

# **SZAKDOLGOZAT**

**Meinhardt Orsolya**

**2024**



**Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem**

**Budai Campus**

**Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet**

**Tájrendező- és kertépítő mérnöki alapképzési szak**

**A „15 perces város” elméletének vizsgálata a XI. kerület  
lakóegységein keresztül**

**Belső konzulens:**

Polyák Beáta

Mesteroktató

**Belső konzulens  
Intézete/tanszéke:**

Településépítészeti és Települési  
Zöldinfrastruktúra Tanszék

**Készítette:**

Meinhardt Orsolya

**Budapest**

**2024**

## Tartalom

|                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Bevezetés .....                                                                                                                             | 2  |
| 2. A „15 perces város” elméletének ismertetése.....                                                                                            | 3  |
| 2.1 A várostervezési koncepció fő célja .....                                                                                                  | 4  |
| 2.2 Mitől is lesz valójában élhető ez a megoldás? .....                                                                                        | 4  |
| 3. A választott terület, a XI.kerület rövid bemutatása .....                                                                                   | 6  |
| 3.1 Vizsgálataim alapja .....                                                                                                                  | 8  |
| 3.2 Átfogó korszerűsítési javaslatok a XI. kerületen belül .....                                                                               | 8  |
| 3.3 Fejlesztési projektek .....                                                                                                                | 9  |
| 3.4 Kulcsprojektek .....                                                                                                                       | 11 |
| 3.5 Hálózatos projektek .....                                                                                                                  | 12 |
| 3.6 Akcióterületek.....                                                                                                                        | 13 |
| 3.7 Alapvető problémák a kerületen/fókuszterületen belül .....                                                                                 | 15 |
| 3.8 Problémák az épített környezet és városrendezés szempontjából - következtetések a vizsgálati, fejlesztési stratégiai anyagok alapján ..... | 16 |
| 4. Vizsgálatok a lehatárolt tömbön belül .....                                                                                                 | 18 |
| 4.1 Problémák ismertetése a lehatárolt tömbön belül.....                                                                                       | 20 |
| 4.2 Értékek ismertetése a lehatárolt tömbön belül.....                                                                                         | 21 |
| 5.Lakóparkok.....                                                                                                                              | 23 |
| 5.1 BudaPart .....                                                                                                                             | 23 |
| 5.2 Metrodom River Lakópark .....                                                                                                              | 27 |
| 5.3 Budai Walzer Lakópark .....                                                                                                                | 30 |
| 6. Kitekintés külföldi példákra.....                                                                                                           | 34 |
| 7. Javaslatok .....                                                                                                                            | 36 |
| 8. Összegzés .....                                                                                                                             | 39 |
| 9. Képtár.....                                                                                                                                 | 41 |
| 10. Irodalomjegyzék.....                                                                                                                       | 43 |
| 11. Ábrajegyzék.....                                                                                                                           | 45 |

## 1. Bevezetés

A témám kiválasztásában nagy szerepet játszott, hogy egy olyan városban élek, ahol az infrastruktúra és egyéb fejlesztések nem tudnak lépést tartani a gyorsan növekvő lakosság számmal, ipari területekkel, és ezzel egyidőben a megnövekedett igényekkel. Ez elgondolkodtatott, hogy hogyan lehetne a lakóegységeket/városrészeket fenntarthatóbbá, élhetőbbé átalakítani, illetve az újak tervezésénél milyen szempontok szerint kellene haladni, hogy egyszerűbb, egészségesebb és biztonságosabb mindennapi életet biztosítsunk az emberek számára.

A választásom a XI. kerületre esett. Bár nem itt lakom, gyakran megfordulok egyes részein, illetve személyes kötődésem is van a környékhez. Emellett az is fontos volt, hogy ez Budapest egyik legkeresettebb területe a költözködés, beruházások szempontjából emiatt több fejlesztés valósult meg vagy van folyamatban a kerületen belül. Valamint ez a főváros legnépesebb kerülete is egyben.

Az elmúlt években rengeteg új lakópark/negyed épült (vagy építés alatt van) Budapestnek ezen a részén, melyek mind egy jobb és fenntarthatóbb életkörülményt kínálnak az odaköltözőknek. A szakdolgozatban a „15 perces város” modellt szeretném vizsgálni az új építésű lakóparkokon, és az általam lehatárolt tömbben való elhelyezkedésük szempontjából.

Érdekesnek találtam ezt a várostervezési elgondolást, hiszen ez nem egy újonnan kitalált elmélet, mégis csak most, a pandémia ideje alatt kerület be jobban a köztudatba. Úgy gondolom ez a várostervezési koncepció jó kiindulópont lehetne, egy fenntarthatóbb városi élethez. Nem csak az utazási időt lehetne csökkenteni, kevesebb lenne a lég-, zajszennyezés. Jó hatással lenne a közösségre is, hiszen több rekreációs felület, találkozó pont alakulhatna ki, az esetleg jelenleg másra hasznosított területeken pl. utcán parkoló autók. Sok helyen lokálisan a lakhelyhez közel, kevés lehetőség van bármilyen szolgáltatás igénybevételére is.

A dolgozatomban szeretném feltárni a Budapesti lehetőségeket, valamint a jelenleg meglévő/épülő lakóparkoknál, milyen lehetőségek állnak rendelkezésre (a „15 perces város” fő elvei), valamint mely területeket lenne érdemes fejleszteni, ha van rá lehetőség átalakítani.

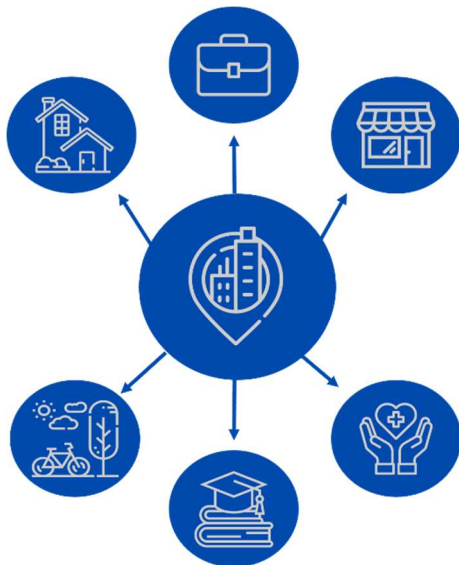
## 2. A „15 perces város” elméletének ismertetése

Ennek a város tervezési koncepciónak az elmélete nem teljesen új dolog, hiszen először 2016-ban Carlos Moreno a párizsi egyetem oktatója fogalmazta meg ezt a teóriát. Hasonló tervezési törekvések, ötletek már léteztek 2016 előtt is pl. Gartenstadt Ebenezer Howard elképzelése alapján. A köztudatba igazán a koronavírus járvány lezárásai alatt került be a „15 perces város” elmélete. Ugyanis ez az időszak rávilágított arra, mennyire fontos, hogy városok/városrészek infrastrukturálisan jól el legyenek látva (kevesebbet tudtak utazni az emberek, több időt töltöttek a lakásuk közvetlen környezetében), sok helyen jól látszott, hogy mennyire hiányosak a szolgáltatási szekciók, milyen kevés is a szabad terület, zöldfelület ahol lehetőség van rekreációra. A tervezésnél fő cél, hogy az emberek szempontját vegyük alapul, rájuk alakítsuk a városokat, városrészeket, és ne pedig az autókra. Ugyanis a városokban megnövekedett autóhasználat nem csak az életminőségre, de a környezetre, a biológiai sokféleségre is kedvezőtlen hatással van ([http1](#)).

Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a tervezési koncepció alapja, az hogy a város struktúráját olyan mértékben változtassuk meg, hogy a lakosok minden szükséges szolgáltatást pl. bolt, gyógyszertár, iskola stb. elérjenek egy 15 perces sétával, kerékpárúttal vagy adott esetben helyi tömegközlekedéssel. A cél, hogy a mindennapi szükségletek ellátásához pl. iskola/óvoda, bevásárlás, rekreációs lehetőség stb. ne kelljen feltétlen autóba ülni. Ezzel is javítva a városi életszínvonalat (pl. frissebb levegő) és biodiverzitást (Moreno et al. 2024).

## 2.1 A várostervezési koncepció fő célja

A várostervezési koncepció 6 alapvető funkciót nevez meg, amelyek elengedhetetlenek a mindennapi élethez (http2) (1. ábra):



1. ábra: A „15 perces város” koncepció alap elemei.

(Forrás: Saját szerkesztés)

- lakhatás: státusztól származástól függően lehetőség legyen minden egyénnek a városban lakni
- munkavégzés: munkahelyek biztosítása (helyben, távolabb eső területeken)
- ellátás: bevásárlás, különböző egyéb lehetőségek
- gondoskodás: egészségügyi ellátás, különféle szakrendelések
- tanulás: iskolák, egyetemek, óvodák, képzési centrumok
- Kikapcsolódás: zöldfelületek, közösségi helyek és programok

Emellett természetesen kiemeleten fontos, hogy ezzel egy élhetőbb és egészségesebb környezetet teremtsünk az itt élőknek, melybe például beletartozik a biztonság fenntartása is. Ezekben a városokban, városrészekben több zöldfelületet hoznának létre, melyek rekreációs célokra alkalmasak, valamint javítanák a város levegőjét, mérsékelnék a városi hőhatást. Az autók ezeken a helyeken csak korlátozottan lennének igénybe vehetőek (pl. forgalom csillapított utak). Lehetővé tennék a biztonságos kerékpáros közlekedést mindenki számára, valamint fejlesztenék a gyalogos infrastruktúrát is.

## 2.2 Mitől is lesz valójában élhető ez a megoldás?

Értelemszerűen ezek a feltételek nem elegek ahhoz, hogy egy város, városrész élhető és fenntartható is legyen. Ezeknek az újonnan kialakított helyeknek be kell kapcsolódniuk a városi körforgásba, nem pedig különálló szigetként kell működniük. Kompakt kiépítésűnek kell lenniük, hogy valójában el tudják látni azokat a feladatokat, amiket egy „15 perces város”, ígér. A tervezésnél nagyon fontos szempont megvizsgálni, hogy az adott fejleszteni kívánt résznek a környezete, milyen lehetőségekkel rendelkezik pl. mely szolgáltatások, kereskedelmi egységek vannak jelen a területen, elérhető-e oktatási intézmény, sportlétesítmény, zöldfelület a közelben, milyen a megközelítés tömegközlekedéssel és biciklivel stb. Ezeket végig gondolva a szükségleteknek megfelelően lehet tervezni. A lakosság igényeit is érdemes

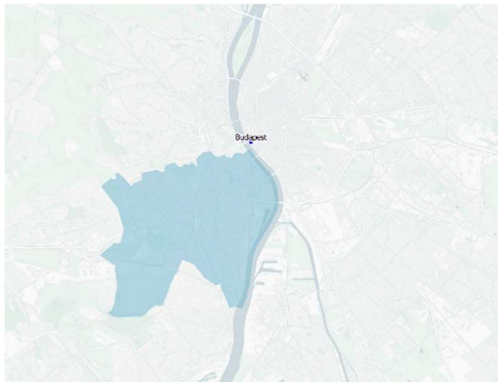
szem előtt tartani, ha van rá lehetőség bevonni őket a fejlesztési tervekbe, ezzel is elősegítve egy dinamikusan működő városrész kialakulását. (http2)

Továbbá az alulhasznosított területeket is be kell vonni a város életébe. Lehet ezeket először csak kísérletszerűen tesztelni, időszakos jelleggel átalakítani, amennyiben rendszerük jól működik állandósítani azokat. Ez adhat egyfajta iránymutatást, milyen igényeik vannak az ott lakóknak, mi lenne jó megoldás ezeknek a helyszíneknek a megfelelő átalakítására a sikeres integráció érdekében. Funkciók szempontjából is célszerű vegyesen felhasználni a területeket. Ezzel is segítve, hogy ne legyenek kihasználatlan részek a városszöveten belül. A házak tekintetében az alsó szintek bevonása is fontos szempont. Ezek segítenék azt, hogy minden területen folyhasson a mindennapi élet pl. alsó szintek a nap nagy részében nincsenek használva, hiszen a lakók, dolgozók nem tartózkodnak ott, de ha ezeket is valamilyen módon hasznosítanák (például kávézó, egy kis közösségi tér, kis bolt stb.) már is barátságosabbá, élővé válna az adott környezet. Ezzel továbbá támogatnák a helyi üzleteket, termelőket is, mely a fenntarthatóság szempontjából is fontos. A közösség építés, együttműködés nélkülözhetetlen egy „15 perces város „életében (http3, http4).

Az infrastrukturális ellátottság szempontjából kiemelendő az is, hogy sok esetben a szolgáltatások egy helyre tömörülnek, egyfajta központokként vannak jelen a városi szövetben. A jövőben arra lenne szükség, hogy ezek egyenlően elosztva minden kerületben megfelelő mennyiségben legyenek jelen. (http1)

A közösségi tereket, sportolási lehetőségeket minden korosztály, hátrányos helyzetű számára elérhetővé kell tenni. A kialakított rekreációs területeknél törekedni kell arra, hogy ezek minél inkább természetközeli legyenek. Az elérhető zöldfelületeket tudatosabban kellene átformálni, figyelembe venni a klímát, helyi adottságokat. A legjobb, ha a növények a helyi flórához tartoznak, ezzel is fenntartva helyi hangulatát, biodiverzitását (Farr 2007).

### 3. A választott terület, a XI.kerület rövid bemutatása



2. **ábra:** A XI. kerület elhelyezkedése.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

Újbuda Budapest területileg második legnagyobb, de lakossági számát tekintve a legnépesebb kerülete (2. ábra). 21 különböző városrészre tagolt, melynek egy része még a kerület középkori tájegységeinek és kistelepüléseinek máig élő elnevezése. Történelmi szempontból az 1930-as évekig egyénileg a kerület nem vizsgálható, mert az ásatások során előkerült leletek jó része áthúzódik másik kerületekbe is, illetve a kerület határán lettek feltárva. A kerület

fejlődését nagyban meghatározza a földrajzi környezete. A Gellért-hegy barlangjai közül, több is lakóhelyként szolgált az őskorban. A leletek alapján az elmondható, hogy ezen a területen jelent meg az első település. Az 1900-as években végzett ásatások arra utalnak, hogy egykor a Gellért-hegynél egy fazekassággal foglalkozó település volt. A kerület egyik legjelentősebb emléke a római kori tábor, kiemelendő még a gazdagréti lakótelep építésekor feltárt római kori temető, mely feltehetőleg egy földművelésre berendezkedett kis településhez tartozhatott. Honfoglalás és Árpád-kori leletekből igen kevés található a XI. kerület területén. Az e területen létrejövő települések fejlődésére nagy hatással volt az V. században a tatárjárás, valamint, hogy IV. Béla létrehozta Újbudát (Nova Buda). A török uralom idején, az ostromok alatt Dél-Budán minden elpusztult, a korszakban nem épült, iskola és templom sem. A mai Gellért Szálló és környéke. a Tabánhoz (régén Rácváros) tartozott. Régen Albertfalva és a mai Tabánhoz tartozó rész említhető zárt településként, a többi területen szórványos beépítettség, mezőgazdasági művelések pl. szőlő, szántók, ligetes területek voltak fellelhetőek (<http5>).

