. §-ban megfogalmazott általános érvényű rendelkezéseket, módosítva a kialakítható terepszintet és számított beépítési magasságot.

A javasolt módosítás megfelel az FRSZ-nek, de a területfelhasználási egységet alkotó 3 tömb esetén a parkolási szintterület összesített tartalékaként csak ~4.600 m^2 marad (~92%), tehát az eddigi FRSZ-ben rögzített parkolási szintterület tartalék nagy része 1 tömbre koncentrálódik, a másik kettő – Vi-2 területfelhasználási egységbe tartozó – övezet FRSZ-hez viszonyított parkolási szintterület tartaléka minimális.

Zöldfelületi szempontból kedvező, hogy bevezetésre kerül a „telek zöldfelületként kialakítandó/megtartandó terület" szabályozási elem, amely 47/A. § (9) bekezdéssel összhangban hatékonyan biztosíthatja a meglévő faállomány értékes egyedeinek védelmét.

Az „FRSZ szintterületi nagyságrendjének való megfelelés igazolása" c. fejezetben szereplő, zöldfelületi átlagértékre vonatkozó megállapítás nem helytálló, ugyanis a TSZT meghatároz zöldfelületi átlagértéket a Vi-1 területfelhasználási egységre is, amely 10% (lásd: TSZT III. kötet 71. oldal). (Az FTT a Vi-1 általános használat szerinti területre már valóban nem rögzít zöldfelületi átlagértéket, ezt azonban csak a TÉKA 135. § (5) fennállása esetén lehetne megtenni.) A javasolt KÉSZ módosítás szerint azonban a zöldfelületi minimum aránya ugyanakkor nem változik, ennek megfelelően szükséges a zöldfelületi átlagértéknek való megfelelés igazolása.

3. projektterület: Hauszmann Alajos utca 7. és 4. projektterület: Barázda utca 3.

Mindkét ingatlan esetében a beruházás folyamatban van, az Újbuda Garden (Hauszmann Alajos utca 7., hrsz.: 4031/8) a használatba vételi engedélyt a nyár folyamán megkapta, az Újbuda Residence (Barázda utca 3., hrsz.: 3993/32) emeleti szintjeinek a kivitelezése folyik. Mindkét terület esetében a KÉSZ-1 módosítás célja, hogy a forgalmas és zajterhelt Szerémi út felé eső kollégium épület helyett a lakó rendeltetés is megengedett legyen.

A TSZT alapján mindkét módosítással érintett terület „Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján" elemmel érintett az 1. Területfelhasználási tervlap szerint, ahol a terhelés mértékétől függően kerületi építési szabályzatban kell meghatározni lakórendeltetés megfelelő elhelyezhetőségét. Ennek megfelelően mindkét terület esetében a hatályos Szabályozási terven rendeltetés korlátozás (lakó rendeltetés elhelyezésének kizárása) jelölése, a hatályos KÉSZ-1 48. § (3) bekezdésében pedig a lakórendeltetés szöveges kizárása szerepel. A hatályos 48. § (23) bekezdés a lakás önálló rendeltetések számának meghatározását, a (24) bekezdés a funkcióvegyességet rögzíti. A javasolt 48/B. § ezen előírásokat hatályon kívül helyezi a projektterületek tekintetében. Az Újbuda Garden esetében új önálló építési övezet kerül kijelölésre a kiegészítő rendelkezés módosítások következtében.

A KÉSZ módosítás tárgyát képező, új lakófunkciók várható zajterhelésére vonatkozóan a megküldött dokumentáció nem tartalmaz olyan adatokat és vizsgálati eredményeket, amelyek alapján a tervezett lakófunkció zajvédelmi szempontú megfelelősége megítélhető lenne. A tervezett KÉSZ-módosítás és a TSZT összhangja ezért lakófunkció tekintetében jelenleg nem igazolható. (Megjegyzendő továbbá, hogy az FTT a Hauszmann Alajos utca 7. szám alatti ingatlan vonatkozásában is jelöl lakófunkció-kizárást, míg a Barázda utca 3. szám alatti ingatlan ilyen jelöléssel nem érintett.) Felhívjuk a figyelmet, hogy a Szerémi út közlekedési eredetű zajterhelése miatt az épületeken belül a zajra érzékeny rendeltetések (lakószobák, pihenőhelyiségek) elhelyezése során biztosítani kell a 27/2008. (XII. 3.) KvVM–EüM együttes rendeletben meghatározott belső és külső zajterhelési határértékek teljesülését.

