

TARTALOMJEGYZÉK

1.	<u>A feladat kötöttségeiként megadott feltételek kezelése</u>	2
2.	<u>A tervezés adottságai korábbi programok és azok figyelembevétele</u>	2
3.	<u>A tervezési feladat részletes ismertetése</u>	3
4.	<u>Városszerkezeti összefüggések</u>	4
	4.1. <u>Kerületszomszédok közötti kapcsolat</u>	4
	4.2. <u>Intenzív területfelhasználás az alulhasznosított vákumterületek helyett</u>	5
	4.3. <u>Városrészközponti predesztináció</u>	5
5.	<u>A funkcionális kialakítás</u>	6
	5.1. <u>Tervezett területfelhasználás</u>	6
6.	<u>Közúti közlekedési rendszer fejlesztése</u>	9
	6.1. <u>A tervezett intermodális csomópont szerkezete</u>	9
	6.2. <u>A tervezett intermodális csomópont közúti kapcsolatai</u>	9
	6.3. <u>A tervezett intermodális csomópont tömegközlekedési kapcsolatai</u>	15
	6.4. <u>A tervezett intermodális csomópont gyalogos közlekedési kapcsolatai</u>	18
	6.5. <u>A tervezett intermodális csomópont kerékpáros közlekedési kapcsolatai</u>	18
7.	<u>A közösségi közlekedés tereinek és létesítményeinek kialakítása, az intermodális csomópont</u>	20
8.	<u>A város központrendszerének fejlesztési szegmense – a városrészközpont részleteiben</u>	21
9.	<u>Ütemezés</u>	23
10.	<u>Összefoglalás</u>	24
	1. sz. függelék	25

RAJZJEGYZÉK

1. TABLÓ	KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI TERVLAP M=1: 4000
2. TABLÓ	VÁROSÉPÍTÉSZETI TERVLAP – HELYSZÍNRAJZ M=1: 2000
3. TABLÓ	LÁTVÁNYTERVEK
4. TABLÓ	ALULJÁRÓ TÉRSZINT ALAPRAJZA M=1: 1000
5. TABLÓ	VASÚTI TÉRSZINT ALAPRAJZA M=1: 1000
6. TABLÓ	BUSZPÁLYAUDVAR TÉRSZINT ALAPRAJZA M=1: 1000
7. TABLÓ	TET• FELÜLNÉZET M=1: 1000
8. TABLÓ	TÉRMETSZETEK M=1: 500

"A KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE" városrendezési – városépítészeti – környezetalakítási ötletpályázat

MŰSZAKI LEÍRÁS

A pályaudvar és környezetének rendezésével kapcsolatban az alábbiakban felsorolt módon jártunk el a kiírásban rögzített szempontok figyelembevételével:

1. A FELADAT KÖTÖTTSÉGEIKÉNT MEGADOTT FELTÉTELEK KEZELÉSE

- 1.1 Metró nyomvonalak csatlakozó m•tárgyak, kijáratok.
A megadott tervek szerint az abban szerepl• tartalom figyelembevételével oldottuk meg a feladatot.
- 1.2 A metró járm•telep tervpályázati anyagát kötöttségként kezeltük.
- 1.3 A MÁV pályafejlesztési elképzelését integráltuk javasolt megoldásunkban.
- 1.4 A MÁV biztosító berendezéseit tartalmazó épületét a jelenlegi helyén megtartottuk.
Megfelel• m•szaki megoldással a kés•bb építend• épületbe bekapcsolva annak részeként javasoljuk üzemeltetni.

2. A TERVEZÉS ADOTTSÁGAI KORÁBBI PROGRAMOK ÉS AZOK FIGYELEMBEVÉTELE

- 2.1. Az •rmezei oldal közlekedési kapcsolatrendszerét a tervezett fejlesztést szem el•tt tartva átgondoltuk és új megoldást terveztünk.
- 2.2. Új MÁV felvételi épület megépítése javasolt az intermodális csomópont egyik f•elemeként.
A tervezett megoldásnál küls• befektet• közvetlen érdekeltiségének biztosítására törekedtünk, megnövelve ezzel a megvalósítás esélyét. Az együttes a MÁV, BKV és VOLÁN üzemi helyiségeit is magába foglalja.
- 2.3. A jelenlegi MÁV felvételi épület helyi védettséget élvez, mellyel kapcsolatban a F•városi Közgy•lés is állást foglal. Tervünkben olyan megoldást kerestünk, mely mind az épület megtartásával, mind megszüntetésével funkcionális és építészeti szempontból is m•köd•képes.
- 2.4. Az 1-es és 49-es villamos új forgalmi elhelyezését javasoljuk szoros kapcsolattal kialakítani az intermodális közlekedési csomóponttal. További fontos szempont a vonalak közvetlen kapcsolata, átjárhatósága.
- 2.5. Megoldásainknál ügyeltünk a kialakult tulajdonviszonyoknak megfelelni. Az Öveges József Szakképz• Központ jelenlegi épületegyüttesét adottságként kezeltük, b•vítési szándékával egyetemben.
- 2.6. Mind az •rmez•i oldalon tervezett, mind az Etele téren található BKV és VOLÁN pályaudvarok és végállomások összevont, egy helyen történ• megoldását javasoljuk, mely közvetlenül kapcsolódik az új közlekedési rendszerhez.

- 2.7. A kívülről érkező gépkocsiforgalom elhelyezését biztosító 3000 állásos P+R parkoló mintegy 70%-át az észlelt oldalra – a várható forgalmi irányában – a vasúti vágányok mentén szint alatt helyeztük el. A parkoló súlypontjában az új közlekedési tengely helyezkedik el.
- 2.8. A meglévő vasút alatti alagút felhasználásával kerékpárutat és B+R parkolót terveztünk az Etele térre.

3. A TERVEZÉSI FELADAT RÉSZLETES ISMERTETÉSE

A jelenlegi adottságok és a kiírás programjának elemzése során három alapfeladatot határoztunk meg, melyek megoldása elengedhetetlen, s egyben egymással szoros összefüggésben is állnak.

- A.) M1 és M7 autópálya, valamint a Kelenföldi Pályaudvarhoz csatlakozó vasúthálózat által „folyóként” szétszabdalt terület összekapcsolása, megfelelő helyi közlekedési rendszer kialakítása.
- B.) A fenti kötöttségek miatt szervezetlenül kialakult tömegközlekedési állomások, végállomások összehangolása, korszerű megoldása valamennyi közlekedési eszköz és résztvevő figyelembevételével.
- C.) Az inhomogén városszerkezet és épületegyüttes fejlesztése, cseréje, városrészközpont feltételeinek megteremtése, új téralakítási és építészeti megoldásokkal.

4. VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

4.1. Kerületrészek közötti kapcsolat

Budapest területének egyik legvitatottabb, ugyanakkor helyzeténél fogva egyik legjelentősebb fejlesztési térsége a pályázati kiírás szerinti Kelenföldi pályaudvar környezete.

A terület Budapest Településszerkezeti Tervében definiált zónarendszerét illetően az átmeneti zóna részében, az ún. Nyugati kapu térségében található speciális helyzet - a város - a hegyvidék - a regionális kapcsolati tengely (autópályák) - ütközőpont, melynek másik sajátossága, hogy a korábbi városszerkezeti növekedés során a vasút, mint meghatározó magisztrális elem a térséget alapvetően két önálló életet élő és csak kényszeres kapcsolatokkal bíró részre osztotta.

A kerület hegyvidéki részeit a saját és a városi városközponti területektől is jelentősen elválasztó vasút mellett az autópálya is szinte áthatolhatatlan vonala kettévágja a kerület meghatározó földrajzi egységeit.

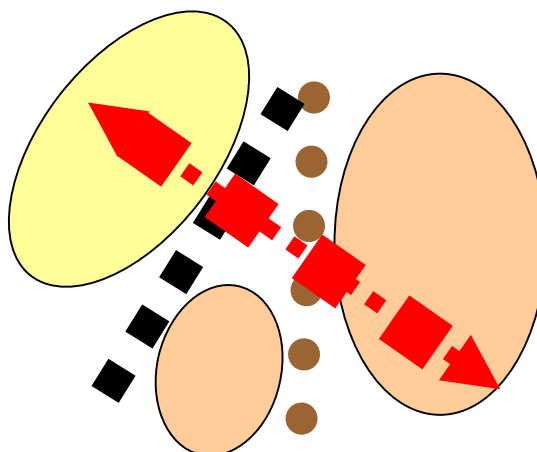
A város szerkezeti fejlesztésének egyik fő célja, hogy az elvárosi zóna felől az átmeneti zóna irányába haladva fokozatosan - a külsőbb haránt irányú elemek megvalósulását is követve - sűrűbb kapcsolatok jöjjenek létre a zónán belül, vagyis az elválasztó hatások mérséklésével szorosabb kapcsolatokat lehessen létrehozni a közeli és távoli térségekkel egyaránt, tehát mind makrószinten, mind mikrostrukturális szinten jelentős átszövődési lehetőségeket kell keresni.

A városon belüli kapcsolat egyik fontos eleme, hogy a metró 4. vonalának kiépítése elkezdődött, mely gyorsabb elérést tesz lehetővé, ugyanakkor ez csak akkor lehet hatékony és az egyéni közlekedésről a közösségi közlekedésre sarkalló, ha maga a befoglaló létesítmény is gyorsabban és komfortosabban elérhető.

A külsőbb haránt irányú elemek megjelenésével a nyugati kapu irányába érkező mai forgalom megoszlása várható a város más irányai közül első sorban a keleti, pesti irányban. Ennek megfelelően az autópálya jelenlegi helyzete, illetve szerepköre is változáson kell átessen, és a városbelső felé közeledve városiasabb főútvonallá kell váljon.