Az 1873-ban a főváros egyesítése során a XI. kerület, az I.kerület részévé vált. Az 1930-ban kiadott új fővárosi törvény leválasztotta Dél-Budát, így kialakult a XI. kerület. Mai formáját az 1950. október 22.-én kiadott törvénnyel nyerte el- hozzácsatolták még Albertfalva területeit is (akkor még önálló településrészként létezett) (<http5>).

Az 1950-es években a gazdaságban zajló fejlesztések nagyrésze a nehéziparban zajlott le. Emiatt megalapították a VERESZ-t (villamos erőműveket szerelő és telepítő vállalat). A meglévő Kelenföldi Erőműhöz további négy egységet csatoltak. Egészen a 70'-es évek közepéig a terület kereskedelmi és szolgáltatási szempontból a rosszul ellátott kerületek közé tartozott. Rengeteg nagyméretű lakótelep létesült ezen a területen, mellyel a szolgáltatási és

kereskedelmi infrastruktúra nem tudott kellő mértékben lépést tartani. Nagy előrelépést jelentett amikor, 1976-ban megnyílt Skála Budapest Nagyáruház, mely az ország legnagyobb területű és forgalmú bevásárlóközpontja volt. Majd később 1988-ban megnyitotta kapuit az albertfalvai Bevásárlóközpont. A háború után, és az újjáépítés hatására jelentős hullámban indult meg a fővárosba való felköltözés. Budapest lakossága olyan nagyszámban növekedett, hogy infrastrukturálisan lehetetlen volt lépést tartani a beköltözéssel, ennek csökkentésére rendeletek és szabályokat igyekeztek létrehozni, melyből több egészen a rendszerváltásig megmaradt ([http5](#)).

A nagy építkezések kezdéseként elsőnek a 947 lakásból álló Albertfalvai lakótelep (1953), majd a Villányi úton létesült 391 lakásból álló telep alakult meg (1953). A Lágymányosi lakótelep (1955-1964) amely az Október huszonharmadika út- Szerémi út- Hamzsabégi út- és Fehérvári út által határolt öt-hat emeletes bérlakásokkal, tízemeletes szövetkezeti házakkal rendelkezett (3542 lakás). Ez lett a szocialista lakótelepek mintapéldája. Egy korábbi szeméttelap helyén kezdődött meg a Kelenföldi-lakótelep megépítése (1967-83). A telepen 9387 lakás került átadásra, melyben újdonságot jelentett, hogy a lakások 60% már kétszobás volt. A lakótelep központjába helyezték el a Budapesti Művelődési Központot, de létesítettek bölcsődét, óvodát, általános iskolát és áruházat is. ([http5](#), [http6](#))

Következő lépésként a Fehérvári- lakótelep került megépítésre (1973-79). Az eddigi átlagtól eltérően már 52 m<sup>2</sup> –es átlagos nagysággal 4281 panellakást alakítottak ki. További létesítményként építettek kettő általános iskolát, bölcsődét és egyéb kereskedelmi komplexumokat is. Sorra kerültek megépítésre a hasonló lakótelepek: (1974-84) Őrmezei – lakótelep -3088 lakás, 505 kiszolgáló létesítmény, (1971-76) Csorba úti (KISZ)- lakótelep – 896 lakás-, Dajka Gábor úti – lakótelep-323 lakás-. A Gazdagréti – lakótelep (1983-86) között valósult meg egy 90 hektáros területen. Kettő bölcsőde és általános iskola, óvoda, egészségügyi létesítmények, több kereskedelmi és szolgáltatói létesítmény, továbbá egy római katolikus és református templom is helyet kapott a telepen belül. A nagy lakásépítés hullám a 80'-években szakadt meg. Megközelítőleg 69 000 ezer lakást tartottak számon a rendszerváltás körül a kerületben. ([http5](#), [http6](#))

Az ezredforduló idején újabb lakásépítési hullám indult meg, már modern lakóparkok kialakításával. A rendszerváltás után került csak átadásra a Lágymányosi-híd, majd a Duna parton kiépítésre került az ELTE, BME campusának komplexumai, valamint az Infopark. ([http6](#))

2005-ben a kerület önállóságának 75. évfordulóját ünnepeelve, felvette az Újbuda nevet. Újbuda a főváros legnépesebb kerülete. A rengeteg beruházás és fejlesztési projekt miatt gyorsan fejlődik és bővül ez terület. Nagy áthaladó forgalom jellemzi, melyben fontos szerepet játszik az, hogy rengeteg ingázó ezen a területen keresztül érkezik be a fővárosba (egyfajta áthaladó zónaként is szolgál). A kerület rendelkezik Dunai kapcsolattal, mely igen vonzóan hat az ideköltözők számára.(http5, http7)

### 3.1 Vizsgálataim alapja

A vizsgálataim alapját az alábbi városfejlesztési, településfejlesztési stratégiai füzetek adták: Budapest 2030, Hosszútávú városfejlesztési koncepció (HVK); Újbuda Integrált településfejlesztési stratégia (ITS) 2014-2020; Újbuda ITS 2027; Újbuda Városfejlesztési koncepció, 5. kötet (VK). Ezek kellő rálátást biztosítottak, milyen hiányok fedezhetők fel Újbudán és az általam kijelölt területeken belül. Ezeket fontosnak tartottam megvizsgálni, mivel sok esetben a hiányzó vagy fejlesztésre szoruló területek elengedhetetlen komponensei a „15 perces város”-nak, pl. mindenki számára elérhető oktatás, zöldfelületi rendszerek a rekreációhoz, egészségügyi ellátás lehetőségei. Ezen dokumentumok mentén haladva készítem el a saját vizsgálataimat, majd teszek javaslatot, hogyan lehetne fejleszteni a kerületet és a kijelölt helyszíneket, hogy megfeleljenek - e ennek a várostervezési koncepciónak, hogy egy kellemesebb, élhetőbb életkörülményt biztosítson az embereknek. Ezenfelül a saját térképeim készítésénél nagy segítséget nyújtott egy Kanadában készült hasonló vizsgálat is, melyek jól végig vezettek azon, mely elemeket célszerű a térképeken megjeleníteni (Eaton et al. 2021).

### 3.2 Átfogó korszerűsítési javaslatok a XI. kerületen belül

Az említett dokumentumokban is megjelenik egy kompakt város kialakításának az igénye, mely hasonló elvekkel igyekszik egy fenntarthatóbb és élhetőbb várost kialakítani. Elsődleges feladatok közt szerepel a gazdasági, lakó-, és zöldterületfejlesztés, melyeket a városban (a kerületben) található tartalék területeken kell megvalósítani. A barnamezős területeket, a jövőbeni szükségleteket szem előtt tartva kapnak új szerepet a város életében. Ezen a területen is megfigyelhető, egyes területeken mely funkciók dominálnak pl. ipari terület, lakó funkciók. Ezeket figyelembe véve lenne szükség a terület fejlesztésére. Egyfajta térbeli kiegyensúlyozott központrendszer kialakítására volna szükség. A jövőbeni beruházásokat, fejlesztéseket célszerű volna kötött pályás vagy legalább tömegközlekedési útvonalak mellett

elhelyezni pl. új lakóegységek. Továbbá fejlesztendő a közösségi közlekedés is, mivel vannak olyan régiók, ahol adott esetben nincs megfelelő infrastruktúra, szükséges lenne a gépjármű igényt visszaszorítani, és a kis távolságokat előnyben részesíteni. Növelni kéne a kiépített kerékpárutak mennyiségét is (meglévőket megfelelő minőségben fenntartani), valamint a gyalogosok számára biztonságos közlekedési lehetőséget megteremteni. A XI. kerületben az egyik legnagyobb potenciálisan fejleszthető rész a Duna part. Szükséges volna a folyó és a város háttérterületeinek az összekapcsolása, közvetlen kapcsolat létrehozása. Ez több rekreációs alternatívára adnak lehetőséget. Emellett egy zöldfolyosó létrehozása is hozzásegítené egy biodiverzebb, jobb klímájú környezethez (Budapest 2030 HVK, 2013).

### 3.3 Fejlesztési projektek

A javaslattétel szempontjából fontos dolog, hogy a lakónegyedek nem csak önmagukban, hanem mint egy egységként is megvizsgáljuk. Az utóbbi években több hasonló építésű lakópark létesült ugyanazon a tengelyen, a kerületen belül. A lakosság száma megnövekedett, emiatt átrendeződtek a funkciók és a felhasználási területek, és a lakossági igények a XI. kerület e részén. Az elemzés során felhasznált irodalmak, jól bemutatják milyen hiányok, találhatóak meg a kerületen/területen belül, illetve a jövőbeni fejlesztésekbe és célkitűzésekbe is betekintést adnak.

Az újításokkal azt szeretnék elérni, hogy a jövőben Újbuda legyen Budapest legélhetőbb kerülete. A lakóknak szeretnének egy vonzóbb, élhetőbb környezetet kialakítani, mely akár a kisvállalkozásokra és helyi kereskedelemre is ösztönzően hathat. A korszerűsítési tervek, mint területileg, mind pedig tematikailag is kijelölik a helyszíneket. Kiemelendő cél, hogy szeretnék a Duna-parti sávot, Újbuda kulturális negyedét is jobban bevonni a kerület életébe. Ehhez különböző fejlesztési terveket, célokat határoztak meg, figyelembe véve a régebben meghatározott elveket is. ((Újbuda ITS 2027, 2022).

Az összes fejlesztés 3 fő szempontra épült: egy gondoskodó/inkluzív, zöld/klímatudatos, okos/innovatív Újbuda létrehozása a cél. (Újbuda ITS 2027, 2022).

#### Gondoskodó/inkluzív-humán szolgáltatások

A fő szempont, hogy a kerületet emberközpontúvá tegye. Ehhez szükség van magas színvonalon működő humán szolgáltatások biztosítására pl. alap/nem alap ellátás mindenki számára elérhető legyen, lakónegyedek hálózatának létrehozása melynek közösség építő

szerpe is lenne, intézmények korszerűsítése és fejlesztése, biztonságos akadálymentes közlekedés biztosítása mindenki számára (Újbuda ITS 2027, 2022).

#### Zöld/klímatudatos-Élhető Újbuda

Újbuda 2021-ben elfogadott klímastratégiájának továbbra is kiemelkedő szerepe van. Szükséges továbbra is a középületek energetikai felújítása, épületek korszerűsítése, lakosság energiahatékonyságra való ösztönzése. A jövőben nagy szerepet kapna a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, ehhez kapcsolódóan az EuroVelo kerékpárút kiépítésének támogatás, MOL Bubi hálózat kiterjesztése. A zöldfelület ellátottságának növelése és magas színvonalon való fenntartása (Újbudai zöldfolyosó kiépítése). A beérkező munkaerőnek megfelelő számban elérhető parkolóhely biztosítása (P+R parkolók). Továbbá előnyös lenne forgalomcsillapított területek kijelölése is, mely biztonságosabb közeget teremtené a gyalogosoknak és kerékpárosoknak egyaránt (Újbuda ITS 2027, 2022).

#### Okos/innovatív

Fontos az épített környezet jó minőségben való fenntartása, korszerű-fenntartható közterületek létrehozása, mely az ott élők, mindennapi használók igényeinek megfelelően épülnek ki. A közbiztonság, tisztaság is hozzájárul egy jobb közérzet kialakulásához. Támogatni kell az egyetemi, kutatás fejlesztési programokat. Helyi kisvállalkozások ösztönzése és támogatása, egyben közösség fejlesztő szereppel is bírna. Hagyományos munkahelyek fejlesztése korszerűsítése népszerűsítése is kedvezően hatna a kerületre (Újbuda ITS 2027, 2022).

Ezen 3 fő szemponton belül, további másik 3 alcsoportra lebontva határozták meg a fejlesztési stratégiákat, területeket.

### 3.4 Kulcsprojektek

Ezek Újbuda területén található kiemelt fontossággal bíró tervezett beavatkozások. Kijelölésüket komplexitásuk, forrásigényük vagy egyediségük indokolta. (3. ábra)

- Gyermek- egészségügyi központ és egynapos sebészet létrehozása.
- Felnőtt és Gyermek Anyagcsere és Dialektológiai Központ megépítése
- Diagnosztikai épületmegépítése
- Szent Kristóf Szakrendelő átalakítása, korszerűsítése
- EuroVelo szakaszok kiépítése (Duna-part, Hosszúrétipatak)
- Déli fonódó villamos
- Duna hidak előkészítése
- Déli körvasút fejlesztése és az Újbudai zöldfolyosó megújítása
- Duna-parti zöldfolyosó kialakítása (Újbuda ITS 2027, 2022).



**3. ábra:** Kulcsprojektek a lehatárolt tömbön belül.

(Forrás: Saját szerkesztés, Újbuda integrált településfejlesztési stratégiája 2027 alapján)

### 3.5 Hálózatos projektek

Ezek a fejlesztések több kerületrészletre leosztva, egyfajta tematika szerint lettek kijelölve (4. ábra).

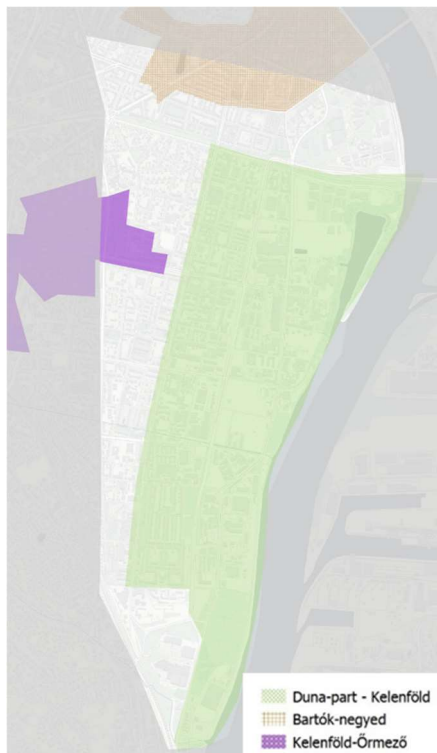
- Óvodák és bölcsődék korszerűsítése, bővítése
  - Alap-és középfokú oktatási intézmények felújítása
  - Kulturális, sport és rekreációs funkciók fejlesztése
  - Szociális intézményrendszer fejlesztése
  - Központrendszer szolgáltatáskínálatának optimalizálása
  - Új közcélú zöldfelületek kialakítása, előkészítése
  - Természetvédelmi célú beavatkozások
  - Lakóterületi zöldfelületfejlesztési program
  - Gyalogos közlekedés fejlesztése, egészséges utcák program
  - Kerékpározás fejlesztése
  - Forgalomcsillapított területek kialakítása
  - Korlátozott várakozási területek kialakítása
- (Újbuda ITS 2027, 2022).



