

PODMANICZKY PARK

Budapest Főváros VI. kerület Terézváros
Váci út – Lehel utca – Bulcsú utca – kerülethatár – Dózsa György
út – Podmaniczky utca – Teréz körút – Nyugati tér által határolt területre
vonatkozó Kerület Építési Szabályzatának (KÉSZ-2) módosítása.



Önkormányzati egyeztetési dokumentáció
2025. augusztus



TERMINUS
Várostervező Iroda Kft.

ALÁÍRÓLAP

Megbízó

**Budapest Főváros VI. kerület
Terézváros Önkormányzata**



Soproni Tamás
polgármester

Matus István
főépítész

Tervezők

Településrendezés



TERMINUS
Várostervező Iroda Kft.

Lőrinczy Ádám
okl. településmérnök
TT-01-6351

Lőrinczyné Zelinka Szilvia
okl. településmérnök
TT 01-6304



TARTALOM

BEVEZETŐ	4
1. A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA	5
1.1. A tervezési terület elhelyezkedése	5
1.2. Településszerkezet.....	6
1.3. Területhasználat	6
1.4. Tulajdonviszonyok.....	6
1.5. Természeti környezet.....	7
1.6. Környezeti elemek állapota	7
1.7. Épített környezet.....	9
1.8. Közlekedés	10
1.9. Közművek.....	14
1.10. Településfejlesztési- és rendezési tervi előzmények	17
1.10.1. Településfejlesztési dokumentumok.....	17
1.10.2. Településrendezési eszközök	19
2. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	28
2.1. A tervezés célja	28
2.2. Területfelhasználás	28
2.3. Párkánymagasság.....	31
2.4. Egyéb szabályozási elemek	31
3. A FŐVÁROSI TSZT ÉS AZ FRSZ-NEK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA .	32
4. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ.....	33

BEVEZETŐ

Terézváros Önkormányzata 2020-ban fogadta el a Váci út – Lehel utca – Bulcsú utca – kerülethatár – Dózsa György út – Podmaniczky utca – Teréz körút – Nyugati tér által határolt területre, azaz a Nyugati pályaudvar környezetére vonatkozó kerületi építési szabályzatát (továbbiakban: KÉSZ-2). A terület amellet, hogy a főváros egyik legforgalmasabb vasúti pályaudvarának ad helyet, nagyterjedésű barnamezős területeket is magába foglal. A vasút által felhagyott területekre Budapest ingatlanfejlesztési aranytartalékként szokás hivatkozni, a hatályos szabályozás is ekként kezeli. E szemlélet jegyében az elmúlt 20 év során számos elképzelés került megfogalmazásra a Nyugati pályaudvar rozsdadozójának Podmaniczky utca menti, az Eiffel tér és Ferdinánd híd közötti részére (Kormányzati negyed, Közlekedési Múzeum, Pázmány Egyetem, Cirkuszművészeti Központ, stb), ám ezek közül egyik sem valósult meg.

Terézváros Önkormányzatának Képviselő-testülete 641/2024. (XII. 17.) határozatával döntött arról, hogy szakít a korábbi szemlélettel és az Eiffel tér – Ferdinánd híd közötti terület zöldfelületi fejlesztését támogatja, egyúttal kezdeményezte a KÉSZ-2 ennek megfelelő módosítását. A tervezési idejére 36/2024. (XII. 17.) rendeletével változtatási tilalmat állapított meg a Váci út – Lehel utca – Bulcsú utca – kerülethatár – Dózsa György út – Podmaniczky utca – Teréz körút – Nyugati tér által határolt területre.

A Podmaniczky park létrehozásának megalapozásaként döntés-előkészítő tanulmány készült (DOT Mérnökiroda Kft., 2025.) Jelen dokumentáció e tanulmány felhasználásával készült.

A KÉSZ-2 módosítása a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet szerinti általános eljárás szabályai szerint kerül lefolytatásra.

Jelen módosítás a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet (TÉKA) 135. § (2) bekezdés értelmében az OTÉK 2021. július 15-én hatályos előírásainak figyelembevételével készül.

„TÉKA 135. § (2) A 2012. augusztus 6-át követően készült és elfogadott településfejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia és településrendezési eszközök 2027. június 30-ig történő módosítása során a települési önkormányzat a módosítást az OTÉK 2021. július 15-én hatályos II. és III. Fejezete, a 111. § (1) és (2) bekezdése, valamint 1. és 2. számú melléklete figyelembevételével készíti el.”

Jelen módosítás a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 78.§ (1a) c) pont értelmében a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet (Korm. rendelet) 2024. szeptember 30-án hatályos előírásainak figyelembevételével készül.

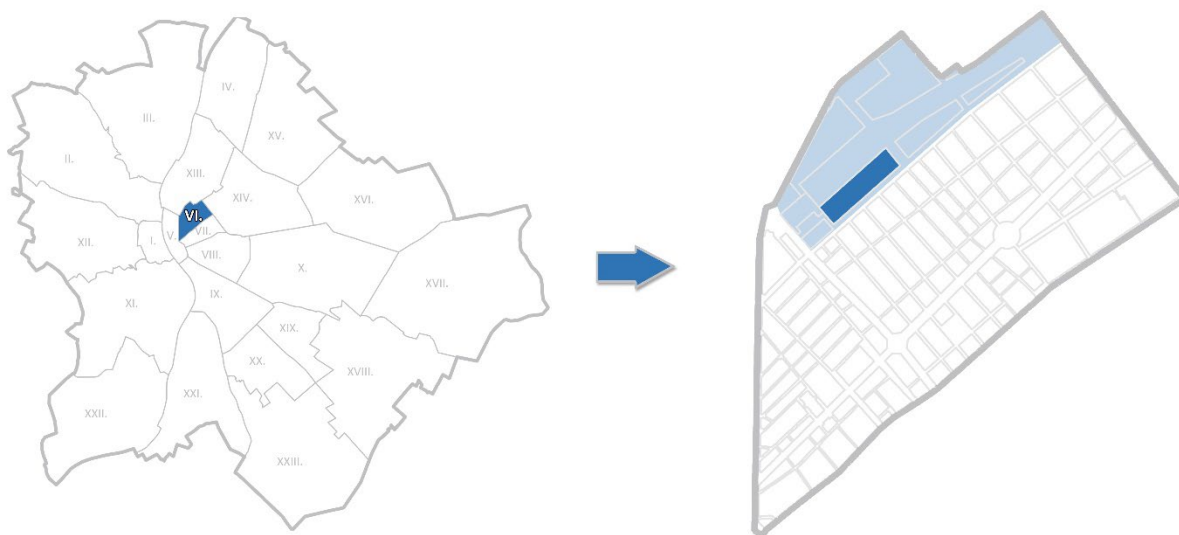
„Korm. rendelet 78.§ (1a) A 2024. szeptember 30-án hatályos a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet [a továbbiakban: 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet] I–IV. Fejezetének és mellékleteinek tartalmi követelményeit kell alkalmazni

c) azon helyi építési szabályzatok módosításánál, amelyek elfogadására az országos településrendezési és építési követelményekről szóló 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 2012. augusztus 6-án hatályos településrendezési tartalmi követelményeinek és jelmagyarázatának vagy a 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet tartalmi előírásainak és jelmagyarázatnak alkalmazásával került sor.”

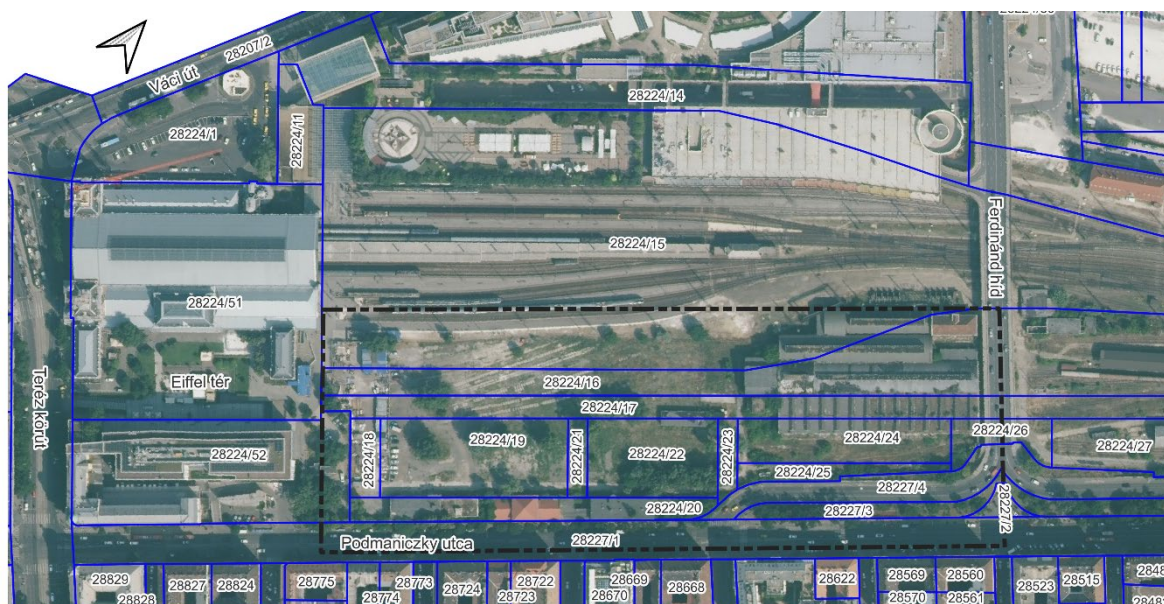
1. A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA

1.1. A tervezési terület elhelyezkedése

A tervezési terület Budapest VI. kerületében, annak északi részén található, a *Podmanický utca – Teréz körút – kerülethatár* által határolt területet foglalja magába. A jelen módosítás keretében változással érintett terület a tervezési területen belül, a *Podmaniczky utca – Eiffel tér – vasút – Ferdinánd híd* által határolt területen helyezkedik el.



1. ábra: A tervezési terület elhelyezkedése / forrás: saját ábra

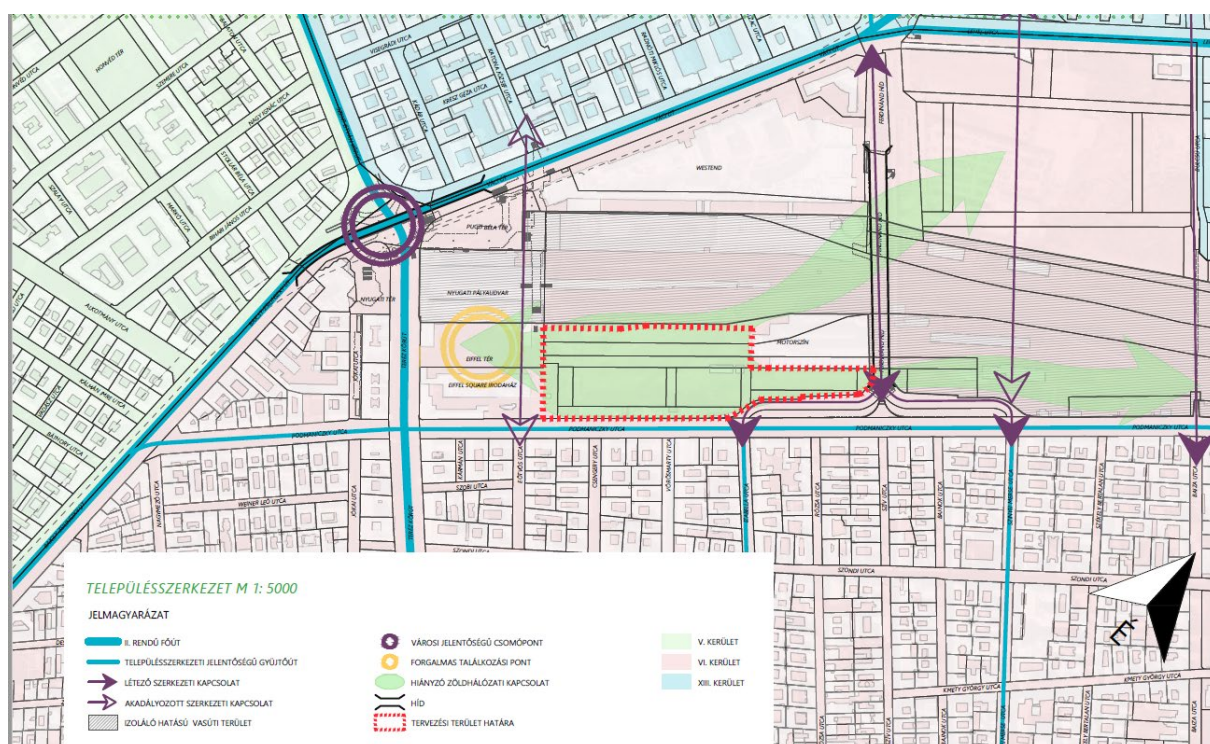


2. ábra: A változással érintett terület elhelyezkedése / forrás: saját ábra

1.2. Településszerkezet

A Nyugati pályaudvar térsége Budapest gyűrűs-sugaras városszerkezetének egyik rácspontjában helyezkedik el, ebből következően városszerkezeti szempontból kiemelt jelentőségű. A három, egymástól eltérő karakterű városrész érintkezési pontja egyszerre közlekedési csomópont – a vasút révén sokak számára egyszersmind belépési pont –, találkozóhely és fontos kereskedelmi központ.

A térség vonatkozásában máig a legmeghatározóbb szerkezeti elem a vasút, melynek megítélése ellentmondásos: makroszinten az országos, illetve nemzetközi közlekedési kapcsolat egyértelműen megőrzendő érték, másfelől azonban mikrokörnyezetére kifejtett izolációs hatása kedvezőtlen hatású, az egymással szomszédos Újlipótváros és Terézváros közötti, gyűrűirányú szerkezeti kapcsolat ebből kifolyólag erősen korlátozott.



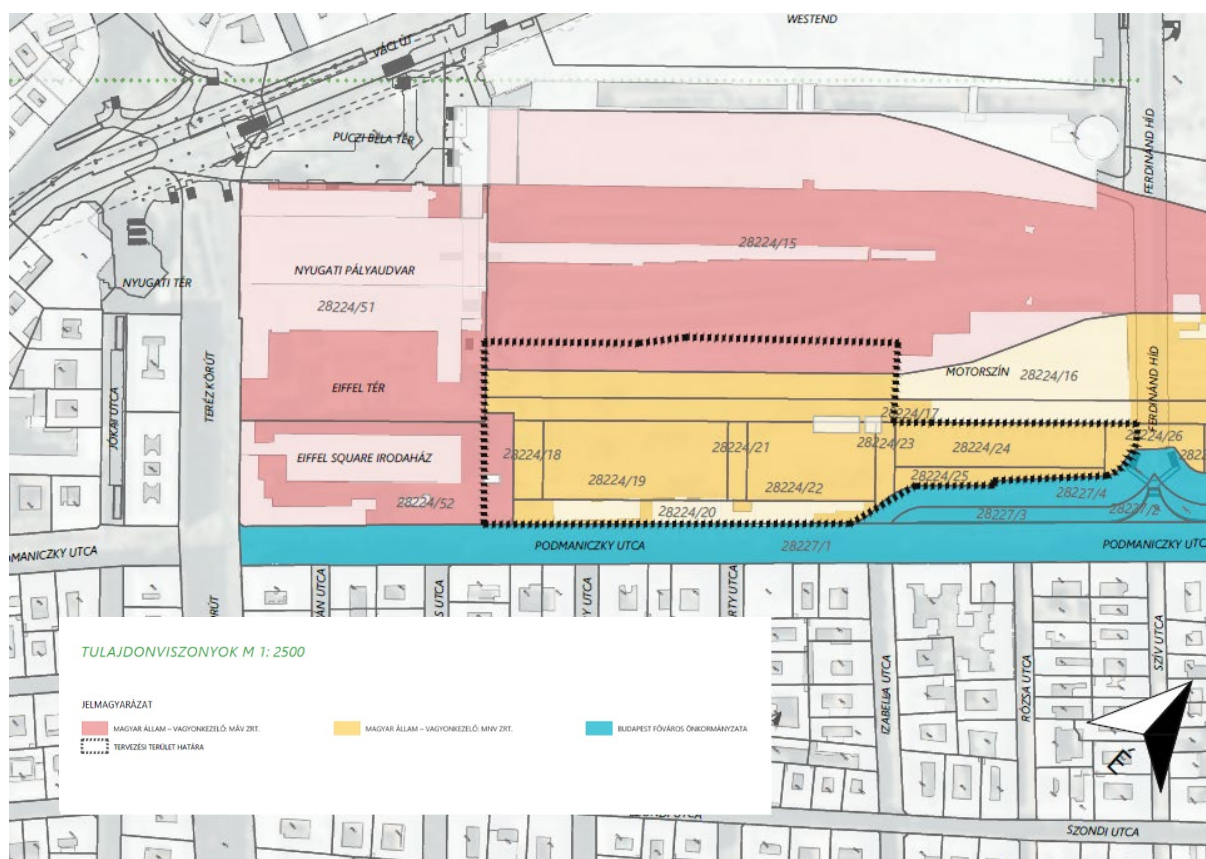
3. ábra: A tervezési terület városszerkezeti kapcsolatrendszere / forrás: DOT mérnökiroda Kft

1.3. Területhasználat

A tervezési terület egészét tekintve a vasút képezi a domináns területhasználatot. Ettől eltérő funkció a vasút által felhagyott területen alakult ki: a West End bevásárlóközpont, illetve az Eiffel Irodaház és a hozzá szorosan kapcsolódó, városi köztér szerepét betöltő Eiffel tér. Jelentős arányban található a tervezési területen még funkcióváltás előtt álló, jelenleg használaton kívüli terület. Ebbe a kategóriába tartozik a jelen módosítási eljárás tárgyát képező, Podmaniczky utca menti terület is.