Cél tehát, hogy a tervezési területen ki legyen használva a közlekedési elemek találkozási pontjának felkínált lehetősége, mely a városi, a regionális közösségi közlekedési elemek egy helyen való megjelenéséből adódik, továbbá csatlakozik egy jelentős országos közúthálózati elemhez is.

Ezen célt akkor tudjuk a fejlesztések irányításával, a területfelhasználás meghatározásával és az egyes közlekedési létesítmények helymeghatározásával



szolgálni, ha az egyes elemek egymáshoz való közelsége **nemcsak az átszállás és eszközváltás kapcsolatát** teremti meg, de egyben **biztosítják a kerület elválasztott részeinek összekapcsolását is**, mind közúton, mind pedig a közösségi közlekedési elemeket illetően.

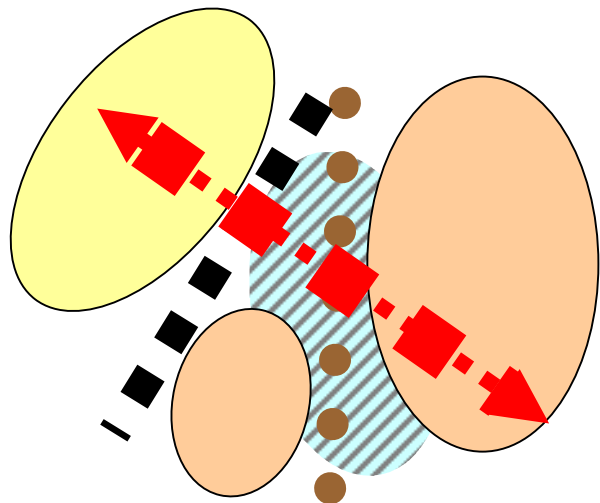
4.2. Intenzív területhasználat az alulhasznosított vákumterületek helyett

Másik fontos szerkezeti kérdés, - mely az átmeneti zónában meghatározó kell legyen - , hogy a korábbi alulhasznosítást, mely a város ipari, raktározási, vagy esetleg távlati tartalékterületeit jellemezte, intenzívebb kihasználás váltsa fel.

A megvalósítandó közlekedési területek átértékelendők, így nemcsak azok, melyek újonnan tervezettek, de azok is, melyek jelenlegi területhasználata nem módosítható jelentősen, mivel a rendszer alapvető „hardverei”. Ilyen pl. a vasút, az autópálya, a tervezett elemek közül pedig a kialakítandó buszpályaudvarok a hozzájuk tartozó tárolóterületekkel, vagy a kialakítandó P+R területek.

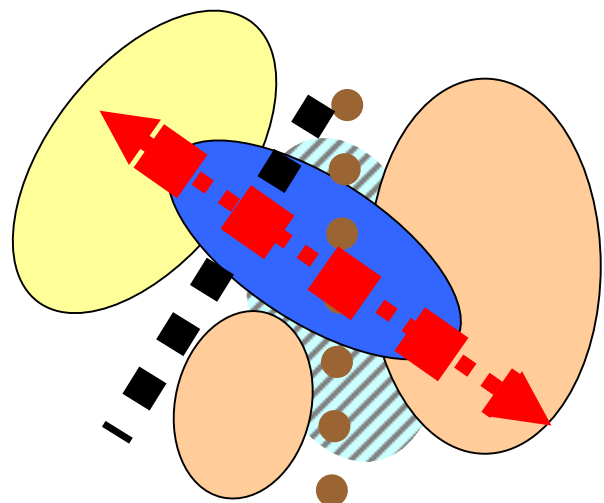
Feltétlenül cél tehát, hogy a meglévő és a tervezett nagy területigényű elemek ne „verjék szét” extenzív használatukkal a kialakuló, vagy kialakítható városszövetet, hanem intenzívebb használattal akár többfunkciós területeivé váljanak a település szerkezetének.

Úgy véljük, hogy csak ilyen **többfunkciós, vagy többszintes területhasználat** felelhet csak meg a területhasználat új ökológiai követelményeinek, ezzel lehet biztosítani a közlekedési csomósodásokra települő másodlagos központi helyek kialakításának és jó működésének feltételeit, ugyanakkor a humánusabb és ember-központibb környezet éhethető kialakítását is.



4.3. Városrészközponti predesztináció

Fontos eleme kell legyen a koncepciónak, hogy az intermodális kapcsolatok ne csak önmagukban legyenek meghatározóak, hanem egyben azzal szervesen „együttműködő” módon létre jöjjenek azon közösségi vagy nagyobb látogatottságra számító központi funkciójú elemek is, melyek nemcsak az átszállás miatt használtak, de városrészközpontként, mint célterületek is működni tudnak, ezáltal a főközpontból egyes szerepek is „átadódhatnak”, tehermentesítve a már ma is túlterhelt főközpontot.



Fővárosi szinten összesen négy, a város

más-más ténnyegyedben található intermodális csomópontokra szervez•d• városrészközponot definiál a TSZT, ezért a budai oldal déli részén a nyugati kapu térségében kiemelt jelent•séget kell tulajdonítani ezen területnek és jöv•jének.

Cél tehát, hogy a központképz• funkciók olyan szegmense is megjelenjen, mely részben az **ittlévő lakosság igényeit tudja kielégíteni**, ugyanakkor alkalmas arra is, hogy egyes – f•ként az intézményi rendszer idegenforgalmi, üzleti szféráját tekintve – **megállító-pontként kínálatot teremtsen** a már jelentkez• igények kielégítésén túlmen•en.

5. A FUNKCIONÁLIS KIALAKÍTÁS

A f•város központrendszeréb•l ma még a teljes érték•en komplexnek mondható intermodális csomópontokon alapuló városrészközponotok hiányoznak, ezért még ezen helyszíneken ténnyegesen van lehet•ség nagyméret• kereskedelmi és szolgáltató funkciók elhelyezésére, kiegészülve irodai munkahelyekkel. A térség helyzete annyiban specifikusabb a másik három térséggel szemben, hogy a városhatárhoz ez a legközelebbi az elhelyezkedését tekintve és ebb•l adódóan, mint turisztikai megállítóponot is



predesztináltabb a másik három hasonló közponotnál.

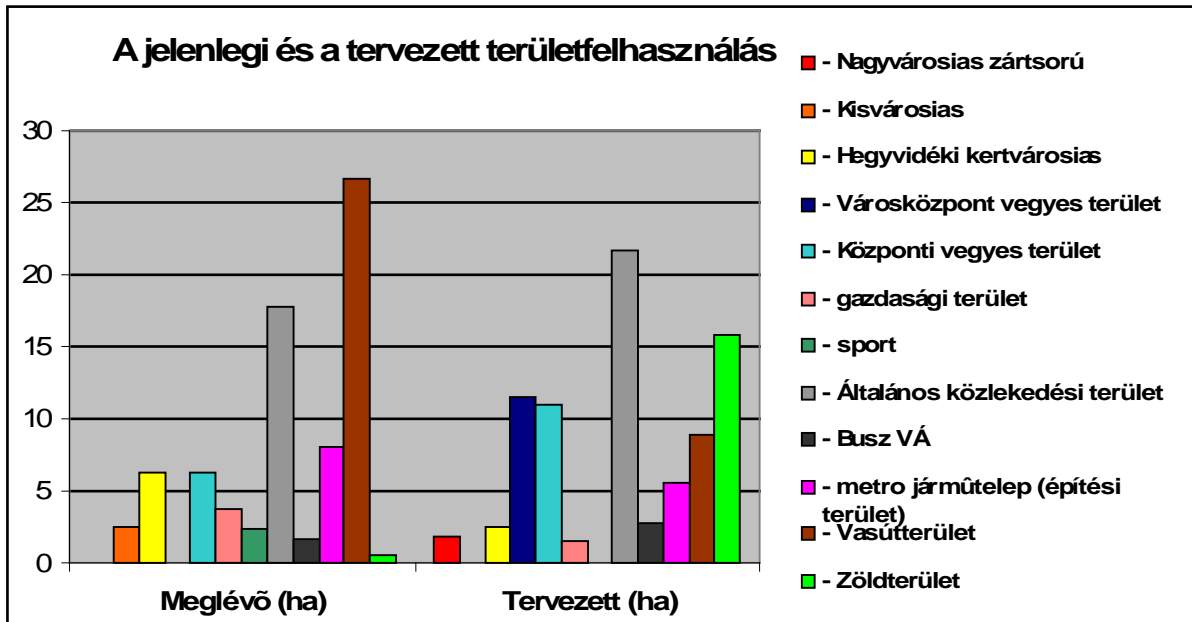
Annak ellenére, hogy a területet az intermodális csomópont ismert kapcsolatrendszere összeköti, a fentiekb•l fakadó különbség még megmarad a vasút két oldala között, tehát az •rmezei oldal és az Etele téri oldal között is.

A funkciók telepítésénél tehát az autópálya folyosó révén a területet megközelít• forgalmat és a térségben lév• lakóterületi forgalmat másként kell a helyszínhez

közelíteni annak érdekében, hogy a közponot létrejötte minél nagyobb arányban szolgálja a kerületközi kapcsolatokat, ezzel els•sorban az itt él•k számára nagyobb és teljesebb spektrumú komfortot nyújtva.

5.1. Tervezett területfelhasználás

Az el•z•ekben ismertetett célokkal összhangban a terület jelenlegi alulhasznosított (sokszor definiálhatatlan) területfelhasználata a következ•képen alakul a javaslatunk szerint.