Közlekedés szempontú észrevételek:

A rendeltetésszerű járműtárolás OTÉK-tól eltérő szabályozása szerepel mindegyik területen a KÉSZ módosítási javaslatban. A terület közösségi közlekedése ugyan rendelkezik szabad kapacitással a telepítési tanulmányterv szerint, és közösségi közlekedés fejlesztése is tervezett a településterv alapján. Azonban egyik terület sem rendelkezik kiváló településszerkezeti helyzettel vagy közösségi közlekedéssel, mivel a főváros átmeneti zónájában találhatók és gyorsvasúti kapcsolatuk nincs és ez a jövőben sem tervezett.

A fentiek alapján célszerű a lakásokhoz kapcsolódóan javasolt parkolási normák felülvizsgálata, figyelembe véve azt a tényt is, hogy a kerület jelentős része már ma is korlátozott várakozási övezetbe van vonva a telken belüli parkolók hiánya miatt a közterületekre szoruló lakosság előnyben részesítése érdekében.

A kerékpártárolók esetében az 1 lakás/1 kerékpártároló érték alatti javaslatok átgondolatlanok, mert azok az akár egy évszázados élettartamra tervezett, remélhetően családok által használt lakásokhoz tartoznának. A személygépjármű parkolótól eltérően, ahol egy lakás esetén a KÉSZ módosítás által többnyire biztosítani javasolt egy várakozóhely, amely a jellemzően 4 személyes személygépjárművel biztosítani tudja a teljes család közlekedését. Az egy lakás esetén a KÉSZ módosítás által többnyire biztosítani javasolt egy kerékpártárolóban viszont csak egyetlen személy közlekedést szolgáló jármű helyezhető el, amely egy család esetében nem elégséges.

Az 1. jelű terület esetében a KÉSZ módosítás 48/A § (2) e) pontja (33. oldal) a lakóterület magánútjait kivonja a Vi-2-XI-32 építési övezet vonatkozásában a hatályos KÉSZ 21. § (3) bekezdése alól, amely viszont az FRSZ 18. § (5) bekezdésnek – *„Beépítésre szánt területek megközelítését, kiszolgálását biztosító magánút – a kertvárosias lakóterületek zsákutcái, valamint a gazdasági területek és a K–Log, K–Rept, K–Kik területfelhasználási egységek kivételével – csak közforgalom számára megnyitott magánútként alakítható ki.”* – való megfelelést biztosítja. Tehát a 48/A § (2) e) pontja (33. oldal) nem felel meg az OTÉK alapján készített Fővárosi rendezési szabályzatnak, így nem hagyható jóvá. A telkek és azok garázsainak megközelítésére alkalmazni kívánt műszaki megoldás majd csak a TÉKA alapján készített Budapest Főváros rendezési szabályzat figyelembevételével készítendő új KÉSZ-ben lesz alkalmazható, mert a BFRSZ már illeszkedik a 2025. évi módosítással érvénybe lépett TÉKA 29. § (12) bekezdéséhez („*Ha a telek vagy építési telek feltárását biztosító magánút a terepszint felett a (10) bekezdés szerint lefedésre kerül, vagy terepszint alatt kerül kialakításra, és a terepszint feletti terület közhasználat számára megnyitott, akkor a terepszint alatti út közforgalom elől elzárható magánút”*).

Majd a TÉKA alapú új KÉSZ-ben, a közforgalom számára meg nem nyitott magánútra vonatkozó előírások között javasolt szerepeltetni, hogy a magánútnak mindenkor biztosítania kell az építési övezet összes építési telkének a gépjármű kiszolgálását. A magánút jövőbeni tulajdonosa ugyanis nem ismert és nem is határozható meg, azonban a terület speciális építésjogi szabályozása folytán az egyes építési telkek társasházai nem kerülhetnek kiszolgáltatott helyzetbe azáltal, hogy az építési telkük garázsa nem érhető el közvetlenül közútról vagy közforgalom elől el nem zárt magánútról.

Az 1. jelű terület vonatkozásában a KÉSZ módosítás 48/A § (5) a) pontjában nevesített gyalogos kapcsolatot annak megkövetelt minimális szélességével javasolt kiegészíteni, továbbá az 1. mellékletet képező szabályozási tervlapon jelölni.

A 2. jelű terület estében a tervezett 15 m széles magánút helyett azonos szélességű közút kialakítása – figyelembe véve a tömbstruktúrát is – kedvező irányú változás.

A Galvani-hídfő térségével kapcsolatban felhívom a figyelmet a Budapest XI. kerület, Galvani út – Andor utca – Solt utca – Kondorosi út – Sáfrány utca – vasútvonal –kerület határ által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló 16/2018. (VI. 6.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KÉSZ-9) módosításának egyeztetésekor, 2025. decemberében megfogalmazott véleményre:
„Városrendezési szempontból támogatható a szándék, hogy bevezetésre kerül a „Településrendezési szerződés kötése kötelező" szabályozási elem. A TRSZ-készítésre jelölt területek nagy többsége közvetlenül a fővárosi tulajdonú és kezelésű főúthálózathoz csatlakozik, illetve a területen végrehajtható fejlesztések összesített hatása a főváros közlekedési rendszerét érinti és átfogó, egységes szemléletű kezelést, összehangolást igényel, ezért a településrendezési szerződésekbe szükséges bevonni a Fővárosi Önkormányzatot, illetve a BKK-t."