4. ábra: Hálózatos projektek a lehatárolt tömbön belül.

(Forrás: Saját szerkesztés, Újbuda integrált településfejlesztési stratégiája 2027 alapján)

### 3.6 Akcióterületek



5. ábra: Akcióterületek a lehatárolt tömbön belül.

(Forrás: Saját szerkesztés, Újbuda integrált településfejlesztési stratégiája 2027 alapján)

Ezek a lehatárolt részek az ITS 2014-2020 alapján lettek kidolgozva (5. ábra). A kijelölt területek a méretük és változatos összetételük miatt kisebb egységekre lettek lebontva a kerületen belül, ezzel is segítve a megfelelő tervezési, fejlesztési stratégia felállítását. A projektek azonban csak akkor működnek jól, ha ezeket mind térben és időben is sikerül összehangolni, ezáltal tudnak majd minden igénynek megfelelni és egy egységként működni. Sajnos egyes akcióterület tovább tervezése az elmúlt időben elmaradt, emiatt egyelőre nem jött létre egy egységes rendszer (Újbuda ITS 2027, 2022).

Azonban megfigyelhető volt, hogy ezen új stratégiák felállítása során kiemelt szerepet kapott a „15 perces város” elméletének beemelése a projektekbe, ez adta a meghatározó elvét a fejlesztéseknek: fő cél egy vonzó, fenntartható, helyben/könnyen elérhető távolságban széleskörű szolgáltatás nyújtás minden korosztály számára a kerület minden részében (Újbuda ITS 2027, 2022).

A lehatárolt területekből 3 db került, az általam kijelölt tengelyen belül, ezek közül is egyet mindenképpen külön kell említeni (Újbuda ITS 2027, 2022).:

**Bartók-negyed:** Ezen a részen sok kihasználatlan, alulhasznosított terület van jelen, pedig városszerkezeti helyzete igen jelentős. Kulturális központként is megjelenik a kerület életében, valamint fontos márkáépítő szereppel is bír. Jelenleg is folyamatban van több tervezési projekt is, melyek a kerületrész fellendítését szolgálják.

A másik kettő térképen jelölt helyszín, kerületi-, állami-, fővárosi vagy magánfejlesztések átnézése során, került lehatárolásra, mert az itt zajló projektek résztvevői között elengedhetetlen megteremteni az összhangot és a kerületi érdekek érvényesítése is kiemelt szerepet kell kapjon.

Duna-part – Kelenföld: Itt elsődleges cél lenne, hogy a Dunával létrehozzák a közvetlen kapcsolatot, ezzel is kialakítva, egy új rekreációs részt, a zöldfolyosó létrehozása szükséges a biodiverzitás fenntartása, városi klíma javításának szempontjából is.

Kelenföld-Őrmező: „Nyugati kapu” szerepének tovább erősítése, fenntartása az elsődleges irányelv ebben a lehatárolt részben. Ez az elnevezés a már korábban befejezett, elkezdett fejlesztések kapcsán alakult ki- mind térségi, mind fővárosi szemszögből kiemelt közlekedési és munkahelyi központ.

Ebben a fejlesztési csoportban jelen van még több nem beruházás típusú fejlesztés, amit szerintem érdemes megemlíteni. Ezek is a már ismertetett kijelölt helyszínek alapján lett meghatározva (Újbuda ITS 2027, 2022).:

Bartók- negyed:

- Pályázati típusú: értékvédelmi városképi, környezeti minőséget javító, közösségi aktivitásokat célzó kezdeményezések ösztönzése, és támogatása pl. műemlékvédelem, homlokzatfelújítások, identitást erősítő és közösségépítő programok.
- Az érdekelteket (lakók-jelenlegi, jövőbeni-, beruházók stb.) bevonása a projektek kidolgozásába
- marketing, menedzsment fejlesztése-kulturális szerep növelése, népszerűsítése
- rendezet alkotás- pl. építkezések

Duna-part – Kelenföld:

- Pályázati keretek: Környezeti minőség javítása, közösség építő és közösségi aktivitások létrehozásának elősegítése és támogatása, identitás erősítése
- Projekt kidolgozás: Érdekeltek aktív bevonása – azonban a beépülési sűrűségnek, mértékének alakításában önkormányzati érdekérvényesítés történik
- Rendeletek létrehozása: pl. Kelenföld hagyományos munkahelyeinek, ipari részeinek fennmaradásának biztosítása

Kelenföld-Őrmező:

- Identitást és közösséget építő programok
- pályázati keretek kihasználása

A stratégiák kialakításánál azonban elengedhetetlen, hogy figyelembe vegyük az előző tervekben kijelölt és éppen zajló fejlesztéseket. A céloknak, és beavatkozásoknak megfelelően kell reagálniuk a kihívásokra, esetleges nehézségekre, az azonosított problémákra és természetesen meg kell felelniük az Újbuda Önkormányzata által elfogadott általános szakági dokumentumokban megjelenített célokhoz, szabályokhoz és tervezett intézkedésekhez. A legtöbb felállított stratégia ezeken az elveken alapszik, míg egyes esetekben a felismert problémákból kiindulva alakultak a szükséges beavatkozási területek, tervek, célok. A következőkben olyan problémákat szeretnék ismertetni, melyek a várostervezéssel, városképi kialakítással szorosan összefüggnek, valamint kapcsolódnak a „15 perces város” elméletének alapjaival. A problémák meghatározásában az Újbuda ITS 2027 által meghatározott 3 fő fejlesztési csoport és az Újbuda ITS 2014-2020-ban megfogalmazott gondolatok mentén szeretném bemutatni.

### 3.7 Alapvető problémák a kerületen/fókuszterületen belül

#### Gondoskodó/ inkluzív – humán szolgáltatások

- Koncentrált területen, gyorsan bővülő lakóingatlan fejlesztések egyes városrészekben – szolgáltatások nem tudnak lépést tartani a növekvő lélekszámmal, nem elegendő orvosi szakellátás
- Központi rendszer egyes hiányosságai
- városrészi, közösség identitás elvesztése – sok beköltöző
- központi rendezvényhelyszín hiánya
- felújítandó közterületek, kulturális és épített örökség megóvásának hiánya
- némely városrészben kevés rekreációs lehetőség
- magasszintű elvárás a köztisztaság tekintetében – hiányzó

(Újbuda ITS 2027, 2022 ; Újbuda ITS 2014-2020, 2015).

#### Zöld/klímatudatos – élhető Újbuda

- ismeret és információ hiány a fejlesztési lehetőségekről- meglévő intézmények, lakó és középületek korszerűsítése
- nagy áthaladó forgalom, dugók- kevés P+R parkoló
- hiányzó, korszerűsítendő infrastrukturális elemek
- kiépítetlen, rossz állapotú utak
- nem megfelelő mennyiségű aktív mobilitási eszköz
- kerékpáros infrastruktúra hiánya

- Duna-parti, vízparti helyek megközelíthetlensége (kapcsolat hiány), nem megfelelő mennyiségű jól használható zöldfelület
- nem jól karbantartott zöldfelületek – városi hősziget
- élőhely degradációja, meglévő vízfelületek rossz/romló minősége – nem megfelelő rekreációhoz sem

(Újbuda ITS 2027, 2022 ; Újbuda ITS 2014-2020, 2015).

Okos/innovatív Városfejlesztési ügyekben való részvételi lehetőségének eszközeinek növelése – kevés információ

- nem megfelelő köztisztaság – főleg egyes városrészekben
- Bartók-negyed nem kiemelt – kulturális, kreatív profiljának fejlesztése összhangba hozása a lakófunkciókkal
- gazdasági és főiskolai területek nem jó kihasználtsága – jobb városi terek, szolgáltatások

(Újbuda ITS 2027, 2022 ; Újbuda ITS 2014-2020, 2015).

A továbbiakban egy korábbi városfejlesztési dokumentáció alapján (VK, 2005) Szeretnék ismertetni, néhány olyan épített környezettel, -városrendezéssel kapcsolatos problémát, amik elengedhetetlenek a fejlesztési célok meghatározásánál, illetve a javaslattételi résznél fontos figyelembe venni ezeket.

3.8 Problémák az épített környezet és városrendezés szempontjából - következtetések a vizsgálati, fejlesztési stratégiai anyagok alapján

Újbuda területén nagyszámú Lakófunkció. – láthatóan az önmagukba zárt lakótelepi egységek véletlenszerűen vannak jelen a városrészekben.

Ipari gazdasági területek – főleg Lágymányos, és Kelenföld-Duna-parti részén. Sokukat, melyek nem voltak használatban, „újrahasznosítottak”, azonban több helyen nem megfelelően. Területfelhasználási és építészeti szempontból nem a legjobb megoldások születtek, többségében kereskedelmi létesítményeket hoztak létre.

Zöldfelület, parkok- nyugati, déli rész nagyobb mennyiség-de nem jól hasznosított, lakótelepi zöldterületek mára jobban kifejlődtek-sok helyen kellemes helyet biztosítanak-, hiány egy nagy összefüggő zöldfelület (sport, pihenés, játszótér stb.)

Duna-part: Területfelhasználás szempontjából legnagyobb érték. Sok helyen rendezetlen, nem megközelíthető. Itt nincs gépjárműforgalom, területfelhasználások átgondolása-harmonikus elrendezés a parttal.

Központrendszer továbbfejlesztése: Hiányzó területi alközpontok kialakítása, igényeknek megfelelő funkció kialakítása, jelentős területfelhasználást változtató fejlesztések és beruházások várható hatásainak figyelembe vétele (Galvani-híd megépítése nagy forgalmat eredményezne – már így is túlterhelt több út is, mert az agglomerációból átáramló forgalom hatalmas. Ha a híd megépül a környező területek felhasználása is átalakulna – zöldterületek milyen funkciót kapnának, mekkora forgalmat tudna átvenni, a vízműveket milyen szinten érintené, atlétikai sportpályákra lenne hatása, környezetében levő Elit Lakópark mekkora terhelést kapna, a régi lőporraktárnál levő kihasználatlan terület, milyen új funkcióval bővíthetne )

Gazdaságfejlesztések: elsőbbség a kulturális városközpontnak.

Harmonikus közterület arculat kialakítása: pl. jó tömegközlekedési kapcsolat, megfelelő mennyiségű jól megközelíthető parkolók, jól fenntartott kertek/parkok, minőségi időtálló kerti elemek (lehetőség rekreációra) stb.

Alacsony zöldfelület mutatókkal rendelkező belsőbb részekben pl. Bartók Béla és Budafoki út és környéke, kiemelt feladat a zöldfelületfejlesztés, mely ki tudja szolgálni az egyre nagyobb számban növekvő lakosságot. Lehetőség szerint korábbi ipartelepek kihasználatlan területein funkcióváltással. Városiasabb, zártabb lakóterületeken, ahol nincs lehetőség nagyobb zöldet kialakítani, ott az utcák gyalogos funkciójának erősítése, zöldsáv telepítése célszerű.

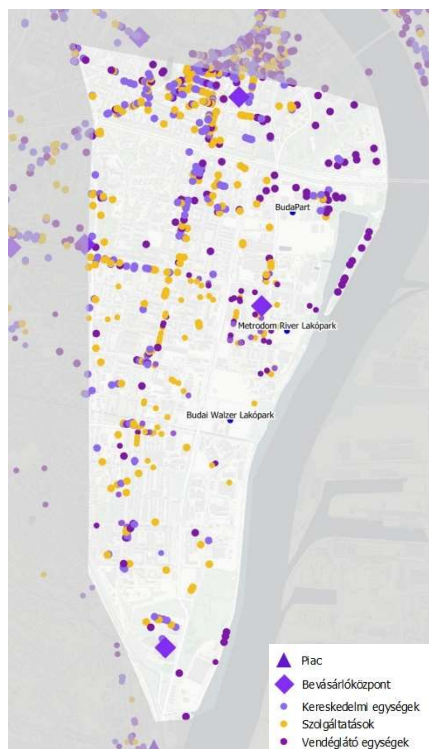
Mindenki számára elérhető sportpálya kialakítása, sportcélú közterek hiányos infrastruktúrájának fejlesztése. Lágymányosi öbölben a vizesportot a védett területen (szabályozott keretek között) kell tartani, mert a Duna szabad folyású része erre alkalmatlan. Védelem alapján és a fejlesztések szempontjából két terület átvizsgálandó: Kopaszigát a hozzá tartozó öböl és Keserűvíz források.

Közlekedés szempontjából az elővárosi vasút fejlesztése, további villamos vonalak bevezetése. További útbővítések. Kerékpározás fejlesztésére készített tervezet aktualizálása és bevezetése. Intézmények között kerékpáros kapcsolat, és tárolók kialakítása. Közterület akadálymentesítése, gyalogos hálózat kiépítése.

(Újbuda ITS 2027, 2022; Újbuda ITS 2014-2020, 2015; VK,2005).

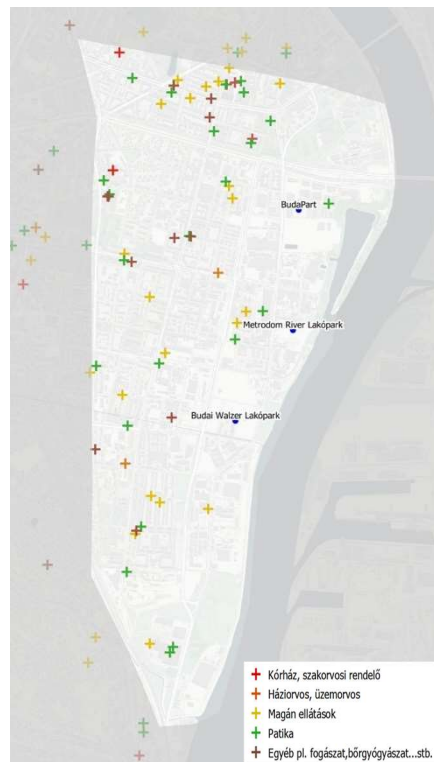
#### 4. Vizsgálatok a lehatárolt tömbön belül

A lehatárolt tengelyre készültek további vizsgálatok is, melyekkel azt szerettem volna vizsgálni, hogy mennyire elérhetőek a „15 perces város” szerint felsorolt szükségletek pl. bevásárlás, egészségügyi ellátás szempontjából.



