

DIPLOMADOLGOZAT

Tar Márton Péter

2025



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Településmérnöki mesterképzési szak

**SZÉKESFEHÉRVÁR-ALSÓVÁROS, AZ EGYKORI IKARUS-GYÁR ÉS
KÖRNYEZETÉNEK REVITALIZÁCIÓJA**

Belső konzulens: Gergely-Korompay Judit DLA
ny. egy. oktató

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Tájépítészeti,
Településtervezési és
Díszkertészeti intézet

Készítette: Tar Márton Péter

Budapest

2025

Tartalomjegyzék

1.Bevezetés	1
2. Vizsgálati munkarész	3
2.1. Országos szerep és elhelyezkedés	3
2.2. Térségi szerep	4
2.3. Székesfehérvárat érintő felsőrendű tervek	4
2.4. A városszerkezet történeti kialakulása	5
2.4.1. A római kortól a középkorig	5
2.4.2. A XVIII. század végétől a XIX. század közepéig	6
2.4.3. A XIX. század végétől a XX. század közepéig	6
2.4.4. A II. világháborútól napjainkig	7
2.5. Mai szerkezet – Szerkezeti Terv és úthálózat	8
2.6. Demográfia	9
2.7. Területfelhasználás vizsgálat a tervezési területen és tág környezetében	10
2.8. Az épített karakter vizsgálata	11
2.9. Közösségi közlekedés és kerékpáros infrastruktúra	15
2.10. Fontos helyek , intézmények és más meghatározó funkciók a térségben	16
2.11. Lokális kapcsolatok és elvágó elemek	17
2.12. Fő gyalogos és gépjármű mozgások	17
2.13. Vasúti forgalom és zajterhelés.....	18
2.14. A Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi terület	18
2.15. Jelentős zöldfelületi elemek a területen	20
2.16. Épületkataszter	20
2.17 Székesfehérvár városának a területre vonatkozó jelenlegi fejlesztési elképzelései	26
3. Helyzetértékelés.....	27

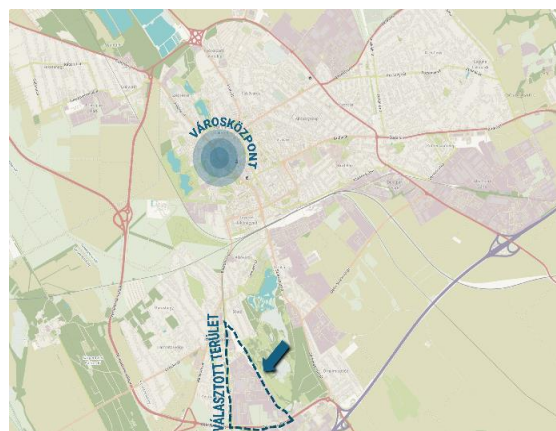
3.1. Értékek.....	27
3.2. Problémák	29
4. Fejlesztési koncepció.....	33
4.1. Az Ikarus városnegyed, fejlesztési célok – célrendszer – jövőkép.....	33
4.2. Zóna-koncepció, funkciókép	34
4.3. Szerkezeti koncepció.....	35
4.4. Funkciók.....	36
4.5. A meglévő épületekre vonatkozó elképzelések.....	39
4.6. Téralakítási koncepció	41
5. Beépítés, környezetalakítás és jogszabályi háttér	42
5.1. Környezetalakítás - műleírás.....	42
5.2. Rendezési program	48
5.3. Szerkezeti terv módosítási javaslat.....	51
5.4. Egyszerűsített szabályozás	54
6. Összegzés	63
Felhasznált szakirodalom, tervdokumentumok.....	65
Ábrajegyzék.....	66
Mellékletek jegyzéke	67
Nagyméretű, tervi mellékletek jegyzéke.....	68
Nyilatkozatok.....	69

1.Bevezetés

Székesfehérvár Magyarország egyik legrégebbi és történelmileg legjelentősebb városa, amely a középkorban az ország politikai, vallási és gazdasági központjaként szolgált. A Dunántúl szívében, a fővárostól alig hatvan kilométerre fekvő város stratégiai elhelyezkedésének, fejlett infrastruktúrájának és gazdag kulturális örökségének köszönhetően ma is fontos szerepet tölt be az ország városhálózatában. Székesfehérvár mindemellett fontos gazdasági központ, ipari és logisztikai bázissal, amely számos hazai és nemzetközi vállalatnak ad otthont.

Településszerkezeti szempontból Székesfehérvár izgalmas lehetőségeket rejt magában. Történelmi öröksége, meglévő városszerkezete és a modern településfejlődési kihívások egyaránt jó kiindulópontot jelentenek egy átfogó fejlesztési terv kidolgozásához. Diplomamunkám célja, hogy a város egy meghatározott részterületére vonatkozóan olyan fejlesztési javaslatot dolgozzon ki, amely hozzájárul Székesfehérvár élhetőségének növeléséhez, identitásának erősítéséhez és hosszú távú fejlődéséhez.

A választott tervezési terület a város déli határterületén helyezkedik el, a Vásárhelyi utca, a Déli elkerülő út, valamint a Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi Terület által határolt háromszögben (1-2. számú ábra). A terület nagyrészt ma egy túlnyomórészt használaton kívüli iparterület alkotja, de magába foglal kis részen elterülő lakófunkciójú területet, valamint korszerű logisztikai telepeket is.



1. ábra: Választott terület alaptérképen
(alaptérkép forrása: Openstreetmap)

A diplomaterv felépítése négy fő strukturális egységre bomlik. A első blokk a település komplex településtervezési szempontú vizsgálatából áll. A második részben a terület értékelése, a vizsgálatokon alapuló értékek és problémák feltárása történik. A harmadik blokk a tervezési területre elképzelt fejlesztési koncepciót mutatja be, a negyedik pedig a komplex beépítési és környezetalakítási javaslatot tartalmazza, mindemellett bemutatja a fejlesztéshez kidolgozott konkrét fejlesztési és rendezési tervdokumentumokat is.