Továbbá a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 56/A. § (6) bekezdése alapján: „*Ha a településrendezési szerződés tartalma a fővárosban a fővárosi kerületi önkormányzat mellett a fővárosi önkormányzat feladatkörét is érinti, a fővárosi és a fővárosi kerületi önkormányzat a Méptv. szerinti cél megvalósítójával egy szerződésben állapodik meg. Ilyen esetekben az (1)–(4) bekezdésben foglaltakat a fővárosra és az érintett kerületre együttesen alkalmazni kell."*

A 914/2025. (X. 29.) önk. határozatban a Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

a) elvi éllel rögzíti, hogy a kelenföldi Duna-part térségében (nyugatról a Fehérvári út, keletről a Duna, északról a Dombóvári út és délről a Savoya Park által lehatárolt terület, továbbiakban: fejlesztési zóna) megvalósult, folyamatban lévő és tervezett ingatlanfejlesztések közlekedési kiszolgálását a Budapesti Mobilitási Tervnek megfelelően elsősorban a közösségi közlekedésre, ezen belül a kötöttpályás szolgáltatásokra szükséges alapozni, amelyek nélkül további lakásépítés a térségben nem fenntartható, ezért a Fővárosi Önkormányzat részéről nem támogatott.

b) kezdeményezi a Kormánynál, XI. kerület Újbuda Önkormányzatánál és az érintett ingatlanfejlesztőknél, hogy a fejlesztési zónában érintett nagy volumenű lakásépítésre tekintettel a szereplők olyan szabályozást és együttműködést hozzanak létre, amely révén kb. épülő lakásnégyzetméterenként nettó 50 ezer forintnyi hozzájárulás történik a környék közösségi közlekedési infrastruktúrájának kiépítésére, ezáltal biztosítva a Budai fonódó villamos ún. III. üteme, vagyis a Budafoki út–Dombóvári út csomópont és a Savoya Park között a Budafoki út hosszában kiépítendő villamosvonal ütemezett kiépítésének fedezetét.

Különös tekintettel arra, hogy a tervezett fejlesztések közlekedési hatásai a fővárosi felelősségi körébe tartozó közúti és közösségi közlekedési rendszert terhelik, továbbá területileg is főutakat érintenek, ezért szükségesnek tartom, hogy a településrendezési szerződések megkötésébe bevonásra kerüljön a Fővárosi Önkormányzat és rajta keresztül a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. (a továbbiakban: BKK).

Megjegyzem, hogy Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének a 10/2026. (I. 28.) határozattal elfogadott Fővárosi Településfejlesztési terv (a továbbiakban: FTFT) alapján a hídfő térségén már nincs feltüntetve a „*Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás*" jelölés.

Felhívom a figyelmet, hogy a telepítési tanulmányterv készítése során nem történt egyeztetés a BKK munkatársaival.

Az 1. területen a javaslat a Galvani-híd hídfőjének területbiztosítását jelentő szabályozási vonalat tolja vissza a híd felé. A dokumentációban nincs csatolva a Galvani-híd legutolsó terve szerinti hídfő-kialakítás, sem a tervezővel való egyeztetés. Nem megfelelően igazolt, hogy a szabályozási vonal áthelyezésével a Galvani-híd hídfőjében valamennyi szükséges létesítmény elhelyezhető lesz.

Az 1. terület alátámasztó anyagában ábrázolt, a Budafoki úti szervizutas megoldást elképzelhetőnek tartom, ez lehetővé teszi az ingatlanok megközelítését, egyben a kétirányú kerékpárforgalomra is alkalmas lehet. A szervizút területét közhasználatra átadott sávként a szabályozásban is biztosítani kell.
Jelzem, hogy a Duna-parti sétánynak tartalmaznia kell a Fővárosi Településtervben is rögzített, Duna-menti (EuroVelo) kerékpárutat is.

A TRSZ-ben tett előzetes fejlesztői vállalások szerint*: „A Fejlesztő vállalja a közvetlenül a fejlesztéssel kapcsolatban szükségessé váló, a Projektterület közvetlen megközelítését szolgáló út és járda, az azokhoz tartozó közművek, mint infrastrukturális beruházások megvalósítását a Projekttelektől számított 50 m-es körzeten belül."* Az 50 méteres korlátozást nem tartom támogathatónak. A fejlesztés többletforgalma miatt szükséges átalakítások túlnyúlhatnak az 50 méteres határon, jellemzően csomópontok, járműosztályozók átalakítása is szükséges a Budafoki úton és mellékutcáiban.