1.4. Tulajdonviszonyok

A változással érintett terület eredetileg a Nyugati pályaudvar része volt. A ma is vasúti célú ingatlanok – a pályahálózat minden más eleméhez hasonlóan – a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában és a MÁV Zrt. vagyonkezelésében állnak. A kormányzati negyed számára kialakított ingatlanokat kivonták ebből a körből, az állami tulajdon fenntartása mellett vagyonkezelőjük az MNV Zrt. lett.



4. ábra: Tulajdonviszonyok bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

1.5. Természeti környezet

A változással érintett terület zöldfelületi értéke és biológiai aktivitásértéke jelenleg nem számottevő, a növényzet egészségi állapota átlagos. Általánosságban elmondható, hogy a terület zöldfelületi elemei szigetszerűen jelennek meg, nagyrészt spontán megtelepedés eredményeként. A területen helyenként kétszintes növényállomány fejlődött ki, amelynek alkotói a gyepszint vagy cserjeszint és a lombkoronaszint. A meglévő fák nagyobb része nyárfa (*Populus sp.*), ezenkívül még a fűz (*Salix sp.*) és a nyír (*Betula sp.*) nemzetségek egyedei találhatók meg a területen. A délnyugati bejárat mentén értékes, koros juharlevelű platán (*Platanus x hispanica*), nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*) és bugás csörgőfa (*Koelreuteria paniculata*) egyedek találhatók. Érdekes színfolt még a terület északkeleti részén megjelenő „minierdő”, amely egy hosszanti árokban, mélyvonalban telepedett meg és fejlődött ki, feltételezhetően a kedvező vízellátásnak köszönhetően.

1.6. Környezeti elemek állapota

A tervezési terület – a nagyvárosias környezetből és barnamezős jellegéből adódóan – az elmúlt évtizedekben sok káros környezeti hatásnak volt kitéve. Az intenzív vasúti használat, a fenntartási problémák, valamint a belvárosi elhelyezkedés hozzájárultak a növényzet, élővilág, talaj és levegő minőségének leromlásához.

Talajviszonyok

A Nyugati pályaudvaron és a vele szomszédos területeken már nem található meg az eredeti altalaj, magas intenzitású a beépítés, a városi szövet beállt. A talaj eredeti kőzetanyaga a Duna korábbi áradásaiból adódóan a folyómedret alkotó kavicsos réteg és a kisebb homokfelhalmozódások

hordaléka. A barnamezős vasúti és a hozzá kapcsolódó területeken a növényzet másodlagosan szikessedett vagy feltöltött talajban él.

Budapest legfrissebb, 2016-os környezeti állapotértékelési térképe szerint a Nyugati pályaudvar teljes területe potenciálisan talajszennyezett terület. A Podmaniczky utca (hrsz. 28224/28-32, 28224/16- 27) melletti vasúti területeken kármentesítés szükséges. Az ismert talajszennyeződések mellett a vasúti sínek környékén mindenhol felszíni olajkiömlésre, olajjal szennyezett zúzottkő ágyazatra és humuszos rétegre lehet számítani.

A becsült talajfelszíni szennyezettséghez hozzáadódik a mélyebb rétegek ismert szennyezésének mentesítési igénye. A Nyugati pályaudvar esetében a korábbi vizsgálatok alapján az 5. ábrán jelölt területeken tapasztalható határértéket meghaladó fémszennyezettség.

A második világháború folyamán a Budapestet érő szövetséges bombázások, valamint az 1944-45-ös városostrom is kiemelten érintette a pályaudvar környezetét. Így számítani kell mind hadianyag-maradványokra (közte éles, fel nem robbant lőszerre és bombákra), mind a háború végén helyben eltemetett romokra és roncsokra, valamint esetleges hadisírookra is.

Vízviszonyok

A felszín alatti vizek állapotát vizsgálva a terület „érzékeny” besorolásának tekinthető a 219/2004. (VII. 21.) Korm. rendelet alapján. A terület nem éri el a Városliget vízbázisainak védőterületeit. A talajvíz kezdeti piezometrikus szintje a felszín alatt 4-8 méterrel található. A területen felszíni vízfolyás nem található.

A csapadékvíz elvezetése jelenleg egyesített csatornarendszerrel történik. Az intenzív beépítés és a minimális zöldfelületi arány miatt jellemző a csatornarendszer túlterhelése, azonban a csapadékvíz-megtartás érdekében érdemi intézkedések egyelőre nem történtek.

Levegőminőség

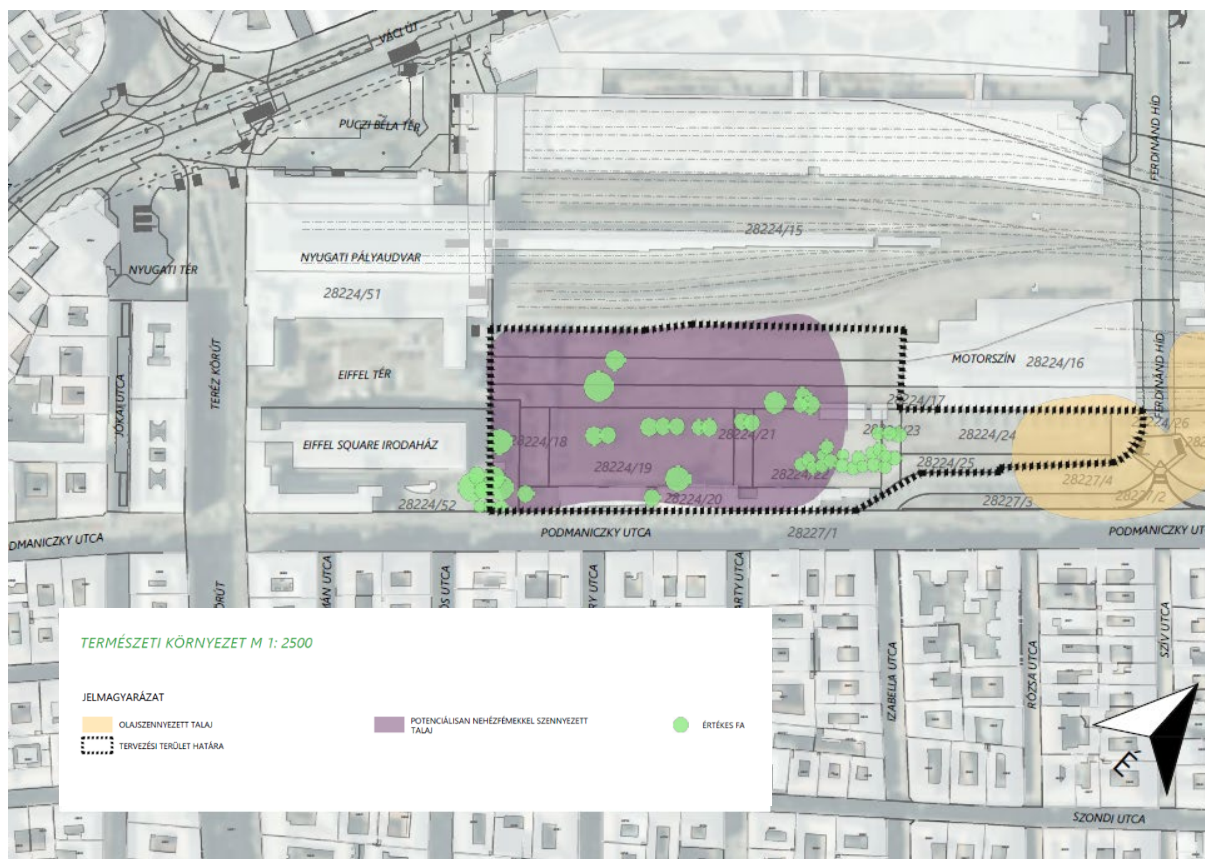
A Nemzeti Levegőminőségi Hálózat (NAQN) közelben található automata megfigyelő-állomás adatai szerint a területen a városi és közlekedési eredetű légszennyezettség a domináns. A közúti forgalom általában jobban növeli a levegő NO₂ (illetve NO_x) koncentrációját, a mérések szerint ennél a légszennyező anyagnál határérték-túllépés volt megfigyelhető a területen. A téli időszakban tapasztalható NO_x szint emelkedése a fűtési szezonnak és abból származó kibocsátásnak is köszönhető. A porszennyezettség többszörösen meghaladta a határértéket, ami Budapesten általános probléma.

Zaj- és rezgésterhelés

A környező három kerület stratégiai zajtérképe alapján a Teréz körút, a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út közúti forgalma egyaránt jelentős határérték-túllépést generál a környező lakóházak homlokzatainál, ami az éjszakai órákban is észlelhető. A vasút a vágányok környezetében éjjel-nappal határérték feletti terhelést okoz, a lakóterületeket elérve határérték alá csökken. Ezzel együtt visszatérő lakossági panaszokat okoz a korszerűtlen dízelmozdonyok üzemeltetése. A területen belül üzemi zajforrással nem kell számolni.

Hulladékkezelés

Az MNV kezelésében álló ingatlanok használaton kívül állnak, ennek ellenére külső forrásból időről időre kommunális hulladék jelenik meg, amelyet szükség esetén elszállítanak. Térszín alatt valószínűleg található építési törmelék, bontott építőanyag, illetve használaton kívüli műtárgy és közműlétesítmény is, ezeket a műszaki tervezés folyamán szükséges lokalizálni és feltárni.



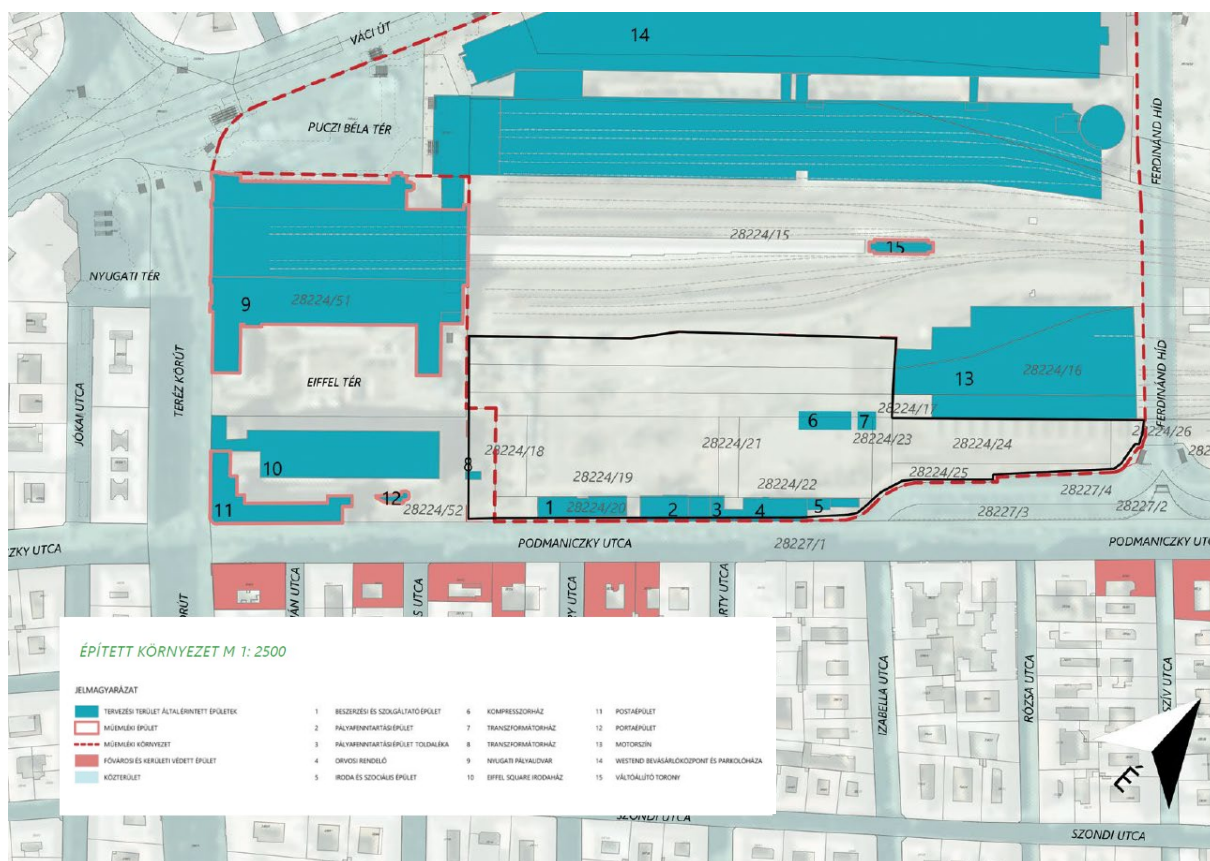
5. ábra: Természeti környezet bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

1.7. Épített környezet

A változással érintett területet a Podmaniczky utca sarkán álló főpostához vezető vágányok, valamint vasútüzemi épületek és raktárak foglalták el. A vasúti létesítmények többségét 2007-ben a kormányzati negyed beruházás előkészítése során elbontották.

A vizsgálati terület három oldalról határozott térfalakkal rendelkezik, míg a vágányok felé kinyílik, itt maga a pályaudvari peron és a mögötte álló-mozgó vonatok képezik a lehatárolást. Markáns elemet képez a műemléki pályaudvarépület északi véghomlokzata, illetve a ceglédi váró (kormányablak) téglarchitektúrájú oldalpavilonja.

A délnyugati végen az Eiffel Square irodaház, az északkeleti végén a motorszín dongaboltozatos csarnokainak előreugró véghomlokzatai zárják le a kéthektáros, téglalap alakú területet. A Podmaniczky utcai oldalon a másfél-két méteres szintkülönbséget kezelő terméskőkerítés és támfal akusztikailag és térben teljes hosszában elválasztja a területet – ezt a hatást az utcavonalon sorakozó megmaradt üzemi épületek is erősítik. A Podmaniczky utca túloldalán Terézváros öt-hat szintes, zárt sorú beépítésű, egységes párkánymagasságú historizáló házsora képez térfalat.



6. ábra: Épített környezet bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

A változással érintett terület a Podmaniczky utca teljes hosszában határos az UNESCO világörökségi védőterületével. A műemlékek jegyzéke alapján műemléki védelem alatt állnak a 28224/51 (Nyugati pályaudvar, acél vázszerkezetű csarnok) és a 28224/52 hrsz-ú ingatlanok (Posta épülete). E védelem okán a változással érintett terület egésze műemléki környezetnek minősül. A tervezési területen belül és a környezetében nem található fővárosi védettségű épületek és területek, ugyanakkor a Podmaniczky utca szemközti oldalán nyolc kerületi helyi védettséget élvező épület áll (28824, 28775, 28774, 28773, 28724, 28723, 28560, 28523).