**6. ábra:** Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek a lehatárolt tömbön belül.

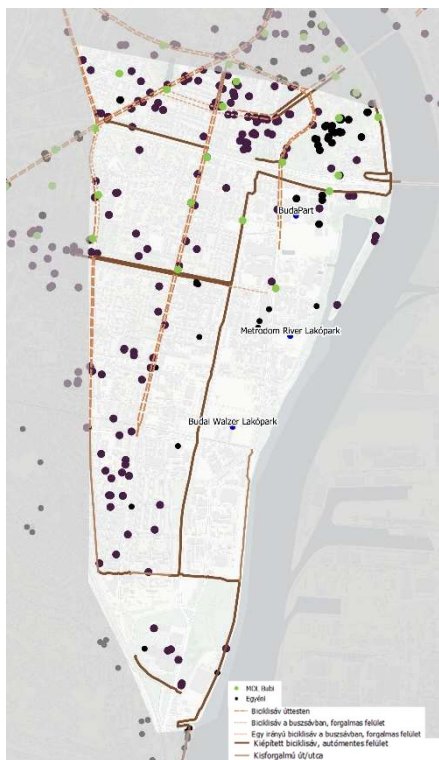
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)



**7. ábra:** Egészségügyi intézmények a kijelölt területen.

(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

A vizsgálatok alapján jól látható, hogy míg a tengely észak-nyugati oldalán bőven akad a vendéglátói és kereskedelmi egységekből, valamint szolgáltatásokból, addig a déli részen, illetve az újonnan beépülő keleti oldalon kevesebb lehetőség van, különösen a déli irányban (6. ábra). Elérhető továbbá néhány bevásárlóközpont és piac is a területen belül. Hasonlóképpen az egészségügyi ellátás tekintetében, inkább lehatárolt rész nyugati oldala (Tétényi út) irányába helyezkednek el (7. ábra). A déli és keleti részen pl. Budai Walzer lakópark közelében szinte alig van valami ilyesfajta szolgáltatása, amit a lakók igénybe tudnának venni. Az elérhetőek nagyrésze is inkább a magánellátások körébe tartozik.



**8. ábra:** Kerékpárutak, tárolók és MOL Bubi pontok a lehatárolt tömbön belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

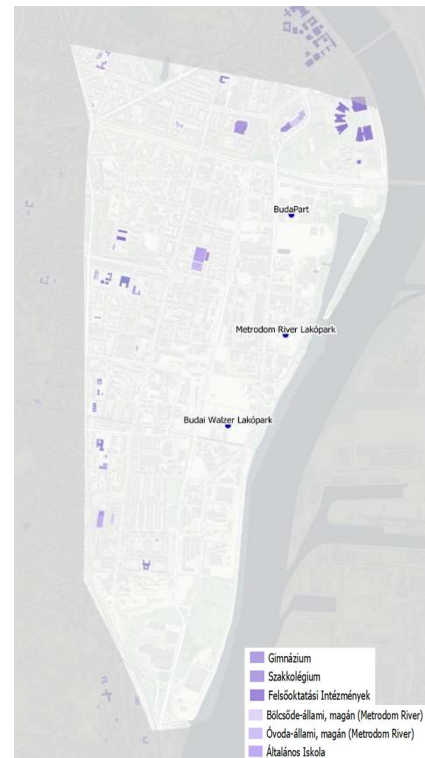
A zöldterületek tekintetében is kevés azok száma melyek, rekreációra használhatóak. Ezek közül is több esetben egy futókör, vagy egy lekerített sportpálya rész jelenti a kikapcsolódási, sportolási lehetőségeket. A térképen is jól látszik, hogy legtöbbje kihasználatlan, területként van jelen. Található egy-két közösségi kert is, a játszóterek rendszerint intézmények mellett helyezkednek el. (9. ábra)



**9. ábra:** Zöldterületek megoszlása a területen belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

Megfigyelhető, hogy a helyszínen rendelkezésre álló biciklitároló nagy többsége is a Dombóvári úttól északabbra helyezkedik el. A kerékpárutak tekintetében kevés a külön sávval rendelkező, kiépített lehetőség, legtöbbje osztott sáv az autós, buszos közlekedéssel, melyek közül több igen forgalmas úton halad. Jól látható, hogy a kiépített vonal mellett, viszont alig található biciklitároló, valamint mikromobilitási pontok. A MOL Bubi pontok eloszlása is igen egyenlőtlen, a területen, a Hengermalom úttól délebre nincs is lehetőség ezeket igénybe venni (8. ábra).

Az intézmények tekintetében sem túl jól ellátott a lehatárolt rész. Óvodából és általános iskolából van a legnagyobb választék, továbbá elérhető egyetemi komplexum is. Középiskolából azonban igen hiányos ez a terület, valamint a speciális igényű gyermekek számára 2 darab lehetőség áll rendelkezésre (10. ábra).



**10. ábra:** Oktatási Intézmények rendszere a kijelölt területen belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

#### 4.1 Problémák ismertetése a lehatárolt tömbön belül



**11. ábra:** Konfliktusok a lehatárolt tömbön belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

A térképen is jól látható, hogy a területen belül számos konfliktus helyzetet lehet felfedezni, melyek megjelennek a fejlesztési stratégiák területén is (11. ábra). Elsőként például a kerékpáros infrastruktúra nincsen megfelelően kiépítve. Csak néhány kiépített kerékpározható rész található, ahol biztonságosan lehet közlekedni. A többen sok esetben forgalmas területen kell azoknak tekerni, akik ezt a közlekedési módot preferálnák. Amit, még mindenképpen érdemes megemlíteni, mely a későbbiekben okozhat még több problémát az a Galvani híd megépítése. A híd elkészülésével, egy nagy forgalmú út jönne létre a Galvani utca - Andor utcán. Ez igen leterhelné ezt a városrészt is, olyan szempontból is, hogy további két sávval szeretnék bővíteni az említett útvonalat, azzal a

szándékkal, hogy jobban elbírja majd a hirtelen kialakuló forgalmi terhelést. A híd nyomvonala erdős területen haladna át, ami rombolná az ottani élővilágot, biodiverzitást és valószínűleg negatív hatással lenne a városi klímára is. Továbbá meg kell említeni, hogy jelenleg az út mellett épül egy új lakópark, mely valószínűleg nem biztosítana ezek után annyira élhető, biztonságos és vonzó környezetet a lakosoknak. Nagyban megnőne ezen a területen, a zaj- levegőszennyezés is. Meg kell említeni azt is, hogy ezen útvonal mentén, környékén található több kihasználatlan, alulhasznosított, átépítésre szoruló terület, mely előreláthatólag vesztene értékéből, valamint redukálná azon lehetőségek száma, amikkel lehetett volna ezeket a területeket fejleszteni pl. gyerekekkel kapcsolatos fejlesztések szinte lehetetlenné válnának az említett okok miatt. A megnövekedett forgalom olyan tekintetben is gondot okozhat, hogy jelenleg sem elérhető kellő mennyiségű parkolóhely (akár P+R típusú) a forgalmas utak vagy a munkahelyek, intézmények körül és környékén (járdán vagy különböző alulhasznosított zöldfelületen teszik le az autót), de fejlesztésre kijelölt helyen még kevesebb lehetőség lenne ezt megoldani.

#### 4.2 Értékek ismertetése a lehatárolt tömbön belül



**12. ábra:** Értékek a lehatárolt tömbön belül.

(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

A területen belül felsorakoztatott problémák mellett természetesen több érték, fontos helyszín is megtalálható, ami mindenképpen említésre méltó (12. ábra). Vannak olyanok is melyek a problématérképre felkerültek, azonban másik szempontból megközelítve, magukban rejtene olyan potenciált, mely a jövőre nézve pozitív hatással lehet nem csak a kijelölt terület, de a kerület életére is. A következőkben ezeket szeretném röviden ismertetni.

A helyszínen elérhetőek különböző tömegközlekedési eszközök, busz és villamos is. Ezek közül van olyan lehetőség, mellyel könnyebben elérhetőbb olyan frekvenciált hely, mint pl. a Móricz Zsigmond körtér. Továbbá hozzáférhetőek egy-két helyen mikromobilitási eszközök, kiemelve pl. Mol Bubi kerékpárt. Ezen a

térképen is megjelennek a kiépített forgalomtól elzárt kerékpárutak, mert úgy gondolom mindenképpen jó dolog, hogy legalább ezeken a részeken lehetőség van egy környezetbarát közlekedési mód igénybevételére. Feltűntetésre került a Galvani híd ezen a térképen is, mert a híd megépülésével más út tehermentesülhetne pl. Szerémi út és Dombóvári út. Ezzel kevesebb dugó alakulhatna ki, valamint az említett utak mentén csökkenne a zajszennyezés, esetleg felszabadulna több parkoló hely is.

A Duna közelsége, a vízpart mindenképpen fontos érték. Nemcsak a rekreációs lehetőségek szempontjából, de hozzájárul a jobb levegő és klíma kialakításához is, valamint növeli a biológiai sokféleséget is.

Több olyan zöldfelület/zöldterület is található a lehatárolt részen, mely átalakítható akár sport, kikapcsolódás céljából, akár csak klímajavító hatásként integrálható lenne a városi életbe. Ezekre a helyszínekre szükség is van, mert a növekvő beköltözéssel egyre kevésbé tudja a városrész kielégíteni az igényeket, ezért mindenképpen védendő értékes lehetőséggént jellenek meg.

Véleményem szerint fontos értéket képviselnek a játszóterek is, melyek egyes részeken nagyobb számban vannak jelen. Elrendezésük szempontjából legtöbbjük igen jól helyezkedik el, mert valamilyen oktatási intézmény (főleg bölcsőde, óvoda és általános iskola) mellett található. Valamint több van, ami könnyen elérhető a lakóterületekről, illetve több lakótelepnek saját kis játszótere van, mely különösen előnyös. A területen több rekreációs, sportolási lehetőség is igénybe vehető.

Rendelkezésre állnak különböző oktatási intézmények is. Minden korosztály számára (bölcsődétől az egyetemig) több választási lehetőség is fenn áll az itt élők számára. Ami nagyon jelentős, hiszen ez Budapest egyik legjobban növekvő kerülete (ami a beköltözést, népességet illeti), így ezekre szükség van. Bővítésük is célszerű lenne.

## 5. Lakóparkok

A „15 perces város” elmélet mentén a következő lakóparkokat szeretném vizsgálni, összehasonlítani: BudaPart (13. ábra), Metrodom River Lakópark (23. ábra), Budai Walzer Lakópark (32. ábra). Ebben az esetben a vizsgálataim célja, hogy feltárjam, mennyire felelnek meg a „15 perces város” elmélet által megfogalmazott fő komponenseknek. Ezen keresztül vizsgálom a meglévő lehetőségeket és hiányosságokat.

A térképen a külső lehatárolás a 15 perc alatt kerékpárral elérhető területet jelzi, míg a szürke keret közel a lakóparkokhoz, az ugyanennyi idő alatt megtehető gyalogos távolságot mutatja (13., 23., 32. ábra). A mérések során felhasználásra került a TravelTime program (Isochrone vizsgálat), OSM alapján létrejött adatok, valamint helyszíni bejárás során tapasztaltak.

Megvizsgálom az egymáshoz való elhelyezkedésüket, úthálózatukat és annak felépítését. Megközelíthetőség szempontjából mennyire könnyen hozzáférhetőek pl. bevásárlóközpontok, iskolák, óvodák, irodák, orvosi rendelők stb. Rendelkezik-e a terület biciklisávval, rendes járdával vagy mindenképpen szükség van az autóhasználatához a mindennapi teendők ellátásához. A zöldfelületek milyen lehetőséget kínálnak az embereknek. Mennyire jó a közösségi közlekedéshez a kapcsolata, elhelyezkedés szempontjából mennyi időt vesz igénybe elérni esetleg a belvárost, több vagy csak egyfajta lehetőség közül választhatnak az ott élők. Ezen szempontok mentén szeretném feltárni, mennyire illeszthető rájuk a „15 perces város” elmélete.

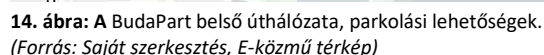
### 5.1 BudaPart



13. ábra: A BudaPart városnegyed elhelyezkedése.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

Az elhelyezkedését tekintve a Lágymányosi öböl túloldalán található a komplexum. Ez a terület már régebben is használat alatt volt, már a Duna szabályozása előtt az 1800-as évek elején jelen volt a területen a Nádorkert. Majd az 1900-as évek elején megépült a Kopaszi-gát. Később 2016-ban a Property Market Kft. egyik legelső projektjeként megindult a BudaPart városnegyed megépítése, mely az egykor jelentős zöldfelületként számon tartott Nádorkert helyére került. A Kopaszi-gátnál épülő luxust kínáló városnegyedben nem csak lakóházak, de irodakomplexumok is helyet kaptak. Ütemeinek kivitelezését a Market Építő Zrt. végzi (<http8>). A lakónegyedhez tartozik 10 hektárnyi

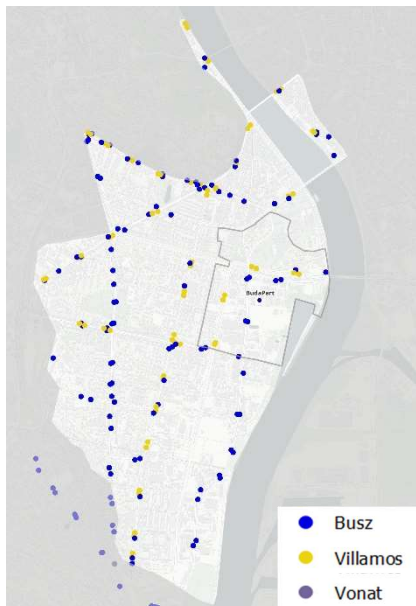
A BudaPart magas életszínvonalat, jó közösséget, Dunára néző kilátást, élhető városi környezetet kínál az érdeklődőknek. A modern épületkomplexumok alatt mélygarázsok, találhatóak, melyek az itt lakók vehetnek csak igénybe. A felszíni parkolás a városnegyed szélén, az irodaházaknál lehetséges. Az autós közlekedés a városnegyeden belül csökkentett mértékben lehetséges, melyet a forgalommodosított belső utak biztosítanak (gyalogos-autó megosztott utak, egyirányú utcák stb.) (14. ábra). Ezzel lehetőséget biztosítva egy biztonságosabb gyalogos közlekedésre.