A jelenlegi területfelhasználás elsősorban a közlekedési területek jellemzik, melyet felváltanak a javaslat szerinti hasznos városi funkciók, így a kereskedelem, az ahhoz kötődően kialakításra kerülő szolgáltatások, vendéglátás, irodák.

A korábban leírtak szerint a terület belső szerkezeti kialakításánál szem előtt tartottuk az intenzívebb többszintes területfelhasználást eredményező kialakítást, így a vasúti pályaudvar utasváró tereinek zöldfelülettel rendelkező lefedést kapnak, de az igényelt P+R jelentős nagyságrendű területe is részben a buszpályaudvar, részben az Etele tér alá kerül, így az elhelyezendő funkciók jelentős része kisebb területen elfér.

A szerkezeti kialakításnál a terület geometriai helyzetét és hangsúlyait is figyelembe véve alakítottuk ki, **így a két terület közötti összekötés nem csak a közlekedési eszközök, de az egyes funkciók között is kapcsolatot teremt.**

Ennek legfontosabb eleme a vertikális és horizontális szempontból is meghatározó intermodális kapcsolati sáv, mely a metró, a villamos, a Volán és BKV buszvégállomás, a vasút, a P+R, a B+R és az ezen létesítményekre szerveződő kereskedelem, szórakoztatás, szolgáltatások közötti gyalogos eljutást biztosítja.

A területen az alábbi nagyságrendek alakulhatnak kis javaslatunk szerint:

funkció	Őrmezői oldal	Etele téri oldal	minösszesen
Közlekedési étesítmény	2 920	-	2 920
iroda	31 926	90 056	121 982
kereskedelem	548	65 184	65 732
szolgáltatás	5 828	9 312	15 140
vendéglátás	9 063	18 624	27 687
szállás	42 134	19 197	61 331
oktatás	32 498	-	32 498
egészségügy	-	3 200	3 200
sport	17 258	3 200	20 457
kultúra, szórakoztatás	17 625	-	17 625
lakás	-	33 798	33 798
összesen	159 799	242 570	402 369

Az ezen létesítményekhez szükséges parkolómennyiség mindenhol az épületek alatt, vagy (pl. a bevásárlóközpont tető szintjein) kerülnek kialakításra, így elkerülhetők az extenzív használatok. A parkolási mérleg a fejlesztési területre vonatkozóan a következőképpen összegződik:

	parkoló igény	P+R	összesen
Örmezői oldal	1 800	2 230	4 030
Etele téri oldal	2 900	770	3 670
	4 700	3 000	7 700

A területen jellemző funkcióként a következők jelennek meg:

Örmezői oldal		Etele téri oldal	
helyszín	Önálló területi egységek		helyszín
Vasúttól nyugatra, a kapcsolati sáv északi oldalán	Autóbusz pályaudvar	Bevásárlóközpont + irodaház	Etele tér déli oldala
Vasúttól nyugatra, a kapcsolati sáv déli oldalán	Kulturális és szórakoztató központ	Irodaházak, lakások , alsó szinten (szinteken) kereskedelemmel, szolgáltatással, vendéglátással	Etele út déli oldala,
Tervezett körforgalomtól nyugatra	Konferenciaközpont és szállodák	Irodaházak, lakások	Etele tértől északra, a vasúttal párhuzamosan
Jelenlegi oktatási épületegyüttes bővítésével	Oktatási központ		
Buszpályaudvar alatt	P+R 2230 fh	B+R P+R 770 fh	Etele tér alatt
Közösségi közlekedés átszállási pontjai			
	Buszpályaudvar P+R	Metró vasút	Villamos P+R B+R

6. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER FEJLESZTÉSE

6.1. A tervezett intermodális csomópont szerkezete

A Kelenföldi pályaudvaron **intermodális közlekedési csomópont** jön létre, amely kényelmes, akadálymentes átszállási lehetőséget biztosít az 1-es, 30-as és 40-es vasútvonalon közlekedő vonatok, a 4-es metró, a 19-49-es és a meghosszabbított 1-es (esetleg 3-as) villamosok, a Budakörnyéki helyközi autóbuszjáratok, a dél-budai és környéki városi autóbuszok, valamint a P+R és a B+R rendszert használó egyéni közlekedési eszközök között. Adottság, hogy a jelenleg építés alatt álló metróállomás a vasúti vágányok alatt, a vasútra merőleges tengely mentén kerül kiépítésre. Az észak-déli irányban haladó vasútvonal a tervezési területet két részre osztja: a továbbiakban a keleti térfelet kelenföldi oldalnak, a nyugati térfelet örmezői oldalnak nevezzük.

A tervpályázat koncepciója szerint a vasútállomás **örmezői oldalán**, egy helyen célszerű elhelyezni valamennyi autóbuszjárat végállomását, továbbá biztosítani kell a 3000 járművet befogadó P+R parkolóhely több mint 70 %-át, 2230 parkolóhelyet. További parkolóhely-kapacitást kell biztosítani az örmezői oldalra tervezett szórakoztató-, oktatási és konferenciaközpont látogatói számára.

A villamosok végállomása a vasútállomás **kelenföldi oldalán** kerül kialakításra a térszín alatt, közvetlenül a metróállomáshoz kapcsolódva. Ugyancsak a kelenföldi oldalra kerül a taxiállomás, és itt helyezik el a vasútállomás közelében a B+R utazási igényeket kiszolgáló kerékpártárolókat is. A kelenföldi oldalon autóbusz-végállomás nem lesz, itt a XI. kerület belső része irányából érkező, majd az örmezői oldalon elhelyezett végállomás felé továbbhaladó autóbuszjáratok kapnak megállóhelyeket. A kelenföldi oldalon a tervezett bevásárlóközpont, az irodaházak és a helyi lakosok parkolási igényeit biztosítjuk, továbbá itt is elhelyezünk egy 700 férőhelyes P+R parkolót a tér alatt.

A fentiek alapján a kelenföldi környék közúthálózatának átalakításakor tehát biztosítani kell az örmezői oldalon található P+R parkolók és autóbusz-végállomás hatékony, megfelelő kapacitású elérhetőségét. Ezt a közvetlen célkitűzést a jelen tervpályázat közlekedési javaslatai olyan **komplex fejlesztési koncepcióba** illesztik, amely a különböző típusú forgalmi áramlatokat szétosztva és az egész XI. kerület belső kapcsolatrendszerét javítva **élhető városi környezetet teremt**.

6.2. A tervezett intermodális csomópont közúti kapcsolatai

Az átmenő forgalom helye: városi autópálya és főforgalmi utak

Budapest közúthálózatának jelenlegi kiépítettségében alapvetően hátrányos irányú kapcsolatok hiányoznak, emiatt az M1-M7 autópálya bevezető szakaszán óriási forgalom érkezik a Budaörsi útra. A Budapest–Hegyeshalom vasútvonal és az autópálya bevezető szakasza nehezen átléphető falat képez a XI. kerület két oldala

között. Ez az elzártág túlértékeli a meglévő átlépési pontokat, így területidegen forgalmat zúdít rájuk és környezetükre (ennek jellemző példája az Andor utca).

Az igen kedvező közlekedési feltételeket teremtő, tervezett intermodális csomópont mindkét oldalán kiemelkedő jelentőségű, beépíthető fejlesztési terület található, amelynek környezetében Kelenföldön, Rózsa és Gazdagréten meglévő, nagy népességű lakótelepek, az autópálya sasadi oldalán pedig lakóparkok és a budai hegyvidék villanegyedei helyezkednek el. A kerület mindezen adottságai rendkívüli városfejlesztési lehetőségeket hordoznak magukban. Ilyen területen **nincs helye nagy kapacitású autópálya csomópontnak**, amely környezeti hatásaival erősen károsítja környezetét. Ehelyett olyan, élhető városi területet kell kialakítani, melynek a meglévő kordonokat átlépő mozgásai segítenek végre **összefüggő területté tenni a XI. kerületet**.

Ebben a rendszerben **a kistérségi kapcsolatokat biztosító csomópont helye a térszínen van**. Emiatt a jelen tervpályázat koncepciója szerint az M1-M7 autópálya bevezető szakasza kerül lesüllyesztésre – amint ez Európa nagyvárosaiban is gyakran történik a területet átlépő forgalommal – úgy, hogy a mélyvezetésű szakaszon nincs közvetlen kapcsolata környezetével, hanem a **felszín alatt vezet az átmenő** (azaz a Dunántúl / agglomeráció és a Belváros / Észak-Buda közötti) **forgalmat**. E koncepció jelen projekt keretében történő megvalósítását indokolja az is, hogy a mélyvezetésű lehetőséget teremt a Budaörsi út „belső” Pannonthalmi útig tartó szakaszának fejlesztésére, rehabilitálására is. Megtérülését nem csupán a most tervezett beépítés biztosítja.

A nyugat felől érkező M1-M7 autópálya bevezető szakaszának lesüllyesztése a Balatoni út meglévő, az autópálya alatti átvezetésétől kezdődik, majd pontosan a Kelenföldi pályaudvar vonalában „törlik el”, és innen zárt szelvényben, 2x3 forgalmi sávossal kiépítéssel halad a Hamzsabégyi út – Nagyszőlős utca térségéig. A Kelenföldi pályaudvar vonalában a térszín alatt ágazik ki a városi autópályából Budaörs irányába az 7. sz. főút (és önálló rámpával emelkedve a meglévő benzinkútnál érkezik a térszínre), valamint ennek tükröképeként a Balatoni útról még a Boldizsár utca torkolata előtt elindul lefelé egy rámpa, mely szintén a térszín alatt csatlakozik a városi autópályához. A Budaörsi útról az egyirányú forgalmat a Balatoni út Menyecske utcai csomópontjához az autópálya alatt átvezető útszakasz változatlanul megmarad.