2. ábra: Választott terület döntött légifotón (alaptérkép forrása: Google Earth Pro)

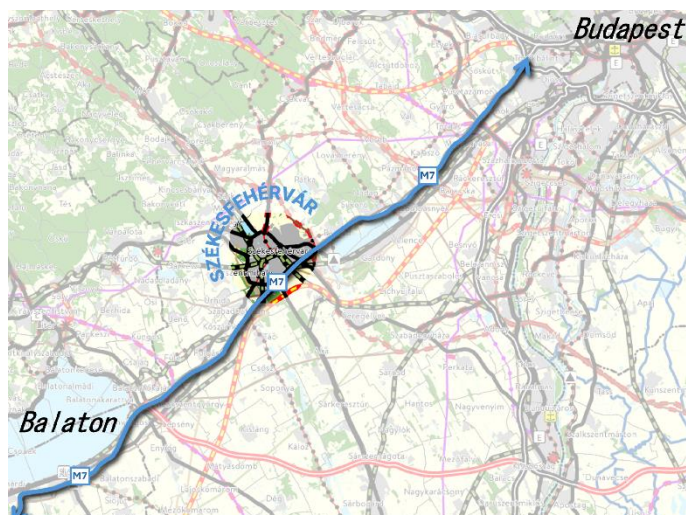
2. Vizsgálati munkarész

E fejezetben belül a tematikai logika mentén történő tagolódáson túl lesznek vizsgálati részek, melyek a település egészére, míg lesznek olyanok is, melyek kifejezetten a választott tervezési területre szűkítve vonatkoznak. Az általános elv, hogy a vizsgálati témakörök – ahol a rendelkezésre álló adatok ezt lehetővé teszik – a teljes településre vonatkozó megállapításokkal indulnak, majd ezután jutnak el a szűkített területre vonatkozó megállapításokig.

2.1. Országos szerep és elhelyezkedés

Székesfehérvár a Közép-Dunántúli régió központja, valamint Fejér vármegye székhelye, amely kedvező földrajzi elhelyezkedésének és fejlett közlekedési kapcsolatrendszerének köszönhetően fontos szerepet tölt be az ország városhálózatában. A város mindössze 40–45 perc alatt elérhető közúton Budapestről, míg kötöttpályás közlekedéssel körülbelül 55–60 perc alatt megközelíthető, így kiválóan kapcsolódik a fővároshoz. Emellett az ország egyik legjelentősebb turisztikai célpontjától, a Balatontól is csupán félórányi autóútra, illetve mintegy 50 percre található vasúton, ami tovább növeli a város vonzerejét. A város déli határában húzódik az M7-es autópálya, amely

nemcsak a magyar-horvát határ felé biztosít gyors közlekedést, hanem része az európai jelentőségű V. számú helsinki közlekedési folyosónak is. Ez az elhelyezkedés Székesfehérvárt a nemzetközi és országos tranzitforgalom egyik kiemelt pontjává teszi, különösen, mivel a város gazdasági területei is



3. ábra: Székesfehérvár térségi elhelyezkedése
(forrás: saját szerk. ábra, alaptérkép forrása: OTRT)

szorosan kapcsolódnak ehhez a közlekedési hálózathoz.

A rendszerváltást követően Székesfehérvár az elsők között kezdte meg a korszerű ipari parkok kialakítását, ennek eredményeként ma már az ország egyik legjelentősebb

ipari központjának számít. Számos hazai és nemzetközi vállalat működik itt, különösen az autóipar, elektronikai ipar és logisztika területén, ami jelentős munkahelyteremtő és gazdasági erővel ruházza fel a várost. A gazdasági szerepkör mellett Székesfehérvár turisztikai szempontból is figyelemre méltó. Gazdag történeti öröksége és kulturális kínálata mellett közelsége a Velencei-tóhoz is hozzájárul ahhoz, hogy a város nemcsak ipari, hanem rekreációs és turisztikai célpontként is egyre népszerűbb.

2.2. Térségi szerep (1. sz. melléklet)

Székesfehérvár Fejér vármegye, valamint a Székesfehérvári járás székhelyeként betöltött központi szerepe révén jelentős térségi súllyal bír. Jelentősége nemcsak közigazgatási szerepkörében mutatkozik meg, hanem abban is, hogy a város és a környező települések egy nagyvárosi településegüttest alkotnak. Jelenleg tizenkét település tartozik hivatalosan ehhez a struktúrához, azonban a 2011-es népszámlálás adatai szerint további huszonhárom település mutat szoros kapcsolatot Székesfehérvárral, különösen gazdasági és munkavállalási szempontból. A város ipari súlyát erősítik a jelen lévő nemzetközi vállalatok, amelyek munkaerő-igényes tevékenységükkel nemcsak a közvetlen környezetből, hanem távolabbi településekről is vonzzák a dolgozókat. Ez a munkaerővonzás tovább erősíti Székesfehérvár térségi beágyazottságát és a gazdasági együttműködések.

Székesfehérvár közigazgatási területe 170,89 km², ami lehetővé teszi a város számára, hogy jelentős infrastruktúrával és intézményi ellátással rendelkező városként működjön. Az M7-es autópályán kívül további hét főút található itt, ami kiváló közúti kapcsolatokat biztosít, és közlekedési csomóponttá emeli a várost. A Székesfehérvár köré szerveződő 34 település közül mindössze Polgárdi rendelkezik városi ranggal, így a térségi intézményi ellátás szinte teljes egészében Székesfehérvárra koncentrálódik. Ez a várost egészségügyi, oktatási és közigazgatási szempontból is regionális központtá teszi (KSH – Magyarország településhálózata 1., 2014).

2.3. Székesfehérvárat érintő felsőrendű tervek (2. sz. melléklet)

Az Országos Területrendezési Terv alapján Székesfehérvárat közvetlenül érinti egy tervezett nagy sebességű vasútvonal, amely a város déli határában fog elhaladni, és a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képezi. Ez a kapcsolat a nemzetközi

vasúti mobilitást is elősegíti, lehetőséget teremtve arra, hogy Székesfehérvár közvetlenebb bekapcsolódást nyerjen az európai nagysebességű vasúti rendszerbe. Emellett közvetetten hatással lehet a városra az országos gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének részeként megvalósítani tervezett új gyűrűs autópálya is, amely az ország fő autópályáit kötné össze. Ennek megépülése jelentős mértékben tehermentesítheti az M7-es autópályát, tovább javítva ezzel Székesfehérvár térségi kapcsolatait (Országos Területrendezési Terv, a továbbiakban: OTRT).

Az egyfel közelebbi léptékű felsőrendű terv, Fejér Vármegye Szerkezeti Terve az OTRT-hez képest eltérést nem mutat a tervezett elemek tekintetében, az OTRT-n szereplő tervezett szerkezeti elemeket veszi át.