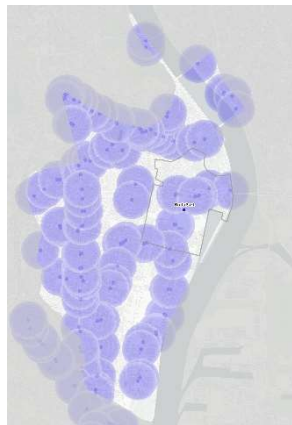
• Krasnodar  
 • Town  
 • Settlement  
 — Settlements in the Krasnodar region  
 — Settlements in the Krasnodar region  
 — Settlements in the Krasnodar region  
 — Settlements in the Krasnodar region

**15. ábra:** Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok elérhetősége a BudaPartnál.  
(Forrás: Saját szerkesztés. BKK)

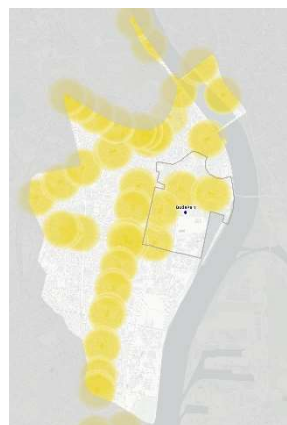
A tömegközlekedési lehetőségek is korlátozottak. Az emberek buszt vagy villamost tudnak igénybe venni (16. ábra). A kis térképeken a megállóktól való 300m rágyaloglási zóna van feltüntetve.



**16. ábra:** Az elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákban.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)



**17. ábra:** A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)



**18. ábra:** A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

alatt van a déli körvasút megállójának létesítése is (17, 18. ábra).

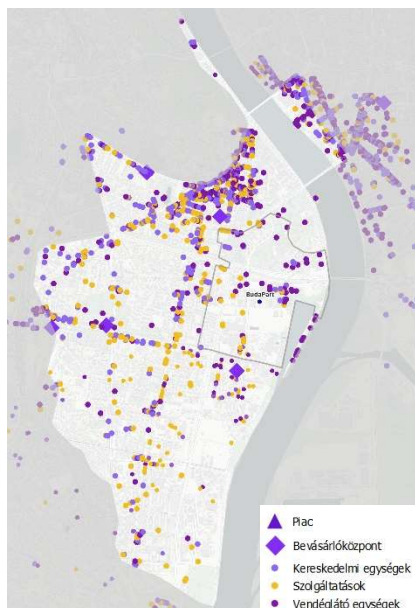
A zöldterületek közül kevés az olyan közeli mely rekreációra alkalmas lenne. Néhány helyen elérhető pl. kosárpálya, futókör. Viszont pozitív, hogy a BudaPart mellett található közvetlen a Kopaszi-gát, mely kiváló kikapcsolódást biztosít. A vizsgálatok alapján a BudaPart környékén található néhány rekreációs terület. Ezeken a területeken lehetőség van sportolásra (pl. fitneszpark, sportpálya, futókör stb.), kényelmes sétálásra, valamint a kihelyezett padoknak köszönhetően van lehetőség pihenésre is. A legnagyobb elérhető ilyen terület, a Kopaszi-gát, mely könnyed kikapcsolódásra ad lehetőséget a lakóknak és az odalátogatóknak is. A lakónegyeden belül rendelkezésre áll játszótér is. Emellett elérhető távolságban található egy kisebb közösségi kert. A háziállattal rendelkezők számára elérhető a területen belül több kutya-futtató is. Az ábrán feltüntetett zöld nyilak, azt jelzik, hogy azokba az irányokba hasonló

Jól látszik, hogy a lakóegység dél-keleti része kiesik ebből a távolságból, főleg a villamos megállókat illetően. Fejlesztés



**19. ábra:** Zöldterületek megoszlása.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

kertes házi rész, vagy lakótelepi funkciók találhatóak, körbezárt, vagy szabadon használható zöldterületekkel.(19. ábra)



**20. ábra:** Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek a BudaPartnál.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

A különböző kereskedelmi egységek szempontjából a területen belül pékség, kisebb bolt, drogéria, virágbolt, található, emellett éttermet és kávézót, kiülős vendéglátóegységet, fagyaltozót vehetnek még igénybe az itt élők. Sportolási lehetőséget kínál a Lágymányosi-öbölben található sportegyesület. A szolgáltatások területén a negyeden belül leginkább szépségápolási lehetőség van. (20. ábra)

A térképen kijelölt 15 perc alatt elérhető területen belül, már többféle kereskedelmi lehetőség van (esetleges nagy bevásárlás pl.), szolgáltatások tárháza is változatosabb, valamint, a vendéglátó egységek közül is nagyobb a választék. A lehatárolt helyszínen belül több kisebb park is

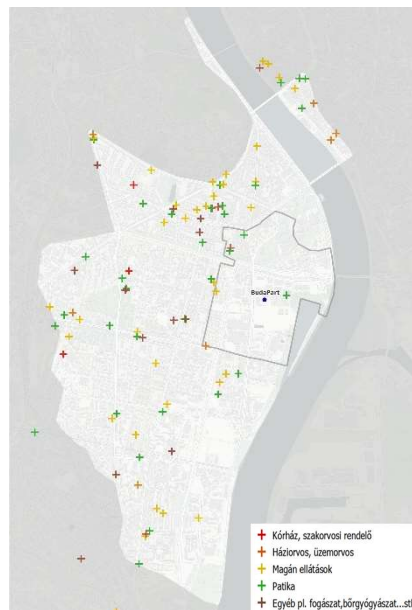
található a környéken, valamint, sportlétesítmények is fellelhetők. (20. ábra)

Az intézmények tekintetében 15 percen belül már van elérhető bölcsőde, óvoda általános-közép iskola is, valamint néhány felsőoktatási intézmény is megtalálható. A gyalog megközelíthető intézmények mennyisége elég kevés, és biciklis infrastruktúra hiánya miatt, nem biztos, hogy mindenkinek van lehetősége messzebb levő intézményeket is megközelíteni kerékpárral. (21. ábra)



**21. ábra:** Oktatási intézmények rendszere a városnegyednél.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

Az egészségügyi ellátás tekintetében közvetlenül a BudaPart lakónegyeden belül egy patika áll az ott lakók rendelkezésére. Könnyen elérhető távolságon belül fellelhető háziorvosi, üzemorvosi rendelő, több gyógyszerár, valamint további pl. fogászat ellátás. Továbbá van lehetőség magánorvosi ellátásra is. Ami problémát jelenthet, hogy nincsen közvetlen közelben külön gyermekorvosi ellátás, valamint a kórház megközelítése is problémát okozhat. (22. ábra)



**22. ábra:** Egészségügyi intézmények.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

## 5.2 Metrodom River Lakópark

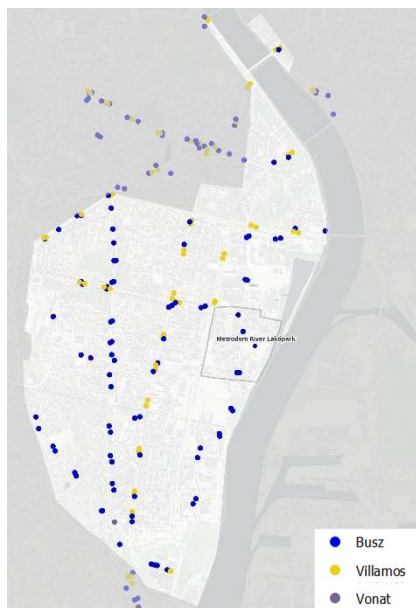


**23. ábra:** A Metrodom River Lakópark elhelyezkedése.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

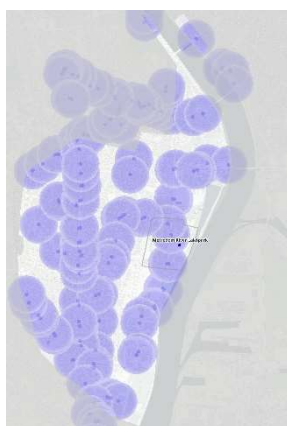
A XI. kerületen belül egy 3 hektáros területet foglal el a Rákóczi híd és a tervezett Galvani híd között a Metrodom River Lakópark (23. ábra). Öt ütemet foglal magába, mely összesen 712 lakást jelent. Többségében lakófunkciók találhatók, de helyet kapott egy kis irodaépület is. Az autós közlekedésre a felszínen nincsen lehetőség. Az épületek alatt teremgarázsokat alakítottak ki, valamint felszín alatti úthálózatot használhatnak az itt lakók. Kivételt az esetleges karbantartás, segítségnyújtást szolgáló pl. betegszállítás és szemétszállítást ellátó gépjárművek jelentenek (<http12>). Megközelíthetőség tekintetében itt is a buszra és villamosra van lehetőség, valamint a biciklis távolságon belül található

egy vonat megálló is. A buszmegálló közvetlen a lakópark mellett található, így annak

megközelítése egyszerű. Szerencsére az éjszakai közlekedés is megoldott egy buszjáratral. A villamos megállókat tekintve 15 perc sétával egy sem elérhető. (24. 25. 26. ábra)



**24. ábra:** Elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákon belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)



**25. ábra:** A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

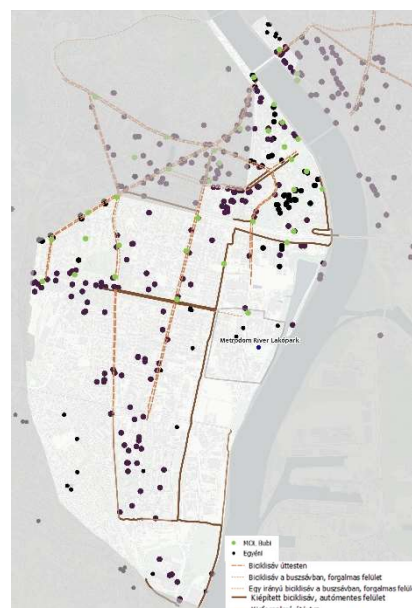


**26. ábra:** A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

Biztonságos kerékpározásra ebben az esetben sincsen túl sok lehetőség, ugyan a lakóegység mellett húzódik egy szakasz, ahol kiépített bicikli út van, viszont a többi esetben

vagy csak felfestett sávon, vagy a forgalomban lehet közlekedni. A MOL Bubi esetében egyetlen egy tároló elérhető a lakóegységhez közel, gyalog megközelíthetően. (27. ábra)

A kerítéssel körbezárt parkba a Budafoki út felől vagy pedig a Dunaparti sétány irányából lehet bejutni. A felszín teljes mértékben a gyalogosok igényeit szolgálja ki, kiépített úthálózattal, rendezett zöldfelülettel. Található még közösségi csónakház, elérhető Dunaparti sétány, kül- és beltéri fitnesspark, játszóterek is, melyek kellemes kikapcsolódást biztosítanak a lakóknak. Ezenkívül a komplexum vízkapcsolattal rendelkezik. Azonban a lakópark egységein kívül még kevesebb rekreációs lehetőség van, mint a BudaPart esetében. (28. ábra).



**27. ábra:** Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok elérhetősége a Metrodom River Lakóparknál.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

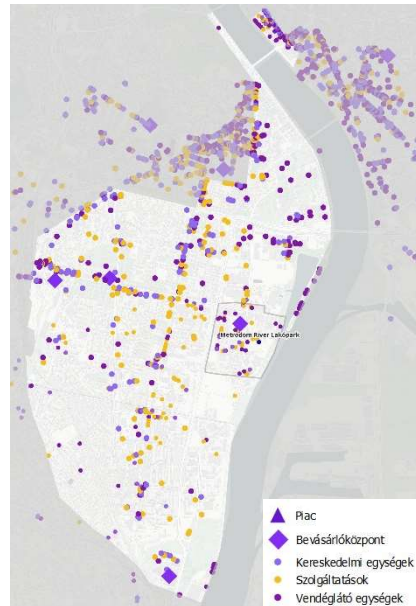


**28. ábra:** Zöldterületek megoszlása.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

Bölcsőde, óvoda (állami és magán is) valamint általános iskola is megtalálhatóak. Az E épületben családi bölcsőde, az A épületben pedig óvoda áll rendelkezésre a gyermekes családoknak. Ezenfelül van még játszószoza, a kültéren pedig több korosztálynak kiépített játszótér (30. ábra).



**30. ábra:** Oktatási intézmények rendszere.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

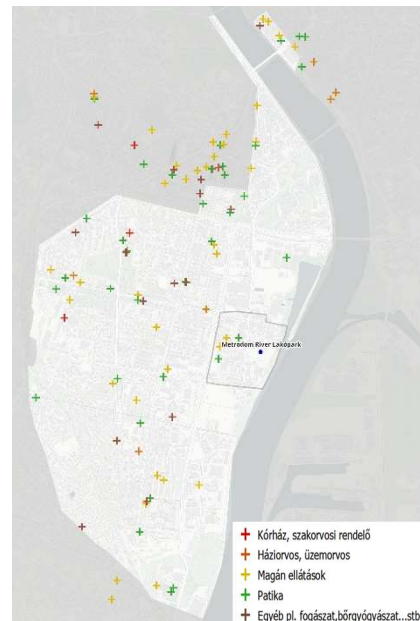


**29. ábra:** Szolgáltatások, kereskedelmi, vendéglátói egységek.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

A szolgáltatások szempontjából a fogadóépületben található pékség, kávézó. A lakóparkon belül tűzrakóhely és grillterasz kapott helyet, lakóépületenként panorámaterasz elérhető a lakosoknak (http13).