A kerület megközelíthetőségét szolgáló forgalmi utak

Mint említettük, a koncepció szerint a kerületen belüli kistérségi kapcsolatokat biztosító csomópontot a jelenlegi térszínen, a városi autópálya mélyvezetésű szakasza feletti területen célszerű kiépíteni. A rendszer központi eleme egy **nagy kapacitású körforgalmú csomópont** lesz az autópálya elméleti tengelyének és a Beregszászi utca vonalának metszéspontjában. A kerület megközelíthetőségét szolgáló legfontosabb forgalmi utak ehhez a központi körforgalmú csomóponthoz vezetnek.

A koncepció szerint a kerületbe (és ezen belül a tervezett intermodális csomópont) érkező forgalmat még a sűrűn beépített városi szövet elérése előtt szét kell választani az átmenő forgalomtól. Ennek érdekében a Gazdagréti út

torkolata előtt új kiágazást kell építeni az M1-M7 autópálya bevezető szakaszából, amely a Dobogó-hegy alatti beépítetlen terület szélén haladva, majd a Dobogó út meglévő aluljáróján átvezetve egy indirekt „hurokágon” keresztül csatlakozik a város felé vezető Balatoni úthoz: a koncepció szerint **délnyugati irányból a Balatoni út** fogja a XI. kerület és az intermodális csomópont megközelíthetőségét biztosítani. E cél érdekében az új átkötés becsatlakozásától a Balatoni út város felé vezető oldalán 2 forgalmi sávot kell biztosítani, amely a Menyecske utca csatlakozásától 3 forgalmi sávra bővül (a harmadik, külső sáv autóbusz-forgalmi sávként kijelölhető). Ebből a 3 forgalmi sávos szakaszból ágazik ki a térszín alatt vezető városi autópályához vezető, fent említett csomóponti ág.

Ezek a fejlesztések egy további szempontból is jól illeszkednek a budapesti távlati elképzelésekhez: a 4-es metró folytatását következő ütemben a budaörsi virágpiacig tervezik kiépíteni, és még egy megállóhely létesül a Gazdagréti útnál. Az említett útszakaszok az új metróállomásokhoz kapcsolódó további P+R parkolók kiszolgálásakor is jól hasznosíthatók.

A Balatoni út forgalmát csillapítja, hogy az Egér út Balatoni út és Péterhegyi út közötti szakaszának kapacitását bővítve és a **Péterhegyi utat** a Kelenföldi pályaudvarig továbbépítve a 7. sz. főút felől érkező forgalom alternatív útvonalon éri el a tervezett intermodális csomópontot.

A körforgalomból **délnyugati irányba a Budaörsi úton** keresztül lehet elhagyni a kerület központját. A Budaörsi útról az autópálya felé a Neszmélyi köz közelében javasunk közvetlen kapcsolatot kiépíteni, amely az autópályán jelenleg meglévő második benzinkút felhajtó ágával együtt csatlakozik a kifelé vezető autópályához.

A körforgalomtól **északi irányban** a Budaörsi úton az autópálya felett a térszínen önálló, az autópályától független, 2x2 sávos **városi főutat** javasunk kiépíteni, amely szintbeni csomópontokkal csatlakozik a hegyvidék felől érkező utcákhoz, illetve feltárja a vasútig terjedő területet. Az útszakasz a körforgalommal együtt lényeges mértékben csökkenti a főközlekedési tengely kedvezőtlen elválasztó hatását, ezzel javítja a XI. kerület élethetőségét.

Az intermodális csomópont megközelíthetőségét **északkeleti irányból a Bartók Béla út** biztosítja, amelyen új felüljárót javasunk építeni a vasútállomás felett, majd az út a jelenlegi Rimaszombati út vonalában eléri a körforgalmú csomópontot. Feltétlenül elkerülendőnek tartjuk azt, hogy a budai agglomeráció felől a Bartók Béla út adja a legkedvezőbb közlekedési kapcsolatot a Belváros irányában, ezért javasoljuk, hogy a Centrum felé vezető, 2x3 sávos városi autópályához képest a Bartók Béla út lényegesen kisebb kapacitással rendelkezzen, így ezt az új felüljárót csak 2x1 sávos kiépítéssel javasoljuk megépíteni. Ez a kiépítés illeszkedik a Külső-Bartók Béla út jelenlegi keresztmetszeti kialakításához is (a villamosvágányok két oldalán 1-1 forgalmi sáv és 1-1 kerékpársáv található). A megvalósítás időpontjában a bevezető szakasz pesti kapcsolatainak kiépülte előtt nem javasoljuk az autópálya felől érkező irány rákötését a körforgalomra. A hegyvidék felőli kapcsolat e nélkül is biztosított. A tervlap a végső kiépítést ábrázolja.

A kerület feltárását biztosító gyűjtőutak

Gazdagréten és környékén nagy lakónépséggel rendelkező városrész található, amely jelenleg csak a tranzitforgalommal és a külső kapcsolatokat biztosító útvonalak forgalmával fonódva érhető el a XI. kerület központjából. A különféle típusú forgalmi irányok szétválasztásának elvét követve a jelen koncepció szerint a lakótelep feltárását biztosító **Gazdagréti útról** az említett körforgalmat elérő Balatoni úthoz közvetlen kapcsolatot biztosító új útszakaszt érdemes kiépíteni, amely megvalósítható az autópálya keleti oldalán szervízút-jelleggel. Az intermodális csomópont irányából Gazdagrét felé változatlanul a Budaörsi út egyirányú szakaszán lehet majd eljutni.

Gazdagrét északkeleti oldalán a Sas-hegy oldalában található Sasad városrész, ennek gyűjtőútja a Sasadi út, amely egyúttal a kerület irányából biztosítja a Farkasréti-temető megközelíthetőségét is. A **Sasadi út** szintbeni csomóponttal csatlakoztatható a Budaörsi útnak a mélyvezetésű autópálya feletti, 2x2 sávú szakaszához, azonban ez a csomópont túl közel esik a tervezett körforgalomhoz, emiatt a körforgalom felől a Budaörsi útról a Sasadi útra nem engedélyezhető a balra kanyarodás. Ezt a forgalmi irányt a Beregszászi úton és az Ugron Gábor utcán annak bővítésével, vagy gyűjtőút kijelölése nélkül az azzal párhuzamos utcarendszeren keresztül kell kiszolgálni.

A kelenföldi oldalon található **Somogyi út** a Bartók Béla út és (áttételesen) a Dél-budai tehermentesítő út között biztosít gyűjtőúti szintű kapcsolatot. A tervezett intermodális csomópont és az itt tervezett bevásárló, szórakoztató, iroda- és konferenciaközpontok közötti kapacitásigényének kiszolgálása érdekében az út kapacitásának növelését javasoljuk az Egér út felől (2x2 sáv), azonban az Etele tértől a Bartók Béla útig a jelenlegi kapacitás megtartását tartjuk célszerűnek.

Az **Etele út** a Fehérvári út és az Etele tér közötti terület gyűjtőútja, emellett jelenleg az Egér út és a Lágymányosi híd közötti forgalom egy része is ezt a szakaszt választja (főképp az Andor utcai torlódások idején). Az Etele út kapacitásának megtartását javasoljuk.

A **Borszéki út** a Somogyi út és az Etele út között halad. Annak érdekében, hogy a Somogyi úton az intermodális csomópontokhoz kapcsolódó létesítmények kiszolgálása mellett ne jelenjen meg az Egér út és a Lágymányosi híd közötti forgalom, ezért a Borszéki utat is 2x2 sávra javasoljuk bővíteni. A 4-es metró tervezett járműtelepe az Etele út – Somogyi út – Borszéki út által határolt területen épül.

Az ingatlanok megközelíthetőségét biztosító kiszolgáló utak

A fentiekben láthattuk, hogy a közúthálózat átszervezése a kerület átjárhatóságának biztosítása mellett az intermodális csomópont megközelíthetőségének megfelelő kapacitást is biztosítja. Az itt tervezett létesítmények közvetlen kiszolgálása érdekében számos új, helyi funkciót betöltő útszakasz kiépítése is szükséges.

Az északi oldalon tervezett, 3000 férőhelyes P+R parkolót kiszolgáló legfontosabb közlekedési kapcsolat a **körforgalmat és a parkolóhelyet közvetlenül összekötő új út** lesz. A 2x2 sávú úthoz a körforgalom mellett a Balatoni útról direkt ág is

csatlakozik, hiszen ebből az irányból várható a legnagyobb forgalmi igény. Ezután 130 m hosszú fonódási szakasz következik, melynek során az út a jobb oldalon még egy sávval bővül, majd a két szélső sáv rámpában lefelé folytatódik, így a P+R parkoló várhatóan legnagyobb forgalmú, nyugati oldali bejáratához két sávon érkeznek a járművek. Az út északi oldalán e rámpával szimmetrikusan szemben helyezkedik el a P+R parkoló legfontosabb kihajtó ága. A két rámpa közötti középső forgalmi sávok első sorban a tervezett autóbusz-végállomás kiszolgálását biztosítják, illetve jobbra kanyarodva innen lesz elérhető az árkózó szélén haladó **Péterhegyi útnak** a jelen terv szerint az intermodális csomópontig tartó továbbvezetése.

