

A FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV M=1:4000 MÉRETARÁNYÚ KIVONATA

024

JELMAGYARÁZAT:

AZ ALAPTÉRKÉP ELEMEI:

	BUDAPEST KÖZIGAZGATÁSI HATÁRA
	KERÜLETHATÁR
	JELENLÉGI TÖMBHATÁR
	JÓVÁHAGYOTT SZABÁLYOZÁSI VONAL
	KÖTŐPÁLYÁS FELSZÍNI TÖMEGKÖZLEKEDÉS ÉS VASÚT NYOMVONALAI
	ALULJÁRÓK, FELÜLJÁRÓK
	GÁZVEZETÉK VÉDŐTÁVOLSÁGA
	VÍZFOLYÁSOK, VÍZFELÜLETEK

TERVEZETT JÓVÁHAGYANDÓ ELEMELK:

KERETSZABÁLYOZÁSI ÖVEZETEK:

LAKÓTERÜLETEK

	NAGYVÁROSIAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	VÁROSIAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	KISVÁROSIAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	KISVÁROSIAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	INTENZÍV KERTVÁROSIAS LAKÓTERÜLET
	LAZA KERTVÁROSIAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	HEGYVIDÉKI KERTVÁROSIAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	HEGYVIDÉKI KERTVÁROSIAS, SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ NAGYTÉLKES LAKÓTERÜLET
	TELEPSZERŰ LAKÓTERÜLET

VEGYES TERÜLETEK

	VÁROSKÖZPONTI TERÜLET
	INTÉZMÉNYTERÜLET
	JELENTŐS ZÖLDFELÜLETŰ INTÉZMÉNYTERÜLET

GAZDASÁGI TERÜLETEK

	IPARTERÜLET
	MUNKAHELYI TERÜLET
	JELENTŐS ZÖLDFELÜLETŰ MUNKAHELYI TERÜLET

	ÜDÜLŐTERÜLETEK
--	----------------

	KÜLÖNLEGES TERÜLETEK
	KÜLÖNLEGES VÁROSÜZEMELTETÉSI TERÜLETEK
	KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK
	ZÖLDTERÜLETEK
	ERDŐTERÜLETEK
	MEZŐGAZDASÁGI TERÜLETEK
	VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK

AZ FSZKT-BEN MEGHATÁROZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDŰ TERÜLETEK

	CÉLZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓD (BVKSZ SZERINTI KÓD)
	CÉLZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDŰ TERÜLETEK KÖZÖTTI HATÁRVONAL (EGY KERETÖVEZETEN BELÜL)

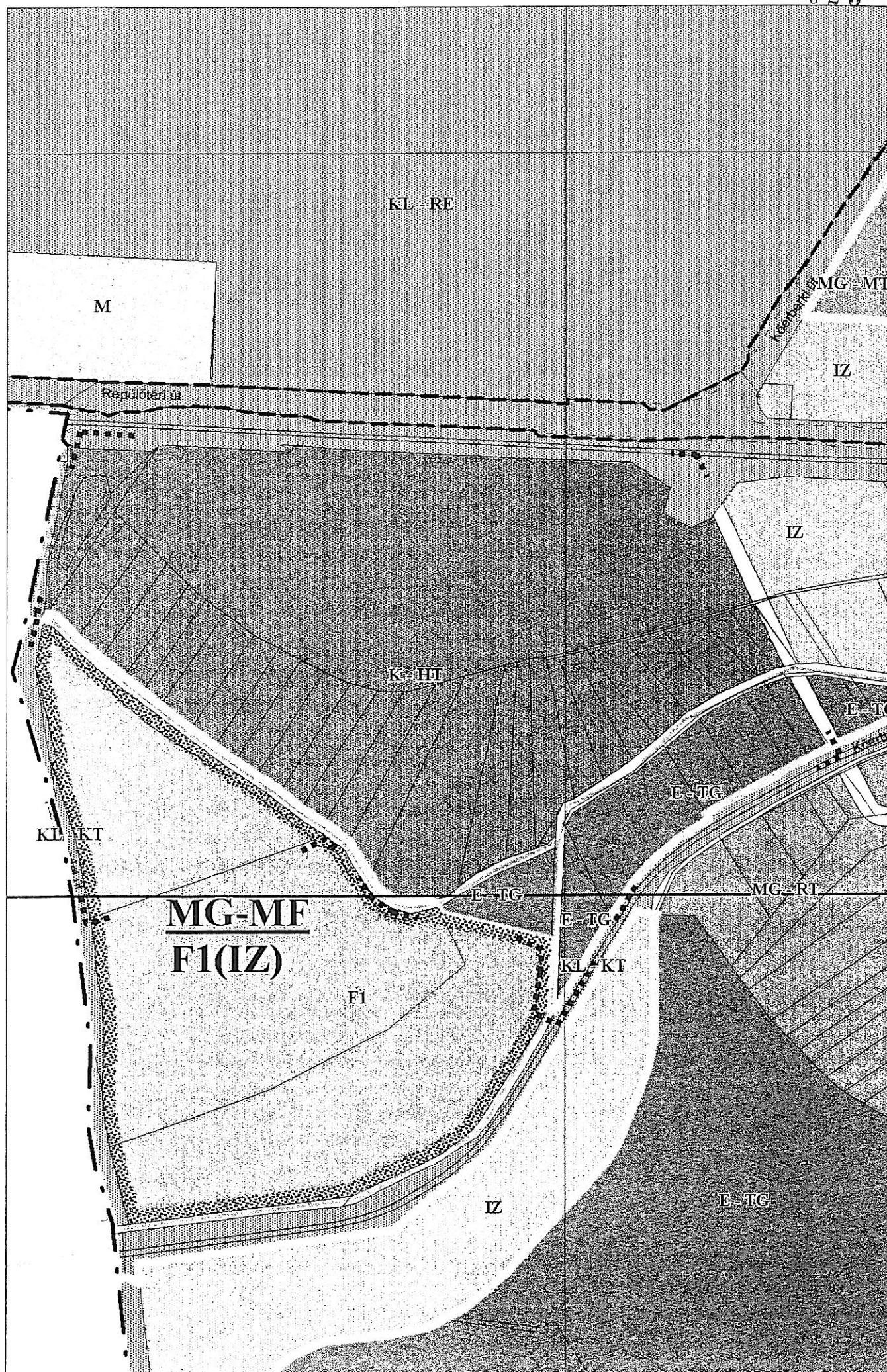
FEJLESZTÉSI ILL. TARTALÉKTERÜLETEK:

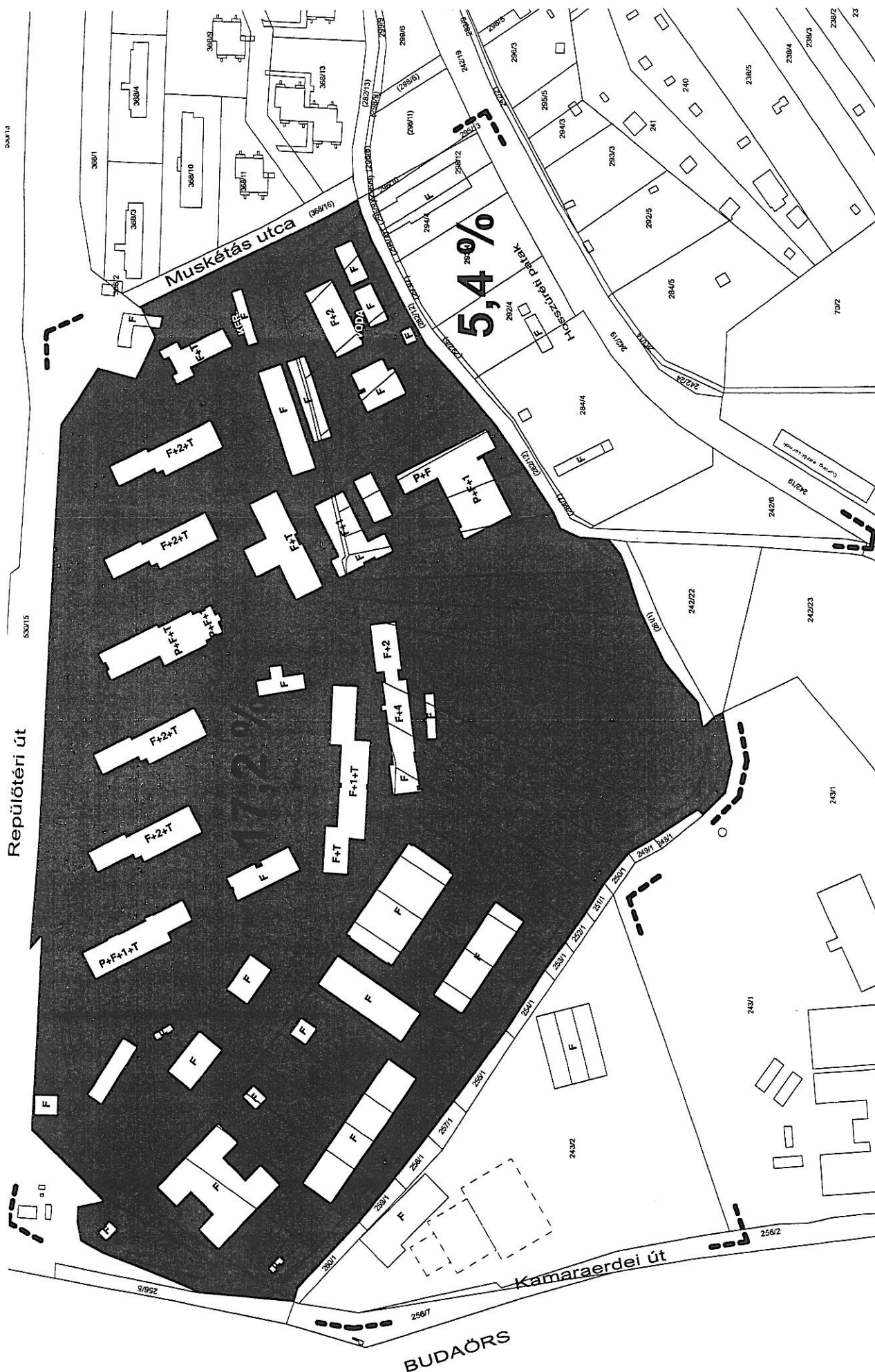
	INFRASTRUKTURÁLIS FELTÉTELHEZ KÖTÖTT FEJLESZTÉSI TERÜLET
	TÁVLATI FEJLESZTÉSI TARTALÉKTERÜLET
	VÁROSÜZEMELTETÉSI TARTALÉKTERÜLET

EGYÉB ELEMEK:

	BELTERÜLETI HATÁRVONAL
	TERÜLETBIZTOSÍTÁST IGÉNYLŐ FŐUTAK ÉS EGYÉB SZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ UTAK IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSA ÉS MINIMÁLIS SZABÁLYOZÁSI SZELESSÉGE
	TERÜLETBIZTOSÍTÁST IGÉNYLŐ VASÚTFEJLESZTÉS IRÁNYADÓ TERÜLETE
	P+R PARKOLÓ MINIMÁLIS KAPACITÁSA
	FŐVÁROSI VÉDELEMRE JAVASOLT TERMÉSZETI TERÜLET
	ÁRVÍZVÉDELMI MŰ
	KIEMELT SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ ÖSSZVÁROSI ÉRDEKŰ TERÜLET
	REHABILITÁCIÓS SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLET
	SPECIÁLIS SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLET
	EGYÉB SZÖVEGES SZABÁLYOZÁSI ELEM
	TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA

A SZABÁLYOZÁSI KERETTERV A BVKSZ-SZEL EGYÜTT ALKALMAZANDÓ!





BUDAPEST XI. KER. EGYKORI VASVÁRI PÁL LAKTANYA TERÜLETRE MUSKÉTÁS UTCA - HOSSZÚRÉTI-PATAK - 243/2 HRSZ.-Ú TERÜLET - 256/5 HRSZ.-Ú TERÜLET - VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE) VONATKOZÓ KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (KST)

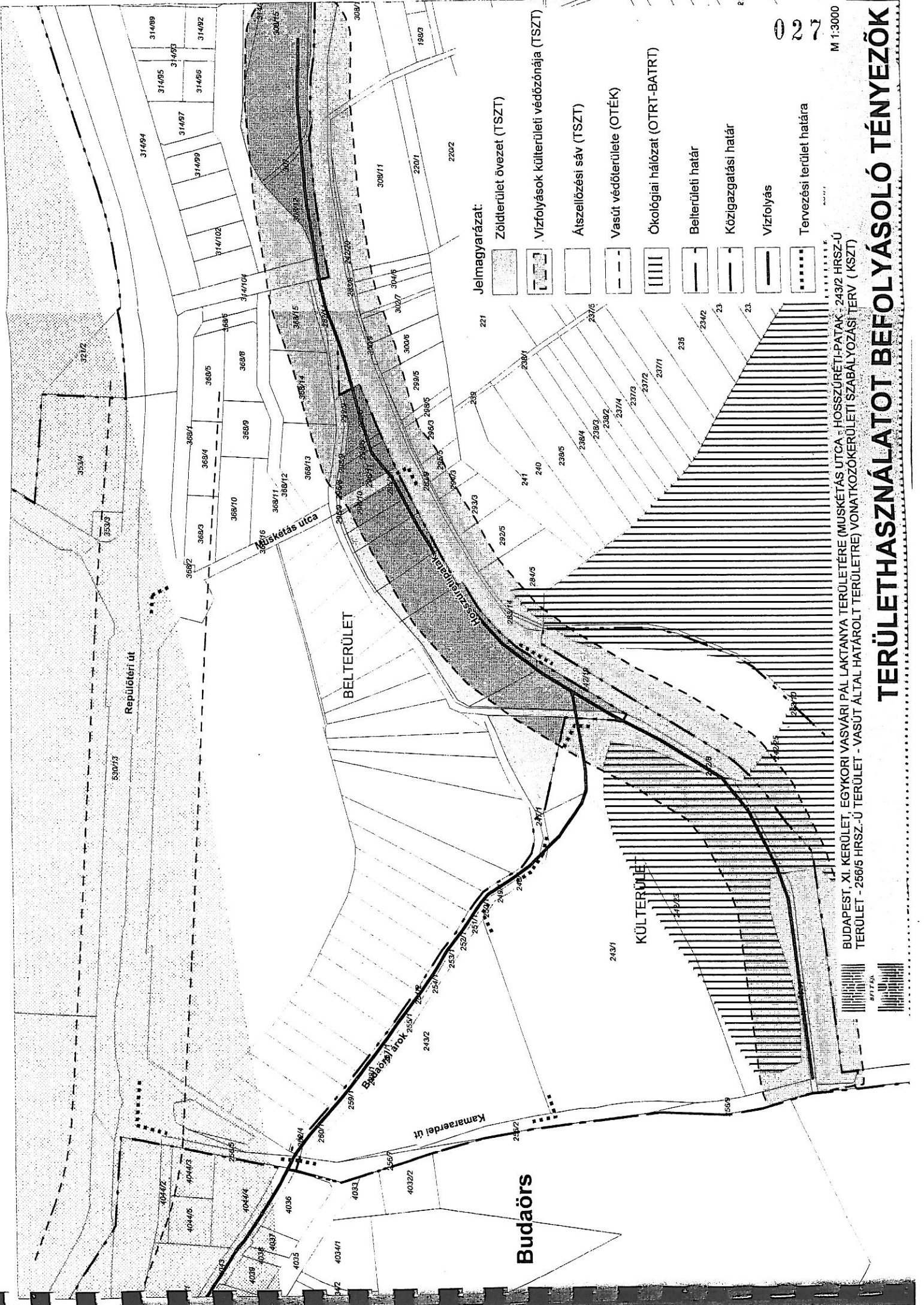
M 1:2000

BEÉPÍTETTSÉG VIZSGÁLAT

TERÜLETGÉSGÉRE VETÍTETT SZINTTERÜLET MÉRTÉKE

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLET 0,3
BEÉPÍTÉSRE NEW SZÁNT TERÜLET 0,05