Az OTÉK/TÉKA eltérési kérelemben szereplő kerékpár-elhelyezési normatíva csökkentésével nem értünk egyet. Félreértés, hogy a tömegközlekedési kapacitásszámítással alátámasztható egy ilyen javaslat, a kerékpározás (és a lakók kerékpár-elhelyezése) nem a közösségi közlekedés kapacitáshiánya miatt segítendő, hanem részben épp azt kiegészítve, fenntartható egyéni közlekedési lehetőséget nyújtva az autóhasználattal szemben.

Összefoglalóan elmondható, hogy a KÉSZ-1 módosítási javaslatai alapvetően a korábban hatályos Fővárosi rendezési szabályzat szerint meghatározott beépítési sűrűségi értékek és a magassági szabályozás figyelembevételével készültek, azonban az 1-es projektterület esetében tett parkolási szintterület mutató emelése a dokumentum 18. oldala szerint az FRSZ-nek nem felel meg.

A javasolt módosítások jelentősen növelik a kialakítható beépítés intenzitását, csökkentik a zöldfelületek arányát, előnytelen légtér, magassági, monofunkciós és szomszédsági viszonyokat teremtve. Az 1-es terület esetében miközben a telek mérete csökken, az összes szintterület nő, meghaladva az FRSZ parkolási sűrűségi értékeit, a telepítési távolságok csökkennek, az épületmagasság nő, a zöldfelület csökken. Az épületmagasság és az épület legmagasabb pontja összemosásra kerül a javaslatban, így rögzíteni szükséges a rendeletszövegben, hogy a magasház elhelyezhető jelölésen kívüli területrészen az épület legfelső építményszintjének padlószintje a 30,0 métert nem haladhatja meg. A parkolási és magassági rendelkezések korrekciót, pontosítást igényelnek, utóbbiak esetében külön figyelmet szentelve a Duna felőli lát- és városképnek, azok védelmére. A tervezett monofunkciós lakóbeépítés inkább nagyvárosias beépítésnek felel meg, mint vegyes intézményinek. A magánút tekintetében a 48/A § (2) e) pontja (33. oldal) nem felel meg az OTÉK alapján készített Fővárosi rendezési szabályzatnak. A 2-es terület esetében különösen előnytelen a tereprendezési, terepszint feltöltési előírás, illetve, hogy a Vi-2 területfelhasználási egységbe eső másik kettő tömb esetében a KÉSZ-ben alig marad parkolási szintterületi tartaléka.

A módosításnak Budapest zöldfelületi rendszerére és környezeti állapotára gyakorolt kedvezőtlen hatása van. A javasolt módosítások több elemükben növelik a kialakítható beépítés intenzitását, csökkentik a biztosítandó zöldfelület és zöldfelületi intenzitás mértékét, valamint a beépítési, légtér- és magassági viszonyok megváltoztatásával a terület környezeti adottságait (pl. mikroklimatikus viszonyok, benapozottság) is érdemben befolyásolják. A módosítások Budapest közlekedési rendszerét is jelentősen terhelik.

Megjegyzem, hogy a munkában okleveles tájépítészmérnök végzettséggel és közlekedéstervezői jogosultsággal rendelkező tervező nem vett részt. Az építésügyi és az építésüggyel összefüggő szakmagyakorlási tevékenységekről szóló 266/2013. (VII. 11.) Korm. rendelet 14. § (1) bekezdése szerint zöldfelületi és tájrendezési szakterületen a szakági munkarészek elkészítése TK jogosultsághoz, közlekedési szakterületen Tkö jogosultsághoz kötött, továbbá a (3) bekezdés szerint a szakági településtervező feladata a szakterületének megfelelő településtervezési szakági munkarészek és javaslatok elkészítése.

Klíma- és környezetügyi szempontból javaslom, hogy általános jelleggel vagy legalább kifejezetten a tárgyi projektterületek vonatkozásában kerüljön előírásra a rendelettervezetben a csapadékvíz telken belüli megtartásának vagy legalább késleltetett elvezetésének a követelménye (új beépítéseknél, többlet beépítéssel járó felújítások és ingatlanbővítések esetén), valamint a magas albedójú burkolatok alkalmazása a hőszigethatás csökkentése érdekében.

Kérem a fenti észrevételek szíves figyelembevételét, a módosítás addig nem hagyható jóvá, amíg az FRSZ-szel ellentétes magánútra vonatkozó előírások, parkolási szintterületi mutató és a magasházakkal összefüggő előírások módosításra nem kerülnek. A tervezés során kifejezetten törekedni kell a Méptv. építészeti alapelveinek betartására.