A Péterhegyi út folytatása és a Somogyi út között az intermodális csomópont **déli oldalán** is épül egy **új felüljáró** a vasúti vágányok felett. Ezen az úton az árkózó oldalon tervezzük kiépíteni a P+R parkoló déli oldali be- és kijárata (Kelenvölgy és a Dél-Budai tehermentesítő út irányából biztosítva annak megközelíthetőségét), a kelenföldi oldalon pedig kiszolgálja a bevásárlóközpont tetején tervezett 3000 parkolóhely forgalmi igényeit is. A bevásárlóközpont számára szükséges kapacitás biztosítása érdekében innen a Somogyi útig 2x2 sávossal kiépítés javasolt.

A P+R parkoló az északi oldalon is kap egy be- és kijáratot, amely a **Bartók Béla út** felüljárójához csatlakozik. A Bartók Béla út kelenföldi oldalán is fontos ingatlanokat kell kiszolgálni: jelenleg is itt van a Szent Gellért templom, az út déli oldalán a Kelenföldi út és a vasúti terület között új irodaházak építését tartalmazza a jelen fejlesztési koncepció (egyúttal a Vasút utca közforgalmi funkciója teljesen megszűnik). Az irodaházak alatt térszín alatti parkolóhelyeket létesítenek. Mivel itt a Bartók Béla út a felüljáró miatt már emelkedik, ezért a templom és a mélygarázs kiszolgálása érdekében **szervizút** épül, amely a Somogyi úti csomópont után ágazik ki a Bartók Béla útról a templom felé, a vasút területe előtt hurok alakban átvezet a felüljáró alatt és visszafordul az út déli oldalára, itt kapcsolatot ad a mélygarázsokhoz, majd a Somogyi úti csomópont előtt visszaköt a Bartók Béla útra.

A **Kelenföldi út** mindkét irányból ezen szervizúthoz csatlakozik. Az Etele tér és a Bartók Béla út közötti szakasza változatlanul kiszolgálja az út keleti oldalán megmaradó lakóházakat. A helyi parkolási igények kiszolgálására az Etele tér alatt is épül egy 770 parkolóhelyet biztosító mélygarázs, amely az Etele téren a Kelenföldi út és a Somogyi út között megmaradó útszakaszból lesz megközelíthető.

A tervezési terület közvetlen szomszédságában lakótelepek találhatók, a lakótelepekhez tartozó kiszolgáló utak funkcióját nem kívánjuk megváltoztatni. Ennek értelmében az árkózó lakótelep szélén, a fejlesztési terület határán húzódó **Boldizsár utca** változatlanul kiszolgáló út marad, és biztosítja az itt tervezett konferenciaközpont megközelíthetőségét is. A Kelenföldi lakótelep belső úthálózata változatlan marad.

A közúthálózat kapacitása

Az M1-M7 autópálya bevezető szakasza Budapest legnagyobb forgalmú útvonala amelynek 7. sz. fűti csomópontja magán a szakaszon belül is a legzsúfoltabb. Az M0 körgyűrű bővítése illetve folytatása a beruházás átadásának időszakájában készül el. Ez lehetővé teszi a nehézgépjármű és átmenő forgalom drasztikus korlátozását, amely a tervezési területen 15-20%-os forgalomcsökkenést fog eredményezni. A

kapacitás ellenőrzésénél nem számoltunk a jelenlegi forgalom csökkenésével, mivel a kitiltott helyét az intermodális csomópontot megközelítő forgalom fogja átvenni.

A bevezető szakaszon a torlódás mindennapos, ezért lehetőleg minél korábban, a Gazdagréti csomópont előtt lehajtót terveztünk az autópályáról a P+R parkolóhoz haladó irány számára. A lehajtó a XI. ker. tervében is szerepel. Gazdagrét – Dél-budai tehermentesítő út kapcsolat helyén van. A 2 sávós, térszintre tervezett körforgalmú csomópont alatt vezetjük át az autópályát. A körforgalmú csomópont képes a P+R és a hegyvidék- P+R és Bartók Béla úti kapcsolat forgalmát lebonyolítani. A felvitt 7. sz. főúton érkező M1-M7 – P+R, Gazdagrét – P+R, Kamaraerdő – P+R irányok kiemelt sarokforgalommal közvetlenül bevezetésre kerülnek az intermodális csomópontba.

A 7. sz. főút fölül a Dél-budai tehermentesítő út Péterhegyi úti csomópontját felvítve a Péterhegyi út fölül adunk közvetlenül kapcsolatot az intermodális csomópontba. Az Etele téri oldalon a Somogyi úton keresztül biztosítunk 2x2 forgalmi sávós kapcsolatot a Dél-budai tehermentesítő úttal.

A tervezett hálózati kapcsolatok képesek 3000 P+R parkoló és a 4700 irodai, kereskedelmi parkoló kiszolgálására. A P+R keltett forgalma csúcsórában 1200E/h a beépítéshez szükséges parkolóké 1100E/h. Ekkora kapacitást az M1-M7 korlátozása miatti forgalom csökkenés és a tervezett bővítések biztosítanak. Meg kell jegyezni, hogy a Metró végállomása csak ideiglenesnek tekinthető, a Virágpiaci végállomásnál elhelyezhető P+R tudja a városkörnyék igényeit kielégíteni.

Az intermodális központ és az autópálya kapcsolata



6.3. A tervezett intermodális csomópont tömegközlekedési kapcsolatai

Kötőpályás közlekedési kapcsolatok

A Kelenföldi pályaudvaron napjainkban is igen jelentős **vasúti forgalom** halad keresztül: jelentősége a nemzetközi (Ausztria, Szlovénia, Horvátország), a regionális (az összes dunántúli régió) és az elővárosi (Tatabánya–Oroszlány, Martonvásár–Székesfehérvár és Pusztaszabolcs–Dunaújváros irányban) is meghatározó jelentőségű. A vonatok legnagyobb része észak felé jelenleg a Déli vagy a Keleti pályaudvarig közlekedik, de ma is számottevő azon vonatok száma, amelyek keleti irányban továbbhaladnak az országban (néhány vonat a határokon is túl).

A vasútállomás jelentősége a **következő évtizedekben** várhatóan tovább **növekszik** majd: A fejlesztési elképzelések szerint a Kelenföldi pályaudvar közvetlen vasúti összeköttetéssel fog rendelkezni a Ferihegyi repülőtérrel. Régóta tervezik, hogy új, földalatti vasúti összeköttetés fog épülni a Kelenföldi pályaudvar és valamelyik pesti fejpályaudvar (valószínűleg a Nyugati pályaudvar) között, így az eljutási idő jelentősen csökkenhet majd a fővárost keresztező átlós utazások esetében. Távollatilag az európai nagysebességű vasúthálózat első magyarországi szakasza is Kelenföldön fogja elérni Budapestet.

A **4-es metróvonal** Kelenföldi és Keleti pályaudvarok közötti szakasza jelenleg építés alatt áll. A szakasz vonalvezetése és sora megállóhely-kiosztása biztosítja, hogy a Kelenföldi pályaudvar területéről Budapest belső részének nagy része közvetlenül vagy a többi metróvonalra illetve a legfontosabb villamosvonalakra való átszállással elérhető lesz. A metró végállomása a jelenlegi vasúti vágányok alatt, a vágányokra merőlegesen helyezkedik el. A 4-es metró tervezett járműtelepe az Etele út – Somogyi út – Borszéki út által határolt területen épül.

A fővárosi fejlesztési elképzelések szerint a 4-es metró kelenföldi végállomása „ideiglenes” jellegűnek tekinthető, továbbépítését tervezik a budaörsi Virágpiacig. Jelenlegi végállomása az egyéni közlekedés metrókapcsolata szempontjából nem is tekinthető ideális helyszínnek, az jelen tervpályázat szerint megépülő 3000 férőhelyes parkolóhely valójában nem kellően hosszú időtávban képes biztosítani az egyéni közlekedéssel versenyképes P+R alternatívát. Végleges, megnyugtató megoldásnak a jelen pályázat készítői is azt az állapotot tekintik, amikor a metró a **városhatárnál** tervezett, ennél lényegesen nagyobb kapacitású P+R parkolóhelyet fogja elérni.

A Kelenföldi pályaudvarra jelenleg két villamosvonal fut be: a **19-es villamossal** a Batthyány térre, a **49-es villamossal** a Deák Ferenc térre lehet utazni. A villamosok végállomása jelenleg a Vasút utcában található, a pályaudvar állomásépületének közelében. A fővárosi fejlesztési tervek szerint a Hungária körúton haladó **1-es villamost** a Lágymányosi hídon átvezetik Budára, ahol végállomása szintén a Kelenföldi pályaudvaron lesz. Még egy elképzelés ismert, mely szerint, a jelenleg a Mexikói úttól a Gubacsi útig közlekedő **3-as villamost** Pestszenterzsébeten, Csepelen és Albertfalván keresztül továbbvezetik, Budán a vonal egyik potenciálisan lehetséges végpontja szintén a Kelenföldi pályaudvar.

A jelen tervpályázat koncepciója szerint a villamosok **közös végállomást kapnak az Etele téren a térszín alatt**, közvetlenül a metróállomás közlében. A 19-es és a 49-es villamos Vágány utcai végállomása megszűnik, a kocsik a Bartók Béla útról – közvetlenül a kocsiszín után – balra fordulnak a Somogyi útra, a Szent Gellért templom elnevezésű villamos-megállóhely a Somogyi út letelején kerül kiépítésre. A villamos a Somogyi út közepén kiépítendő rámpán leereszkedik a térszín alá, majd az Etele téren bekanyarodik a metróvonal mellé párhuzamosan. Az 1-es (és a 3-as) villamos várhatóan az Etele úton érkezik majd a pályaudvarhoz, ahol szintén térszín alatt vezet. A vonal kis elhúzással érkezik a metróállomás mellé, így a kétféle villamosvonal végállomása egymás mellett alakítható ki. A két villamosvonal közötti üzemi kapcsolat az egymással párhuzamosan futó villamosvágányok között a helyszínrájon ábrázolt módon egyszerűen kiépíthető.