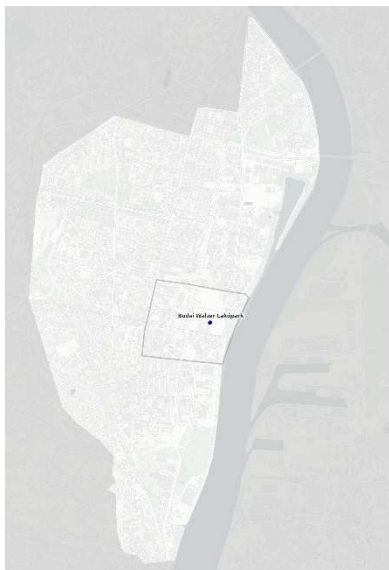
A parkon belül kereskedelmi egységek, különböző szolgáltatások egyáltalán, vendéglátó egységek pedig csekély számban vannak jelen. A Metrodom Rivertől 15 perces sétára kevesebb elérhető szolgáltatás, illetve kereskedelmi egység van, mint a BudaPart esetében. Viszont itt lehetőség van könnyen megközelíteni egy bevásárló komplexumot, mely egy kicsit ellensúlyozni tudja az előbb említett hiányokat. (29. ábra)

A Metrodom River Lakópark esetében közvetlenül a komplexumon belül nem található meg semmilyen egészségügyi szolgáltatás. Valamint jóval kevesebb lehetőség is áll rendelkezésre. Azonban továbbra is elérhető és könnyen megközelíthető háziorvosi, valamint üzemorvosi ellátás, gyógyszerár. Kevesebb könnyen megközelíthető állami szakrendelő áll rendelkezésre, magánklinikákból kettő található a lehatárolt gyalogos zónán belül. Gyermekek, idősek ellátására rendelő, kórház itt is maximum csak biciklis megközelítéssel elérhető (31. ábra).



**31. ábra:** Egészségügyi intézmények.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

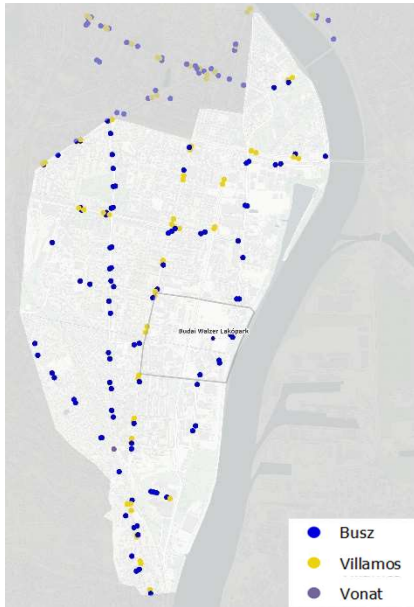
### 5.3 Budai Walzer Lakópark



**32. ábra:** A Budai Walzer Lakópark elhelyezkedése.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

Közel a Dunaparthoz egy 8 hektáros területen helyezkedik el a jelenleg is épülő Budai Walzer lakónegyed (32. ábra), mely a jövő terveiben szereplő Galvani híd közelében található. Jelenleg kettő ütem van használat alatt. (<http11>)  
A lakóegységen belül autóhasználat csak korlátozottan lehetséges. Felszínen parkolni csak a kívül eső utcákon, utaknál lehet. Igény szerint lehetőség van teremgarázs helyre a lakóknak. Ebben az esetben egy külön beléptető rendszerrel tudnak leparkolni a lakosok. (<http12>)

Tömegközlekedés szempontjából a Budai Walzer Duna felőli oldalon kettő buszmegálló is rendelkezésre áll. Valamint 15 perces sétával megközelíthető a villamos is. A Kondorosi út felé kiépített gyaloghíd könnyíti a gyalogos megközelítést. Illetve 15 percen belül elérhető az albertfalvai vasútállomás is. (33., 34., 35. ábra).



**33. ábra:** Elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákon belül.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

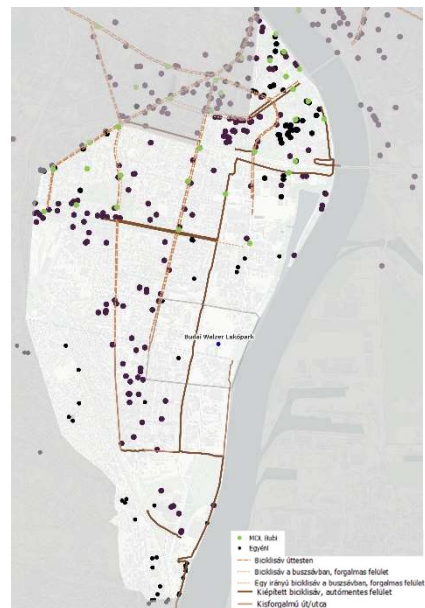


**34. ábra:** A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)



**35. ábra:** A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

A mikromobilitási közlekedési módok terén ez a terület sem rendelkezik túl sok lehetőséggel. Biztonságos kerékpározás a Metrodom River Lakóparkhoz hasonlóan is csak egy bizonyos szakaszon lehetséges. Itt azonban már jóval kevesebb biciklitároló helyezkedik el a lakóparkhoz közel, illetve MOL Bubi pont már egyáltalán nem található gyalogos távolságon belül-annak ellenére, hogy a Budai Walzer mellett elhalad a kiépített bicikliút (36. ábra).



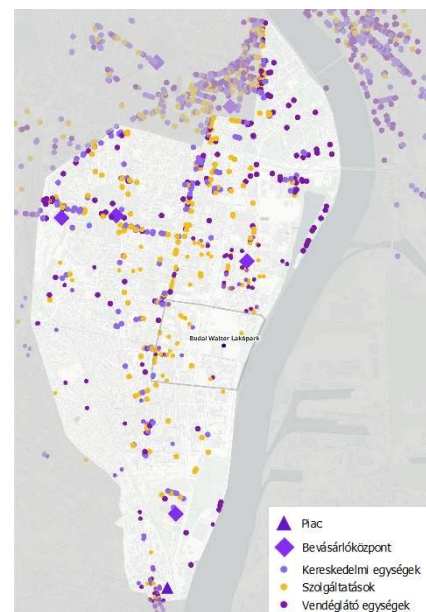
**36. ábra:** Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok elérhetősége a Budai Walzernél.  
(Forrás: Saját szerkesztés, BKK)

A lakónegyedben az épületek körül elhelyezkedő parkosított környezet, gondozott kert fogadja az ott lakókat (kerítéssel védett). Kiépített kamerarendszer, intelligens közvilágítás is hozzájárul a biztonsághoz. Kültéri fitneszpark, játszótér és különböző közösségi terek adnak lehetőséget a rekreációs tevékenységekhez. Emellett ingyenes wi-fi pontok lettek kialakítva a kertben, továbbá szelektív hulladékgyűjtő pontokat is elhelyeztek a környezettudatosság jegyében. (http11) Zöldfelületek szempontjából elmondható, hogy a területen belül legnagyobb számban kihasználatlan területek találhatók meg. Rekreációs lehetőség szinte alig van a környéken. Kettő játszótér, kisebb kutya-futtatók állnak rendelkezésre (37. ábra).



**37. ábra:** Zöldterületek megoszlása.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM, Google Earth Pro)

A lakónegyeden belül nem található kereskedelmi, szolgáltatói vagy vendéglátó egység sem. A 15 perces sétaútra is ebből a szempontból kevesebb az elérhető lehetőség. Ahogy a térképen is látható gyalogosan inkább szolgáltatások pl. fodrász, szervíz érhető el. A lehatárolt zónában a vendéglátó egységek találhatók a legkisebb számban. (38. ábra).



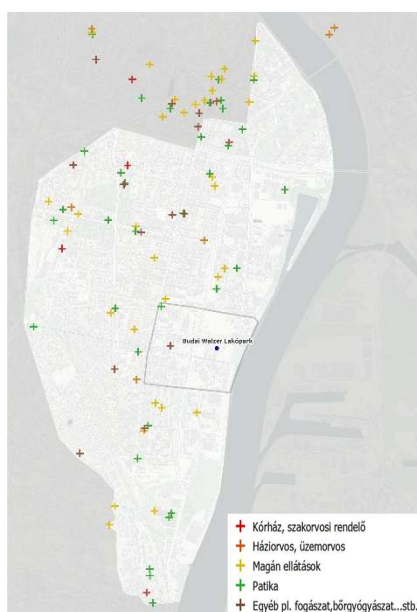
**38. ábra:** Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek a lakóparknál.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

Oktatási intézmények tekintetében nem a legjobb az ellátottsága. Gyalogosan egyetlen oktatási intézményt sem lehet elérni, ami igen nagy hátránynak számít, főként a többgyermekes családoknak. Kerékpárral megközelíthető több komplexum is (39. ábra). Valamint az egyetemi szekciót esetlegesen igénybe tudják venni tömegközlekedési eszközzel is (lásd 33. ábra).

A Budai Walzer Lakópark nagy hiányt szenved az egészségügyi ellátás tekintetében. A komplexum 15 percen belül megközelíthető területén belül jól látszik az ábrán is, hogy igen kevés a lehetőség. Szakorvosi, háziorvosi rendelő gyalogosan nem érhető el. (40. ábra)



**39. ábra:** Oktatási intézmények rendszere.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)



**40. ábra:** Egészségügyi intézmények.  
(Forrás: Saját szerkesztés, OSM)

## 6. Kitekintés külföldi példákra

Ahogy az első fejezetben is említésre került, a „15 perces város” tervezési koncepció nem egy új elmélet. A klímaváltozás hatására számos más országban is megindultak a törekvések, arra, hogy a városi életet fenntarthatóvá és élhetővé tegyék az emberek számára. Ez természetesen azt is jelenti, hogy új irányelveket kell bevezetni pl. átgondolni a közlekedési infrastruktúrát. Majd a 2019-ben elindult pandémia hatására bebizonyosodott, hogy az eddigi módszerek a várostervezésben nem megfelelőek. Ebben a fejezetben bemutatnék néhány olyan meglévő, épülő vagy épp tervezés alatt álló lakónegyedet/parkot, melyek azonosulni kívánnak a Carlos Moreno által megfogalmazott irányelvekkel, „15 perces város” felépítésével. Szeretném kiemelni, mik a legfontosabb célok ezeknél a lakóegységeknél, majd kiemelni azokat a szempontokat, melyek a hazai, általam vizsgáltaknál (BudaPart, Metrodom River Lakópark, Budai Walzer Lakópark) is megjelennek. Érdekesnek tartottam abból a szempontból is megemlíteni őket, mert mindegyik többségben egyforma megoldásokat kíván alkalmazni az élhetőbb város elérésének érdekében, de megjelennek saját módszerek ahhoz viszonyítva, hogy hol helyezkedik el a lakóegység, illetve mik az ott élő emberek igényei. Szerintem ezek hathatnak egyfajta pozitív inspirációként a hazai tervezésekre.

### 6.1 Barrio La Pinada, Spanyolország

Az első olyan fenntartható lakónegyed mely, a helyiek, a lakosok és több szakértő hozzájárulásával együtt épül. A fő jelmondata a projektnek, hogy a városokat, településeket befogadóvá, ellenállóvá, fenntarthatóvá és biztonságossá kell tenni. A cél egyfajta Eco-környezet kialakítása ([http14](#)).

Fő szempontok: Közel egy másik városhoz (könnyen megtehető táv gyalog és biciklivel is) az időspórolás miatt, minden korosztály számára elérhető kikapcsolódási lehetőségek, természet közelsége és a helyi vegetáció alkalmazása a parkos területek kialakításánál, környezeti nevelés lehetősége, esetlegesen alternatív energiaforrások előnyben részesítése, legfontosabb szempont a közösség építése ([http14](#)).

### 6.2 Bo01, Malmö, Svédország

Barnamezős beruházás keretében jött létre, hogy a hanyatló ipar területet is bevonják a város vérkeringésébe. 54 hektáron terül el a lakónegyed, hol kiemelt szerepet kapott a fenntarthatóság, esztétika és a hasznosság együttese ([http15](#)).

Fő szempontok: Mindenki számára elérhető vízközeliség, biológiailag változatos zöldfelületek, családbarát közösségi terek, eltérő korosztályok hasonlóan élvezhessék a közösségi tereket, nagymértékben a közösség építésre alapozták a fenntarthatóság és élhetőség kérdését (http15).

### 6.3 Vauban, Freiburg, Németország

Volt katonai körzet területén lett kialakítva ez a városrész. Közel a városhoz, minden könnyen elérhető messzeségben. „A rövid távolságok körzete” (http16)

Fő szempontok: Kiemelkedő tömegközlekedés, minden könnyen megközelíthető alternatív módokon is, parkolók a város szélén, kevés/korlátozott autóhasználat (a lakosság kevesebb, mint 30% birtokol autót), családbarát környezet, közösségi szellem megtartása (http16).

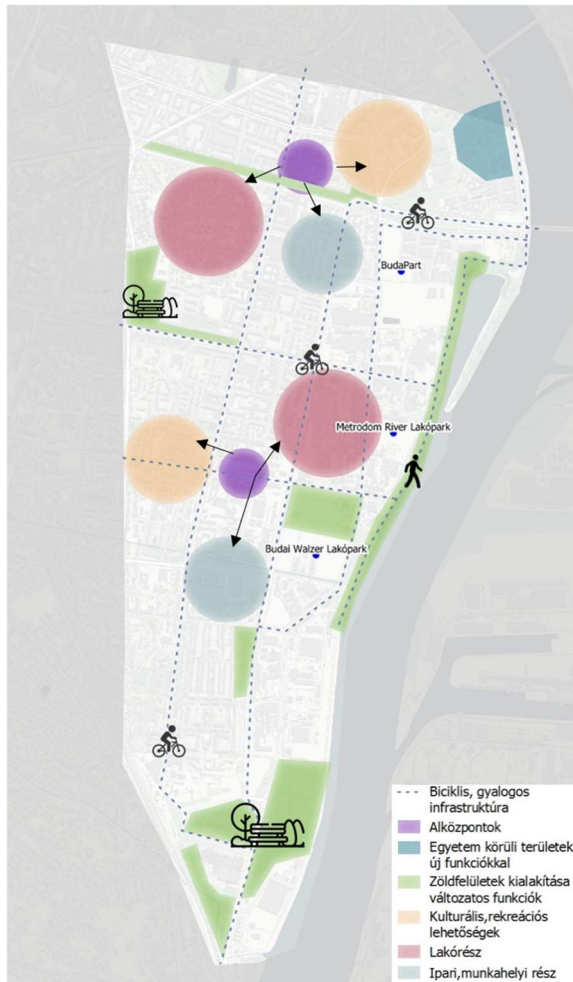
### 6.4 City Life, Milánó, Olaszország

Egykori vásárterület helyén létrejött körzet, melyben egyaránt találhatóak lakóházak, irodák, privát-közösségi terek (http17).

Fő szempontok: 168.000 négyzetméter park terület (egésze besétálható, kerékpározható), teljes terület autómentes (mélygarázs, felszín alatti úthálózat), könnyű tömegközlekedés – központban metróállomás, hatalmas parkban a tartományra jellemző növényvilág (biodiverzitás fenntartása), haszon és díszkert, bevásárlóközpont és sportolási lehetőség mindenkinek, szezonális közösségépítő programok (http17).