tervezési terület 17,2 % TERÜLETGÉSGÉ BEÉPÍTETTSÉGE



Jelmagyarázat:

- Zöldterület övezet (TSZT)
- Vízfolyások külterületi védőzónája (TSZT)
- Átszellőzési sáv (TSZT)
- Vasút védőterülete (OTÉK)
- Ökológiai hálózat (OTRT-BAIRT)
- Belterületi határ
- Közigazgatási határ
- Vízfolyás
- Tervezési terület határa

027

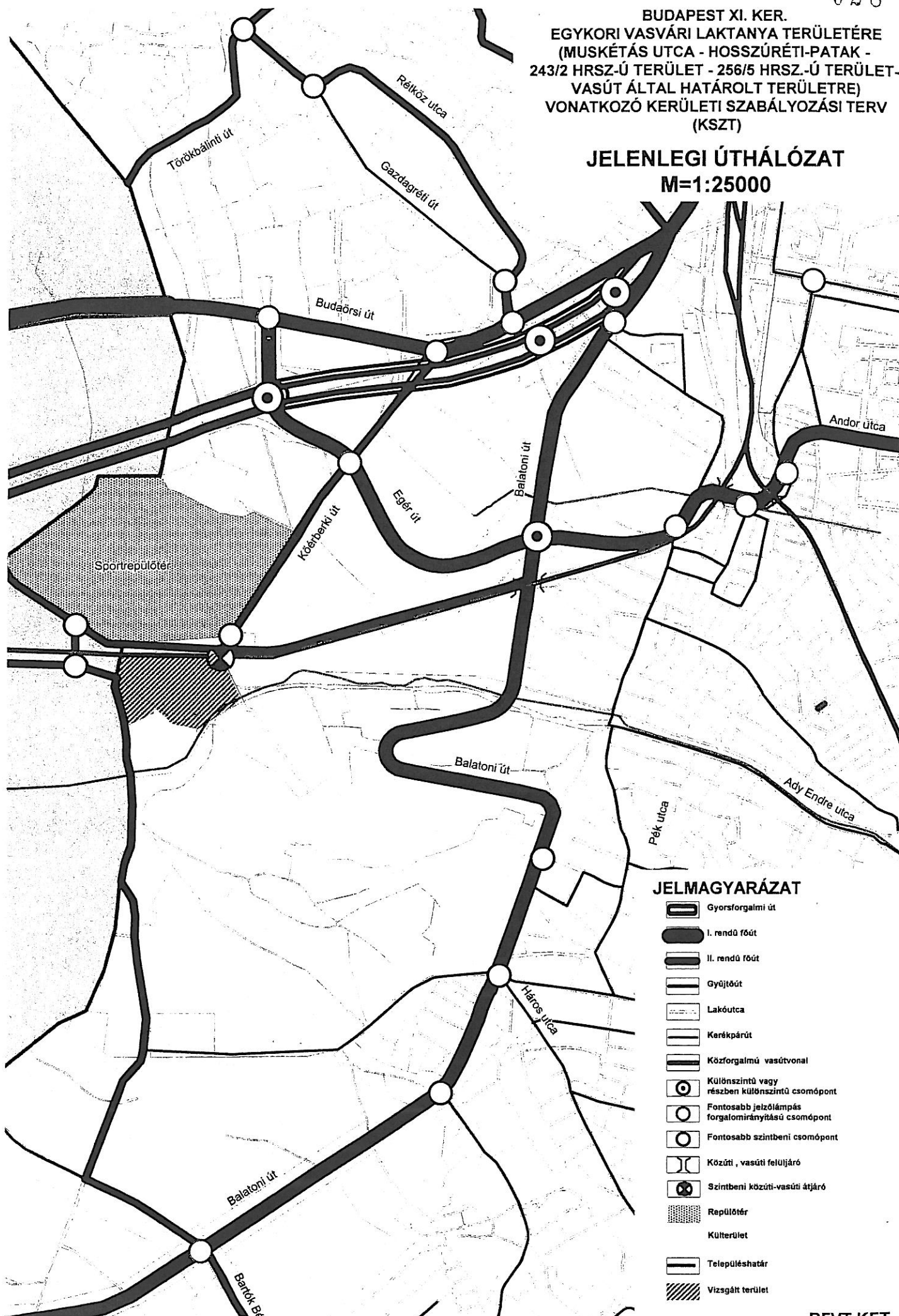
M 1:3000

TERÜLETHASZNÁLATOT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

BUDAPEST, XI. KERÜLET, EGYKORI VASVARI PÁL LAKTANYA TERÜLETÉRE (MUSKÉTÁS UTCA - HOSSZURÉTI-PATAK - 243/2 HRSZ-Ú TERÜLET - 256/5 HRSZ-Ú TERÜLET - VASÚT ALTAL HATÁROLT TERÜLETRE) VONATKOZÓ KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (KSZT)

BUDAPEST XI. KER.
 EGYKORI VASVÁRI LAKTANYA TERÜLETÉRE
 (MUSKÉTÁS UTCA - HOSSZÚRÉTI-PATAK -
 243/2 HRSZ-Ú TERÜLET - 256/5 HRSZ-Ú TERÜLET -
 VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE)
 VONATKOZÓ KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV
 (KSZT)

JELENLÉGI ÚTHÁLÓZAT
M=1:25000



JELMAGYARÁZAT

- Gyorsforgalmi út
- I. rendű főút
- II. rendű főút
- Gyűjtőút
- Lakóutca
- Kerékpárút
- Közforgalmú vasútvonal
- Különszintű vagy részben különszintű csomópont
- Fontosabb jelölésmű forgalomirányítású csomópont
- Fontosabb szintbeni csomópont
- Közúti, vasúti felüljáró
- Szintbeni közúti-vasúti átjáró
- Repülőtér
- Kultúrterület
- Településhatár
- Vizsgált terület

KÖZLEKEDÉSI VIZSGÁLAT**Hálózati kapcsolatok**

Kamaraerdő térségének közlekedése – a közúti közlekedés és a tömegközlekedés vonatkozásában egyaránt ÉK orientáltságú (döntő részben Budapest belső területei felé irányul).

A fővárosi főúthálózat részét képező (de azt csak budaörsi kitérővel biztosító) Kamaraerdei út – Repülőtéri út – Kőérberki út által alkotott útvonal az 1. számú főút fővárosi szakaszához (Budaörsi út külső szakaszához), míg a Repülőtéri út a 7. számú főút fővárosi szakaszához (Balatoni úthoz) csatlakozik. Az útvonalak a Kelenföldi pályaudvar térségében egyesülnek az M1-M7 autópályák közös bevezető szakaszával az ország legforgalmasabb útvonalává, a Budaörsi úttá.