1.8. Közlekedés

Közúti közlekedés és parkolás

A változással érintett terület a közúti főhálózaton jól elérhető. A Váci út 2x3 sávós másodrendű városi főút, amelyből jelenleg 1-1 autóbusszávként van kijelölve. A Nagykörút szakaszonként 2x1, illetve 2x2 sávós, szintén másodrendű főút. A két főútvonal a Nyugati téri csomópontban találkozik, ahol a sugárirányú forgalom az 1981-ben átadott 2x1 sávós felüljárón van átemelve a lámpás közúti kereszteződés fölé.

A Podmaniczky utca változó keresztmetszetű, a Teréz körúti torkolatában 2+1 sávós gyűjtőút, amelyen a Vörösmarty utcától befelé buszsáv van kijelölve. A Teréz körúti csomópontban csak kisíves kanyarodás lehetséges, ami alól a BKK járatai kivételt képeznek.

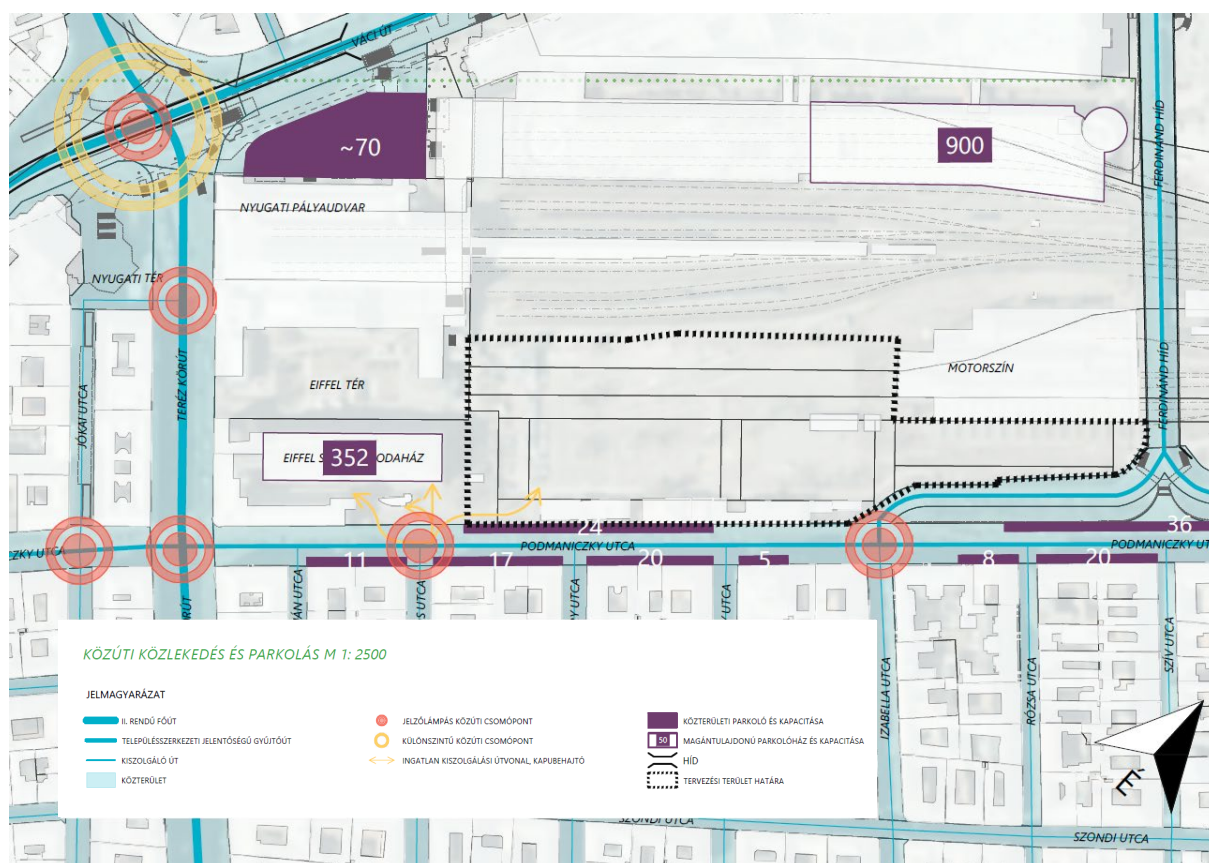
A Ferdinánd híd szintén gyűjtőút besorolású, 2x2 sávja a hídfők rámpáin 2+1 sávra bővül. Az Izabella utcai rámpán autóbusszávként található. A műtárgy a XX. század első felére jellemző hídépítési hagyományok jeles emléke, vasbetonszerkezeteit Sávolgy Pál tervezte (1940); a Podmaniczky utcai rámpákkal egybeépített gyalogos aluljáró karakteres közlekedésképzési alkotás.

A közúthálózat e szakaszai változó mértékben terheltek; különösen a Nyugati téri csomópontban gyakoriak a torlódások a felüljáró befelé tartó sávján és a Szent István körút – a Váci út irányában. Ezenkívül kisebb fennakadások előfordulnak a Ferdinánd híd lehajtóinál és a Podmaniczky utca – Teréz krt. csomópont befelé tartó irányában. A Teréz körút forgalma a kerékpársávok kijelölésével a korábbihoz képest jelentősen visszaesett.

A változással érintett terület közúton egy irányból, a Podmaniczky utca felől, az Eiffel irodaház és a posta behajtóját kiszolgáló, nagyíves kanyarodást is lehetővé tévő lámpás csomóponton át közelíthető meg. Innen belső út vezet az MNV kezelésű területre. A szomszédos Eiffel irodaház háromszintes, 352 férőhelyes mélygarázsa csak a bérlők és vendégek számára van megnyitva, külső használók nem vehetik igénybe.

Közterületi parkolóhelyek a Podmaniczky utcában az Eötvös utcától kifelé a páratlan (teréztvárosi) oldalán szakaszonként halszállkás vagy párhuzamos, a pályaudvar felőli oldalán párhuzamos rendben találhatók. Ezek jórészt lakossági célra szolgálnak, telítettségük közel 100%-os.

A környék egyetlen felszíni parkolója a Nyugati téren (Puczi Béla téren) található, mely elsődlegesen a pályaudvart szolgálja ki nagyjából 70 férőhellyel. A taxiállomással együtt egyben szabályozatlan kiss & ride parkolóként, illetve kisbuszos felvételi pontként is működik. A Westend bevásárlóközpontban összesen 1.500 parkolóhely található.



7. ábra: Közúti közlekedés bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

Vasúti közlekedés

A tervezési területen található a Nyugati pályaudvar, amely Magyarország legrégebbi és legforgalmasabb vasútállomása. A fejpályaudvarként működő állomás az esztergomi, váci, veresegyházi, szolnoki vasútvonal kiindulópontja; naponta összesen 440 személyszállító vonatot fogad. A forgalom java részét az agglomerációt kiszolgáló elővárosi, kisebb részét a Debrecen-Nyíregyháza,

illetve Szeged felől érkező távolsági járatok teszik ki; egyben a Nyugati pályaudvar a Berlin, Prága, Pozsony és Varsó felé közlekedő nemzetközi vonatok budapesti végállomása is.

A 17 vonatfogadó vágánnyal rendelkező állomás infrastruktúrája erősen elavult: a vágányzat és a kitérők többsége cserére szorul, a pályaudvar nagy részét kiszolgáló mechanikus biztosítóberendezés még 1914-ből származik. A peronok többsége mozgáskorlátozottak számára nem használható, többségük fedetlen. Mindez alól kivételt jelent az ún. váci vágánycsoport (a Westend bevásárlóközpont tetőkertje és parkolóháza alatt található 6 peronos vágány), amely 1999-ben teljeskörűen átépült. A technológiai korlátok és a vágánykép miatt az állomás kapacitása kisebb a szükségesnél, ami gyakran okoz a hálózat más részeire begyűrűző késéseket. A tervezett Podmaniczky park felé eső vágánycsoportot jellemzően a szolnoki, lajosmizsei, záhonyi és szegedi vonatok használják.

A Nyugati pályaudvar utasforgalma naponta 55.000 fő, azonban az egyes be- és kijáratokon áthaladó gyalogosokkal együtt napi 90.000 fő fordul meg itt. Ők három, nagyságrendileg azonos létszámú csoportra oszthatók: egyharmaduk az M3 metró északi lejárátát keresi, elsősorban a váci vágányok felől, második harmaduk a Teréz körúti főbejáraton vagy a Puczi Béla téren át a 4-6-os villamos megállója felé tart, utolsó harmaduk pedig eloszlik a számos mellékirány valamelyikén. Ezek egyike a négy csarnokvágány alatt húzódó, gyalogos aluljáró, amelynek folytatásában az Eiffel tér és a Podmaniczky u. – Eötvös u. felé vezető gyalogos útvonal található. A 2023-24-ben felújított aluljáró ma rendezett és világos, de akadálymentesen továbbra sem átjárható.

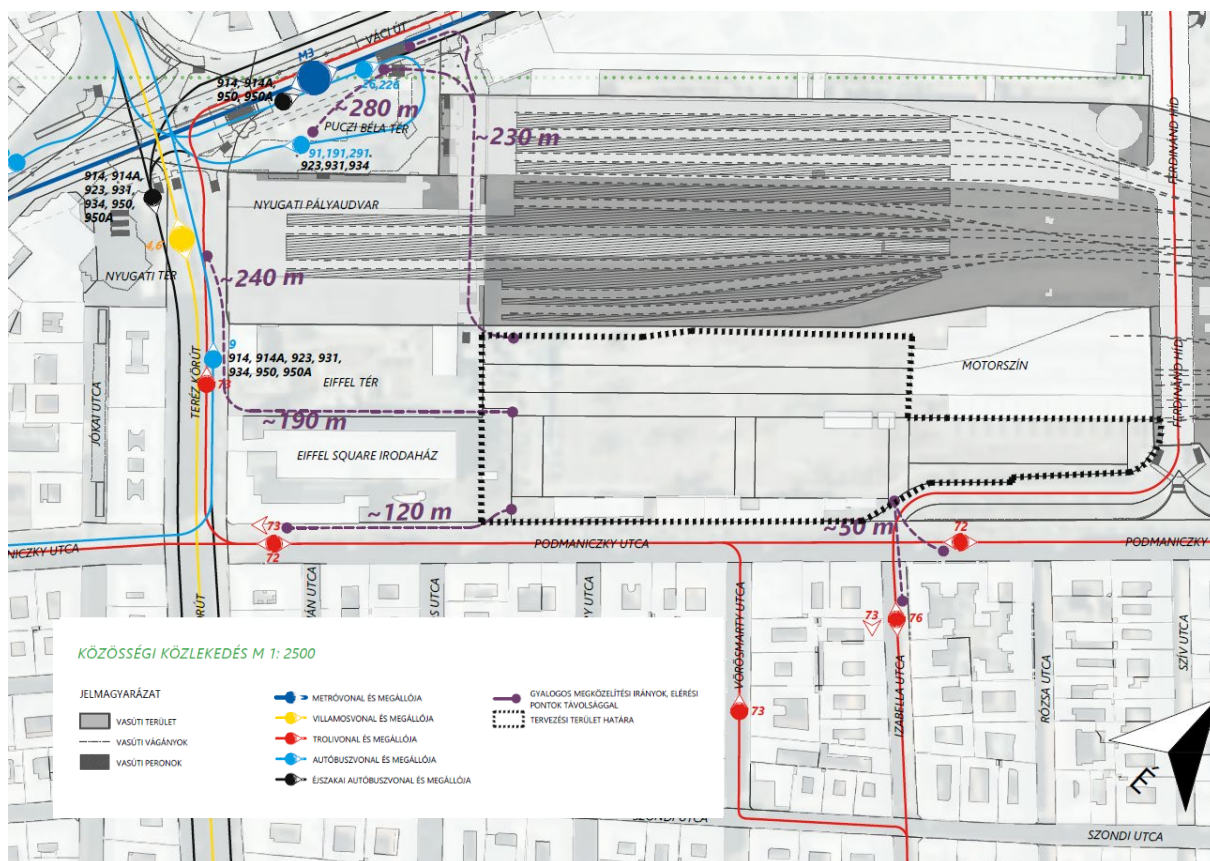
Helyi közösségi közlekedés

A tervezési területen található a főváros egyik legjelentősebb közösségi közlekedési csomópontja, a Nyugati tér. A csomópont a vasúti csatlakozás mellett az M3 metróvonal és a 4-6-os villamosvonal közötti átszállás miatt is komoly utasforgalmat vonz.

Az M3 metróvonal napi 500.000 utast szállít, a metrószerelvények csúcsidőben 90 másodpercenként közlekednek. A nagykörúti 4-6-os villamos napi 250.000 főt meghaladó utasszámával a világ legforgalmasabb villamosvonala, amely csúcsidőben 90 másodperces közös követéssel közlekedik. A pálya és a járművek korszerűek, a szolgáltatás akadálymentes.

A Nyugati téri csomópont a trolibusz- és autóbusz-hálózat szempontjából is meghatározó. A Váci út mellett, a Puczi Béla téren működő autóbusz-végállomást használják a margitszigeti 26, 226 és a II. kerületet kiszolgáló 91, 191, 291 járatcsaládok, valamint számos éjszakai busz is érinti (914, 914A, 923, 931, 934, 950, 950A). A Teréz körúti megállót érinti a 73-as trolibusz is.

A közösségi közlekedéshez sorolható még a taxi: kijelölt taxiállomás a Nyugati pályaudvar Váci úti oldalán (a Puczi Béla téren), az autóparkolóban működik.



8. ábra: Közösségi közlekedés bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

Gyalogos és kerékpáros közlekedés

2020-ban kerültek kialakításra a nagykörúti kerékpársávok, amelyek révén fontos hálózati elem jött létre, illetve vált biztonságosan kerékpározhatóvá. 2023-ban ez a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Váci úton, majd 2024-ben a Szent István körúton - részben fizikailag védett - kerékpársávok kialakításával egészült ki, a Nyugati téri csomópont ma kerékpárral minden irányban jól átjárható. Ezek a kerékpáros főhálózat részei, így távlatban ún. „bringasztráda” (emelt igény szintű, nagyobb szélességű, védett útvonal) jellegű kialakításuk tervezett.

A Podmaniczky utca belső, Teréz krt. és Bajcsy-Zsilinszky út közötti szakasza 2022-ben faltól falig megújult kétoldali kerékpársávokkal. A Teréz körúttól kifelé azonban a korábbi, szakaszonként változó, autóközpontú kialakítás nem kedvező. Ugyanez a helyzet a 2x2 sávós Ferdinánd híddal is, bár az Izabella utcai rámpán kijelölt buszsávban engedélyezett a kerékpározás.