Ahogy az itt említett példáknál is megjelenik, a hazaiaknál is fontos szerepet játszott pl. a természet közelsége, mely megmutatkozik abban, hogy igyekeztek a Dunapart közelében létesíteni a lakóegységeket, ezzel is biztosítva a kapcsolódási lehetőséget. A hazai példáknál is létrehoztak belsőkeretet a lakóparkon/negyeden belül, ahol elhelyeztek rekreációra alkalmas területet. Igyekeztek minden korosztály számára lehetőséget biztosítani. Talán a legjobban szembetűnő közös vonás, hogy fontos szempont volt az autós közlekedés visszaszorítása, és, hogy megpróbálják mérsékelni a gépjárművek által elfoglalt felszíni helyeket. A megoldást mindkét esetben a mélygarázsok, lakóegység szélén elhelyezett felszíni parkolókkal kívánták elérni. A dolgozatomban említésre került példák mindegyikénél lehetőség van biztonságos gyalogos közlekedésre a lakóegységen belül. Megemlítendő még, hogy szeretnék minden esetben a tömegközlekedési hálózatot is fejleszteni, valamint tovább bővíteni a mikromobilitási eszközök lehetőségeit.

## 7. Javaslatok



**41. ábra:** Javaslatok – főként városi részekre.  
(Forrás: Saját szerkesztés)

A javaslattételnél figyelembe vettem a területen felmerülő problémákat, hiányosságokat, és igyekeztem bevonni a jövőbeni fejlesztési terveket is, melyek komoly hatással lehetnek a jelenlegi városszerkezetre. Természetesen fontos volt szem előtt tartani a 15 perces város elméletének alapelveit is, valamint azt, hogy ebben a környezetben, melyek azok a stratégiák melyek megvalósíthatók (41. ábra).

Szükséges lenne a változatosabb területfelhasználás, vegyes funkciók alkalmazása az egész területen, valamint a kisebb városrészeknél is. A főbb funkciókat célszerűbb lenne központibb helyeken elhelyezni, és ennek függvényében alakítani a többi funkciót pl. lakó, szolgáltatói egységek.

Javasolt volna a fejlesztések során, alacsonyabb lakóépületek létrehozása, valamint kompakt elosztása. Az elhelyezésnél nem elhanyagolható a tömbök átjárhatósága sem, illetve, hogy esetleg ha több területfelhasználás van, az hogy van elosztva. A közlekedés szempontjából javasolt a forgalom csillapított vagy egyes esetekben autómentes (kivételek képez a tömegközlekedés, valamint a célforgalmi behajtás), utak, utcák kialakítása, ezzel is növelve a lehetőségét egy jól kiépített gyalogos – kerékpáros infrastruktúra létrehozásának. A csomópontokat az elhelyezett funkciók, és terheltség alapján lenne célszerű kialakítani. Így kisebb nagyobb gócpontok alakulnának ki, melyek egyes esetekben javíthatják a forgalom áthaladását is. Zöldfelületi rendszer, zöldfolyósó kialakítása mindenképpen indokolt, mivel ilyen tekintetben hiányosabb ez a területrész.

A felhasznált fejlesztési koncepciókhoz is illeszkedve készítettem el a térképet, mely a funkciók elrendezésére, elhelyezésére tesznek javaslatot.

A területen szükséges volna kialakítani alközpontot/pontokat, melyek a fontosabb funkciókat foglalnák magukban pl. orvosi részleg. Ezek köré a mostani területfelhasználást, beépítést, 15 perces elérhetőséget figyelembe véve elosztani az eltérő funkciókat. Ahol több oktatási vagy egyéb intézmény, kulturális lehetőség található oda kerülne a jövőbeni hasonló fejlesztések pl. művelődési központ, új óvoda stb.

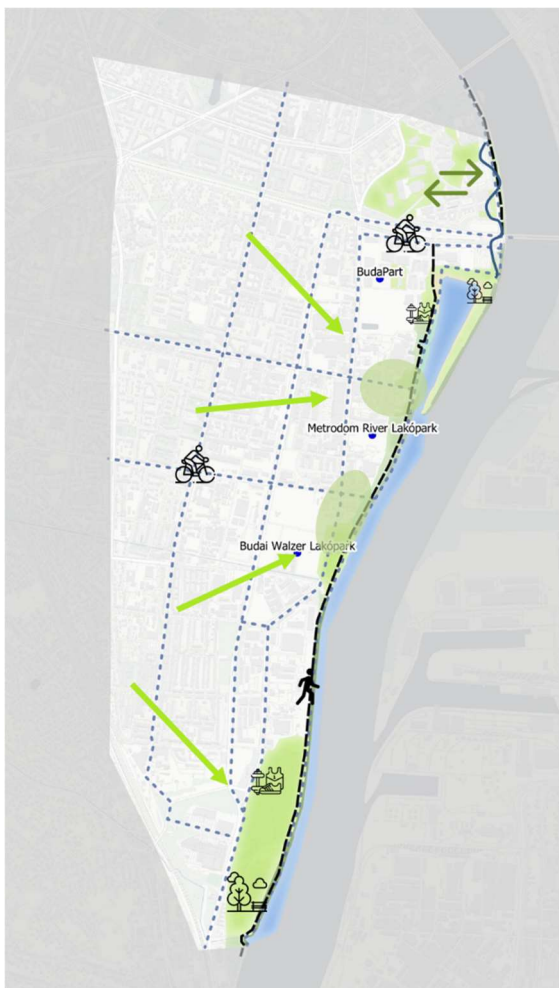
A halvány kékkel jelzett körök jelölik az ipari, munkahelyi részeket, melyek azért kerültek ide, mert jelenleg a területen, ezeken a részeken található nagyszámban ipari létesítmény, raktár, ipari park vagy kisebb irodák.

A piros lakófunkciókkal jelölt részeken jelenleg is ilyen területfelhasználás dominál, valamint ezeken a helyeken és környékükön zajlanak vagy fejeződtek be lakóparkok, ingatlanok fejlesztése.

A szaggatott vonallal jeleztem, ahová mindenképpen kiterjeszteném a biciklis és gyalogos infrastruktúrát. A legtöbb helyen ahol a nyomvonal elvezetne ott nagyobb számban található oktatási intézmény, elhaladnának az alközpontok (frekvenciáltabb területek mellett is), valamint ezek lehetővé tennék a belvárosi részek elérését is. Az intézményeknél forgalom csillapított utakat hoznék létre főleg a gyerekek biztonsága érdekében. A gyalogos infrastruktúrának megfelelően szélesebb, akadálymentesített járdákat célszerű kialakítani.

Az utcáknál kialakítanék olyan részeket, ahová járművel nem lehet behajtani, helyette kihelyezhető lenne, közösség építő lehetőségek, programok, kisebb szolgáltatások, ezzel az utca reggeltől estig bekapcsolódna a városi körforgásba.

A zöldterületek tekintetében kialakítanék vegyes felhasználásút is pl. sportpálya, park, valamint, olyat is melyek vagy csak a pihenést vagy inkább a sportot szolgálnák. Az északi részen található egyetemi campusnál jobban bevonnám a zöldfelületeket, pl. kiülős részek, szabadtéri játékok létrehozásával. Szükséges a Duna menti sávon a természeti értékek megőrzése. Azonban ezen a partszakaszon rengeteg kihasználatlan is terület van, ezeket szükséges lenne integrálni pl. egy sétaútvonal kialakításával, közvetlen dunai kapcsolat létrehozásával. Sport szempontból is sok potenciál van egy ilyen területen pl. meglévő csónakház bővítés, edzés lehetőség (42. ábra).



**42. ábra:** Javaslatok – főként a Duna parti sávi részekre.  
(Forrás: Saját szerkesztés)

A lakóparkok szempontjából elengedhetetlen szempont, hogy a város életében részt vegyenek, jobban kapcsolódjanak a háttérterületekkel is. Emiatt úgy gondolom, célszerű lenne jobb átjárhatóságot biztosítani, egymás között is. Valamint az alsósínteket jobban ki lehetne használni, ezzel teremthetnének akár új munkahelyi lehetőségeket is, támogathatnák a helyi kis vállalkozásokat. Szükség volna a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, valamint, hogy mindenhol elérhető legyenek a mikromobilitási eszközök.

## 8. Összegzés

A témaválasztásban nagy szerepet játszott, hogy iskolás korom óta, és főleg mióta dolgozom is, rengeteg időm megy el az utazással. 15 perces biciklis vagy gyalogos közeledéssel nem elérhetőek a napi célpontjaim pl. iskola, munkahely. Ez nagyban megnehezíti a mindennapi szükségletek ellátását is pl. bevásárlás, edzés. Az egyetemi tanulmányaim a fővároshoz kötnek, emiatt jobban érzékelem a klímaváltozás hatását is, kifejezetten a nyári időszakban. Izgalmasnak találtam személyes, és szakmai szempontból is, ezt a várostervezési szemlélet módot, emellett úgy gondolom, hogy ez lehet egy jó megoldás arra, hogy fenntarthatóbb legyen a jövőben a városi élet, alkalmazkodva az éghajlatváltozáshoz.

A „15 perces város” elmélet amellett, hogy a gyorsan változó klímát is figyelembe veszi a tervezés során pl. kevesebb autó több gyalogos, kerékpáros lehetőség, (jobb levegő), zöldebb város (városi hősziget mérséklése), igyekszik megkönnyíteni a mindennapi életet, úgy hogy a kis távolságokra alapozza a tervezést, fejlesztést. Minden szükséges szolgáltatás (lakhelytől-munkahely, oktatási intézmények, bevásárlásra alkalmas helyek, egészségügyi ellátást biztosító komplexumok, rekreációs lehetőségek) elérhető 15 percen belül biciklivel, gyalog vagy helyi tömegközlekedéssel. Ez egy egészségesebb és élhetőbb várost hozna létre.

A dolgozatom során készültek vizsgálatok egy általam lehatárolt tömbön belül, mely a forgalmas utak és épülő/megépült tömbök alapján került lehatárolásra. Valamint kijelöltem három lakóparkot is, melyeket a 15 perces biciklis és gyalogos zónával határoltam körül. Az említett részeket a „15 perces város” elméletének alapjai szerint vizsgáltam meg, kiemelve a meglévő jó és fejlesztendő szektorokat, valamint a hiányosságokat is a megjelölt területeken. Továbbá felhasználtam a Budapestre és külön a XI. kerületre készült fejlesztési terveket, településfejlesztési stratégiákat is. Ezek azért voltak fontosak, hogy egy átfogóbb képet kapjak ne csak a város, de Újbuda jövőbeni fejlesztési lehetőségeiről, valamint szembesültem azzal is, hogy a városüzemeltetők milyen konfliktusokat foglalmaztak meg a fővárossal és a XI. kerülettel kapcsolatban. Ezek alapjául szolgáltak a saját vizsgálataimnak, és nagyban meghatározták az irányelveket a javaslattétel szempontjából.

Nem csak a XI. kerületben, de az általam vizsgált helyszínen, lakóparkoknál is több érték található. Vannak természethez köthetőek pl. a Dunapart, mely nem csak rekreációs célokra használható, de jó hatással van a klímára és a biodiverzitásra is. Elérhető több sportpálya, játszótér is. Valamint fellelhető néhány közösségi kert is. A lakóparkoknál külön említendő, hogy forgalomcsökkentett utak, valamint autómentes területek állnak a lakók, dolgozók

részére. Illetve a közösségi élet szempontjából több pihenőhely van kialakítva a komplexumok belső kertjeiben, lehetőség van közösségi programokon is részt venni.

Azonban a vizsgálatok alapján az is jól látszott, hogy a lehatárolt tömbön belül sokszor egy helyre koncentrálódnak a funkciók pl. kereskedelmi egységek, valamint, hogy a főbb utaktól és városközponttól távolodva minden szempontból kevesebb a lehetőség az ott élők számára pl. nincs elég oktatási intézmény könnyen elérhető távolságban. Hiányoznak a kisebb alközpontok, valamint elég sok az alulhasznosított terület, melyeket a fejlesztésekkel be lehetne vonni a város mindennapjaiba. Nincsen megfelelő gyalogos, kerékpáros infrastruktúra, továbbá a tömegközlekedési lehetőségek is hiányosak. Emiatt a lakosok kénytelenek az autókat használni.

Javaslataim közt szerepel pl. a zöldterületek fejlesztése pl. Dunapart megnyitása és összekapcsolása a lakóparkokkal és más vízpart menti területekkel. Szükséges lenne az egészségügyi ellátás bővítése is, mert sok esetben nincsenek közeli távolságban pl. háziorvos, helyette inkább csak a magánellátások elérhetőek. Az alulhasznosított felületeknek új funkciót kell adni, de a fejlesztések alatt szem előtt tartva az adott helyen lévők igényeit, valamint felmérni, hogy milyen funkciók dominálnak, vagy épp hiányoznak az adott fejlesztésre kijelölt területen. Előnyben kell részesíteni a barnamezős beruházásokat. Úgy gondolom, hogy ezen elveket szem előtt tartva a fejlesztések, beruházások során elérhetőbb lesz egy kompaktabb, élhetőbb város a jövőben, mely képes alkalmazkodni a klímaváltozás okozta nehézségekhez, és a modern világ igényeihez.