2.4. A városszerkezet történeti kialakulása (3. sz. melléklet)

Tekintettel arra, hogy Székesfehérvár Magyarország és a magyar történelem egyik legrégebbi és legjelentősebb helyszíne, a történeti vizsgálata is régre nyúlik vissza. A város fő tengelyeinek, útjainak a kiépülése már az ókorban elindult, a máig fennmaradó szerkezet utolsó meghatározó elemeinek létrejötte pedig a XX. század közepére tehető (Székesfehérvár Településképi Arculati Kézikönyve 2017, a továbbiakban: TAK).

2.4.1. A római kortól a középkorig (3.1. sz. melléklet)

A római korban Herculea nevű település állt itt, amely egy korábbi kelta falu helyére épült. A 10. században ugyanakkor már Alba Regia néven ismerték az erős várat, amelyet természetes védelmi rendszer – kiterjedt mocsarak és lápok – vett körül (Encyclopaedia Britannica, Cities and Towns – Székesfehérvár) A térség természeti viszonyait nagyban meghatározta a sóstó és környékének mocsaras jellege, amelyet a Bakony felől érkező patakok hoztak létre és tápláltak. A terület ásványtani adottságai következtében a sóstó vize valóban sós volt egészen a 20. században bekövetkezett elmocsarasodásáig.

A sóstó partján haladt el az a jelentős északnyugat–délkeleti irányú útvonal, amely a Római Birodalom egyik fontos hadi útja volt, összekötve Bizáncot Győrrel és Béccsel. A város alapítója kétségtelenül Szent István király volt. Koronázása után néhány évvel több oklevél is említi a települést. Emellett szintén nagy jelentőségű volt, hogy

István 1020 körül megnyitotta a Szentföldre vezető zarándokutat, amely Fehérváron is áthaladt (Hungarian Conservative, 2025 – Székesfehérvár: To this day, the sacred city of the Hungarian Kings). A középkori városszerkezetet egyfelől ez az európai jelentőségű útvonalcsomópont, másfelől a mocsárvilágból kiemelkedő, megerősített szigetszerű jelleg határozta meg. A város fejlődését jelentős mértékben elősegítették a nagy volumenű hídépítések, lecsapolási munkák és vízszabályozási beavatkozások, amelyek lehetővé tették a déli irányú terjeszkedést. Ennek eredményeképp jött létre Újfalú és Ingoványfalú városrésze (Települési Örökségvédelmi Hatástanulmány 2021).

A város hanyatlását először a tatárjárás idézte elő: bár fizikailag nem tudták elfoglalni, a környező hadi tevékenység ellehetetlenítette a kereskedelmet, és ezzel elveszett a kereskedelmi csomóponti szerepe. Székesfehérvár később a török hódoltság időszakát is megszenvedte, mely időszak alatt számos történeti érték odaveszett

2.4.2. A XVIII. század végétől a XIX. század közepéig (3.2., 3.3. sz mellékletek)

A város elsődleges bővülési irányai az északi és a déli területek voltak, ahol jellemzően hagyományos, kertesházás beépítések jöttek létre. A Sóstó környezete ebben az időszakban még nagyrészt mezőgazdasági művelés alatt állt, de már megjelentek lakóházak is az északkeleti oldalán. A Sárvíz vízfolyás mocsaras területe ebben az időszakban öltött tó jellegűt, ami a Sóstó kialakulásának időszaka volt. A vasútállomás és a vasútvonalak kiépítése gyakorlatilag elvágtatta a város déli részét a központtól, ugyanakkor jelentős népességnövekedést is eredményezett (TAK).

2.4.3. A XIX. század végétől a XX. század közepéig (3.4., 3.5. mellékletek)

A város keleti irányú terjeszkedése tovább folytatódott, még mindig elsősorban kertesházás beépítés formájában, melynek eredményeként a Budai út vált Székesfehérvár második főtengelyévé. A Sóstó északi partján eközben létrejött a város tornaklubjának sporttelepe, amelynek helyén ma is a Sóstói Stadion található. A tó nyugati oldalán, a vasúton túl, kertes mezőgazdasági területfelhasználás mellett újabb beépítések jelentek meg. A Sóstó déli részein második világháború közeledtével katonai célú használat jelent meg, például lőtér formájában.

A vasút harmas elágazásában új út épült ki, amely a városközpontot a délvidéki városrészekkel kötötte össze. A Sóstó déli és délkeleti oldalán a lakóterületek bővülése

mellett katonai repülőtér, valamint a hozzá kapcsolódó repülőgépezem is létesült. Ez utóbbi a két világháború időszakában végig katonai gépek gyártásával foglalkozott. E létesítmények egy része mára lakófunkciót kapott. A fokozódó ipari tevékenység következtében a környezetszennyezés is megnövekedett. A különféle vegyszerek vízbe kerülése miatt a Sóstó fokozatosan elmocsarasodott (TAK).

2.4.4. A II. világháborútól napjainkig (3.6. sz. melléklet)

A II. világháborút megelőzően és annak idején a tiltások ellenére Székesfehérváron tovább folyt a katonai repülőgépek gyártása. A terület ipari karakterét ezt követően is megőrizte. A jelentős változást 1963 hozta el, amikor az eredetileg budapesti székhelyű Ikarus autóbuszgyár a kapacitásnövelés érdekében átvette a korábbi repülőgépgyártó üzem helyét. A gyártelep működése nagy számú munkaerőt vonzott a városba, így újabb népességrobbanás következett be, amely a lakótelepi építkezések elindítását is szükségessé tette. Ezzel párhuzamosan a városban egyre nagyobb figyelmet kaptak a természetes területek értékei is. A Sóstó környezetét ekkor kezdték ismét helyén kezelni és védeni. Az első természetvédelmi intézkedés 1990-ben történt, amikor a déli területek országos védettséget kaptak, majd 2002-ben a Sóstó és közvetlen környezete helyi védelem alá került. Az Ikarus gyár a rendszerváltozás utáni gazdasági átalakulások ellenére sokáig működött, végül azonban 2007-ben végleg bezárta kapuit.