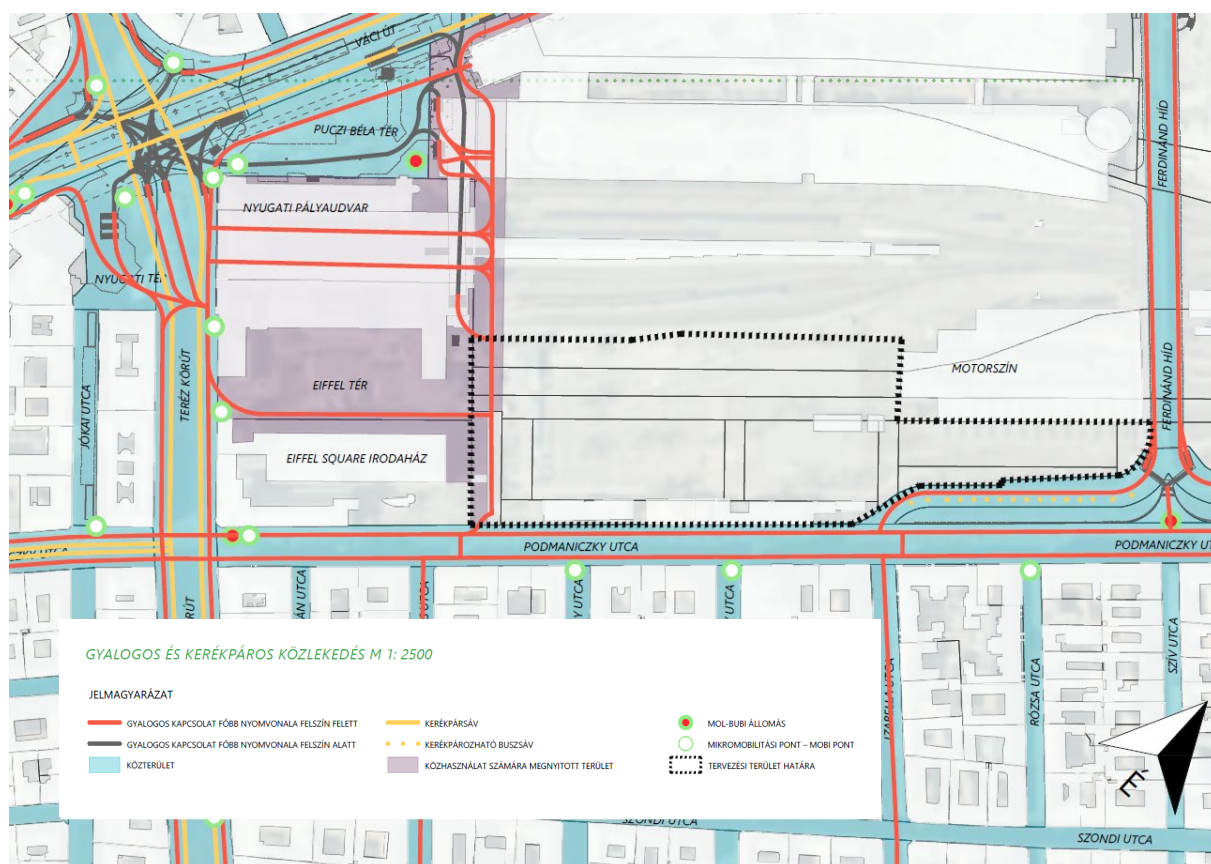
A Nyugati pályaudvar környékét már 2014-ben elérte a MOL-BuBi hálózat. Ma sétátávon belül több állomás is található, a tervezett parkhoz legközelebb a Nyugati pályaudvar váci csarnokának bejáratánál lévő dokkoló és a Teréz körút sarkán, a főposta épületénél lévő állomás esik. 2022-ben Budapest-szerte megkezdődött a mikromobilitási (ún. Mobi) pontok kijelölése: ezek a zöld körrel jelölt állomások szolgálnak a különféle megosztott eszközök (rollerek, free-float bérkerékpárok) rendezett közterületi tárolására. Mobi pontból a tervezési terület közelében a Nyugati téren, a Teréz körúton, a Podmaniczky utcában és a Podmaniczky utcába torkolló mellékutcákban több is található.

A változással érintett terület a központi lokációnak köszönhetően összességében jól elérhető a környező csomópontok és Terézváros felől. A Podmaniczky utca kétoldali járdái kellően szélesek, a Teréz körút – Izabella utca közötti 400 m-es szakaszon a betorkolló mellékutcák közül azonban csak az Eötvös utcánál van gyalogátkelő.

A Nyugati téri csomópont felől a legfontosabb útvonal az Eiffel téren át vezet, rendezett, magas minőségű környezetben. Az itt kialakított gyalogos felületek szélessége, vonalvezetése azonban az irodaház és az előtte található süllyesztett térrész kiszolgálását célozza, jelentős – akár lökészerű – többlet forgalom felvételére aligha alkalmas.

A pályaudvar létesítményei nyugat felől izolálják a területet, így az Újlipótvárosból csak korlátozottan, jelentős kerülővel érhető el. Megközelítési lehetőséget jelent a Nyugati pályaudvar vágányai alatt vezető kereszthaljáró, amely a Katona József utca torkolatától a pályaudvar épületének délkeleti (indulási) oldaláig vezet. A gyalogos- aluljáró MÁV kezelésben lévő, a vágányok alatt futó szakaszát 2023-24-ben teljeskörűen felújították: a műtárgy ma kulturált és világos, azonban továbbra sem akadálymentesített.

A terület északi vége a Ferdinánd hídon és annak déli rámpáján át is elérhető, azonban a Váci úttól barátságtalan környezetben megteendő 600 m-es gyaloglás elrettentő hatású.



9. ábra: Gyalogos és kerékpáros közlekedés bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

1.9. Közművek

A változással érintett terület korábban a MÁV Zrt. kezelésében álló vasútüzemi terület volt. A korábbi belső közművek többségét elbontották és megszüntették az alábbi kivételekkel:

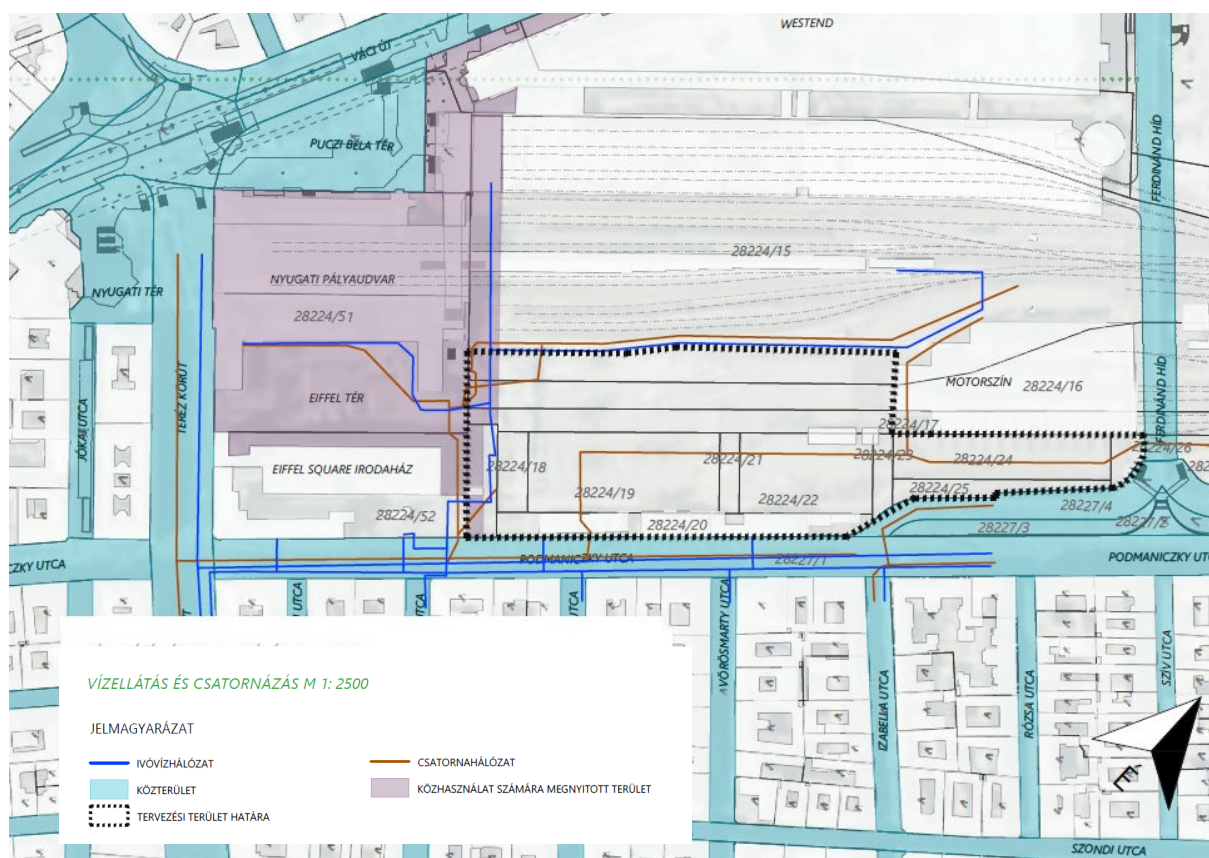
- A terület hosszában, a pályaudvar szélső vágányának peronja melletti kerítéssel párhuzamosan 10kV-os és 0,4kV-os kábelek egyaránt megtalálhatók.
- A hajdani motorszín épületéből kilépő, illetve a vasúti terület északi, Ferdinánd hídon túli része felől érkező szennyvíz- és csapadécsatornák a motorszín sarkánál található aknától egyesített rendszerben futnak végig a terület hosszában, a 2007-ben elbontott épületsor mentén. A közterületre sajátos módon az anyagellátási igazgatóság ma is álló épülete alatt lép ki.

- A terület nyugati sarkában megmaradt egy csapadékcatorna, amely a MÁV kezelésű területre átlépve az egyesített közcsatornába torkollik.
- A jelenlegi vasúti területről belépve a motorszín déli oldalán végigfut egy (valószínűleg felhagyott) távközlési kábel a volt szociális épületig.

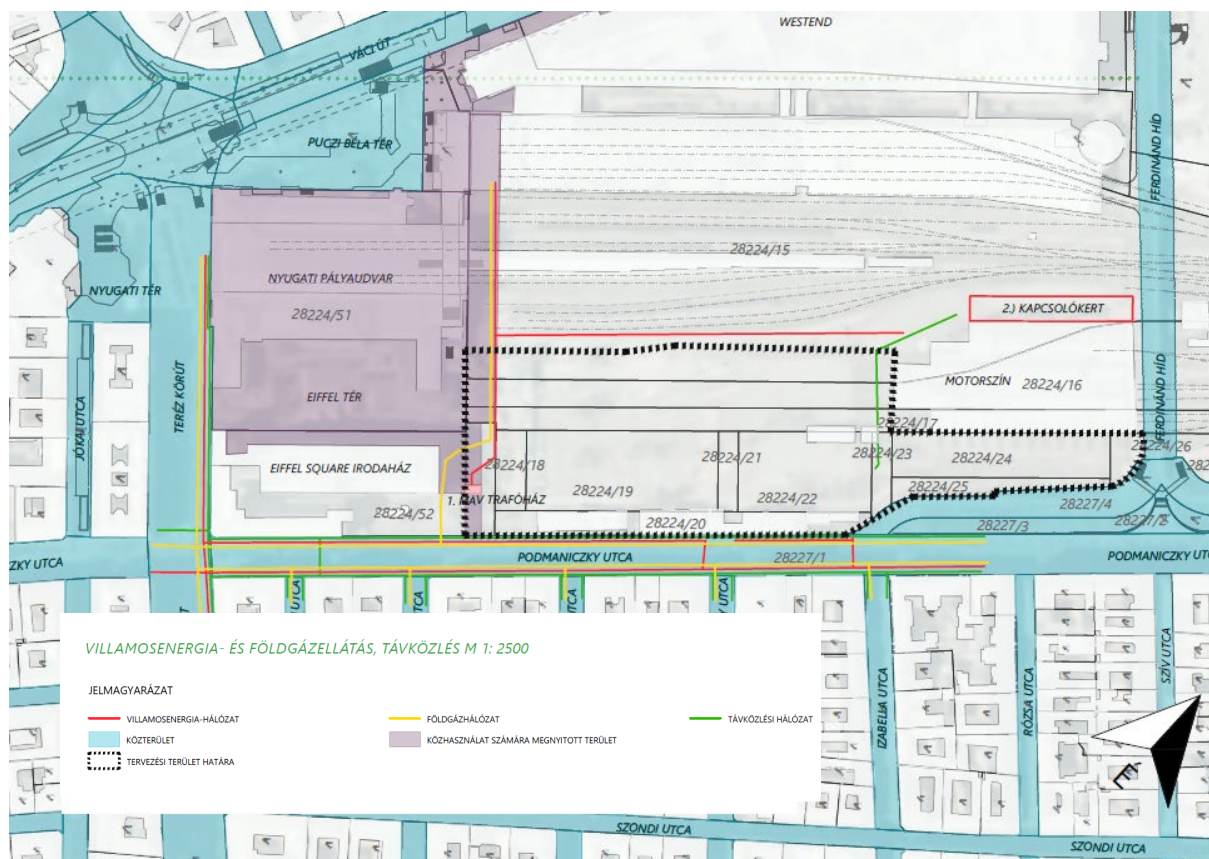
A MÁV Zrt. által kezelt területen, a 28224/15 és /51, illetve (részben) /16, /17 és /52 helyrajzi számú ingatlanokon, az Eiffel tér és a változással érintett terület közötti sávban ma is számos közművezeték található:

- A 28224/18 hrsz.-ú ingatlan határa mentén húzódik egy közműalagút, amelynek lejárata a felszíni épületben elhelyezett transzformátor mellett található. Az alagútban földgáz-, elektromos és távközlési vezetékek egyaránt futnak.
- Egy D300-as KPE víznyomócső a Podmaniczky utca felől belépve kisebb iránytörésekkel, majd a közműalagúttal közel párhuzamosan keresztezi a vágányokat. Ebből leágazva egy D200-as vezeték a szélső vágány mentén, a kerítéssel közel azonos nyomvonalon észak felé a motorszínig tart.
- Az MNV területet korábban keresztező szennyvízcsatornát a jelenleg zajló rekonstrukció során másik nyomvonalra helyezték át DN250-es szelvénnel, a szélső vágány peronjával párhuzamosan. Ez a pályaudvar északi oldalpavilonjától északra lévő csillapítóaknába torkollik, innen az Eiffel irodaház északi oldalán vezet ki a Podmaniczky utcai egyesített rendszerű közcsatornába.
- Az Eiffel irodaház mellett található 7. számú 10/0,4 kV-os transzformátor a MÁV belső energiaellátási hálózatra csatlakozik, és a közműalagúton át a motorszín mellett található kapcsolókertből van megápolva. A jelenleg zajló rekonstrukciós munkák során új 0,4 kV-os kábeleket fektettek le a trafóból kiindulva.
- A pályaudvar létesítményeit kiszolgáló középnyomású földgázvezeték a Podmaniczky utca felől a telekhatárnál lévő gázfogadón át belépve, részben a közműalagútban fut D110 KPE csőben.

A Podmaniczky utca közterülete alatt húzódó közműhálózatok elsősorban a szomszédos lakóterületet látják el. Nyomvonalaik aszimmetrikusan, az utca páratlan (lakóépületek felőli) oldalán húzódnak, kivéve az úttengelyben futó egyesített közcsatornát, a páros oldali közvilágítási kandelábereket felfűző BDK földkábeleket, a földgázvezetékét és egy hírközlési kábelt. A volt MÁV üzemi épületek szennyvízcsatorna-bekötései, illetve a pályaudvart ellátó vízvezeték és a középnyomású földgázvezeték innen, a közterület felől ágaznak le.



10. ábra: Vízellátás és csatornázás bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft



11. ábra: Energiaellátás és hírközlés bemutatása / forrás: DOT mérnökiroda Kft

1.10. Településfejlesztési- és rendezési tervi előzmények

1.10.1. Településfejlesztési dokumentumok

Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció

A 2013-ban elfogadott koncepció a főváros fejlesztési alapidokumentuma, amelynek lényegi megállapításai és célkitűzései ma is érvényesek, noha az egyes intézkedések relatív súlya az elmúlt évtizedben törvényszerűen megváltozott. Célrendszere az egészséges környezeti feltételek megteremtése között kifejezetten említi a belső zóna alulhasznosított területeinek ideiglenes zöldfelületként történő kialakítását, a sportoló lakosság arányának növelése érdekében pedig a kisebb, lakossági igényeket kielégítő helyszínek létrehozását. Emellett a városkarakter megőrzése, fejlesztése érdekében az ökológiai kapcsolatok javítását, a hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet érdekében pedig az elhanyagolt területek átstrukturálását és zöldfelületi bővítését tűzi ki célul. A koncepció a barnamezős területeket jelöli ki a városfejlesztés célterületeiként, azok funkcióváltásával és meglévő infrastrukturális adottságaik kiaknázásával.