Az autóbusz-hálózat átszervezése, új autóbusz-pályaudvar

Jelenleg a Kelenföldi pályaudvar legfontosabb városi tömegközlekedési kapcsolatát a gyors 7-es és a gyors 173-as autóbuszjáratok adják, ezek funkciójának nagy részét átveszi a 4-es metró. A harántirányú kapcsolatot adó 103-as busz a Népliget és az Etele tér között közlekedik (helyettesítve az 1-es villamos ma még hiányzó szakaszát), azaz funkcióját átveszi majd az 1-es villamos. A 141-es busz ezekre a meglévő, nagy forgalmú autóbusz-vonalakra hord utasokat Kelenvölgy irányából.

A vasútállomás mellett a Kelenföldi oldalon napjainkban nagy jelentőségű Volánbusz pályaudvar is üzemel (a korábbi Kosztolányi Dezső téri végállomást helyezték ide az Etele tér legutóbbi átépítésekor). Elsősorban elővárosi autóbuszok indulnak innen az autópályán és a 7. sz. főúton keresztül az érdei kistérségbe és Biatorbágy környékére.

Napjainkban még nem ismert pontosan, hogy pontosan miként szervezik majd át a XI. kerület autóbusz-hálózatát a 4-es metró átadását követően, de a fő autóbusz-közlekedési irányok és a kapacitásigények már ismertek. Ezen adatokra alapozva készült az autóbusz-hálózat átszervezésének következő koncepciója:

Valamennyi városi és elővárosi autóbusz végállomása egy autóbusz-pályaudvaron kerül kialakításra a vasútállomás déli oldalán. A pályaudvar az elővárosi térszínen van, az autóbuszok kocsiallásai független irányú mozgás nélkül elérhetők.

- Az 1-es villamos kiépítésének időpontjáig a 103-as busz (és esetlegesen további autóbuszjárat az Infopark vagy a Kopaszi-gát irányából) várhatóan az **Etele úton** érkezik a pályaudvarhoz. Ezek a buszok az Etele útról balra kanyarodnak, és megállnak a metróállomás vonalában létesítendő gyalogos tengely kijáratánál, majd a bevásárlóközpontot megkerülve, a vasútállomás déli oldalán építendő hídon keresztül kanyarodnak fel az elővárosi oldalon kiépítendő autóbusz-végállomásra. Ellenkező irányban ugyanezt az útvonalat követik.
- A **Kelenvölgy felől** illetve déli irányból érkező autóbuszok a Somogyi úton érik el a pályaudvar déli oldalán épülő hidat, amelyre balra kanyarodva felmennek az új buszpályaudvarhoz. Visszafelé is ezen az útvonalon haladnak.

- Az **örmezői** helyi buszjárat, valamint a **7-es főúton közlekedő** érdi, diósi Volánbusz járatok a Dél-budai tehermentesítő úton keresztül a Péterhegyi útra kanyarodnak, és ezen az úton érik el az új buszpályaudvart.
- A Törökbálint, Érd, Biatorbágy, Budakeszi felől az **M1-M7 autópályán érkező** autóbusszjáratok a Dobogó út közelében létesülő új lehajtón átmennek a Balatoni útra, innen a körforgalom mellett direkt ágon érik el a buszpályaudvarhoz vezető utat. Ugyanezen az úton haladnak visszafelé, majd a körforgalomból a Budaörsi útra hajtanak ki, és a Neszmélyi köznél tervezett új felhajtón kanyarodnak rá az autópályára.
- A **Budaörs főútján** közlekedő autóbussz-járatok, valamint a **Gazdagréti útról** érkező járművek a Gazdagréti útról a Balatoni útra vezető szakaszt használják, majd a Balatoni úton és a körforgalom melletti direkt ágon keresztül érik el az új buszpályaudvart. Visszafelé a körforgalomból a Budaörsi úton haladnak a városhatár irányában.
- A **Sasadi útról** érkező buszok jobbra fordulnak a Budaörsi útra, és a körforgalomból hajtanak ki a buszállomáshoz vezető szakaszra. Visszafelé a körforgalomból a Beregszászi útra kanyarodnak, majd az Ugron Gábor utcán (vagy eltérő helyi koncepció esetén egy másik, az Ugron Gábor utcával párhuzamos szakaszon) kanyarodnak vissza a Sasadi útra.
- A **BAH csomópont felől** érkező járat a Budaörsi út felszínen vezető, 2x2 sávú szakaszt használja. Megállóhelyek is itt létesülnek, a mély vezető autópályaszakaszon nem lesz autóbussz-megállóhely.

A buszpályaudvarral párhuzamos útszakaszt csak az autóbusszok használhatják. A **Bartók Béla úton** várhatóan nem lesz buszközlekedés (itt esetleges torlódások elképzelhetők, ami akadályozná a buszok forgalmát), de üzemi kapcsolatként a Bartók Béla útra is megépítendő a buszvégállomás csomópontja.

Az autóbussz-állomáson a **érkező járatok** egy 95 m hosszú szakaszon, egymás mögött kialakított 5 db 18 m hosszú állásban teszik le az utasokat, velük párhuzamosan további három érkező állás kialakítható. Az érkező állásokat a Volánbusz és a BKV járatai közösen használják. Az érkező állások irányából az utasok keresztesmentesen, rövid gyaloglási távolsággal érhetik el az intermodális központ gyalogosközlekedési tengelyében elhelyezkedő pénztárakat, **utASForgalmi létesítményeket**, illetve az itt található lifteken, mozgólépcsőn keresztül a kötöttpályás közlekedési eszközöket.

Az **induló járatok** kocsiallásait 3 db csepp alakú buszfordulóba szerveztük, melyek tengelye a vasúti vágányok tengelyével párhuzamos. A megállóhely-kapacitás 20 db csuklós és 14 db szóló jármű, összesen 34 db autóbussz számára biztosít egyidejű felállási lehetőséget. Gyalogosan valamennyi kocsiallás keresztesmentesen elérhető, de a járatok közötti átszállási kapcsolatot buszfordulók „nyakának” közelében egy keresztirányban áthaladó gyalogos átkelőhely is elősegíti. A rendelkezésre álló terület ennél nagyobb kapacitás biztosítását is lehetővé teszi. A végállomási rend úgy is kialakítható, hogy a járatok nem töltenek hosszú időt az indulási helyükön, hanem oda csak röviddel a tényleges indulási időpont előtt állnak

be, így több, közel azonos irányba haladó járat használhat egy indulási helyet, ezáltal a járatokhoz való gyaloglási távolság csökkenthető.

6.4. A tervezett intermodális csomópont gyalogos közlekedési kapcsolatai

Amint a tömegközlekedési kapcsolatok ismertetésénél már bemutattuk, a **gyalogos közlekedés fő tengelye** a metróvonallal párhuzamosan, egymás fölött több szinten kialakul. Az egy helyen, egymás fölött elhelyezkedő metróállomás, villamosvégállomás, vasútállomás és autóbusz-állomás közötti átszállási lehetőségeket mozgólépcsők és liftek biztosítják. Erről a gyalogos közlekedési tengelyről kényelmesen megközelíthetők lesznek a kelenföldi oldalon tervezett bevásárlóközpont egyes szintjei és az örményi szabadidőközpont is.

A gyalogos közlekedési tengely fő iránya **nyugati irányban** a buszvégállomás után örmény felé fordul, hiszen itt található a legközelebbi, legnagyobb népességű lakóterület. A gyalogosok csak a Boldizsár utca folytatását keresztezik szintben. A második legfontosabb gyalogosközlekedési irány a buszvégállomást elhagyva a körforgalom felé vezet (az elején egy db kijelölt gyalogos átkelőhellyel), a körforgalom előtt a gyalogosok aluljáróhoz érkeznek, amely a körpálya alatt, az autópálya felett vezet át a Beregszászi-árok zárt szelvényben vezetett vízfolyásával együtt. Az átjáróban gyalog- és kerékpárút épül. Az aluljáró a túlsó oldalon a Sasadi úthoz vezető rámpában folytatódik (élelmiszerbolt, stb.), mellette feljártat lesz a Budaörsi és a Beregszászi úthoz is.

A gyalogos közlekedési tengely **keleti irányban** a Somogyi utat keresztező gyalogátkelőhelyben folytatódik, itt az Etele úton érkező autóbusz-járatok számára buszmegálló került elhelyezésre. Továbbhaladva a lakótelep keresztezésmentesen elérhető.

A fentiekhez képest kisebb jelentőségű gyalogos közlekedési útvonalak a Bartók Béla úti és a déli oldali felüljárón is kiépülnek.

6.5. A tervezett intermodális csomópont kerékpáros közlekedési kapcsolatai

Jelenleg a Kelenföldi pályaudvarhoz örmény szélén a Balatoni úttal párhuzamosan, valamint az Etele út és a Borszéki út felől érkezik önállóan vezetett kerékpárút. Jelenleg kerékpársáv található a Külső Bartók Béla út mindkét oldalán.