Eközben Székesfehérvár az elsők között kezdte meg iparterületeinek modernizálását. Bár a volt Ikarus gyártelep nem tartozott ezek közé, az M7 autópálya mentén sorra jelentek meg a külföldi nagyvállalatok logisztikai és ipari telepei, amelyek mára a város gazdaságának gerincét adják. A korábbi Ikarus-telep ma egy tulajdonos kezében összpontosul, csarnoképületeinek jelentős része azonban üresen áll. Egyes létesítményeket bérbe adtak, ahol jelenleg kisebb vállalkozások, jellemzően logisztikai vagy kisipari tevékenységet folytatnak. A város nyugati elkerülő útja 2016-ban készült el, és ennek mentén azóta is jelentős nagykereskedelmi és korszerű ipari-logisztikai egységek épültek (TAK). Ezzel párhuzamosan a Vásárhelyi utca nyugati oldalán robbanásszerű lakóterület-fejlődés indult meg (4. sz. melléklet).

2.5. Mai szerkezet – Szerkezeti Terv és úthálózat (5., 6. sz. mellékletek)

Székesfehérvár városszerkezetében jól kirajzolódik az elkerülő gyűrű megléte, amely – az M7-es autópályába csatlakozva – hatékonyan kerüli meg a belső városi területeket. Ennek köszönhetően például az északi településrészek lakói közvetlenül, a városon való áthaladás nélkül tudnak csatlakozni az országos gyorsforgalmi úthálózathoz. Ez nagyban hozzájárul a belvárosi forgalom tehermentesítéséhez és a logisztikai és ipari tevékenységek gördülékenyebb kiszolgálásához is. A város központi részéből kiindulva több másodrendű főút sugárirányban fut ki, lefedve az ország különböző pontjai felé vezető főbb közlekedési tengelyeket. A vizsgált déli városrész mellett egy 2x1 sávú gyűjtőút húzódik, amely fontos összeköttetést biztosít a településközpont, valamint az M7-es autópályával között. Az úthálózat jelentős forgalmi terhelés alatt áll, különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban, amikor a városon belüli ingázás, illetve az ipari parkokba és onnan kifelé irányuló forgalom koncentrálódik. A belső sugárirányú utak – mint például a Balatoni út, a Palotai út vagy a Seregélyesi út – kiemelt terheltségűek, gyakran torlódásokkal terheltek.

A településszerkezetet nagyban meghatározza a történelmi fejlődés, a közlekedési hálózat, valamint a város ipari és lakóövezeti terjeszkedésének üteme és irányai. A város területhasználatában jól elkülönülnek a különböző funkcionális zónák.

A belváros a település legintenzívebben használt területe, ahol a közigazgatási, kereskedelmi, kulturális és idegenforgalmi funkciók koncentrálódnak. Itt található a város legfontosabb közintézményei, templomai, műemlékei és sétálóutcái. A városmag körül félgyűrűs formában jellemzőek a nagyvárosias lakóövezetek, amelyekben túlnyomórészt társasházak és lakótelepi beépítések dominálnak. A lakóterületek ezt követően sugaras irányban terjeszkedtek tovább: keleti, északkeleti és déli irányban jellemzően kertvárosias, családi házas övezetek alakultak ki. Ezek közül is kiemelkedik az újabban beépülő déli-délnyugati városrész, ahol ma is jelentős lakóövezeti fejlesztések zajlanak, elsősorban kertvárosias formában. Fontos megemlíteni, hogy a város Településszerkezeti Terve ebben a déli irányban sűrűsödő lakóterületi részen – az Úrhidai út mentén - jelöli ki a település egyik új alközpontját.

A város ipari zónái jellemzően a történetileg kialakult közlekedési vonalak mentén helyezkednek el, elsősorban a keleti és déli részekben. A volt Ikarus-gyártelep

közelében, illetve az M7-es autópálya mentén létrejött ipari parkokban ma is számos termelő- és logisztikai egység működik. Az ipari és logisztikai tevékenység közelsége ugyanakkor komoly környezeti kihívást jelent a természetvédelmi oltalom alatt álló Sóstó térségében.

A zöldfelületek és rekreációs zónák közül a diplomaterület szempontjából kiemelkedik a már többször említett Sóstó természetvédelmi terület, amely egyszerre ökológiai jelentőségű és rekreációs célokat is szolgál. Mellette a városi sportlétesítmények, mint a Sóstói Stadion és a szomszédos sportpályák alkotják a város délkeleti rekreációs övezetét (Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének 492/2019. (VII.12.) számú határozata Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településszerkezeti Tervéről, a továbbiakban: TSZT).

2.6. Demográfia (7., 8. sz. mellékletek)

Székesfehérvár demográfiai helyzetét az elmúlt években egyértelműen a folyamatos népességfogyás jellemezte. Bár a város gazdaságilag fejlett, lakossága hosszú időn át fogyatkozott. 2022-től kezdve, a koronavírus lecsendesülésével azonban a lakosság újra növekedni kezdett és ez a gyarapodás azóta is kitart (KSH mikrocenzus) Legutóbbi, erre vonatkozóan elérhető népszámlálási adatok (2016) alapján jól látható, hogy a város korstruktúrája előregedő társadalmat mutat: a lakosság túlnyomó többsége a 0–19 éves, valamint a 65 év feletti korosztályból kerül ki, de utóbbiak vannak a legtöbben (Székesfehérvár Településfejlesztési Konceptió – Helyzetfeltáró munkarész).

A korábban csökkenő népességet részben az öregedési tendencia magyarázta, azonban még fontosabb tényező a magas elvándorlási arány. Meglepő módon, annak ellenére, hogy Székesfehérvár kiemelkedően jó gazdasági mutatókkal rendelkezik, az innen elvándorlók száma már mintegy két évtizede meghaladja az országos átlagot (KSH mikrocenzus). Ez az ellentmondás rávilágít arra, hogy a munkaerőmegtartás, a lakhatás vagy az életminőség területén lehetnek olyan kihívások, melyek a városban élőket más települések felé terelik.

Iskolázottsági mutatóit tekintve Székesfehérvár igen kedvező képet mutat. A felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya mind az országos, mind a megyei átlag felett van. Hasonló a helyzet az érettségizettek arányával is a megfelelő korúak körében. Ezzel szemben az általános iskolai végzettséggel sem rendelkezők aránya számottevően

alacsonyabb, mint országosan vagy megyei szinten. Ez azt jelzi, hogy a város oktatási rendszere hatékony, illetve a lakosság körében magas az oktatás iránti elkötelezettség. A város a jövedelmi viszonyok tekintetében is kedvező képet mutat. Az egy főre jutó személyi jövedelemadó alapján a lakosság országos és megyei szinten is kiemelkedően teljesít (Székesfehérvár Településfejlesztési Konceptió – Helyzetfeltáró munkarész).