A Hosszúréti patak mentén lévő villamos vonal (korábban törökbálinti HÉV) az egyetlen a fővárosi villamoshálózatban, amely eléri a városhatárt. A kötőpályás közlekedési eszköz a város széli területeket Dél-Buda központi térségét jelentő Móricz Zsigmond körtérhez, és Buda középső részéhez, a Batthyány tér kapcsolja közvetlenül.

Úthálózat

A vizsgált terület északi határával párhuzamosan helyezkedik el a Repülőtéri út. A 17-30m szélességű építési területtel rendelkező II. rendű főút 2x1 forgalmi sávval épült ki. Forgalma a Budaörs felőli szakaszon 920 Ej/h/2irány. A Muskétás utcától keletre eső szakasza lakott területen kívüli forgalomszabályozással rendelkezik, forgalma: 620 Ej/h/2irány. A Repülőtéri útból válik ki – egy jelzőtáblás forgalomirányítású egyszerű csomópontban – a vizsgált terület északkeleti sarkán a Kőérberki út. A 15-25 m szélességű építési területtel rendelkező II. rendű főút 2x1 forgalmi sávval rendelkezik, forgalma: 600 Ej/h/2irány.

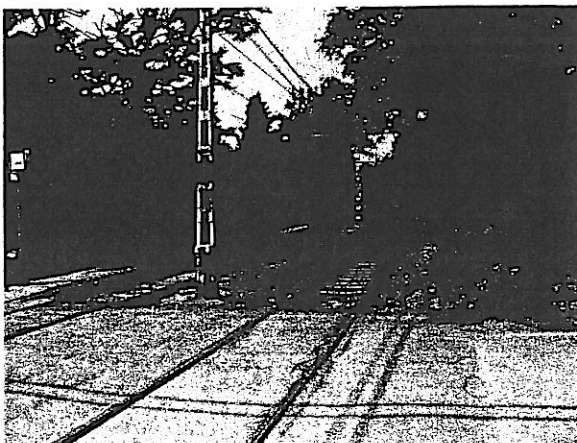
A vizsgált terület délnyugati sarkának közelében helyezkedik Kamaraerdei út. A 2x1 forgalmi sávval Budapest és Budaörs közigazgatási területén kiépült II. rendű főút a Budapest-Hegyeshalom vasútvonalat, annak magassági vonalvezetésre vonatkozó adottságai következtében Budaörs közigazgatási területére áttérve (270m) keresztezi. A Repülőtéri úthoz egy háromágú körforgalmú csomópontban csatlakozik. Az útvonal lakott területen belüli forgalomszabályozással rendelkezik. A vizsgált területtel közvetlenül határos szakasza a fentiek következtében mintegy 200m hosszúságú zsákutca, kiszolgálóút hálózati szereppel. A Kamaraerdei út – főútvonali szakaszának – forgalma 690 Ej/h/2irány, a Budaörsi úthálózathoz tartozó Vasút utca forgalma 790 Ej/h/2 irány. A kétirányú forgalomra szolgáló zsákutca szakasz közvilágítással és nyílt árkos csapadékvíz-elvezetéssel rendelkezik. A Kamaraerdei út kiszolgálóúti szakasza biztosítja a volt Vasvári laktanya számára a második közúti kapcsolatot, és négy budaörsi ingatlan megközelítését, forgalma mintegy 180Ej/h/2irány.

A Muskétás utca kétirányú forgalomra szolgáló útvonal, kiszolgáló úti szereppel. A kiszolgáló út biztosítja elsődlegesen a volt Vasvári laktanya területe – a jelenlegi gazdasági hasznosításából származó forgalom – és az egykori tisztai lakótelep – lakóforgalom – számára a Repülőtéri és Kőérberki utak elérését a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal szintbeni keresztezésével. A vasúti átjárón áthaladó gépjármű forgalom mintegy 260 Ej/h/2irány. A Muskétás utca délen keresztezi a Hosszúréti patak mentén lévő villamos pályát, és a „Kőérberki-dűlő” üdülőterületének útjainak forgalmát gyűjti össze. A tönkrement aszfaltburkolaton sebesség csökkentést biztosító bordák kerültek elhelyezésre.

Tömegközlekedési hálózat

A vizsgált területtel tömegközlekedési kiszolgálása, ellátottsága a jelenlegi forgalom alapján kedvező.

A terület déli oldalán közlekedő 41 villamos megállója 260 m-re található a Muskétás utcai bejárattól, a végállomása mintegy 600m-re a Kamaraerdei úti bejárattól. A járat összesen 1200 férőhely/óra/2i szállítási kapacitással rendelkezik. Csúcsidőben a követési idő 15 perc, a menetidő a Batthyány téri végállomásig 40 perc. A járat átszállási kapcsolatot biztosít Bocskai útnál a 4 villamossal, a Móríz Zsigmond körtéren a 6, 19, 49 villamosokkal és végig a Fehérvári úton a 18, 47, 56 villamosokkal. További átszállási kapcsolatok a Batthyány téren a 2-es metróval és a Szentendrei HÉV-vel adóttak. A vonal a hosszú menetidő ellenére is megbízható közlekedési lehetőséget biztosít a térség számára.



A vizsgált terület autóbusz közlekedése a XXII. kerület külső városrészeit, és az agglomerációs településeket (Budaörs, Törökbálint) köti a XI. kerület központi területeihez, a Kosztolányi Dezső tér – Móríz Zsigmond körtérhez. A Repülőtéri úton közlekedő járatok (87, 87A, 187) a nagy követési idő miatt csak kis mennyiségű utast képesek szállítani, ami 1050 férőhely/óra/2i kapacitást eredményez. Menetidejük viszont jelentősen rövidebb, mint a 41-es villamosé (30 perc), körülbelül a fele (16 perc) illetve harmada (11 perc) annak.

A terület vonzáskörzetében gyalogosan elérhető (400m) a 88-as és a 288-as autóbusz megállója, amely járatok Budaörs és Törökbálint térségével teremtenek tömegközlekedési kapcsolatot. Ezek a járatok 20 perces illetve 1 órás követési idejükkel nem rendelkeznek jelentős szállítási kapacitással, de a terület jelenlegi forgalmi igényének megfelelnek.

Vasúti közlekedés

A vizsgált terület északi határán helyezkedik el a Budapest-Hegyeshalom vasúti fővonal.

A vasútvonal napi kétirányú személyvonatforgalma 114 szerelvény, teherforgalma 119 szerelvény (*Vasúti zajsámítás 2008.*). A vasútvonalon a legközelebbi megállók: Budaörs állomás (1,0km) és Kelenföldi pályaudvar (4,0km).

A kétvágányú villamosított vonal bevágásban épült ki. A főúthálózati elemek és a vasútvonal keresztezése minden esetben külön szintben biztosított a térségben. Budaörs közigazgatási területén a Kamaraerdei útnál, Budapest közigazgatási területén a Balatoni útnál biztosított a legközelebbi kapcsolat (a köztük lévő távolság 2,3km).

A mellékúthálózat esetében a Muskétás utcánál üzemel szintbeni közúti-vasúti keresztezés, a Tókert lakóparknál a közelmúltban épült – a vasúti bevágás nyújtotta lehetőségek kihasználásával – külön szintű kapcsolat.

Terület belső közlekedése

A vizsgált terület belső közlekedési hálózatát az egykori laktanya útjai jelentik. Az utak nagyobb része aszfalt burkolatú, kisebb része betonburkolatú, helyenként előregyártott beton rácskő elemekkel szélesítve. A burkolatok állapota megfelelő, habár helyenként repedezé és kisebb felfagyások, kátyúk is előfordulnak, de nem számottevő mennyiségben.