Otthon Budapesten - Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)

A stratégia Budapest fejlesztésének – az európai uniós költségvetési ciklushoz igazodva – 2027-ig szóló fő dokumentuma. Kijelöli azokat a fejlesztési célokat és intézkedéseket, amelyeknél a Fővárosi Önkormányzat vezető és kezdeményező szerepet vállal, valamint a kiemelt fővárosi fejlesztési helyszíneket. Egyik pillére a „zöld Budapest”, amelyhez a zöldterületek fejlesztése tartozik a belső kerületek lakosságmegtartó erejének növelése, a városklíma javítása, a biodiverzitás és a csapadékvíz-visszatartás erősítése érdekében. Az ITS projektjei között nincsenek nevesítve a Nyugati pályaudvar környékén tervezett zöldfelületi beavatkozások, azonban a terv a térségre az összvárosi kék-zöld hálózat olyan elemként tekint, ahol a Fővárosi Önkormányzatnak érdemi ráhatással kell bírnia.

Radó Dezső Terv - a Főváros Zöld Infrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve (RDT)

A 2021-ben közgyűlési határozattal elfogadott akcióterv célja a főváros zöldinfrastruktúra-koncepciójában lefektetett alapelveknek a jelen európai uniós ciklusban megvalósítandó programokra és projektekre bontása. Átfogó céljai a következők:

- az egészséges várost segítő zöldinfrastruktúra fenntartása;
- klímatudatos zöldinfrastruktúra-üzemeltetés;
- a biodiverzitás szinten tartását és lehetőség szerinti növelését segítő városi zöldinfrastruktúra fenntartás és fejlesztése;
- együttműködésen alapuló zöldinfrastruktúra-fejlesztés;
- okos zöldinfrastruktúra-szolgáltatások bővítése.

Az RDT jelentősen növelni kívánja az egy főre jutó zöldterületek mennyiségét, 2030-ig közel két margitszigetnyi új közpark létrehozásával. A tervben – a Főváros által menedzselt projektek mellett – ún. érdekképviselői projektek is szerepelnek, amelyeket más aktorok valósítanak meg. Itt, a fasorok, zöldsávok és zöldsétányok között nevesítik a Nyugati pályaudvar és Istvántelek között kialakítandó sétányt is, amelynek előzménye a Nyugati Grund, megvalósítása pedig a kerületi önkormányzat(ok) égisze alatt lehetséges.

Budapesti Mobilitási Terv (BMT)

A Fővárosi Önkormányzat közlekedésfejlesztési alapidokumentuma a 2019-ben közgyűlési határozattal elfogadott BMT, amely kijelöli a követendő irányokat és 2030-ig megvalósítandó beruházásokat. A progresszív szemléletű terv az élıhetőség és fenntarthatóság, a biztonság és a kooperativitás elveit szem elıtt tartva összetett intézkedéscsomagot tartalmaz.

A tervezési területet érintı intézkedések közül (a teljesség igénye nélkül) a legfontosabbak az alábbiak:

- összefüggı kerékpáros fıhálózat kiépítése;
- városszerkezeti jelentıségő gyalogos kapcsolatok kialakítása;
- komplex szemléletű közterület-felújítások;
- esélyegyenlıség, akadálymentesítés;
- az elıvárosi vasúthálózat és a városi közlekedés átszállókapcsolatainak javítása;
- parkolásszabályozás;
- city-logisztikai rendszer fejlesztése.

Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia (BAVS)

A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) megrendelésében készült dokumentum célja a budapesti várostérség vasúthálózatának átfogó fejlesztését megalapozó keretrendszer megalkotása volt annak érdekében, hogy a sok tekintetben alacsony szolgáltatási színvonalat képviselı vasúthálózat a régió mőködésének és fejlédésének motorja lehessen, visszafordítva az egyéni (közúti) közlekedés térnyerését. Ennek eszközeként az infrastruktúra – különösen a leromlott fıvárosi pályaszakaszok – fejlesztését, egységes tarifarendszert, a vasút és a többi közlekedési mód közötti átszállások javítását határozták meg. A BAVS részletes intézkedési tervet foglalt magában, amely egységes menetrendi koncepció alapján, prioritási sorrendben tartalmazta a 2040-ig megvalósítandó beruházásokat. A BAVS egyik kulcsberuházása 2030-ig a Nyugati pályaudvar és az odavezetı vonalszakaszok átfogó fejlesztése, majd ezt követően a Nyugati és Kelenföldi pályaudvart összekötı, Duna alatti alagút kiépítése.

Terézváros Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP)

A kerületi önkormányzat 2020-ban csatlakozott a Covenant of Mayors for Climate and Energy nevű nemzetközi szervezethez, amelynek feltétele volt a kerület Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervének elkészítése. Ez összefoglalja azokat az energetikai és klímavédelmi intézkedéseket, amelyeket az önkormányzat 2030-ig kíván megvalósítani. Ennek keretében a 2011-es bázisévhez képest a CO₂-kibocsátás 40%-os csökkentését vállalták. A dokumentum célként határozza meg az extrém hıségre, a viharokra és a nagy intenzitású csapadéokra való felkészülést, a mikroklíma javítását, ami jelen esetben a közterületi infrastruktúra megfelelı kialakítását jelenti.

Terézváros Településfejlesztési Koncepciója

A VI. kerület 2021-ben készült és önkormányzati határozattal elfogadott fejlesztési koncepciója a kerület négy területi egységének egyikeként határozza meg a Nyugati pályaudvart és környékét, mint a fıváros egyik legjelentısebb potenciállal bíró rozsdáövezetét. A dokumentum fontos megállapítása, hogy Terézváros valamennyi fıvárosi kerület közül a legalacsonyabb zöldfelületi mutatókkal rendelkezik: 1 lakosra mindössze 0,4 m² zöldfelület jut, ráadásul éppen a külsı Podmaniczky utca menti tömbökben élők számára még a meglévı közcélú zöldfelületek sem elérhetők. Emellett a beépített és burkolt felületek nagy aránya miatt extrém mértékű a hısziget-hatás, a csapadékvíz-elvezetés pedig egyre fokozódó problémát jelent. A dokumentumban megfogalmazott „50-50” vízió lényege, hogy a közterületek újraosztásával, illetve bıvítésével a ma 80%-ban közúti közlekedésre használt

közterületek felét gyalogos- és zöldfelületek számára, a közösségi élet és rekreáció demokratikusan hozzáférhető tereként lehessen hasznosítani. A részcélok között nevesítve megjelenik a Podmaniczky utca közúti kapacitásának csökkentése, valamint a „Nyugati pályaudvari rendező” zöldfelületi fejlesztése.

Terézváros Mobilitási Terve

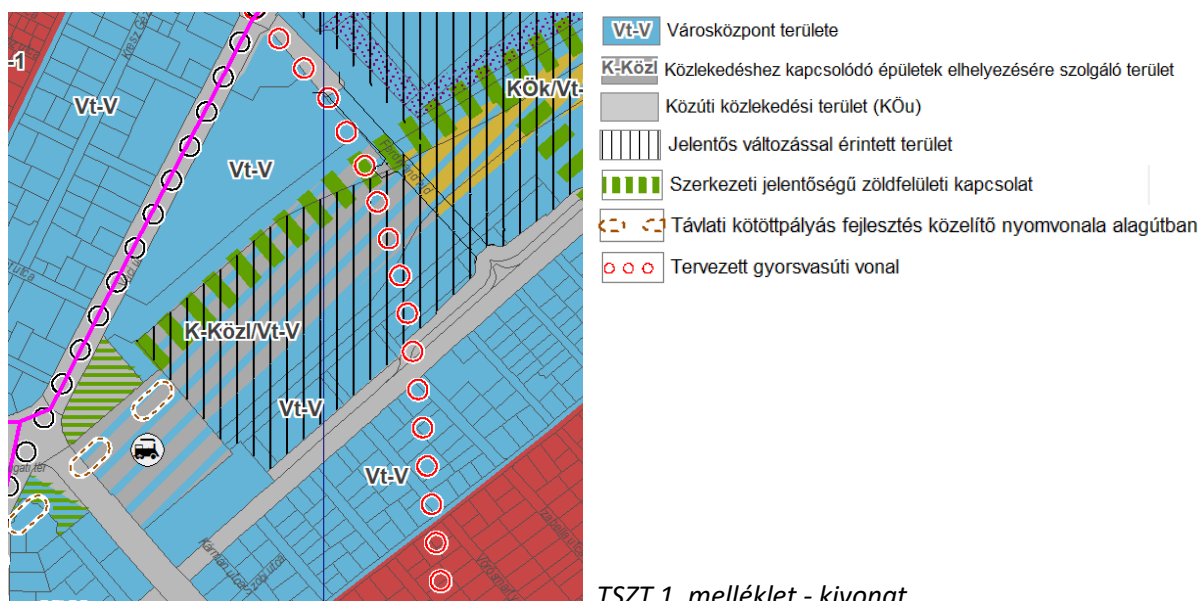
A településfejlesztési koncepcióból levezetett mobilitási terv fókuszában szintén a (kerületi tulajdonú) közterületek emberléptékű újrafelosztása áll, a parkolás újraszabályozásával, a gyalogos felületek bővítésével, az átmenő közúti forgalom fokozatos kiszorításával. A terv határozottan javasolja a közterületi és telken belüli parkolóhelyek számának csökkentését, a szelíd mobilitás előnyben részesítése mellett.

1.10.2. Településrendezési eszközök

Budapest Főváros Településszerkezeti terve

Budapest Főváros Közgyűlése az 50/2015.(I.28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadta a főváros Településszerkezeti tervét (TSZT), melynek legutóbbi módosítása a 364/2021. (II.24.) Főv. Kgy. határozattal került elfogadásra. A fővárosi TSZT tartalmazza a kerületi építési szabályzatok készítésekor figyelembe veendő településszerkezetet, a területfelhasználások rendszerét és a műszaki infrastruktúra hálózatokat.

Területfelhasználás



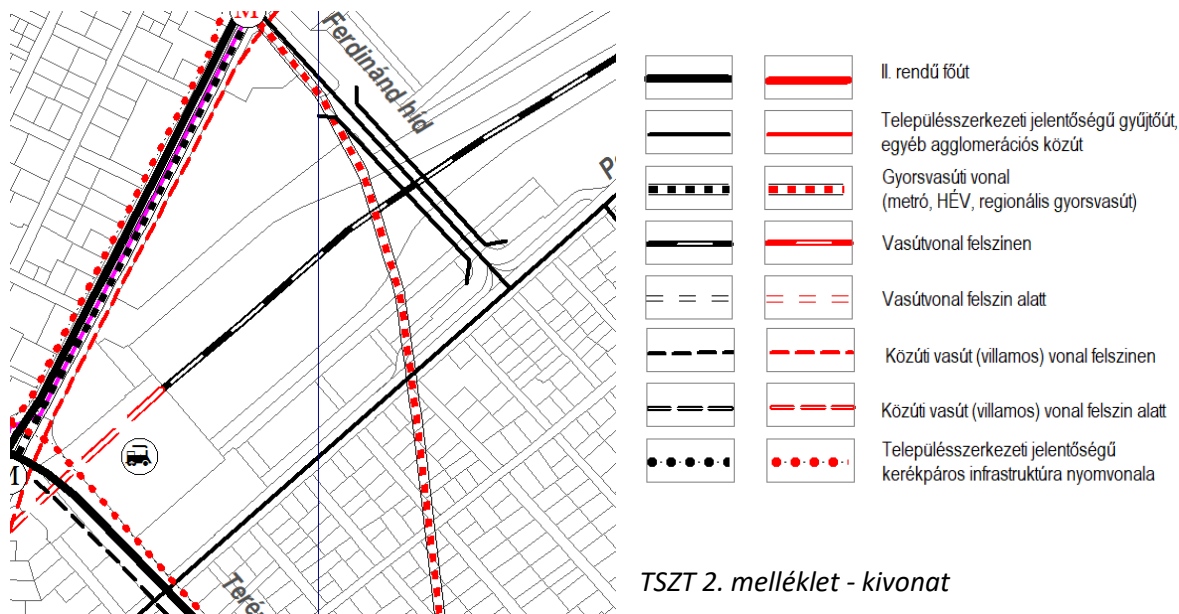
A jelen módosítás tárgyát képező ingatlanok nagyobbik részét a TSZT **Vt-V** jelű, **városközpont területe**, kisebbik részét **KÖu** jelű, **közúti közlekedési terület** területfelhasználásba sorolja. A változással érintett területtől északra és nyugatra **különleges, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közi)** területfelhasználásba sorolt, amely felett (többszintes területfelhasználás keretében) kiegészítő területhasználatként **városközpont területe** került megállapításra. A változással érintett területtel határos további, Podmaniczky utca menti területek szintén **városközpont területe** területfelhasználásba soroltak, míg a Podmaniczky utca területe **közúti közlekedési terület**.

A tervezési terület legnagyobb részét a TSZT **jelentős változással érintett terület**ként azonosítja.

A TSZT szerkezeti tervlapján ábrázolásra került továbbá *szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat*, mely a vágányzóna nyugati oldalán halad a Nyugati tértől kifelé egészen Rákosrendezőig, a Bulcsú utca vonalában egy merőleges kiágazással a Podmaniczky utcáig.

A szerkezeti tervlap a távlati vasúti alagutat is jelöli, valamint megjelenik az északi és déli HÉV-vonalak összekötésével kialakítani tervezett M5 metró tervezett *gyorsvasúti vonalként*.

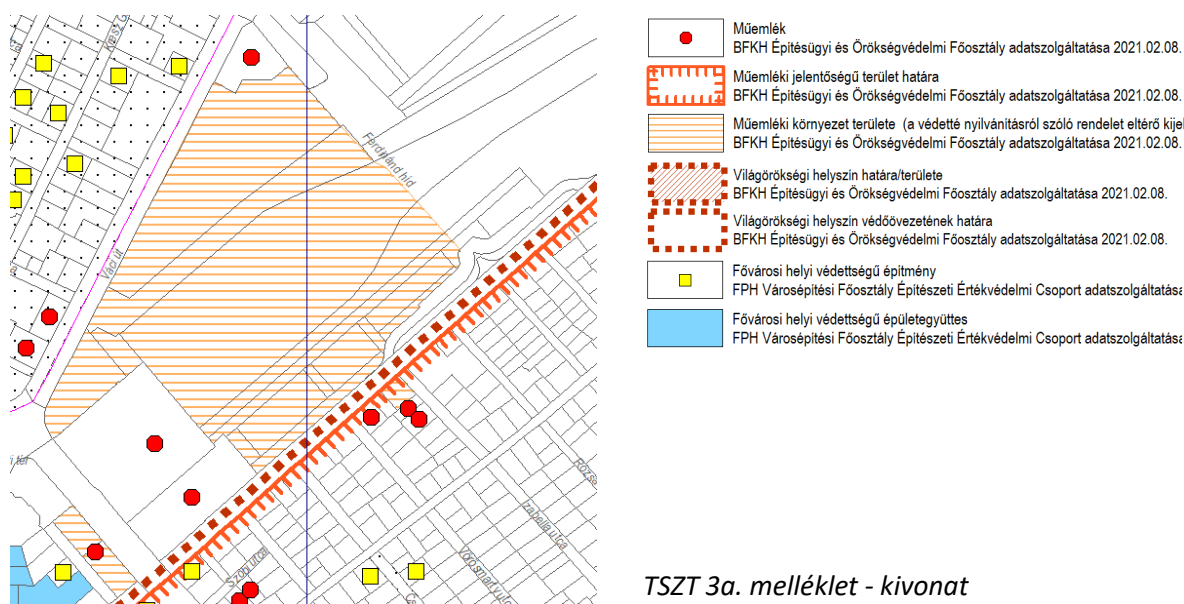
Közlekedési infrastruktúra



TSZT 2. melléklet - kivonat

Meglévő elemként került ábrázolásra a Teréz körút és a Váci út, mint *II. rendű főút*, a Ferdinand híd és Podmaniczky utca mint *településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút*, a *vasútvonal*, valamint az M3-as metróvonal (*gyorsvasúti vonal*) a Váci út vonalában. Tervezett elemként megjelenik a *vasút felszín alatti* tovább vezetése, az M5 metró, mint *gyorsvasúti vonal*, a váci úti villamos (*közüti vasút*), valamint a Váci úton és a Teréz körúton *településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala* került ábrázolásra.