A lakosság területi eloszlása is érdekes képet mutat. Az állandó népesség jelentős része a belvárosban él, de emellett a Maroshegyi városrészben, különösen a Vásárhelyi úttól nyugatra, egy kiemelkedően magas népsűrűség figyelhető meg. Ezt a sűrűsödést egyrészt a Rádió úti lakótelep, valamint a mellette található egykori tiszti lakótelep lakossága okozza, másrészt pedig a már említett kertvárosias terület sűrű beépülése a délnyugati városrészben. A diplomaterületet képező déli terület ugyanakkor túlnyomórészt gazdasági besorolású és funkciójú, így lakónépessége viszonylag alacsony. A Vásárhelyi úttól keletre eső kisebb lakóövezet lakosság száma körülbelül 300-400 fő közé tehető.

Az öregedési index – vagyis a 65 év feletti és a 15 év alatti lakosság arányának viszonya – magas a gazdasági területbe ágyazott lakófunkciójú részekben. Ezzel szemben a Vásárhelyi út nyugati oldalán számottevően fiatalabb népesség él. Ez részben annak köszönhető, hogy az itt található, jellemzően új építésű kertes családi házakba fiatal párok és kisgyermekes családok költöznek. Ez a városszéli terjeszkedés egyfajta fiatalodást is hoz a lakónépesség összetételében, miközben a belsőbb városrészek inkább az idősebb korosztály lakóhelyévé válnak.

2.7. Területfelhasználás vizsgálat a tervezési területen és tág környezetében (9. sz. melléklet)

Székesfehérvár déli városrészének mai szerkezete jól mutatja, hogy a térségben – a természetvédelmi oltalom alatt álló területeket leszámítva – döntően kertvárosias lakóövezetek és általános gazdasági funkciójú területek dominálnak (6. sz. melléklet). A városszerkezeti térképek és a helyszíni bejárások alapján azonban megállapítható, hogy a tényleges területhasználatok több ponton eltérnek a Településszerkezeti Terv alapjául szolgáló 2019-es állapottól. Ennek egyik fő oka, hogy számos lakóövezet még fejlesztés alatt áll, vagy teljesen beépítetlen, míg a gazdasági területek egy része – különösen a 8-

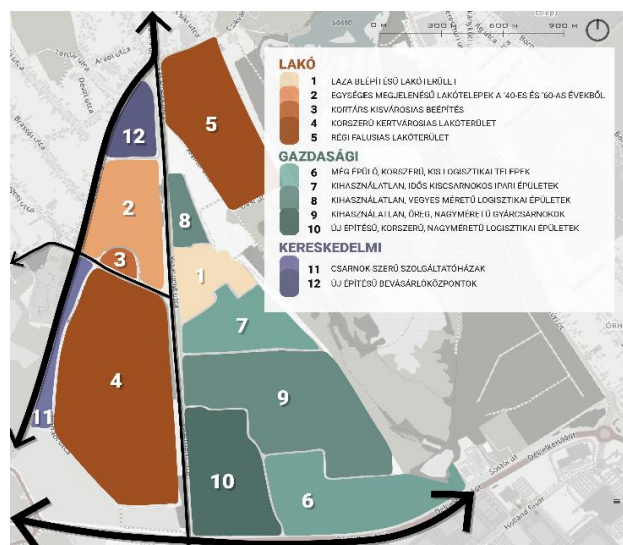
as számú elkerülő út és a Balatoni út mentén – még nem rendelkezik a működéshez szükséges infrastrukturális kiépítettséggel.

A térség legmarkánsabb funkciókoncentrációja a városrész északi sávjában jelenik meg, különösen a Sóstó természetvédelmi területének északi peremén, illetve a Rádió úti lakótelep környezetében, ahol lakófunkció, intézmények, kereskedelmi szolgáltatások és közösségi létesítmények egyaránt megtalálhatók. Ez a terület egyfajta átmenetet képez a sűrűbb városi szövet és a kertvárosiasabb déli részek között.

A TSZT hosszú távú fejlesztési szándékai közé tartozik, hogy a város az Úrhidai út mentén új települési alközpontot kíván kialakítani. A szerkezeti terv leírása azonban nem tér ki az alközpontban kialakítandó funkciókra, térszerkezetre, közlekedési elérhetőségre. Példaként véve Budapest Főváros Településszerkezeti Tervét ugyanakkor meg lehet jelölni a szolgáltatások koncentrációját, a kedvező közlekedési kapcsolatokat, valamint a gazdag közösségi funkciókat a városi alközpontok vonatkozásában. Az elkészített területfelhasználás vizsgálatból jól látszik, hogy a hatályos TSZT által kijelölt településközponti vegyes területen lényegében kizárólag lakófunkció jelent meg (egyéb, pl. földszinti funkciók nélkül) és a Főépítési Iroda munkatársa, nem tudta megerősíteni hogy az alközponthoz szükséges funkciók a fennmaradó kevés, még be nem épített területeken meg fognak jelenni. Így az ide tervezett alközpont az ahhoz szükséges funkciókat nem tudja biztosítani.

2.8. Az épített karakter vizsgálata

A választott terület épített elemei meglehetősen változatosak, és rendelkeznek markáns arculatú részekkel. A karaktervizsgálat kifejezetten ezekre az arculatokra koncentrál, az épített környezet vonatkozásában. A lehatárolható karakterterületek a 4-4.12. számú ábrákon láthatók.



4. ábra: Az épített környezet karakterei (forrás: saját szerk. ábra)

A Laza beépítésű lakóterület (1) leromlott állapotú, de egységes karakterű lakóövezet, amely jellemzően 3-4 szintes, nyeregtetős társasházakból áll, melyeket az 1920-as, '30-as években építettek. Az általános műszaki infrastruktúra szintén leromlott. A környék önálló, nagy kiterjedésű zöldfelületekkel rendelkezik, valamint saját művelődési házzal is büszkélkedhet. A területen több, karakterében értékes épület is megtalálható, ugyanakkor jellegzetes, kevésbé kedvező látványt nyújtó garázs- és tároló sorok is megjelennek. A területen lévő zöldfelületek állapota nagyon jó.

Az egységes megjelenésű lakótelepek karakterterület (2) épületei a '40-es és a '60-as években épültek, szellősen állnak. Zöldfelületeik nagyon szépek, az épületek között olyan lokális közösségi tér funkciók jelennek meg, mint a játszótér, valamint a kültéri asztal padokkal. A területen építészeti védelemben részesülő épületek is találhatóak.