A belső utak forgalmi rendjét táblákkal szabályozzák, a keskenyebb, kisforgalmú szakaszokon egyirányú utcák kerültek kijelölésre. A belső utak keresztezései egyenrangúan „csomópontokként” működnek. A kereszteződésekben a sebességcsökkentés érdekében magassági küszöbököt építettek be.



A terület megközelítése két portán keresztül lehetséges, amelyek sorompóval és biztonsági kamerával, valamint őrszolgálattal védettek. Az I. számú porta (személyporta) a Muskétás utca felől, (Reptéri út felől) a II. számú porta (teherporta) a Kamaraerdei út felől teremt közlekedési kapcsolatot. Az I. portán személy-gépjármű illetve kistehergépkocsi forgalom bonyolódik, továbbá az iskolásokat szállító menetrend szerint közlekedő külön busz járat (iskolabusz) veszi igénybe. A nyerges szerelvények és egyéb nehézjárművek a II. portát használhatják kizárólag, viszont ezen a portán

keresztül a személygépkocsi közlekedés is engedélyezett.

Gyalogos, kerékpáros közlekedés

A vizsgált terület gyalogosforgalma nem jelentős, az utak mellett járda nincs kialakítva. A laktanya területén bérelt irodák, raktárak, műhelyek és egyéb létesítmények dolgozói jellemzően személygépkocsival közelítik meg a munkahelyeiket. Az iskolákban tanuló diákok jelentős részét a szülők gépkocsival a terület határáig viszik ahonnan rövid (védett) útvonalon, biztonságosan megközelíthetők az oktatási intézmények. A többi diák nagyobb hányada külön busszal (iskolabuszsal), kisebb hányaduk tömegközlekedési eszközzel érkezik a területre. A diákok a területen belül belső forgalmat nem generálnak.



A területre érkező kis számú gyalogos az I. számú személyportát veszi igénybe, amely kedvezőbb tömegközlekedési kapcsolattal rendelkezik (87, 87A, 187, autóbusz, 41 villamos). Az autóbuszmegállókból a laktanya területe gyalogos felüljárón keresztül közelíthető meg szabályosan, amelyet a gyalogosok nem vesznek igénybe, hanem a vasúti átjárón keresztül közlekednek a tiltó és balesetveszélyre figyelmeztető tábla ellenére is. A teherporta gyalogosforgalma minimális, mivel tömegközlekedési kapcsolattal nem rendelkezik.

A környező területek közül a szomszédos, egykori tisztai lakótelep lakói közlekednek a vizsgált terület peremén, elsősorban a lakótelep és a buszmegálló valamint a Repülőtéri út – Kőérberki út kereszteződésében lévő élelmiszer bolt között. Számukra a lakótelepen belül önálló járda van kialakítva. A távolabbi területekről nem érkezik gyalogos forgalom a területre.

A területen és környezetében jelentős kerékpáros forgalom nem tapasztalható. Önálló kerékpárút csak a Kőérberki úton épült.

JELMAGYARÁZAT:

AZ ALAPTÉRKÉP ELEMEI:

	BUDAPEST KÖZIGAZGATÁSI HATÁRA
	KERÜLETHATÁR
	JELENLÉGI TÖMBHATÁR
	JÓVÁHAGYOTT SZABÁLYOZÁSI VONAL
	KÖTŐPÁLYÁS FELSZÍNI TÖMEGKÖZLEKEDÉS ÉS VASÚT NYOMVONALAI
	ALULJÁRÓK, FELÜLJÁRÓK
	GÁZVEZETÉK VÉDŐTÁVOLSÁGA
	VÍZFOLYÁSOK, VÍZFELÜLETEK

TERVEZETT JÓVÁHAGYANDÓ ELEMELK:

KERETSZABÁLYOZÁSI ÖVEZETEK:

LAKÓTERÜLETEK

	NAGYVÁROSÍAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	VÁROSÍAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	KISVÁROSÍAS, JELLEMZŐEN ZÁRTSORÚ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	KISVÁROSÍAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	INTENZÍV KERTVÁROSÍAS LAKÓTERÜLET
	LAZA KERTVÁROSÍAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	HEGYVIDEKI KERTVÁROSÍAS, JELLEMZŐEN SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLET
	HEGYVIDEKI KERTVÁROSÍAS, SZABADONÁLLÓ BEÉPÍTÉSŰ NAGYTELKEK LAKÓTERÜLET
	TELEPSZERŰ LAKÓTERÜLET

VEGYES TERÜLETEK

	VÁROSKÖZPONTI TERÜLET
	INTÉZMÉNYTERÜLET
	JELENTŐS ZÖLDFELÜLETŰ INTÉZMÉNYTERÜLET

GAZDASÁGI TERÜLETEK

	IPARTERÜLET
	MUNKAHELYI TERÜLET
	JELENTŐS ZÖLDFELÜLETŰ MUNKAHELYI TERÜLET

	ÜDÜLŐTERÜLETEK
--	----------------

	KÜLÖNLEGES TERÜLETEK
	KÜLÖNLEGES VÁROSÜZEMELTETÉSI TERÜLETEK
	KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK
	ZÖLDTERÜLETEK
	ERDŐTERÜLETEK
	MEZŐGAZDASÁGI TERÜLETEK
	VÍZGAZDÁLKODÁSI TERÜLETEK

AZ FSZKT-BEN MEGHATÁROZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDÚ TERÜLETEK

	CÉLZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓD (BVKSZ SZERINTI KÓD)
	CÉLZOTT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI MÓDÚ TERÜLETEK KÖZÖTTI HATÁRVONAL (EGY KERETÖVEZETEN BELÜL)

FEJLESZTÉSI ILL. TARTALÉKTERÜLETEK:

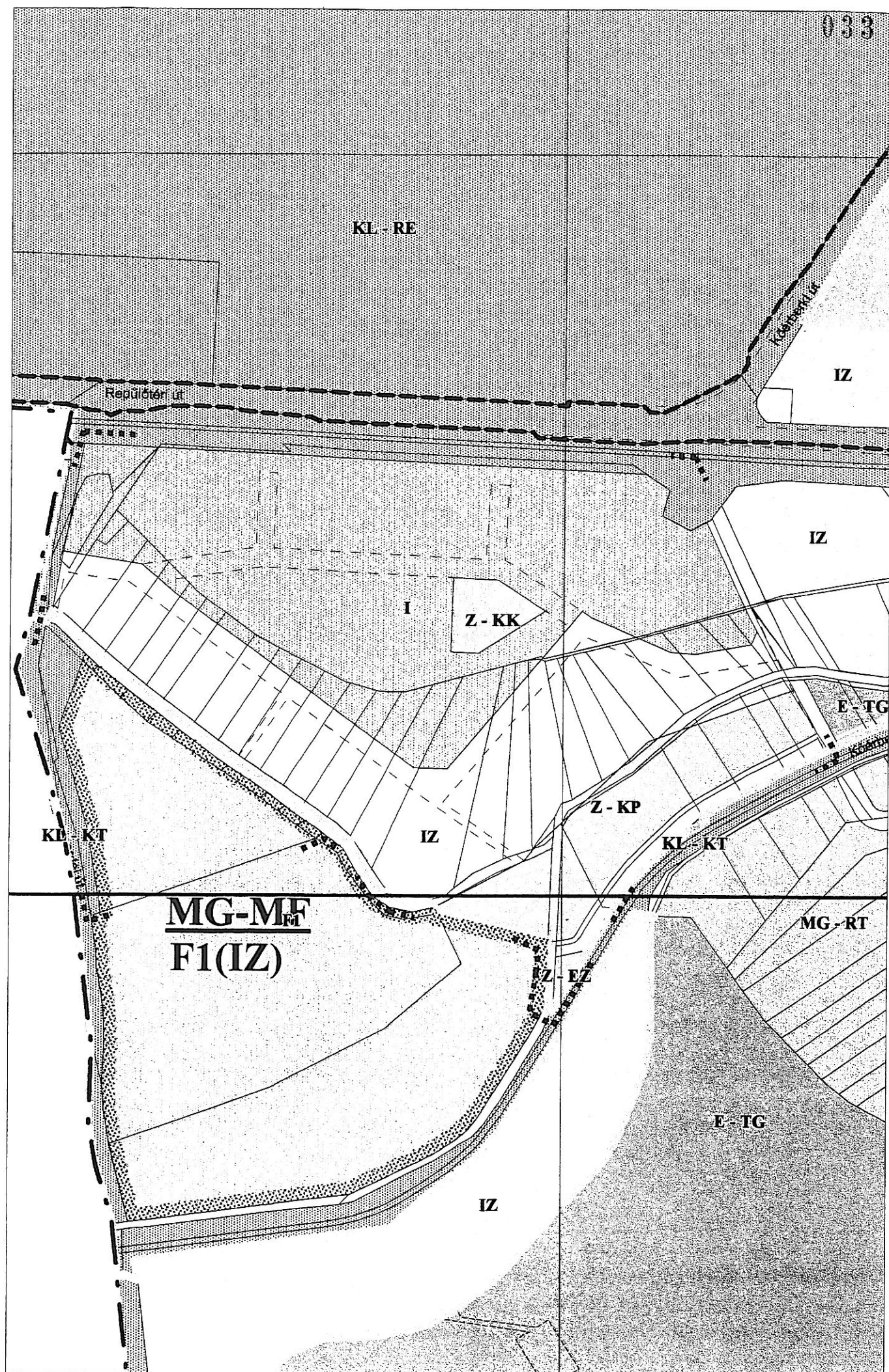
	INFRASTRUKTURÁLIS FELTÉTELHEZ KÖTÖTT FEJLESZTÉSI TERÜLET
	TÁVLATI FEJLESZTÉSI TARTALÉKTERÜLET
	VÁROSÜZEMELTETÉSI TARTALÉKTERÜLET

EGYÉB ELEMELK:

	BELTERÜLETI HATÁRVONAL
	TERÜLETBIZTOSÍTÁST IGÉNYLŐ FŐUTAK ÉS EGYÉB SZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ UTAK IRÁNYADÓ SZABÁLYOZÁSA ÉS MINIMÁLIS SZABÁLYOZÁSI SZÉLESSÉGE
	TERÜLETBIZTOSÍTÁST IGÉNYLŐ VASÚTFEJLESZTÉS IRÁNYADÓ TERÜLETE
	P+R PARKOLÓ MINIMÁLIS KAPACITÁSA
	FŐVÁROSI VÉDELEMRE JAVASOLT TERMÉSZETI TERÜLET
	ÁRVÍZVÉDELMI MŰ
	KIEMELT SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ ÖSSZVÁROSI ÉRDEKŰ TERÜLET
	REHABILITÁCIÓS SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLET
	SPECIÁLIS SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLET
	EGYÉB SZÓVEGES SZABÁLYOZÁSI ELEM

	TERVEZÉSI TERÜLET HATÁRA
--	--------------------------

A SZABÁLYOZÁSI KERETTERV A BVKSZ-SZEL EGYÜTT ALKALMAZANDÓ!



Jelmagyarázat:

	Tervezett épület		Tervezési terület határa
	Meglévő épület		Aszfaltburkolatú út
	Meglévő fedetlen építmennyiség		Gyalogút, járda
	Lakóterület		Kerékpárút
	Köztérületi zöldfelület		Keretásványok száma, irány
	Zöldterület		Garázs
	Kertészeti terület		Támfal, zárnányékező fal
	Vegyesforgalmú terület		Vasútvonal
	Sportpálya		Víznyelő
	Meglévő fa, fasor		Beltérület határ
	Tervezett fa, fasor		Környezetalakítási határ

Repülőtéri út

Budaörs - Budapesti Művelődési és Sportközpont felé

Budaörs

Musketas-utca

Budaörsi árok

"A"-VÁLTOZAT

Kamaraerdő ut

"B"-VÁLTOZAT

Hosszúréti park

Szirtipályák

Labatározó

Pavilon

Ködfelpalya

BUDAPEST, XI. KERÜLET, EGYKORI VASVÁRI PÁL LAKTANYA TERÜLETÉRE (MUSKETÁS UTCA - HOSSZÚRÉTI PARK, 2332 HRSZ-Ú TERÜLET, 256/5 HRSZ-Ú TERÜLET - VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE) VONATKOZÓ KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV (KISZT)