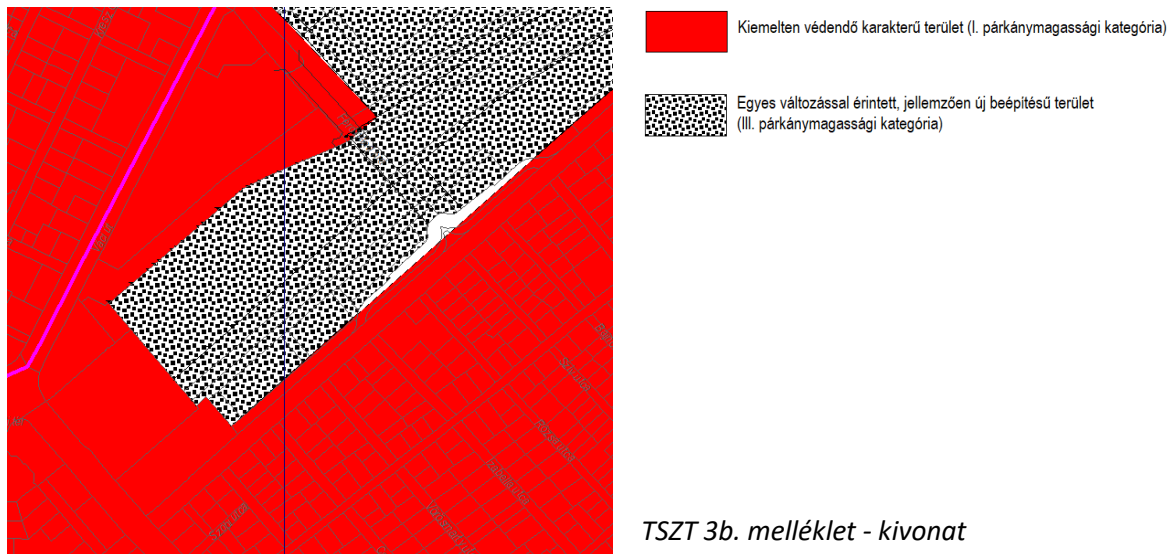
Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelem



TSZT 3a. melléklet - kivonat

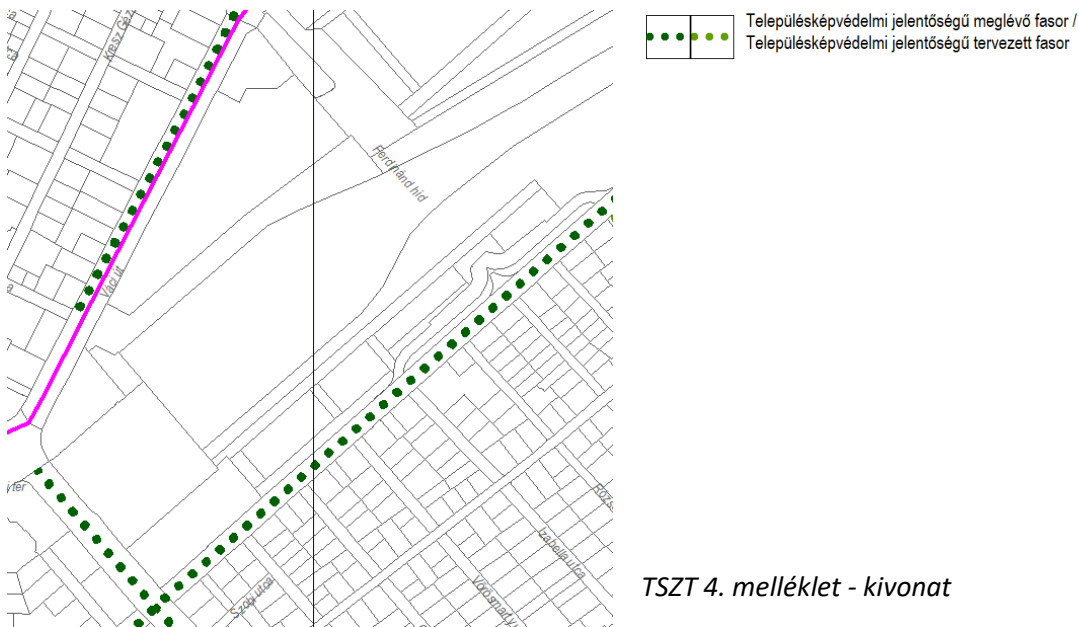
A változással érintett terület nem része a világörökségi helyszínnek, ugyanakkor műemléki környezetben helyezkedik el.

Az épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

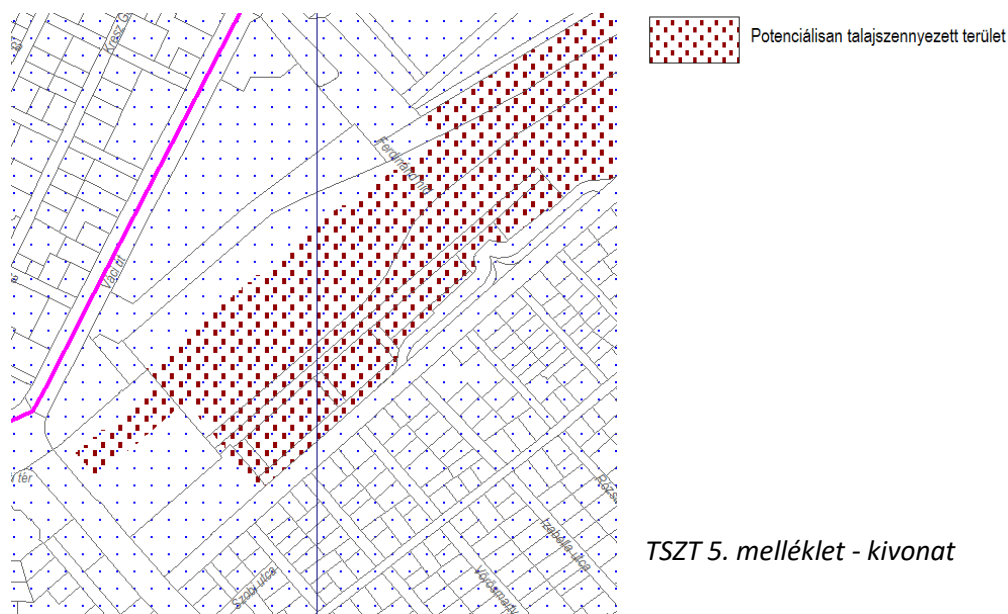


A változással érintett terület III. párkánymagassági kategóriába tartozik. Ennek célja, hogy a jelentősebben átalakuló, vagy éppen létrejövő új utcák esetében kedvezőbb térarány jöjjön létre a sűrű beépítésű belső történeti városrészekhez képest és akár magasabb, de jó térarányú beépítés alakuljon ki. Itt nem a közterület szélessége a mértékadó, hanem a létrejövő épületek homlokzatai közötti távolság.

Zöldfelület-, Táj- és Természetvédelem



A Podmaniczky utca és a Teréz körút fasorai településképvédelmi jelentőségűek. A kijelölt útszakaszok mentén – a közlekedési és közmű infrastruktúrák figyelembe vétele mellett – biztosítani szükséges a faegyedek fennmaradásához szükséges életteret. A fasorok folyamatos megújításával, a faegyedek életciklusának figyelembevétele mellett törekedni kell a maximális lombkorona térfogat helyének biztosítására.

Környezetvédelem, veszélyeztető tényezőjú területek

TSZT 5. melléklet - kivonat

A változással érintett terület és annak környezete potenciálisan talajszennyezett terület. Amennyiben lezárt és folyamatban lévő kármentesítéssel nem érintett, potenciálisan talajszennyezett területeken fejlesztési, felújítási (rehabilitációs) vagy funkcióváltási igény felmerül, annak tervezésénél, az építési és bontási tevékenység megkezdése előtt a tényleges szennyezettséget feltáró állapotvizsgálatra van szükség. Amennyiben az állapotvizsgálat eredményei alapján a szennyezés bizonyítható, a területileg illetékes katasztrófavédelmi és környezetvédelmi hatóságok döntése alapján a terület kármentesítése válik szükségessé.

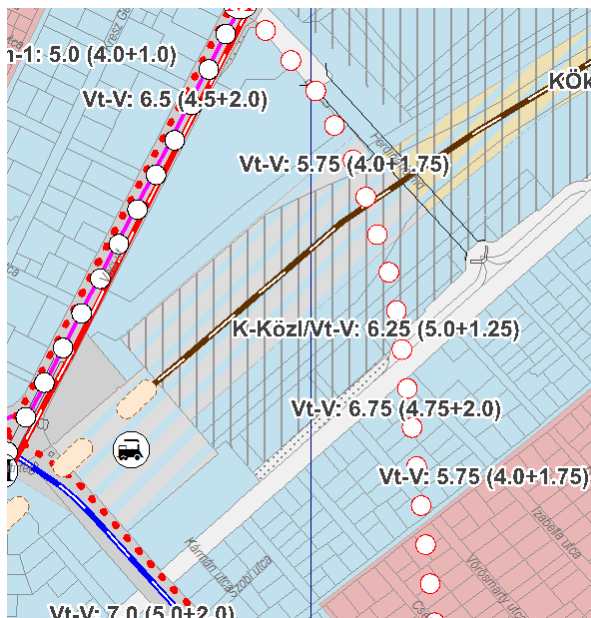
Védelmi korlátozási terület

TSZT 6. melléklet - kivonat

A változással érintett területet és környezetét a TSZT a *településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület*ként határozza meg. Az intenzívebb hasznosítás érdekében ebben a zónában új funkciók megtelepülésének ösztönzése szükséges.

Fővárosi Rendezési Szabályzat

A főváros területén a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, a beépítési magasságot és a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását megállapító fővárosi önkormányzati rendelet a 48/2017. (XII.20.) Főv. Kgy. rendelettel, valamint a 13/2021.(III.4) Főv. Kgy. rendelettel módosított, a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 5/2015. (II.16.) önkormányzati rendelete.



bs: beépítési sűrűség, ezen belül:

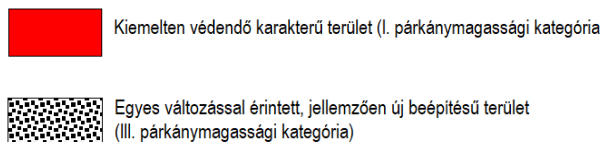
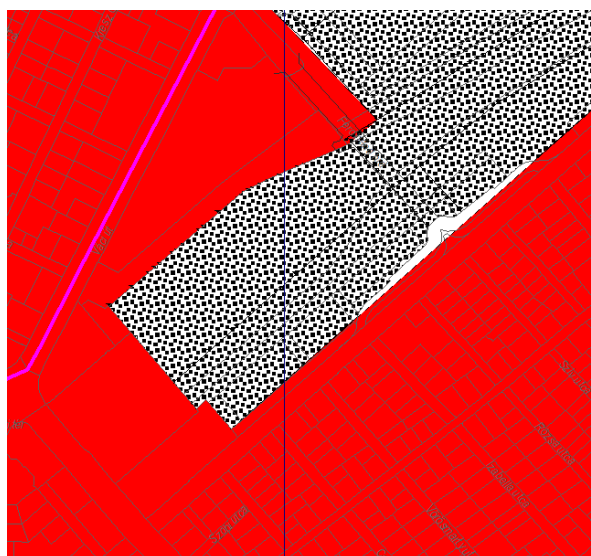
bsá: területfelhasználási kategória szerint általánosan elhelyezhető funkciók

bsp: kizárólag épületen belüli parkolóhelyek számára igénybe vehető

Az FRSZ 1. melléklete alapján a változással érintett területet magába foglaló, Vt-V jelű, városközpont területe területfelhasználási egységen belül a megengedett beépítési sűrűség 6,75 (4,75+2,0). A bsá érték tehát 4,75, míg a bsp érték 2,0.

FRSZ 1. melléklet - kivonat

FRSZ „4.§ (1) Az 1. melléklet a TSZT szerinti területfelhasználási egységekre vonatkozóan területi meghatározással rögzíti a beépítési sűrűséget, amelyet a kerületi építési szabályzatban (a továbbiakban: KÉSZ-ben) megállapításra kerülő építési övezetek beépítési paramétereinek meghatározásánál oly módon kell figyelembe venni, hogy a területfelhasználási egységen belül meghatározott összes építési övezet megengedett szintterülete együttesen nem haladhatja meg a beépítési sűrűség alapján számított szintterületet.”



FRSZ 3. melléklet - kivonat

FRSZ „7. § (1) A III. párkánymagassági kategóriájú terület előírásait együtt kell alkalmazni a 8. § kiegészítő rendelkezéseivel.

(2)¹ A területen a megengedett legnagyobb párkánymagasság az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok közötti távolság és az 1,25-ös érték szorzata, ha a KÉSZ-ben

- a) beépítési mód zárt sorúan kerül meghatározásra, és
- b) a jellemző beépítési magasság a 12,5 métert meghaladja, de az épület nem magasház.

(2a) Magasház létesítése esetén az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok között

- a) 30 méteres magasságot meg nem haladó épületrészek között a (2) bekezdés szerinti,
- b) 65 méternél alacsonyabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 30 méter,
- c) 65 méter magas, vagy annál magasabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 40 méter

távolságot kell tartani.

(2b) Amennyiben az utca két oldalán eltérő megengedett legnagyobb párkánymagasság kerül meghatározásra, a (2) és (2a) bekezdés a) pontja szerinti légtéraránynak azok magassági átlagára kell teljesülnie.

(3) Saroktelek esetén a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét az egymással szemben elhelyezkedő és átfedő homlokzatok közül a nagyobb távolság szerinti értéknek megfelelően lehet megállapítani.”

Kerületi Építési Szabályzat

A hatályos kerületi szintű településrendezési eszköz Budapest Főváros Terézváros Önkormányzata Képviselő-testületének 35/2020. (VI. 25.) számú önkormányzati rendelete a Budapest VI. kerület Terézváros Váci út – Lehel utca – Bulcsú utca – kerülethatár – Dózsa György út – Podmaniczky utca – Teréz körút – Nyugati tér által határolt területre vonatkozó Kerület Építési Szabályzatról (KÉSZ-2).

A kerületi építési szabályzat a TSZT/FRSZ-szel összhangban a változással érintett terület nagyobb részét Vt-V/VI/6 építési övezetbe sorolja (kisebbik része KÖu-4/VI/1 jelű közúti közlekedési terület). Az építési övezetre vonatkozó előírások a KÉSZ-2 19.§-ában kerültek megfogalmazásra:

„19. § (1) A Vt-V jelű építési övezetek területén:

- a) egészségügyi,
 - b) hitéleti,
 - c) igazgatási,
 - d) irodai,
 - e) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó,
 - f) kulturális,
 - g) lakó,
 - h) nevelési, oktatási,
 - i) szállás jellegű,
 - j) sport,
 - k) önálló mélygarázs
- fő rendeltetésű épület, illetve önálló rendeltetési egység létesíthető.

(2) Nem létesíthető

- a) önálló ipari épület és rendeltetési egység,
- b) önálló raktározási épület és rendeltetési egység,
- c) önálló nagykereskedelmi épület és rendeltetési egység,
- d) nem a fő rendeltetésnek megfelelő épületet, önálló rendeltetési egységet szolgáló raktározási helyiség,
- e) önálló üzemanyagtöltő állomás,



illetve meglévő épületet, épületrészt fenti rendeltetésekre megváltoztatni nem lehet.

(3) Önálló mélygarázs elhelyezése esetén a zárófödémén tetőkertet kell kialakítani, legalább 1,0 m-es talajtakarással, földfeltöltéssel, melynek átlagos kiemelkedése a csatlakozó terepszinthez képest legfeljebb 1,0 m lehet.