A kortárs kisvárosias beépítésű karakterterület (3) magas beépítettségű terület, az épületeket itt 3-4 szintes társasházak jelentik. Az új beépítés ellenére a parkolás a telken, felszínen történik. Az itt álló épületek 2020 után épültek és jelenleg is további építkezések zajlanak.

A korszerű kertvárosias lakóterület karakterterületen (4) a közterületek szélesek, és széles zöldsávokkal is rendelkeznek. Az épületek korszerűek, szellősen állnak.

A régi falusias lakóterület karakterterület (5) sűrűn beépített, jellemzően oldalhatáron álló



4.1. ábra: Laza beépítésű lakóterület (1)
(forrás: saját fotó)



4.2. ábra: Egységes megjelenésű lakótelepek (2)
(forrás: Google Streetview)



4.3. ábra: Kortárs kisvárosias beépítés (3)
(forrás: Google Streetview)



4.4. ábra: Korszerű kertvárosias lakóterület (4)
(forrás: Google Streetview)

beépítésű, kertvárosias jellegű. A közterületek keskenyek így kissé zsúfolt hatást kelt, Homogén funkciójú, lakóházakon kívül más nem nagyon helyezkedik el itt.

A még épülő, korszerű kis logisztikai telepek (6) karakterterületet jellemzően modern logisztikai telepek alkotják, melyek épületei 2015 és 2025 között épültek. Csak néhány telep van bekerítve, ezért a terület általában belátható, és átjárásra is lehetőség nyílik. A telepek általános műszaki infrastruktúrája fejlett, ugyanakkor értékes, karakterében kiemelkedő épület nem található a környéken. A folyamatos építkezések következtében azonban a zöldfelületek egyre fogyatkoznak.

A kihasználatlan idős, kiscsarnokos ipari épületek karakterterület (7) bérelhető ingatlanokból áll, azonban nagymértékben kihasználatlan. Épületei jellemzően leromlott állapotú csarnoképületek, melyeket 1920 és 1950 között építettek, vegyesen lapos és nyeregtetővel. Emellett a területen néhány használaton kívüli, korábban valószínűleg irodai vagy közfunkciót ellátó épület is megtalálható. A telep teljes egészében magas betonkerítéssel van körbekerítve, és általános műszaki infrastruktúrája alacsony. A kihasználatlanság miatt azonban a zöldfelületek jó állapotban vannak.

A kihasználatlan, vegyes méretű logisztikai épületek (8) karakterterületen jellemzően leromlott állapotú, lapostetős csarnoképületek állnak, amelyek korábban kereskedelmi vagy



4.5. ábra: Régi, falusias lakóterület (5) (forrás: Google Streetview)



4.6. ábra: Korszerű, kis logisztikai telepek (6) (forrás: Google Streetview)



4.7. ábra: Kihasználatlan idős, kiscsarnokos ipari épületek (7) (forrás: ikarusiparipark.hu)



4.8. ábra: Kihasználatlan, vegyes méretű logisztikai épületek (8) (forrás: saját fotó)

szolgáltató funkciót töltötték be, de mára teljesen kihasználatlanokká váltak. Az általános műszaki infrastruktúra is leromlott, és itt is magas betonkerítés veszi körbe a területet.

A kihasználatlan öreg, nagyméretű gyáracsarnokok karakterterületet (9) jellemzően leromlott állapotú csarnoképületek alkotják, melyeket 1960 és 1970 között építettek, vegyesen lapos és nyeregtetővel. A telep teljes egészében magas betonkerítéssel van körbekerítve. Az egy tulajdonos kezében lévő ipari park néhány épülete bérleményként funkcionál, ezek közül némelyik felújításon esett át. A terület jellegzetes karakterelemei közé tartoznak a gyártási korszakból megmaradt kémények, melyek a déli városrész több pontjáról is jól láthatók. A telep műszaki infrastruktúrája általánosságban alacsony színvonalú, ugyanakkor a terület kihasználatlansága miatt a zöldfelületek jó állapotban vannak.

Az új építésű, korszerű, nagyméretű logisztikai épületek karakterterület (10) egységes logisztikai komplexum, amely lapostetős csarnoképületekből áll. Ezeket 2000 és 2010 között építették. A terület körbekerített

áttört kerítéssel, így a telep belátható, azonban átközlekedésre nincs lehetőség. A műszaki infrastruktúra fejlett és modern, ugyanakkor értékes, karakterében kiemelkedő épület nem található a területen. A zöldfelületeket szinte kizárólag füves területek alkotják.



4.9. ábra: Kihaszánálatlan, öreg, nagyméretű gyáracsarnokok (9) (forrás: ikarusiparipark.hu)



4.10. ábra: Új építésű, korszerű, nagyméretű logisztikai épületek (10) (forrás: saját fotó)



4.11. ábra: Csarnok szerű szolgáltatóházak (11) (forrás: Google Streetview)

A csarnok-szerű szolgáltatóházak karakterterület (11) új építésű, illetve még épülő, nagyrészt szolgáltató és kereskedelmi egységek alkotják. A terület érdekessége, hogy a valóban újonnan épült egységek némelyike már üresen áll.

Az új építésű bevásárlóközpont karakterterületen (12) korszerű, a legtöbb igényt kielégítő bevásárlási funkciókat helyt adó, nagy



4.12. ábra: Új építésű bevásárlóközpont (12)
(forrás: Google Streetview)

méretű csarnoképületek állnak. Zöldfelülettel szinte egyáltalán nem rendelkezik, az épületen kívüli területek túlnyomó részét parkoló teszi ki.

2.9. Közösségi közlekedés és kerékpáros infrastruktúra (10., 11. sz. mellékletek)

A terület közösségi közlekedés szempontjából jól ellátott, hiszen a buszútvonal mentén három megálló található, továbbá egy vasúti megállóhellyel is rendelkezik. A belváros az érintett területről tömegközlekedéssel átlagosan 25 perc alatt érhető el, míg a környéken lévő bevásárlóközpontok mindössze 15-30 perces buszútra helyezkednek el. Gyalogos közlekedéssel ugyan a belváros nincs elérhető távolságban, azonban a Balatoni úti bevásárlóközpont körülbelül 15 perc sétával elérhető. A kerékpáros közlekedés is kedvező, a belváros mintegy 12 perc alatt, a bevásárlóközpont pedig 5 perc alatt megközelíthető. A megállóhelyek 500 méteres gyaloglási távolságú lefedettsége az egész területet jól ellátja. Ezek mellett fontos megemlíteni, hogy a területet átszelő, a várost és a Fővárost az ország délnyugati részével összekötő, fontos vasútvonal is rendelkezik e szakaszon megállóhellyel.