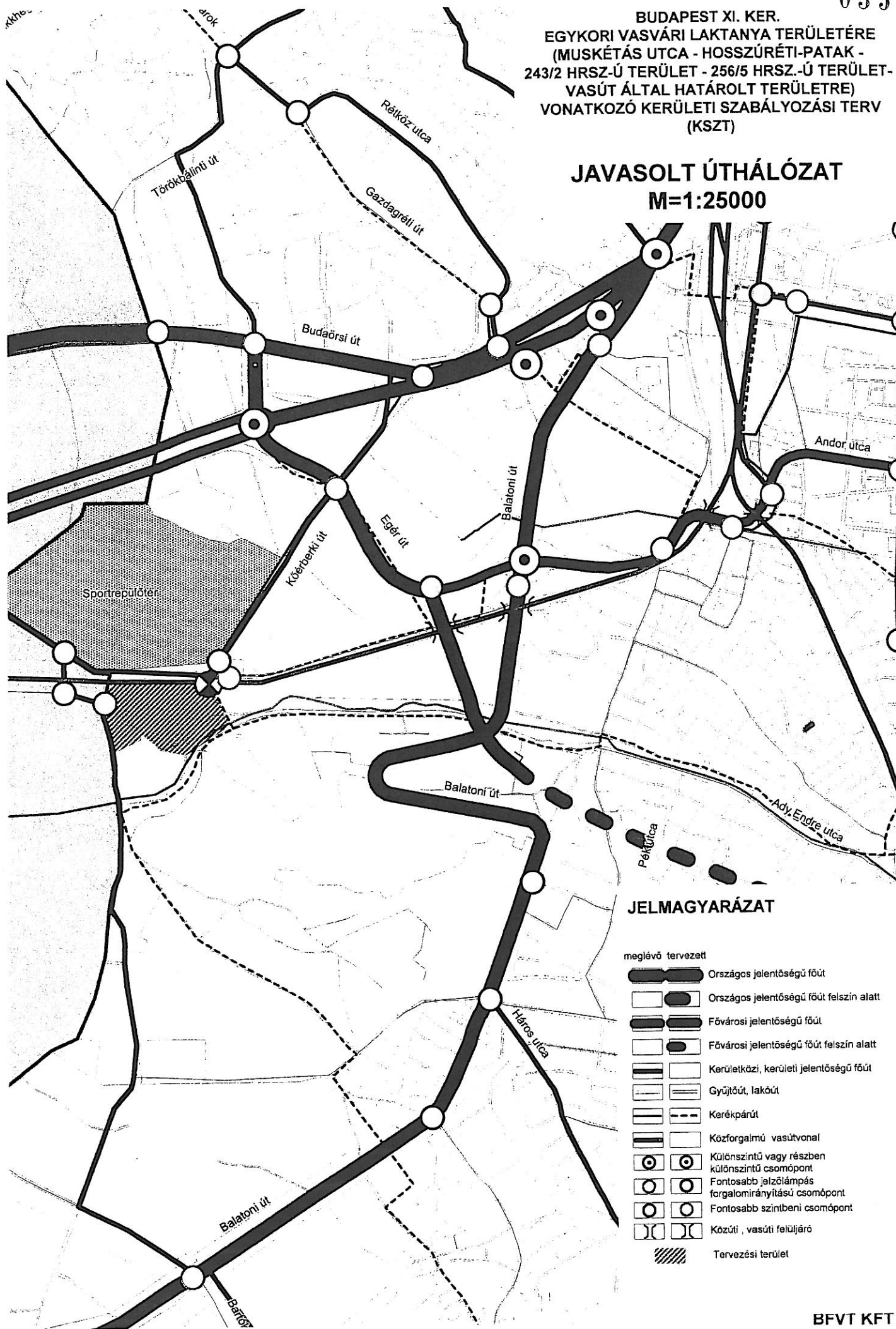
32 M 1:2000

4

KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV

BUDAPEST XI. KER.
 EGYKORI VASVÁRI LAKTANYA TERÜLETÉRE
 (MUSKÉTÁS UTCA - HOSSZÚRÉTI-PATAK -
 243/2 HRSZ-Ú TERÜLET - 256/5 HRSZ-Ú TERÜLET-
 VASÚT ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE)
 VONATKOZÓ KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV
 (KSZT)

JAVASOLT ÚTHÁLÓZAT M=1:25000



JELMAGYARÁZAT

meglévő tervezett

- | | |
|--|---|
| | Országos jelentőségű főút |
| | Országos jelentőségű főút felszín alatt |
| | Fővárosi jelentőségű főút |
| | Fővárosi jelentőségű főút felszín alatt |
| | Kerületközi, kerületi jelentőségű főút |
| | Gyűjtőút, lakóút |
| | Kerékpárút |
| | Közforgalmú vasútvonal |
| | Különszintű vagy részben
különszintű csomópont |
| | Fontosabb jelzőlámpás
forgalomirányítású csomópont |
| | Fontosabb szintbeni csomópont |
| | Közüti, vasúti felüljáró |
| | Tervezési terület |

KÖZLEKEDÉSI JAVASLAT**Közúti közlekedés**

A tervezési területet határoló főúthálózati elemek – a Kamaraerdei út, a Kőérberki út, és a Repülőtéri út – esetében Budapest főváros településszerkezeti terve (TSZT) és Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve (BKRFT) nem irányoz elő fejlesztést.

Az egykori Vasvári laktanya területén a keretövezet módosítást követően bekövetkező funkcióváltással lakó és intézményi funkciókat tartalmazó beépítés jön létre.

A főúthálózati kapcsolatokat a területet átszelő gyűjtőút kialakításával javasoljuk biztosítani, annak két végén. Az tervezett gyűjtőút középső szakasza a laktanya területén belül újonnan, 16m szabályozási szélességgel kerül kialakításra. A csatlakozó keleti szakaszát a tervezési terület határán elhelyezkedő Muskétás utca alkotja, melynek Repülőtéri útig tartó szakasza – a gyűjtőúti szakasza – 16m szabályozási szélességre bővül. A nyugati szakaszát a városhatár mellett lévő Kamaraerdei út nem főútvonalis része jelenti, a szabályozási szélesség 20m-re növekszik a jelentős szélességű árok miatt. A terület belső közlekedési rendszerét meghatározó gyűjtőút alkalmas a tervezési terület jó tömegközlekedési ellátásához nélkülözhetetlen autóbusz közlekedés befogadására is.

A terület autópálya kapcsolata Budaörsön keresztül biztosítható a legrövidebb úton. A Kamaraerdei út – Vasút utca (Budaörs közigazgatási területe) által alkotott főútvonalhoz a tervezési terület gyűjtőútjának a csatlakozását biztosító csomópont esetében (Kamaraerdei csomópont) fejlesztés szükséges. A csomópont fejlesztése a várható forgalomművelemény alapján megvalósítható kanyarodó sávok építésével, vagy körforgalmú csomópont kialakításával is. Ez utóbbi esetben a tervezési terület déli részén, és az ahhoz kapcsolódó területen lévő nagy kiterjedésű kertészet közlekedési kapcsolatai is nagyvonalúan kialakítható.

A Muskétás utca – a BKRFT-vel összhangban – a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal szintbeli keresztezésével kapcsolódik a Repülőtéri úthoz távlatban is. A Kőérberki út – Repülőtéri út – Muskétás utca csomópont a tervezett ingatlan fejlesztés forgalomművelő hatása és az autóbusz közlekedés bevezetése miatt forgalombiztonsági szempontból fejlesztésre, teljesítőképesség szempontjából bővítésre kerül. A csomópontban – a terepadottságok következtében – a fejlesztés után nem lesz biztosított minden forgalmi irány a Muskétás utca csomóponti ága számára.

A tervezési terület átjárhatóságát, belső tagolását a tervezett gyűjtőút mellett három, 15m szabályozási szélességű kiszolgálóút biztosítja a gyalogos utak mellett. A kiszolgáló utak mellett gyalogos utak teszik teljessé a közterületi közlekedési rendszert.

A területet közvetlenül érintő közlekedési infrastruktúra fejlesztésekkel nem lehet megoldani a térségi közlekedési gondokat (mely a Budaörsi út „Osztapenkónál” lévő szakaszánál jelentkezik, ezért a terület érdemi fejlesztését jelentő lakó funkció megvalósításának egy részét csak az alternatívát jelentő M0 déli szektor bővítése után javasoljuk használatba venni.

Közforgalmú közlekedés

A Muskétás utca – a BKRFT-vel összhangban – a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal szintbeli keresztezésével kapcsolódik a Repülőtéri úthoz távlatban is. A Kőérberki út – Repülőtéri út – Muskétás utca csomópont a tervezett ingatlan fejlesztés forgalomművelő hatása és az autóbusz közlekedés bevezetése miatt forgalombiztonsági szempontból fejlesztésre, teljesítőképesség szempontjából bővítésre kerül. A csomópontban – a terepadottságok következtében – a fejlesztés után nem lesz biztosított minden forgalmi irány a Muskétás utca csomóponti ága számára.

A tervezési terület átjárhatóságát, belső tagolását a tervezett gyűjtőút mellett három, 15m szabályozási szélességű kiszolgálóút biztosítja a gyalogos utak mellett. A kiszolgáló utak mellett gyalogos utak teszik teljessé a közterületi közlekedési rendszert.

A területet közvetlenül érintő közlekedési infrastruktúra fejlesztésekkel nem lehet megoldani a térségi közlekedési gondokat (mely a Budaörsi út „Osztapenkónál” lévő szakaszánál jelentkezik, ezért a terület érdemi fejlesztését jelentő lakó funkció megvalósításának egy részét csak az alternatívát jelentő M0 déli szektor bővítése után javasoljuk használatba venni.

Parkolás

A tervezett fejlesztések – dominánsan lakó funkció – rendeltetésszerű használatát biztosító parkoló számot az országos és fővárosi szabályozás keretein belül a kerületi parkolási rendelet szabályozza. A kerületi rendelet a tervezési területet a hegyvidéki zóna egyéb területeként definiálja. Lakó funkció esetén 1 lakás/1 parkoló normatívának megfelelő mennyiséget kell biztosítani (a lakás méretétől függetlenül).