## 9. Képtár



1. kép: A BudaPart városnegyed alaprajza  
(Forrás: S73: Tájépítész Stúdió)



2. kép: A BudaPart városnegyed látképe a partról  
(Forrás: budapart.hu)



3. kép: A Metrodom River Lakópark helyszínrajza  
(Forrás: metrodom.hu)



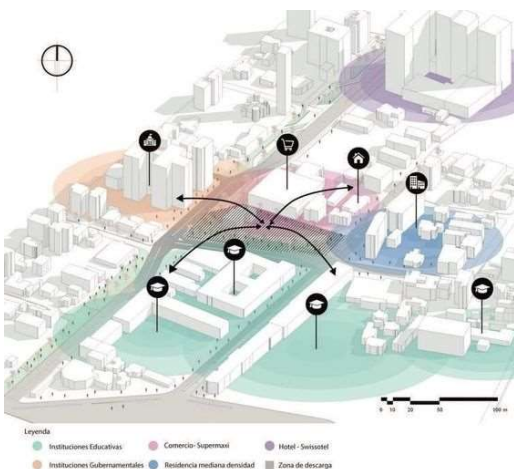
4. kép: A Metrodom River lakóegységei  
(Forrás: metrodom.hu)



5. kép: A Budai Walzer Lakópark helyszínrajza  
(Forrás: budaiwalzer.hu)



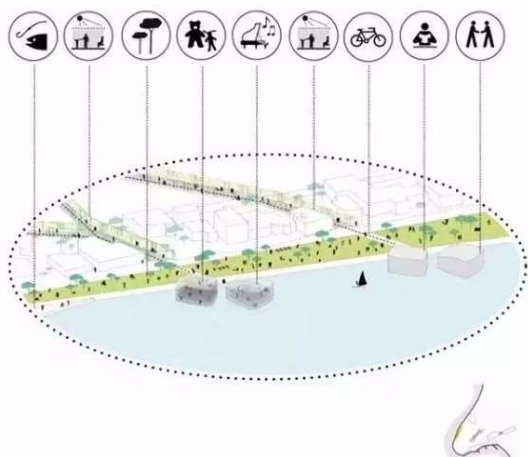
6. kép: A Budai Walzer Lakópark belső kertje  
(Forrás: budaiwalzer.hu)



7. kép: A „15 perces város” felépítése  
(Forrás: Nacyra Feliz Mirabal, 2023)



8. kép: Zöldterületek rendszere a városban (előkép)  
(Forrás: urbandesign.lab, 2023)



9. kép: Dunaparti területek hasznosításának lehetőségei (előkép)  
(Forrás: archcollege.com, 2018)



- 1 enhanced facilities for biking
- 2 low/zero emissions goods delivery
- 3 reduced space for personal vehicle movement
- 4 enhanced facilities for transit
- 5 enhanced facilities for public life and walking
- 6 EV charging stations [off-street]

10. kép: Élhetőbb utcakép (előkép)  
(Forrás: theurbanist.org, 2021)



11. kép: Vegyes területfelhasználás, alsószintek bevonása, zöldtető lehetőség (előkép)  
(Forrás: kjellandersjoberg.se, 2022-)



12. kép: Közösségi terek, piac kialakítása (előkép)  
(Forrás: kjellandersjoberg.se, 2022-)

## 10. Irodalomjegyzék

- http1 <https://utopia.de/ratgeber/die-15-minuten-stadt-das-steckt-hinter-der-idee-378754/>
- http2 [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/Why-every-city-can-benefit-from-a-15-minute-city-vision?language=en_US)
- http3 <https://www.15minutecity.com/blog/hello>
- http4 <https://www.newswire.ca/news-releases/the-15-minute-neighbourhood-delivers-more-accessible-affordable-and-sustainable-housing-852987472.html>
- http5 <https://keruletunk.ujbuda.hu/helytortenet/ujbuda-tortenete>
- http6 <https://www.budapestinfo.eu/keruletek/budapest-11-kerulet/multja-torteneleme>
- http7 <http://ujbudaonline.network.hu/blog/ujbuda-kozossegi-klub-hirei/ujbuda-tortenete>
- http8 <https://www.budapart.hu/hu>
- http9 <https://adept.dk/project/budapart>
- http10 <https://metrodom.hu/lakopark/metrodom-river>
- http11 <https://lakopark.ingatlan.com/metrodomriver#lakaskinalat>
- http12 <https://budaiwalzer.hu/>
- http13 <https://ingatlan.portfolio.hu/lakopark/185-budai-walzer-ii-utem>
- http14 <https://www.barriolapinada.es/en/>
- http15 <https://alicontreras.medium.com/bo01-6f0e5a33e10b>
- http16 <https://www.freiburg.de/pb/,Lde/208732.html>
- http17 <https://archjourney.org/projects/milano-city-life/>
- 01 Carlos Moreno, Jan Gehl, Martha Thorne (2024): The 15 Minute City: A Solution to Saving Our Time and Our Planet, John Wiley & Sons, Inc. , Hoboken, New Jersey, p. 13-15.
- 02 Douglas Farr (2007): Sustainable Corridors in: Urban Design with Nature, Wiley; 1st edition, p. 7-8.
- 03 Johnny Eaton, Geospatial Projects Unit (2021): Maps and analysis (QGIS) in: City of Ottawa: Planning, Infrastructure and Economic Development: 15 Minute Neighbourhoods Baseline Report.

- 04 Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal-Városépítési Főosztály (2013): Budapest 2030, Hosszútávú városfejlesztési koncepció, 767/2013 (IV. 24.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott dokumentáció. (Budapest 2030 HVK,2013)  
[https://archiv.budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi\\_koncepcio\\_bp2030/budapest\\_2030\\_varosfejlesztesi\\_koncepcio.pdf](https://archiv.budapest.hu/Documents/varosfejlesztesi_koncepcio_bp2030/budapest_2030_varosfejlesztesi_koncepcio.pdf)
- 05 Pro Regio Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Nonprofit Közhasznú Kft., C.D.C Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft. (2015): Budapest Főváros XI. kerület Újbuda: Integrált Településfejlesztő Stratégia 2014-2020, Helyzetfeltáró és helyzetértékelő munkarész. (Újbuda ITS 2014-20)  
<https://docplayer.hu/13580835-Budapest-fovaros-xi-kerulet-ujbuda.html>
- 06 Újbuda Városfejlesztési koncepciója, 5. kötet végdokumentum, egyeztetési anyag. (2005) , (VK)  
<https://kozigazgatas.ujbuda.hu/sites/default/files/ujbudavarosfejlkonc.pdf>
- 07 Budapest XI. kerület Újbudai Polgármesteri Hivatal: Schreffel János önkormányzati Főépítész (2022): Budapest XI. kerület: Újbuda Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2027, 281/2022. (XII. 15.) XI.ÖK határozattal jóváhagyva. (Újbuda ITS 2027)  
[https://kozigazgatas.ujbuda.hu/sites/default/files/attachments/files/kozigazgatasujbudahu/2022\\_12/xi\\_its\\_jovahagyott\\_0.pdf](https://kozigazgatas.ujbuda.hu/sites/default/files/attachments/files/kozigazgatasujbudahu/2022_12/xi_its_jovahagyott_0.pdf)
1. kép <https://s73.hu/budapart>
2. kép [https://www.budapart.hu/hu/galeria?type=varosnegyed#gallery\\_1-15](https://www.budapart.hu/hu/galeria?type=varosnegyed#gallery_1-15)
3. – 4. kép [https://metrodom.hu/lakopark/metrodom\\_river](https://metrodom.hu/lakopark/metrodom_river)
5. kép <https://lakopark.ingatlan.com/budaiwalzer2utem/32612013#gallery-5>
6. kép <https://budaiwalzer.hu/>
7. kép [https://issuu.com/nacyramirabal/docs/historia\\_del\\_urbanismo](https://issuu.com/nacyramirabal/docs/historia_del_urbanismo)  
Nacyra Feliz Mirabal (2023) : Historia del Urbanismo , p.20
8. kép [https://www.instagram.com/p/CzOKR7Ksbj5/?img\\_index=1&epik=dj0yJnU9Z3ZfYUIURkg1dVFsc0Z4QzlxUUUpJV1ZkNUNGBVhuTGUmcd0wJm49Z0hzc1QzSjILNGc5V05TOHF3YVFsZyZ0PUFBQUFBR2N3M1Bj](https://www.instagram.com/p/CzOKR7Ksbj5/?img_index=1&epik=dj0yJnU9Z3ZfYUIURkg1dVFsc0Z4QzlxUUUpJV1ZkNUNGBVhuTGUmcd0wJm49Z0hzc1QzSjILNGc5V05TOHF3YVFsZyZ0PUFBQUFBR2N3M1Bj)  
@urbandesign.lab (2023)
9. kép <http://www.archcollege.com/archcollege/2018/12/42847.html> (2018)
10. kép <https://www.theurbanist.org/2021/10/29/four-years-later-seattle-emissions-free-area-has-gone-from-promise-to-draft-plan/>  
Seattle’s Green and Healthy Streets Action Plan, draft (2021)
11. – 12. kép <https://kjellandersjoberg.se/en/projects/project/hartree/> (2022- )

## 11. Ábrajegyzék

| Sorszám  | Cím                                                                           | Oldalszám |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. ábra  | A „15 perces város” koncepció alap elemei                                     | 4.        |
| 2. ábra  | XI. kerület elhelyezkedése                                                    | 6.        |
| 3. ábra  | Kulcsprojektek a lehatárolt tömbön belül                                      | 11.       |
| 4. ábra  | Hálózatos projektek) a lehatárolt tömbön belül                                | 12.       |
| 5. ábra  | Akcióterületek a lehatárolt tömbön belül                                      | 13.       |
| 6. ábra  | Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek a lehatárolt tömbön belül | 18.       |
| 7. ábra  | Egészségügyi intézmények a kijelölt területen                                 | 18.       |
| 8. ábra  | Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok a lehatárolt tömbön belül          | 19.       |
| 9. ábra  | Zöldterületek megoszlása a területen belül                                    | 19.       |
| 10. ábra | Oktatási intézmények rendszere a kijelölt területen belül                     | 20.       |
| 11. ábra | Konfliktusok a lehatárolt tömbön belül                                        | 20.       |
| 12. ábra | Értékek a lehatárolt tömbön belül                                             | 21.       |
| 13. ábra | BudaPart városnegyed elhelyezkedése                                           | 22.       |
| 14. ábra | A BudaPart belső úthálózata, parkolási lehetőségek                            | 24.       |
| 15. ábra | Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok elérhetősége a BudaPartnál         | 24.       |
| 16. ábra | Az elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákon belül       | 25.       |
| 17. ábra | A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                     | 25.       |
| 18. ábra | A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                 | 25.       |
| 19. ábra | Zöldterületek megoszlása                                                      | 25.       |
| 20. ábra | Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek a BudaPartnál             | 26.       |
| 21. ábra | Oktatási intézmények rendszere a városnegyednél                               | 26.       |
| 22. ábra | Egészségügyi intézmények                                                      | 27.       |
| 23. ábra | A Metrodom River Lakópark elhelyezkedése                                      | 27.       |

|          |                                                                                      |     |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 24. ábra | Az elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákon belül              | 28. |
| 25. ábra | A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                            | 28. |
| 26. ábra | A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                        | 28. |
| 27. ábra | Kerékpárutak, tárolók és a MOL Bubi pontok elérhetősége a Metrodom River Lakóparknál | 28. |
| 28. ábra | Zöldterületek megoszlása                                                             | 29. |
| 29. ábra | Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátói egységek                                  | 29. |
| 30. ábra | Oktatási intézmények rendszere                                                       | 29. |
| 31. ábra | Egészségügyi intézmények                                                             | 30. |
| 32. ábra | A Budai Walzer Lakópark elhelyezkedése                                               | 30. |
| 33. ábra | Az elérhető tömegközlekedési eszközök megállói a kijelölt zónákon belül              | 31. |
| 34. ábra | A buszmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                            | 31. |
| 35. ábra | A villamosmegállók 300m-es rágyaloglási zónái                                        | 31. |
| 36. ábra | Kerékpárutak, tárolók és MOL Bubi pontok elérhetősége a Budai Walzernél              | 31. |
| 37. ábra | Zöldterületek megoszlása                                                             | 32. |
| 38. ábra | Szolgáltatások, kereskedelmi-, vendéglátó egységek a lakóparknál                     | 32. |
| 39. ábra | Oktatási intézmények rendszere                                                       | 33. |
| 40. ábra | Egészségügyi intézmények                                                             | 33. |
| 41. ábra | Javaslatok – főként a városi részekre                                                | 36. |
| 42. ábra | Javaslatok – főként a Duna parti sávi részekre                                       | 38. |

## NYILATKOZAT

### Szakdolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Meinhardt Orsolya  
A Hallgató Neptun kódja: UAJSS6  
A dolgozat címe: A „15 perces város” elméletének vizsgálata a XI. kerület lakóegységein keresztül

A megjelenés éve: 2024  
A konzulens intézetének neve: Magyar Agrár – És Élettudományi Egyetem  
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

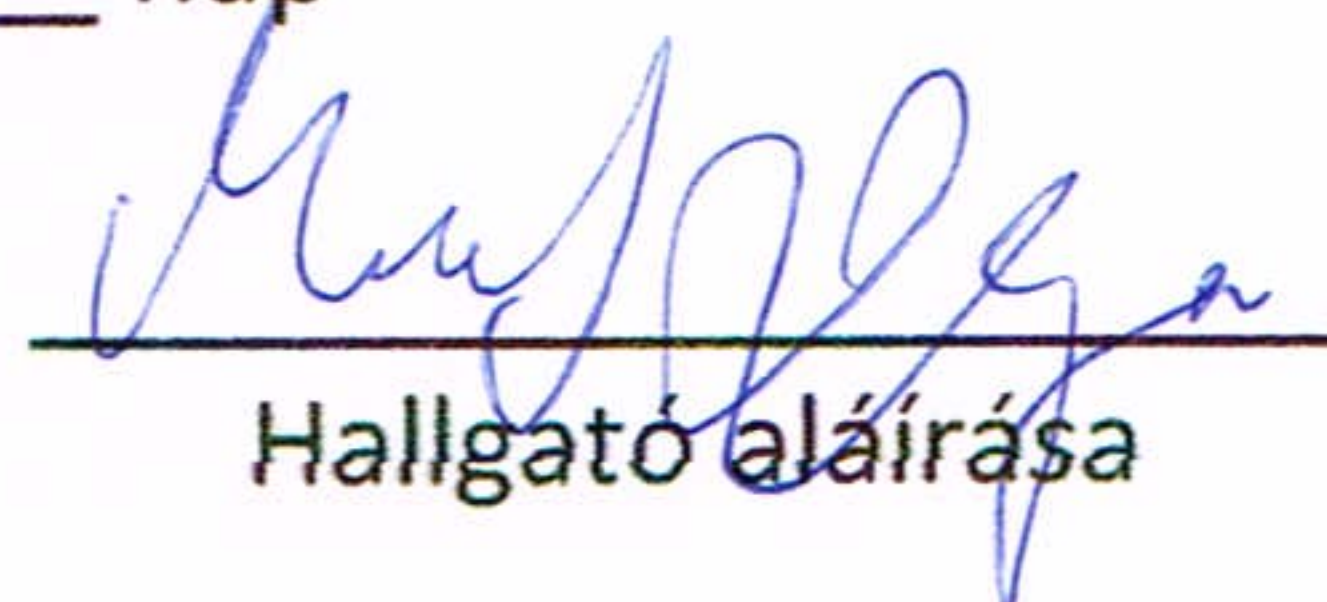
A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumába. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumában.

Kelt: 2024 év 11. hó 10. nap

  
Hallgató aláírása

## NYILATKOZAT

Meinhardt Orsolya (hallgató Neptun azonosítója: UAJSS6) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / **nem javaslom**<sup>1</sup>.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem<sup>\*2</sup>

Kelt: Budapest, 2024. november 10.



belső konzulens

---

<sup>1</sup> A megfelelő aláhúzendó.

<sup>2</sup> A megfelelő aláhúzendó.