(4) A Vt-V/VI/5, Vt-V/VI/6 és Vt-V/VI/7 jelű építési övezetekre vonatkozó beépítési paraméterek határértékeit a 2. melléklet tartalmazza.

(5) A Vt-V/VI/5, Vt-V/VI/6 és Vt-V/VI/7 jelű építési övezetekben az épületek tetőfödémének legalább 30%-án legalább kétszintes növényállományú intenzív zöldtető alakítandó ki.

(6) A Vt-V/VI/6 és Vt-V/VI/7 jelű építési övezet területén az általános szintterületi mutató értéke legfeljebb 1,5 m²/m² -rel növelhető kizárólag az önkormányzattal kötött Településrendezési Szerződés alapján.

(7) A Vt-V/VI/6 jelű építési övezet területén a beépítés feltétele:

a) A Teréz körút és a Dózsa György út közötti közúti kapcsolatot a Podmaniczky utca vonalában legalább 2x2 forgalmi sávval és tömegközlekedési sávval rendelkező nyomvonal kell biztosítsa. Az útszakasz csomópontjainak megfelelő kapacitással kell rendelkezniük.

b) A Lehel út és a Podmaniczky utca közötti közlekedési kapcsolatot a Bulcsú utca vonalában – legalább személygépkocsik, kerékpárosok és gyalogosok közlekedése számára alkalmas keresztmetszettel – megfelelő csomóponti kapacitásokkal rendelkező közúti aluljáró kell biztosítsa.

(8) A Vt-V/VI/6 jelű építési övezet területén új épület(rész) csak abban az esetben helyezhető el, ha az építési telket érintő, a szabályozási terven ábrázolt gyalogos kapcsolat legkésőbb az új épület(rész) megvalósulásával egyidőben kialakításra kerül.

(9) A (8) bekezdés szerinti gyalogos kapcsolat:

a) a vasúti pálya felett vezetendő és

b) legalább 30 méter szélességű és

c) legalább 30%-ban tetőkerti zöldfelületként alakítandó ki.

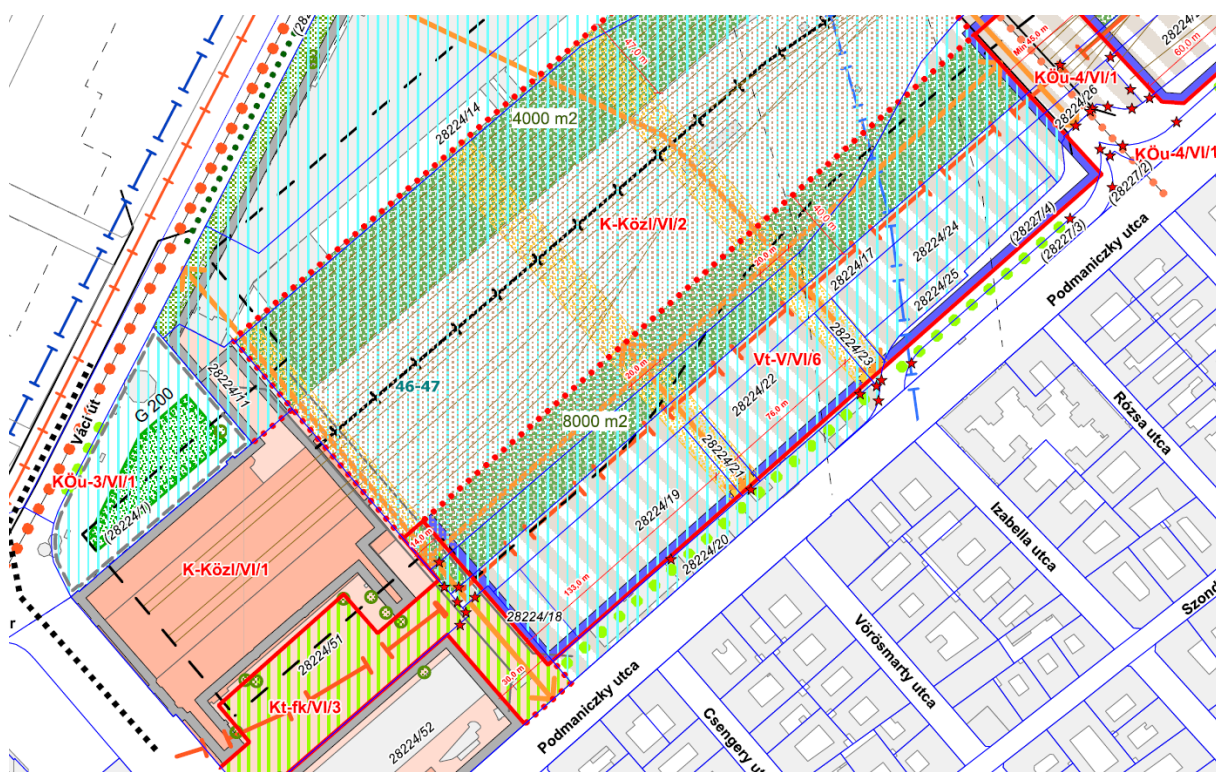
(10) A Vt-V/VI/6 jelű építési övezet területén az épületek Podmaniczky utca felőli homlokzatán gépjárműtároló bejárata nem létesíthető.

(11) A Vt-V/VI/6 építési övezetben a jelölt területen belül létesítendő közcélú zöldfelületet legalább 80%-ban teljes értékű zöldfelületként kell kialakítani.”

Az építési övezetekre vonatkozó beépítési paramétereket a KÉSZ-2 3. melléklete tartalmazza a következők szerint:

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke terepszint		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	párkánymagassága	
			terezsint felett	terezsint alatt	általános	parkolási			
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	
Vt-V/VI/5	Z	10000*	80	90	4,0	1,5	10	1. melléklet szerint	
Vt-V/VI/6	Z	20000*	50	55	Á 3,5 ÖK 5,0	2,3	40		
Vt-V/VI/7	Z	20000*	80	90	Á 3,5 ÖK 5,0	2,75	10		

* Magánút kialakítása esetén az építési övezetre előírt legkisebb kialakítható telekszélesség a telekalakításnál figyelmen kívül hagyható.
ÖK – Kizárólag településrendezési szerződés alapján



KÉSZ-2 szabályozási terv (1. melléklet) - kivonat

A szabályozási tervlap alapján

- a kialakítható párkánymagasság értéke 30 méter;
- a betorkolló utcák vonalában meglévő vizuális kapcsolat megtartandó;
- a térfalat képező tervezett épületsor mögött, a vágányzóna mellett legalább 8000 m² közcélú zöldfelület létesítendő;

- a Podmaniczky utca szabályozási szélessége 40 méterig növelendő, ennek megfelelően szabályozási vonal került ábrázolásra, a kiszélesített Podmaniczky utcában közterületi fasor telepítendő;
- a Ferdinánd híd közúti aluljáróval történő kiváltásának érdekében szükséges helybiztosítás közterületi szabályozásként jelenik meg;
- gyalogos kapcsolat alakítandó ki a vasút délkeleti oldalán, azzal párhuzamosan a Városliget felé, valamint keresztirányban a Katona József utca – Eötvös utca között, továbbá a Westend bevásárlóközpont Millennium udvara és az Izabella utca között.

2. SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

2.1. A tervezés célja

Jelen módosítás megalapozásaként döntés-előkészítő tanulmány készült (*DOT Mérnökiroda Kft., 2025.*), amely a következőképpen fogalmazza meg az elérendő célokat:

„Terézváros, Budapest VI. kerülete a főváros egyik legsűrűbben lakott, de közcélú zöldfelületekben egyértelműen legszegényebb kerülete. E feszítő ellentét feloldását kizárólag új közparkok, rekreációs célú szabadterek létrehozása jelentheti – ezt azonban a kerület évszázados közterület-hálózati struktúrája és történeti karakterű épületállománya érdemben nem teszi lehetővé.

Az egyetlen reálisan kínálkozó megoldás a Nyugati pályaudvar 44 hektár kiterjedésű rozsdaovezetének átalakítása. Ez a központi fekvésű, nagy kiterjedésű, egységesen köztulajdonban álló, a különféle közlekedési hálózatokhoz egyedülállóan jól kapcsolódó terület rendkívüli értéket jelent a városfejlesztés számára, de teljes rekonstrukciójának előfeltétele a vasúti infrastruktúra átfogó megújítása volna, ami a feladat nagyságrendje és komplexitása miatt mindeddig teljesíthetetlennek bizonyult. A Ferdinánd híd, Podmaniczky utca, Teréz körút és a Nyugati pályaudvar által határolt, a hajdani kormányzati negyed számára kijelölt terület azonban szerencsés módon szigetszerűen, a tágabb összefüggések kezelése nélkül is fejleszthető, mivel azt az említett projekt számára 2007-ben nagyrészt előkészítették, néhány épület bontását és a talajszennyezettség-mentesítést leszámítva.

Terézváros Önkormányzata e lehetőség tudatában, több előzmény után adott megbízást egy döntés-előkészítő tanulmány elkészítésére, amelynek ismeretében megindíthatja egy közpark kialakításának jogi, pénzügyi és műszaki előkészítési folyamatát.”

2.2. Területfelhasználás

Az önkormányzat célkitűzései alapján a kialakítani kívánt Podmaniczky park magját nagy zöldfelületű, építményeket csak minimálisan tartalmazó, elsősorban rekreációs célokat szolgáló, közhasználat számára megnyitandó területként javasolt szabályozni. Ezen szempontok mentén a legalkalmasabb területfelhasználás a zöldterület (közpark) lenne, ugyanakkor Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT) ezt nem teszi lehetővé, a TSZT által meghatározott területfelhasználások rendszerétől a kerületi építési szabályzatok (KÉSZ) készítésekor eltérni nem lehet. Mivel a TSZT a területet Vt-V jelű, *városközpont területe* területfelhasználási egységbe sorolja, azon belül a KÉSZ-ben történő *zöldterület* övezet kijelöléséhez a TSZT előzetes módosítása lenne szükséges.

Lehetőség van ugyanakkor a TSZT-ben meghatározott területfelhasználási egység területén belül a településszerkezetet nem meghatározó, területfelhasználási kategóriában önállóan nem sorolt (gyűjtőútnál alacsonyabb rendű) közterületek kijelölésére. Mindezek alapján javasolt a leendő Podmaniczky park területét **Kt-Fk/VI/4** jelű, **fásított köztér** övezetbe sorolni – hasonlóan az Eiffel tér területéhez, amely szintén közkertként funkcionál dacára annak, hogy a TSZT *különleges, közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület* (K-Közl) területfelhasználásba sorolja. Az övezet szabályozási jellemzőit a tervezett használatnak megfelelően magas zöldfelületi aránnyal és alacsony beépíthetőséggel javasolt meghatározni.

A Kt-Fk/VI/4 övezet javasolt paraméterei a következők:

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek					az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett			legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	épületmagassága
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási		
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m
Kt-Fk/VI/4	SZ	11000	2	2	0,1	0	70	- 7,5

A Podmaniczky utca szélesítésére vonatkozó elképzelés mára már túlhaladott, így az ennek biztosítása érdekében alkalmazott szabályozási elemek felülvizsgálata szükséges. A TSZT a 28244/20 hrsz-ú ingatlan egészét **KÖu** jelű, **közüti közlekedési terület** területfelhasználásba sorolja, amely besorolás a park kialakítása szempontjából kedvezőtlen. Az ingatlan 1,5-2 méteres támfallal kapcsolódik a Podmaniczky utcához, továbbá itt találhatóak a vasúti használatból megmaradt, megtartásra érdemes épületek. Az ingatlan közútként való kiépítése ezen építmények bontásával járna, ami ellentétes a park építészeti koncepciójával. Szintén felülvizsgálandó a Ferdinánd híd rámpáját érintő szabályozás. Mivel ennek elbontása hosszútávon sem életszerű, javasolt a közterületi határt a kialakult állapothoz igazítani.

Mindezek alapján javasolt a Podmaniczky utca mentén a Vt-V és KÖu területfelhasználások határának a kialakult állapotnak megfelelő korrekciója, amelyre az FRSZ 21.§ bekezdése ad felhatalmazást:

„FRSZ 21.§ (1) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során ...

b) növelhető a KÖu területfelhasználási egység szélessége beépítésre szánt terület rovására a közlekedési infrastruktúra bővítésének, átépítésének az a) ponttól eltérő esetben is;

(2) A TSZT-vel összhangban az 1. mellékletben meghatározott elemekre vonatkozóan a kerületi településrendezési eszköz készítése során

a) csökkenthető a KÖu területfelhasználási egység területe meglévő útvonal és a beépítésre szánt terület határának rendezése esetén legfeljebb a tömb hosszának 50%-ában, az útvonal szakaszra jellemző szélesség megtartásával;”

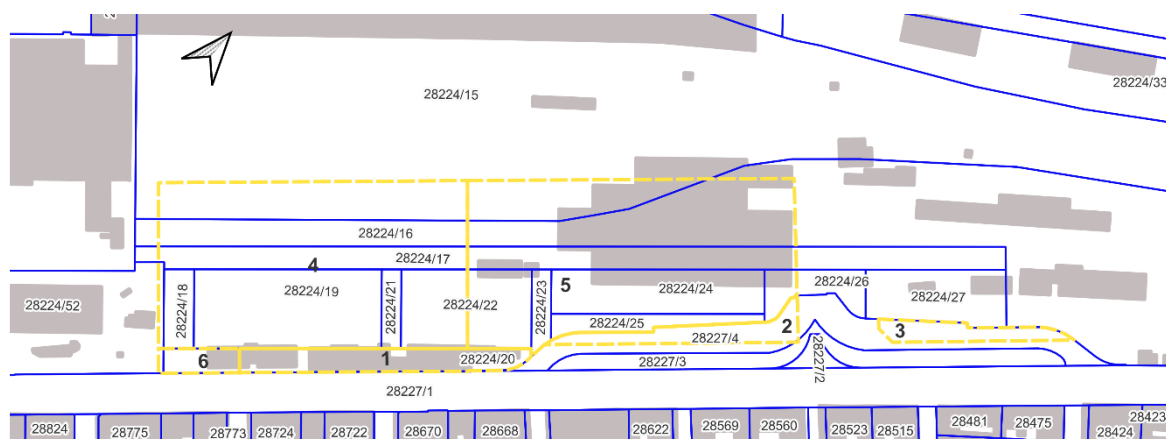
A Podmaniczky utca menti, egykori vasútüzemi épületek által elfoglalt területre javasolt új, Vt-V/VI/9 jelű építési övezet bevezetése, amely lehetővé teszi a meglévő állapot fenntartását, de az érdemi bővítést kizárja.

Szintén új építési övezet (Vt-V/VI/10) bevezetése javasolt a motorszín épület és környezete vonatkozásában, amely lehetővé teszi egy kerületi – vagy akár összárosi – jelentőségű kulturális, rekreációs, szabadidős célú funkciókat magában foglaló intézmény elhelyezését.