A terület kerékpáros infrastruktúra fejlettsége változatos. Az országos kerékpáros útvonal részét képező szakasz a Balatoni úton és a Batthyány utcán halad át. A Balatoni úton kétoldali, elválasztott kerékpárút található, míg a Batthyány utcán kétoldali kerékpáros nyom került felfestésre. Ugyanakkor a két szakasz összekötése hiányzik, bár a szaknyilvántartásokban ez az összeköttetés szerepel. A Sárkeresztúri úton, a területtől keletre, egy teljesen kiépített, elválasztott, kétoldali kerékpárút halad végig. Ezzel szemben az érintett terület mellett elhaladó Vásárhelyi úton nem található semmilyen kerékpáros infrastruktúra. A Sóstó Stadion mellett, a látogatóközpont területén található nyilvános kerékpártároló közel 300 kerékpár számára biztosít helyet.

2.10. Fontos helyek , intézmények és más meghatározó funkciók a térségben (12. sz. melléklet)

A terület legfontosabb mozgást generáló pontjait egyértelműen a bevásárlóközpontok jelentik. Különösen a Balatoni úti, valamint a 8-as főút és az M7 autópálya találkozásánál fekvő nagybevásárlóközpont vonzza nemcsak a környék lakosait, hanem Székesfehérvár és a nagyvárosi településeggyüttes további lakóit is, ami jelentős forgalmat generál elsősorban a 8-as úton, másodsorban a Balatoni úton.

Kiemelendő az érintett lakóterületen található Gárdonyi Géza Művelődési Ház és Könyvár, amely közösségi térként is funkcionál, így fontos helyszín a helyi és városi lakosság számára egyaránt, ugyanis heti rendszerességgel szervez programokat. Mivel közművelődési és közösségi helyszín a legközelebb a belvárosban van csak, így ez a művelődési ház nagyon nagy lefedettségen szolgál ki lakosokat. Az érintett lakosság száma a művelődési ház dolgozójától kapott információ alapján megközelíti a 15 ezer főt.

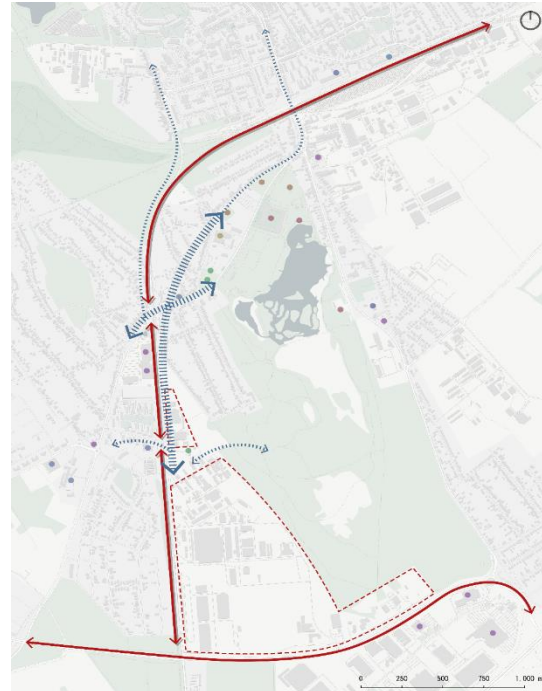
Nagyon jelentős, és talán a legszélesebb érdeklődést kiváltó húzópont a Sóstó Látogatóközpont és Park, amely országszerte vonzza a turistákat. A területen számos köznevelési intézmény található, köztük bölcsőde, óvoda, általános iskola és középiskola is. Bár a Sóstó Stadion viszonylag specifikus célcsoportot vonz, létszámát és közösségi, identitásképző szerepét tekintve sem elhanyagolható. Noha a funkciók főként a stadion környékére koncentrálnak, ettől függetlenül a legfontosabb, napi rendszerességű mozgásokat generáló helyszínek a Vásárhelyi utca és a Balatoni utca kereszteződésében lévő bevásárlóközpontok, az autópálya melletti bevásárlóközpontok, valamint a város északi részén elhelyezkedő vasútállomás.

Intézmények tekintetében Székesfehérvár egésze alapvetően jól ellátott és a vizsgált városrész is rendelkezik a legszükségesebb elemekkel. Kormányhivatal elérhető a Sóstó túloldalán, valamint a vasútállomás épületében. A vasútállomás mellett van továbbá postahivatal, a Batthyány utcában pedig háziorvosi rendelő is található, mely egészségügyi intézmények tekintetében kiegészíti a Székesfehérváron működő, Fejér Vármegyei Szent György Kórházat. A köznevelési intézményeket a Batthyány utca menti általános iskola (~400 fő kapacitású), a Vásárhelyi utca menti óvoda (~280 fő kapacitású), A Balatoni út menti szakképző középiskola (~400 fő kapacitású), valamint a szintén Balatoni út menti bölcsőde (~80 fő kapacitású) jelenti. Ezek mellett a tágabb

környezetben, a Batthyány utca mentén, valamint a vasútállomáshoz közel is találunk további bölcsődéket, illetve a tervezési területtől nyugatra, Maroshegy Városrészben további óvoda működik.

2.11. Lokális kapcsolatok és elvágó elemek

A legjelentősebb elvágó hatást egyértelműen a vasút gyakorolja, amely a Vásárhelyi úttal együtt elválasztja az érintett területet a nyugati lakóövezetektől. Átjárás kizárólag egy vasúti átjárón keresztül lehetséges, a Rádió úti lakótelep magasságában. Keleti oldalról a területet egy természetvédelmi övezet határolja, amelyen csak gyalogos ösvény vezet át. Az érintett lakófunkciójú terület északi és déli oldalát kerítéssel körülvett telephelyek határolják, így a nyugati oldalon élők kizárólag ezen a szűk lakóterületen keresztül juthatnak el a természetvédelmi területre. A



5. ábra: Lokális kapcsolatokat és az elvágó elemeket bemutató ábra (forrás: saját szerk. ábra)

vasút északi, valamint a 8-as számú főút déli elválasztó hatása miatt a terület vertikális irányban is erősen korlátozott és határolt (5. sz. ábra).