Napjainkban az elővárosi és a városi forgalomban rendkívül felértékelődött a kerékpározás szerepe. A városi közlekedés sajátosságai miatt a kerékpáros közlekedés időben is versenyképesé vált az egyéni és közösségi motoros közlekedéssel. A mai munkahelyek többségén igen kevés fizikai mozgást vagy erő kifejtést végző emberek egészségük megőrzése érdekében nem csak a szabadidő aktív eltöltéseként, hanem munkába járáshoz is gyakran választják a kerékpárt, mint közlekedési eszközt. Egyre többen használják ki a vasúti kerékpárszállítás lehetőségét. A tervezett intermodális csomópontban kiemelt figyelmet fordítottunk a kerékpáros közlekedési, parkolási és átszállási lehetőségek biztosítására.

A kerékpáros közlekedés számára a **B+R közlekedési mód** kiszolgálása érdekében nagy kapacitású kerékpártároló kerül kialakításra az **Etele téren** a metróállomás és a jelenlegi vasúti pályaudvari épület közötti területen. Ez a pont a Kelenföldi oldalon minden irányból kényelmesen megközelíthető kerékpárral a Somogyi úton illetve az Etele úton meglévő vagy kiépülő kerékpárutakon keresztül.

Jelenleg a Kelenföldi pályaudvar vágányai alatt **keresztirányú aluljáró** húzódik, amely összeköttetést teremt Kelenföld és Örmező között; jelenleg ebből az aluljáróból közelíthetők meg a vasútállomás peronjai. A meglévő aluljárón keresztül – felújítás után – kerékpáros átvezetést jelöl ki a jelen tervpályázat.

A kerékpáros aluljáróból az **örmezői oldal felé** vezető rámpán lehet felhajtani, majd a kerékpárosok a **Boldizsár utcával párhuzamos** kerékpárúton érhetik el a **Balatoni út** melletti meglévő kerékpárutat. További kerékpárút épül a **körforgalom alatti aluljáróhoz** is, amelyen a gyalogosokkal egy térben lesz kerékpárral is elérhető a **Sasadi út** térsége.

A **Bartók Béla úti** kerékpársáv folytatásaként a tervezett felüljárón önálló kerékpárút vezet át, amelyből további kerékpáros kapcsolat épül ki a fent említett kerékpáros fő tengelyhez.

7. A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS TEREINEK ÉS LÉTESÍTMÉNYEINEK KIALAKÍTÁSA, AZ INTERMODÁLIS CSOMÓPONT

A Kelenföldi Pályaudvar szerepköre az utasforgalom megnövekedésével várhatóan nagymértékben átalakul.

A metró és az el•városi vasút megjelenése a területen nagy jelent•séggel bír majd a F•város közlekedési kapacitásában. A távlati fejlesztési célok – reptéri gyorsvasút, nagysebesség• vasúthálózat célállomása stb. – a terület jelent•ségét tovább növelik.

A fentiek alapján a pályaudvar teherforgalmi jellege várhatóan jelent•sen csökkenni fog, az •rmez•i oldalon a vágányok száma csökkenthet•. A 4-es metró Kelenföldi megállója közvetlenül a pályaudvar sínhálózata alatt valósul meg a csatolt tervek szerint.

Mindezek egyértelm•en indokolják, hogy a vasúti felvételi épület a metróhoz hasonlóan, de a felszínen kialakítva helyezkedjen el. Ily módon jó kapcsolatot teremtve a közlekedést fogadó peronokkal, ugyanakkor megfelel• átközlekedést biztosítva a két oldal között. Ez a fajta telepítés lehet•séget biztosított az összevont BKV és VOLÁN pályaudvar •rmez•i oldalon történ•, a közlekedési tengelyhez kapcsolt elhelyezésére is. Az Etele tér fel•l az 1-es és 49-es villamos végállomása kapcsolódik a f• közlekedési tengelyhez.

Az •rmez•i oldalon a vasúti szint alatt elhelyezett P+R mélygarázs, valamint az Etele tér alatti P+R mélyparkolók a személygépkocsi-forgalom kedvez• csatlakozási feltételeit is biztosítják a tömegközlekedési csomópont irányába.

A meglév• vasút alatti átjáró felhasználásával a Budaörs, •rmez•, Gazdagrét és Sasad fel•l érkez• kerékpáros forgalmat átvezetjük az Etele térre, ahol egy B+R parkoló közbeiktatásával az intermodális kapcsolat is biztosított.

Összefoglalva a tervezett közlekedési csomópont az alábbi közlekedési forgalmak színvonalas lebonyolítására alkalmas.

- Távolsági vasút
- Helyközi vasút
- Nemzetközi gyorsforgalmi vasút
- Metró
- Volán busz forgalom
- BKV buszforgalom
- Villamos forgalom
- Személygépkocsi forgalom
- Kerékpár forgalom
- Helyi gyalogos forgalom

8. A VÁROS KÖZPONTRENDSZERÉNEK FEJLESZTÉSI SZEGMENSE – A VÁROSRESZKÖZPONT RÉSZLETEIBEN

A térség meghatározó eleme a tömegközlekedés megoldásával kapcsolatos intermodális csomópont és kapcsolódó közlekedéssel, kereskedelem, szolgáltatás, szabadidő, sport- és szórakoztatóközpont épületegyüttese.

Az Etele tér déli térfala mentén a MÁV jelenlegi felszabadított területén, valamint a VOLÁN buszpályaudvar helyén egy bevásárlóközpont elhelyezését javasoljuk. A Somogyi Béla út felőli oldalon az áruház falához csatlakozva irodaház és szolgáltató funkciót terveztünk, megfelelő utcaképet biztosítva az átellenes metró telephely mentén megvalósítandó irodaházakkal.

Hasonlóképpen szolgáltató, szabadidő- és szórakoztatóközpont kapcsolódik az intermodális csomópont déli oldalához. A buszpályaudvar mögött a Rimaszombat utca felőli oldalon egy irodaház telepítését javasoljuk.

A fenti kereskedelmi, szolgáltató stb. funkcionális épületek elhelyezésével a közlekedési csomópont megvalósításában érdekelt külső befektetések számára kívántunk lehetőséget biztosítani, a térség rendezésének megfelelő esélyt biztosítva. Az igényes formában kiépülő kereskedelmi funkció növeli a városrész vonzerejét. A városi és városkörnyéki infrastruktúra határán létesülő bevásárló-központ üzleteivel, kávézóival és éttermeivel mind a városlakók, mind az agglomerációból érkezők számára színvonalas vásárlási és kikapcsolódási lehetőséget teremt. A vásárlás és szórakozás lehetősége mozgalmassá, életteli városrészé formálja közvetlen környezetét, plusz tartalommal tölti meg az újjáformált teret és időben elnyújtja a terület forgalmi terheltségét.

Az épített környezet építészeti minőségének tartós megőrzéséhez szükséges egy, hasonló léptékű beruházásokban már tapasztalatokat szerzett, nemzetközi referenciákkal rendelkező és hosszú távon gondolkodó fejlesztő és befektető bevonása, aki nemcsak a megvalósítás során képes tapasztalataival hozzájárulni a sikeres városrészi fejlődéshez, hanem az üzemeltetés révén tartósan biztosítani is tudja a kultúralt közlekedés, vásárlás és szórakozás lehetőségét.

A közlekedési tengely keleti illetve nyugati oldalán városrészközponti szerepkört betöltő épületcsoport elhelyezése javasolt. Az Etele út végén a Számalk-Flora Coop tömb területén kereskedelmi, szolgáltató és irodaház funkciót javasolunk. A beépítés magasságával a környezetében található épületekhez igazodtunk, ami 12-15 szint magasságot jelent.

A nyugati tengely végén - Boldizsár utca felőli oldal –, egy, a nyugati városkaput képező épületcsoport elhelyezését javasoljuk. A funkciójukat tekintve iroda és szállodaépületek helyezhetők el, alsó szinten konferenciaközponttal kiegészítve.

A tervezett épületmagasság 30-50 szint, mely magasság már alkalmas szimbolikus jelként szolgáló épület megteremtésére, mely a városkapu felőli oldalon bejáratot megjelölő városi szimbólum, az Etele út felőli oldalról nézve pedig egy városi főút vizuális lezárása lehet.

A fenti telek szomszédságában található Öveges Szakképző Iskola bővítésével egy korszerű oktatási központ alakítható ki a térség jelentős részközponti elemeként.

A terület észak-keleti részén található beépítésnél iroda, lakóház és szállás funkció elhelyezésére gondoltunk. Az épületek földszintjén illetve alsó szintjein vendéglátó és szolgáltató funkciót gondoltunk. Így a háztömbök között egy sétálóutca keletkezik, mely kivezet az Etele tér felső részéhez, a pályaudvar előtti részen kialakított akcióterre.

Egy hagyománnyal rendelkező épület megszüntetése minden esetben érzelmi indulatokat kelt. A pályaudvar fogadóépületének elbontása mind a környék lakosságának, mind a Főváros utazóközönségének egy részében negatív érzések kiváltására adhat okot. A fentiek miatt egy olyan építészeti megoldásra törekedtünk, mely a pályaudvar épületével, vagy anélkül is megfelelő működést és térszerkezetet biztosít, így egy nagy jelentőségű beruházás sorsát az érzelmi indulatoktól függetleníti. Amennyiben az épület megtartása mellett döntenek, úgy egy teljes felújítást követően vendéglátás, valamint kulturális-, vasútmúzeum funkciót javasolunk elhelyezni, egy tradicionális épülettel gazdagítva az új együttest.

Amennyiben az épület megszüntetésre kerül, azt gondoljuk, hogy tervezett megoldásunkkal képesek vagyunk egy értékes és érdekes térfallal lezárni az Etele teret, betekintést biztosítva egy a 21. század korszerű közlekedésének izgalmas látványára. Ugyanakkor lehetőséget adunk nagyszabású fedett rendezvényeknek egy a pályaudvar vonalát követő, üveg fedésű köztes tér kialakításával.