A bevezetni tervezett építési övezetek javasolt beépítési paraméterei a következők:

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek					az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett			legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke terepszint		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	párkánymagassága
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási		
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m
Vt-V/VI/9	Z	1500	80	90	2,0	0	10	1. melléklet szerint
Vt-V/VI/10	Z	11000	55	65	1,0	0	30	

A területfelhasználás rendszerét érintő javasolt változásokat a következő ábra és a hozzá tartozó táblázat mutatja be:



13. ábra: Övezeti változással érintett területek / forrás: saját ábra

Srsz	hatályos övezet	javasolt övezet	érintett ingatlanok (hrszt)	érintett terület (m ²)
1	KÖu-4/VI/1	Vt-V/VI/9	28224/20	2 747
2	Vt-V/VI/6	KÖu-4/VI/1	28224/4	1 582
3	Vt-V/VI/6	KÖu-4/VI/1	28224/4	1 143
4	Vt-V/VI/6	Kt-fk/VI/4	28224/15-19, 21-22	19 080
5	Vt-V/VI/6	Vt-V/VI/10	28224/15-17, 22-26	18 710
6	KÖu-4/VI/1	Kt-fk/VI/4	28224/18,20	769

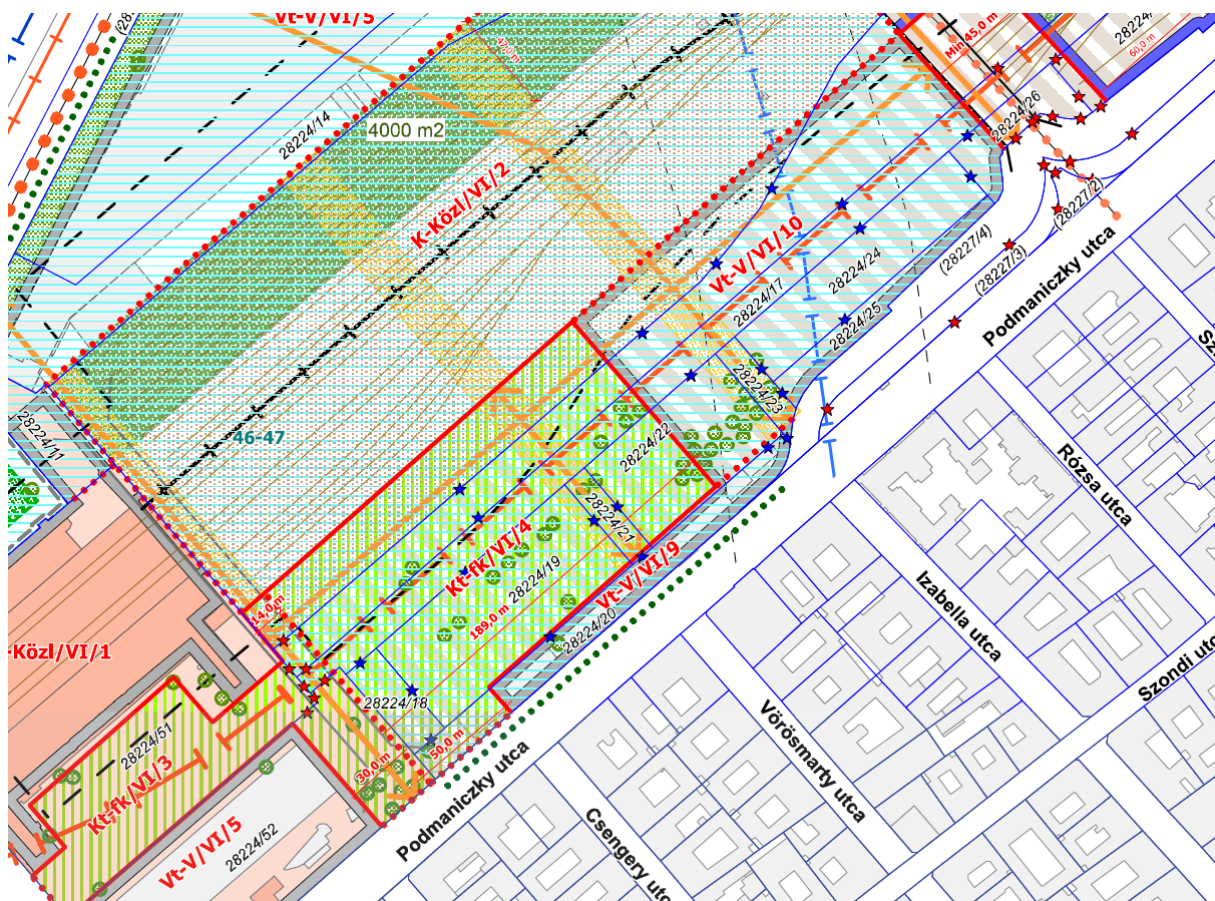
2.3. Párkánymagasság

Mivel a Podmaniczky park építészeti koncepciója nem új épületek építésével, hanem a meglévő épületek megtartásával számol, azok érdemi bővítése nélkül, a kialakítható párkánymagasság, mint szabályozási paraméter jelentősen csökkenthető. A cél a meglévő épületek tömegalakításának konzerválása, ezért a szabályozásban a „megtartandó eredeti” paraméter alkalmazása javasolt.

2.4. Egyéb szabályozási elemek

A szabályozási terven ábrázolt „közcélú zöldfelület”, mint szabályozási elem alkalmazása a tervezett területhasználatot figyelembe véve okafogyottá vált, törlése javasolt.

A Podmaniczky utca vonalában ábrázolt „telepítendő fasor” a tervezett útszélesítés elvetése okán szintén túlhaladottá vált. Ugyanakkor ábrázolni javasolt a Podmaniczky utca meglévő fasorát, mint „megtartandó fasor”.



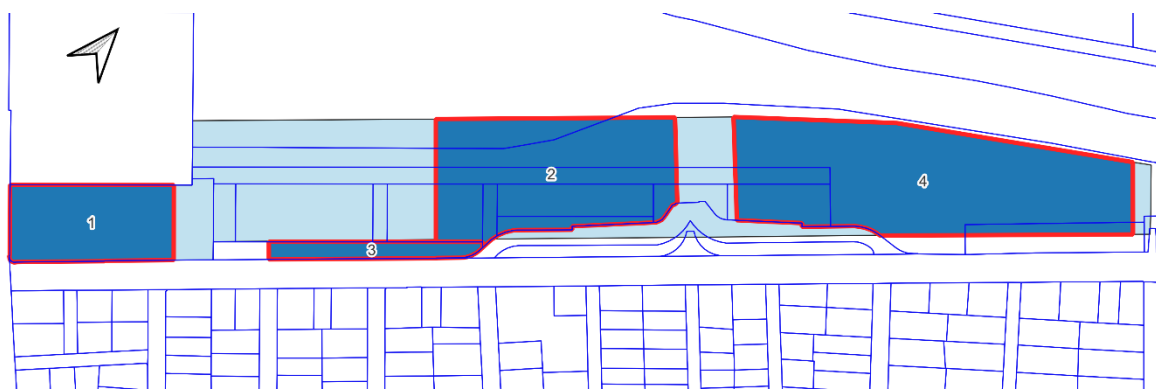
KÉSZ-2 szabályozási terv (tervezet)

3. A FŐVÁROSI TSZT ÉS AZ FRSZ-NEK VALÓ MEGFELELÉS IGAZOLÁSA

Az FRSZ rendelkezései értelmében, az általa az egyes területfelhasználási egységekre vonatkoztatott beépítési sűrűségi értékekhez a kerületi szabályozásnak igazodnia kell. Az egyes építési övezetek szintterületi mutatói ennek megfelelően úgy kerültek meghatározásra, hogy azok ne haladják meg az FRSZ-ben rögzített értékeket.

1. Területfelhasználási egység (FRSZ)						
sorszám	jele	területe (m ²)	BSÁ	létrehozható általános szintterület (m ²)	BSP	létrehozható parkolási szintterület (m ²)
1.	Vt-V	85 088	4,5	382 896	2,0	170 176
Építési övezetek (KÉSZ)						
sorszám	jele	területe (m ²)	SZMÁ	létrehozható általános szintterület (m ²)	SZMP	létrehozható parkolási szintterület (m ²)
1.	Vt-V/VI/5	8 737	4,0	34 948	1,5	13 105,5
2.	Vt-V/VI/10	18 710	1,0	18 710	0,0	0,0
3.	Vt-V/VI/9	2 747	2,0	5 494	0,0	0,0
4.	Vt-V/VI/6	27 247	5,0	136 235	2,3	62 668,1
ÖSSZESEN				195 387		75 792

MEGFELEL



14. ábra: A területfelhasználási egységen belül építési övezetbe sorolt területek / forrás: saját ábra

4. JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZ**BUDAPEST FŐVÁROS TERÉZVÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÉPVISELŐ-TESTÜLETÉNEK****.../2025. (...) ÖNKORMÁNYZATI RENDELETE****BUDAPEST VI. KERÜLET TERÉZVÁROS****A BUDAPEST VI. KERÜLET TERÉZVÁROS****VÁCI ÚT – LEHEL UTCA – BULCSÚ UTCA – KERÜLETHATÁR – DÓZSA GYÖRGY ÚT –****PODMANICZKY UTCA – TERÉZ KÖRÚT – NYUGATI TÉR****ÁLTAL HATÁROLT TERÜLETRE VONATKOZÓ****KERÜLET ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL****(KÉSZ-2)****SZÓLÓ 35/2020. (VI. 25.)SZÁMÚ ÖNKORMÁNYZATI RENDELETÉNEK MÓDOSÍTÁSÁRÓL**

[1] Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának Képviselő-testülete a település területének, telkeinek felhasználására és az építés helyi rendjére vonatkozó szabályok kialakításáról e rendeletet alkotja.

[2] Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának Képviselő-testülete a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (8) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján, az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés a) pontjában és Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott feladatkörében eljárva, a településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet 62. § (1) bekezdése alapján a rendelet 11. melléklete szerinti véleményezésben részt vevő szervek, valamint az érintett területi és települési önkormányzatok és partnerek véleményének kikérésével a következőket rendeli el.

1.§

Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának a *kerületi építési szabályzatáról* szóló 35/2012. (VI.25) önkormányzati rendelet 28.§ helyébe a következő rendelkezés lép:

„28. § (1) A Kt-Fk övezetek a városi gyalogos közterek zöldfelülettel kialakított területe.

(2) Az övezetek területén kialakítható telkek és építmények jellemzőit a 2. melléklet és a rendelet előírásainak együttes alkalmazásával kell meghatározni.

(3) A Kt-Fk övezetek területén az kizárólag

a) a vendéglátás építményei, közterületi pavilonjai,

b) közterületi pavilon,

c) pihenés épületnek nem minősülő építményei,

d) műalkotás, szobor, vízmedence,

e) a terület fenntartásához szükséges építmények,

f) kilátó

helyezhetők el.”



2.§

Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának a *kerületi építési* szabályzatáról szóló 35/2012. (VI.25) önkormányzati rendelet 1. melléklete helyébe e rendelet 1. melléklete lép.

3.§

Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának a *kerületi építési* szabályzatáról szóló 35/2012. (VI.25) önkormányzati rendelet 2. melléklete helyébe e rendelet 2. melléklete lép.

3.§

Budapest Főváros VI. Kerület Terézváros Önkormányzatának a *kerületi építési* szabályzatáról szóló 35/2012. (VI.25) önkormányzati rendelet 3. melléklete helyébe e rendelet 3. melléklete lép.

4.§

E rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.

Budapest, 2025.

.....
Soproni Tamás
polgármester

.....
dr. Mogyorósi Sándor
jegyző

1.melléklet a .../2025. (...) önkormányzati rendelethez

- KÜLÖN TERVLAPON -



2.melléklet a .../2025. (...) önkormányzati rendelethez

2.1. Városközpont területe (Vt-V)

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke terepszint		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	párkánymagassága	
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási			
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	
Vt-V/VI/5	Z	10000*	80	90	4,0	1,5	10	1. melléklet szerint	
Vt-V/VI/6	Z	20000*	50	55	Á	3,5	2,3		40
					ÖK	5,0			
Vt-V/VI/7	Z	20000*	80	90	Á	3,5	2,75		10
					ÖK	5,0			
Vt-V/VI/9	Z	1500	80	90	2,0	0	10		
Vt-V/VI/10	Z	11000	55	65	1,0	0	30		

* Magánút kialakítása esetén az építési övezetre előírt legkisebb kialakítható telekszélesség a telekalakításnál figyelmen kívül hagyható.
ÖK – Kizárólag településrendezési szerződés alapján

2.2. Intézményi terület (Vi-1)

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke terepszint		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	párkánymagassága	
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási			
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	
Vi-1/VI/1	Z	2000*	75	80	Á	3,5	2,0	15	1. melléklet szerint
					ÖK	4,0			

* Magánút kialakítása esetén az építési övezetre előírt legkisebb kialakítható telekszélesség a telekalakításnál figyelmen kívül hagyható.
ÖK – Kizárólag településrendezési szerződés alapján

2.3. Különleges, közlekedéshez kapcsolódó területek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	beépítési magassága	
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási		párkánymagassága	épületmagassága
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	
K-Közl/VI/1	Z	2000	100	100	3,5	1,0	0	1. melléklet szerint	-
K-Közl/VI/2	Z	KA	100	100	2,0	1,0	20	-	15
KA - kialakult állapot									

2.4. Közkertek területe (Zkp/VI/1)

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható		legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	szélessége	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	épületmagassága
				terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási		
		m ²	m	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m
Zkp/VI/2	SZ	20000	30	1	10	0,1	0	75	- 4,5

2.5. Fásított közterek területe (Kt-Fk)

építési övezet jele	beépítési mód	az építési telek						az épület	
		legkisebb kialakítható	legnagyobb megengedett				legkisebb kötelező	legkisebb kötelező	legnagyobb megengedett
		területe	beépítési mértéke		szintterületi mutatója		zöldfelületi mértéke	épületmagassága	
			terepszint felett	terepszint alatt	általános	parkolási			
		m ²	%	%	m ² /m ²	m ² /m ²	%	m	
Kt-Fk/VI/3	SZ	3000	2	65	0,03 1,53*	0	15	-	4,5
Kt-Fk/VI/4	SZ	11000	2	2	0,1	0	70	-	7,5

* kizárólag önálló mélygarázs létesítése esetén

3.melléklet a .../2025. (...) önkormányzati rendelethez

	A
1	minden lakás és önálló rendeltetési egysége után 1 db
2/a	kereskedelmi, szolgáltató önálló rendeltetési egység árusítótérének – a napi fogyasztási cikket értékesítő, 300 m ² -nél nagyobb bruttó alapterületű üzletek kivételével – 0–100 m ² –ig minden megkezdett 20 m ² nettó alapterülete, e fölött minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után 1 db
2/b	A napi fogyasztási cikket értékesítő, 300 m ² -nél nagyobb bruttó alapterületű üzlet esetében az árusítótér minden megkezdett 10 m ² nettó alapterülete után 1 db
3	szállás jellegű (kivéve hajléktalanszálló és idősek otthona, diákszálló, diákotthon) önálló rendeltetési egység minden vendégszoba után 1 db
4	vendéglátó önálló rendeltetési egység fogyasztótérének minden megkezdett 10 m ² nettó alapterülete után (beleértve a terasz, kerthelyiség területét is) 1 db
5	bölcsőde, mini bölcsőde, alap- és középfokú nevelési, oktatási önálló rendeltetési egység minden foglalkoztatója és/vagy tanterme nettó alapterületének minden megkezdett 40 m ² -e után 1 db
6	felsőfokú nevelési, oktatási és kutatási önálló rendeltetési egység oktatási és kutatási helyiségeinek minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után 1 db
7	kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetési egység esetében – ahol a férőhelyszám értelmezhető, meghatározható – minden 100 férőhely után 1 db
8	kulturális és közösségi szórakoztató önálló rendeltetési egység esetében – ahol a férőhelyszám nem értelmezhető – a huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségek minden megkezdett 1000 m ² nettó alapterülete után 1 db
9	sportolás, strandolás célját szolgáló önálló rendeltetési egység minden 10 férőhelye után, lelátóval rendelkező, fedetlen, vagy részben fedett sportlétesítmény minden megkezdett 30 férőhelye után 1 db
10	igazgatási, nem fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egységek minden megkezdett 20 m ² nettó alapterülete után 1 db
11	fekvőbeteg-ellátó egészségügyi önálló rendeltetési egység minden megkezdett 8 betegágya után 1 db
12	raktározási önálló rendeltetési egység raktárhelyiségeinek minden megkezdett 1.500 m ² -e után 1 db
13	iroda és egyéb önálló rendeltetési egységek huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségeinek minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után 1 db
14	jelentős zöldfelületet igénylő közösségi kulturális önálló rendeltetési egység (állatkert, növénykert, temető) és közhasználatú park területének minden megkezdett 10.000 m ² -e után 1 db
15	kollégium, diákotthon, diákszálló, idősek otthona esetében minden 20 férőhelye után 1 db
16	hajléktalanszálló, szállás jellegű önálló rendeltetési egység huzamos tartózkodásra céljára szolgáló irodai helyiségeinek minden megkezdett 40 m ² nettó alapterülete után 1 db