A helyi rendelet az alapintézmények és a vendéglátási létesítmények esetében módosítja, 50%-kal csökkentti, míg egyéb – iroda funkció esetében – nem módosítja az OTÉK alapján számított értékeket.

Terület száma	Funkció	Ép. bruttó szint., lakásszám	Szükséges és tervezett parkolóhelyszám
1.	iroda lakás	6.600 260	198 260
2.	iroda lakás	6.700 265	201 265
3.	iroda lakás	10.200 405	306 405
4.	iroda lakás közpark	4.500 560 -	135 560 6
5.	lakás	215	215
6.	lakás óvoda	280	280 54
7.	lakás óvoda	280	280
8.	vendéglátás közpark	180 -	10 36
összesen		147.300	3.211

A 2008. évi jogszabályváltozásoknak megfelelően a 2013-tól épülő, 6 lakásosnál nagyobb épületek esetén a parkolókat az épületek részeként – tehát nem felszíni parkolóként – kell megvalósítani. Ennek figyelembevételével a lakások és intézmény területek esetében mélygarázsok kialakítását javasoljuk. A zöldfelületek és az önálló vendéglátó létesítmények esetében felszíni parkolók építése célszerű.

A terület belső tagolását biztosító közterületek (a közutak) esetén javasoljuk egy, ill. kétoldali parkolósáv kialakítását a látogató forgalom figyelembevételével.

A lakó és iroda épületek esetében a földszinten javasoljuk elhelyezni az OTÉK által meghatározott normatíváknak megfelelő számú kerékpártárolót. A vendéglátó és kereskedelmi létesítmények esetében a főbejárat közelében, épületen kívül célszerű biztosítani a tárolást.

Vasúti közlekedés

A hegyeshalmi vonal a MÁV legfontosabb – IV. Berlin – Constanta transzkontinentális közlekedési folyosó részét képező – hálózati eleme, ennek megfelelően az egyik legterheltebb létesítménye.

Az országos területrendezési terv hálózati fejlesztési elképzelései szerint a nyugat-európai kapcsolatot távlatban biztosítani hivatott nagysebességű vasút Törökbálintnál kapcsolódik majd a jelenlegi vágányhálózathoz. Ennek megfelelően a vasúthálózat fővárosi szakaszán 3. vágány építése válik szükségessé, mely a jelenlegi vasúti területeken nem helyezhető el teljes mértékben. A szomszédos Budaörs közlekedésfejlesztési elképzeléseiben szerepel egy Budaörs-Budapest elővárosi kapcsolat kialakítása, mely a 4. vágány kialakítását igényli.

A vasútvonalon, az elővárosi vasúti közlekedés kiemelt fejlesztése várható a következő években is. A tervezési terület mentén új megállóhely kialakítása nem várható a közeli Budaörs vasútállomás miatt, legfeljebb a Tótkert város lakóterület magasságában.

A terület északi határán helyezkedik el a Budapest-Hegyeshalom kétvágányú villamosított vasútvonal bevágásban lévő pályája. A vasútvonal szélső vágányának tengelyétől mért 50-50m széles védőtávolság érinti a tervezési területet, melyen belül elvileg építmény elhelyezhető a MÁV üzemeltetői, és a közlekedési hatóság szakhatósági hozzájárulásával. A távlatban várható állapot ismeretében, a zajvédelem műszaki biztosítása után is a vasúti védőtávolságon belüli építkezés csak korlátozott mértékben célszerű.

A nagy távlatban bekövetkező vasútfejlesztés feltételeként, részeként elképzelhető a Muskétás utca szintbeni közúti-vasúti átjárójának megszüntetése, illetve külön szintű keresztezés kialakításának igénye.

Gyalogos- és kerékpáros közlekedés

A terület belső feltárását biztosító 16m és 15m szabályozási szélességű közutak esetében kétoldali járda kialakítását javasoljuk (kivéve az egy oldalról beépített utcaszakaszok esetében), legalább 2 m-es burkolatszélességgel. A tervezési terület belső tagolását önálló gyalogos utak is segítik – biztosítva a vízfolyás és a közpark, mint rekreációs természeti érték elérését – 6m javasolt szabályozási szélességgel.

A tervezési terület, és a kapcsolódó térségek közötti kapcsolatokat biztosító közterületek esetében is meg kell teremteni a gyalogos közlekedés lehetőségét. A Muskétás utca 16m-es szabályozási szélességében a kétoldali beépítésnek megfelelően kétoldali járda létesítése kívánatos. A villamos megálló megközelítését a tervezési terület felőli oldalon a már meglévő járda biztosítja. A Kamaraerdei csomóponthoz vezető közterület, a Kamaraerdei út gyűjtőúti szakaszának 20m-es szabályozási szélességében szintén kétoldali járda létesítése szükséges annak ellenére, hogy budaörsi oldalról csak néhány kisebb gazdasági funkciót jelentő ingatlan csatlakozik a közterülethez, mivel ez a terület meghatározó közúti kapcsolata.

A TSZT, a BKRF szerint a tervezési terület környezetében három kerékpárút is kialakul. Tervezett elemek a kelet-nyugati kapcsolatokat biztosító a Hosszúréti patak-41 villamos vonalában, és a Repülőtéri út – Egér út vonalában szereplő. Az észak-déli irányú kapcsolatot a Kőérberki út – Muskétás utca vonal kerékpárútja jelenti, melyből a főútvonali szakasz már megvalósult.

Budapest kerékpárgalimi főhálózatának tervjavaslata a tervezési területtől keletre lévő egykori tisztai lakótelep belső útján kijelölt – a vasútvonallal párhuzamosan – is számol kerékpárúttal.

A tervezési területen belül önálló kerékpárút kialakítását nem javasoljuk.

Várható forgalomnövekedés

A tervezési terület javasolt beépítése 2.000 lakást és 25.000m² bruttó szintterületű irodát figyelembe véve várhatóan az alábbi közúti gépjárműforgalmat generálja a reggeli és a délutáni csúcsidőszakban, óránként:

reggel		délután	
érkezik E / óra	indul E / óra	érkezik E / óra	indul E / óra
300	700	600	200

A tervezési terület esetében az agglomerációs területek 40-60%-os modal-split arányát lehet reálisan figyelembe venni. Ennek megfelelően a tervezett beépítés várható tömegközlekedési utasforgalma elmarad a közúti forgalom várható értékétől, ezt az alábbi táblázat tartalmazza:

reggel		délután	
érkezik utas / óra	indul utas / óra	érkezik utas / óra	indul utas / óra
200	600	400	140

A lakásfejlesztéshez kapcsolódóan megvalósuló kereskedelmi-szolgáltató, és alapintézményi beruházások főúthálózatot igénybe vevő forgalmat várhatóan nem generálnak, a helyi ellátást biztosítják. Ennek megfelelően hatásuk figyelmen kívül hagyható, nem szerepel a fenti táblázatokban.

A becsült célforgalmi értékektől az irodafunkció esetében meghatározott – reggel érkező, délután távozó – várható forgalom elmarad, mivel a területen jelenleg is több tízezer m² bruttó szintterületű munkahelyi, és más funkció található.

A közúti forgalom nagyobb része - 60% - Kamaraerdei csomópontot veszi várhatóan igénybe, míg kisebb része - 40% - a Muskétás utca csomópontját. A közúti forgalom növekedés a két csomópont fejlesztésével biztosítható.

A tömegközlekedési hálózaton megjelenő utasforgalom járatsűrítéssel problémamentesen kezelhető, a tervezési terület belső gyűjtőútja pedig a minimális gyaloglási távolságot eredményezi.

A tervezési terület déli részét érintő kertészet esetében változásra nem kerül sor, többlet forgalmat nem vonz.