/ Lásd a 7. tábló látványképeit! /

Az Etele tér térfalához a Somogyi út és Vasút utca közötti térre nézve telken található házak cseréjét javasoljuk a térfal egységes megjelenése érdekében.

A tér kialakítása a funkció szerint tagolódik, a természetes szintkülönbség kihasználásával. A tér felső részén a pályaudvar és áruház előtti részen nyüzsgéssel telített városi fórunszerű térrészt terveztünk, melyen lehetőség nyílik a különböző városi események, akciók, szabadtéri kiállítások megrendezésére.

A felső térszintet egy intenzív zöldsáv választja el az alsó, városi pihenő térrel, vízzel, növényvel, virággal borított térszinttől.

A pályaudvar sínhálózatának fedését és zöldtetőként történő kialakítását javasoljuk, melyet a tér felől és a Vasút utca házai közül, is el tudunk érni. Hasonlóképpen megközelíthető a terület az aluljáró szintjéről, a szabadidőközpont szintjéről és az áruház szintjéről is. Az ily módon kialakított a térlefedéssel szintbéli kapcsolatot teremtünk a költők parkja és az örményi lakóterület vasutat határoló zöldfelületével is. Javasoljuk ezt nyílt használatú parkként hasznosítani, mely a környező ingatlanok értékét növeli.

Az örményi oldalról indulva a vágányok feletti zöldparkon át a Vasút utca – sétáló utcáig változatos, különböző zöldterületi funkciók telepítésére alkalmas parkrendszer hozható létre.

9. ÜTEMEZÉS

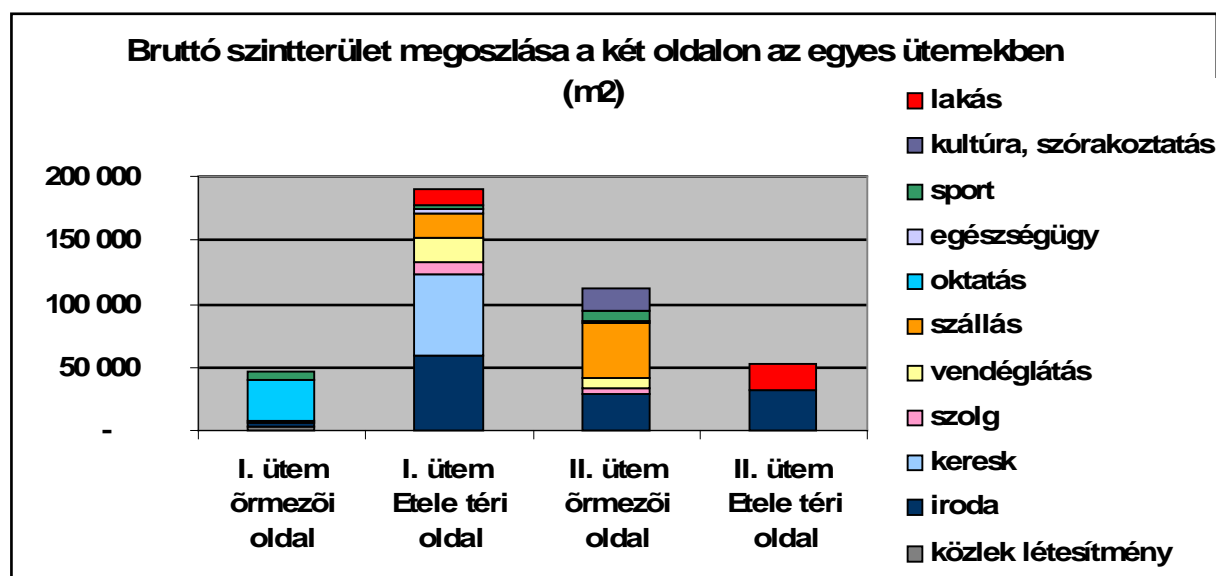
A területen a kiírás szerinti ütemezést a következők határozzák meg.

Legfontosabb elem a buszok elhelyezése, mivel az autóbuszpályaudvar alatt helyezkedik el a legnagyobb P+R garázs. Emellett a jelenlegi helyérel való áttelepítés hiányában az Etele tér felőli oldalon a terület lezáró fejlesztés nem indulhat el.

Mint már írtuk, elnyben kell részesíteni az emberközpontúságot, mely nemcsak a területek kialakítására, de az embereknek a minél hamarabbi idevonzására is alapoz. Az ütemezést területegységenként és ütemenként adjuk meg, a kiírás szerinti 2010-es I. ütemhatárt figyelembe véve.

TERVEZETT BRUTTÓ SZINTTERÜLET
megoszlás
ütemenként és területi egységenként

	I. ütem m ²			II. ütem m ²			mind összesen	tervezett állapot arányai
	Örmezői oldal	Etele téri oldal	I ütem összesen	Örmezői oldal	Etele téri oldal	II. ütem összesen		
közlekedési létesítmény	2 920	-	2 920	-	-	-	2 920	1%
iroda	3 836	58 556	62 392	28 090	31 500	59 590	121 982	30%
keresk	548	65 184	65 732	-	-	-	65 732	16%
szolg	548	9 312	9 860	5 280	-	5 280	15 140	4%
vendéglátás	548	18 624	19 172	8 515	-	8 515	27 687	7%
szállás	-	19 197	19 197	42 134	-	42 134	61 331	15%
oktatás	30 880	-	30 880	1 618	-	1 618	32 498	8%
egészségügy	-	3 200	3 200	-	-	-	3 200	1%
sport	7 720	3 200	10 920	9 538	-	9 538	20 457	5%
kultúra, szórakoztatás	-	-	-	17 625	-	17 625	17 625	4%
lakás	-	12 798	12 798	-	21 000	21 000	33 798	8%
összesen	47 000	190 070	237 070	112 799	52 500	165 299	402 369	100%



10. ÖSSZEFOGLALÁS

Legfontosabb feladatként javaslatot adtunk:

- a térséget átlépő közlekedési kapcsolatokra
- az intermodális közlekedési csomópont minden közlekedési formára vonatkozó megoldására
- az új városrészközpont központképző funkcióira és azok megvalósulását elősegítő külső befektetői érdekeltségeire, melynek legfontosabb elemei:
 - kereskedelmi központ
 - Szórakoztatási és szabadidő központ
 - Irodaházak
 - Flora Coop és Számalk tömb vállalkozói szándék
 - Boldizsár utcai tömb vállalkozói szándék
 - Sétáló utca épületcsoportja
/ lakó-, iroda- és szállásépületek /
- a jelenleginél kedvezőbb új város- és térszerkezeti kapcsolatokra
- a megvalósíthatóság érdekében a beruházások ütemezéséhez rendelt közcélú beruházásokra (útépítés, közmező fejlesztési, környezetrendezés).

Budapest, 2007. 09. 17.

TERÜLETI MÉRLEG

1. sz. függelék

M=1:4000-es léptékben tervezend•
területre vonatkozóan

	MEGLÉV• (ha)	TERVEZETT (ha)	
BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET	LAKÓTERÜLET		
	- Nagyvárosias, telepszer•		0
	- Nagyvárosias zárt sorú		
	- Kisvárosias	2,5	1,74
	- Hegyvidéki kertvárosias	6,3	2,5
	Lakóterület összesen	8,8	4,24
	VEGYES TERÜLET		
	- Városközpont vegyes terület		11,5
	- Központi vegyes terület	6,2	11
	Vegyes terület összesen	6,2	22,5
	GAZDASÁGI TERÜLET	3,7	1,5
	KÜLÖNLEGES TERÜLET		
	- sport	2,3	
	Különleges terület összesen	2,3	0
Beépítésre szánt terület összesen	21	28,24	
BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLET	KÖZLEKEDÉSI TERÜLET <small>(kétszintes területfelhasználásként is)</small>		
	- Általános közlekedési terület	17,8	21,6
	- Busz végállomás	1,7	2,75
	- metró járm• telep (építési terület)	8	5,6
	- Vasútterület	26,7	8,87
	Közlekedési terület összesen	54,2	38,82
	ZÖLDTERÜLET <small>(kétszintes területfelhasználásként)</small>	0,5	15,9
	Beépítésre nem szánt terület összesen	54,7	54,72
Mindösszesen	75,7	82,96	

TERVEZETT BRUTTÓ SZINTTERÜLET

M=1:2000 léptékben tervezend• területre vonatkozóan

FUNKCIÓ	I. ütem (m2)	II. ütem (m2)	Összesen (m2)
- közlekedést kiszolgáló létesítmény	2 920	-	2 920
- iroda	62 392	59 590	121 982
- kereskedelem	65 732	-	65 732
- szolgáltatás	9 860	5 280	15 140
- vendéglátás	19 172	8 515	27 687
- szálláshely-szolgáltatás	19 197	42 134	61 331
- oktatás	30 880	1 618	32 498
- egészségügy	3 200	-	3 200
- sport	10 920	9 538	20 457
- szórakoztatás, kultúra	-	17 625	17 625
- lakás	12 798	21 000	33 798
- egyéb			-
Összes m2	237 070	165 299	402 369

I. ütem jelenti a 4-es metró átadásáig megvalósuló elemeket, az ahhoz feltétlenül szükséges infrastruktúrával

II. ütem a távlatban megvalósuló elemek

(Többszint• területfelhasználás esetén a területi mérlegben minden szintet szerepeltetni kell.)