2.12. Fő gyalogos és gépjármű mozgások (13., 14. sz. mellékletek)

A terület gépjárműforgalmának fő célpontjai közé tartoznak elsősorban a Vásárhelyi utca és a Balatoni út torkolatánál található bevásárlóközpontok, valamint a Déli elkerülő út és az M7 autópálya találkozásánál elhelyezkedő nagybevásárlóközpont, amelyek jelentős forgalmat generálnak. Az M7 autópálya, mint az egyik legfontosabb közlekedési főútvonal, szintén jelentős szerepet tölt be a térség forgalmában, és a rá irányuló mozgás is kimagasló. Emellett fontos megemlíteni a városközpont felé, illetve a vasútállomás irányába tartó gépjárműforgalmat, amely a Balatoni úton, a Csíkvári úton és a Sárkeresztúri úton keresztül bonyolódik. A vasútállomás az ingázók miatt különösen nagy forgalmat vonz, ezen felül pedig az állomás épületében található kormányhivatal is

jelentős ügyfélforgalmat generál. Ebből adódóan a vasútállomás parkolója rendszeresen túlterhelt.

A gyalogos forgalom szempontjából a legfontosabb pontot a Vásárhelyi utca és a Balatoni út torkolatánál lévő bevásárlóközpont jelenti, amely a helyi lakosság széles körét vonzza napi szinten. Szintén meghatározó szerepet tölt be a területen található művelődési ház, amely a városrész egyetlen közösségi tere, így kiemelkedő jelentőségű helyszíneként szolgál a helyi közösség számára. Ez a művelődési ház heti rendszerességgel szervez programokat, amelyek nemcsak a környék lakóit, hanem az egész déli városrész lakosságát is megszólítják. Továbbá fontosak a köznevelési intézmények is, amelyek elsősorban a Hargitai utcán keresztül érhetők el, és jelentős gyalogosforgalmat generálnak, hiszen bölcsődétől egészen középiskoláig található oktatási intézmények a területen. Nem elhanyagolható tényező továbbá a Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi Terület jelenléte, amely szintén jelentős gyalogosforgalmat vonz mind a helyi lakosok, mind a látogatók köréből. Végül a Hargitai utca mint gyalogos tengely különös jelentőséggel bír, mivel ezen a szakaszon található a vasútvonal egyetlen gyalogos és gépjárműves átkelőhelye, amely nélkülözhetetlen a terület kapcsolódásához és a közlekedési hálózat folytonosságához.

2.13. Vasúti forgalom és zajterhelés (15. sz. melléklet)

A zajtérképek egyértelműen jelzik, hogy a vizsgált terület zajterhelése jelentős mértékű. Ennek elsődleges forrásai közé tartozik a területet átszelő vasútvonal, amely a délnyugati országrész felé közlekedik, így igen forgalmasnak minősíthető, átlagos esetben 20-25 percenként vonat közlekedik rajta. Emellett az M7-es autópálya és a 8-as számú főút intenzív forgalma is jelentősen hozzájárul a zajszennyezéshez, melyek a területet körülvevő közlekedési hálózat fő elemeit képezik.

Érdekes módon a nagyméretű csarnoképületeknek otthont adó ipari telepek pajzsként funkcionálnak, védelmet nyújtva ezzel a szomszédos természetvédelmi terület számára a zajhatásokkal szemben.

2.14. A Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi terület (16. sz. melléklet)

A terület legjelentősebb zöldfelületi eleme, a mai napig fennmaradó fontos zöldfelületi elem a Sóstó és a hajdani homokbánya területe. Ezt nem csupán helyi és

országos jelentőségű jogszabályok védik, de az Országos Területrendezési Terven is jelölt erdőövezetnek, ökológiai hálózat magterületének, valamint tájképvédelmi területnek minősül (OTRT).

Érdekes módon ez a település déli oldalán elhelyezkedő terület ugyan nagyrészt egységes képet nyújt és ökológiai értelemben összetartozik, védelmi szempontból mégis két részre oszlik. Az északi rész, melyen maga a Sóstó található helyi jelentőségű védelmi kategóriába tartozik. A védelmet meghatározó 2002-es önkormányzati rendelet itt sokkal megengedőbb, és a természetvédelmi területnek a lakosság részére történő edukatív és rekreációs célokat szolgáló feltárására fókuszál, a természeti értékek védelme mellett. Ez a feltárás az utóbbi 10 évben nagyrészt meg is valósult, ugyanis a Sóstó környékén látogatóközpont épült, valamint tanösvények és túraútvonalak létesültek.



6. ábra: Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi Terület térképe (forrás: sostoszekesfehervar.hu)

A déli oldalon található a Sóstó - Homokbánya Természetvédelmi Terület. Nevét onnan kapta, hogy egészen a XIX. századig jelentős homok és agyagkitermelés zajlott a területen, egészen addig, míg a két világháború beköszöntére át nem adta a helyet a hadiiparnak és a haditechnikai területnek. Védetté nyilvánítására, csak a háborúk után, 1999-ben került sor. A védelmet meghatározó országos szintű jogszabályok ide sokkal szigorúbb követelményeket állapítanak meg. A védelem célja itt egyértelműen inkább az érintetlen természeti jelleg megőrzése és az emberi jelenlét korlátozása. Mára ez véletlenszerűen, de nagyon jól megvalósul, a korábban bemutatott kihasználatlan iparterület védő hatása miatt. A város mindemellett 2025-ben készített esettanulmányt, mely a déli természetvédelmi területtel határosan, az elhagyatott iparterület egy kis részének kármentesítését, talajcseréjét és park kialakítását tervezi. (Pro Publico Bono, Székesfehérvár's Climate-friendly Urban Policy – Case Study).

2.15. Jelentős zöldfelületi elemek a területen (17. sz. melléklet)

A terület zöldfelületi állománya kifejezetten gazdagnak mondható, amely jelentős mértékben hozzájárul a környezet esztétikai és ökológiai értékéhez. A volt gyár felső, kiscsarnokos részén különösen nagy mennyiségű szórt faállomány figyelhető meg, ami elsősorban annak köszönhető, hogy ez a terület jelenleg a legkevésbé kihasznált, így a természet itt tudott a leginkább újra érvényesülni.

Jelentős erdősáv húzódik a vasúti vonal mentén, amely hatékony védelmet nyújt a nyugati irányban található, kisvárosias beépítésű lakóterületek számára a vasúti zajterheléssel szemben. Fontos megemlíteni továbbá a természetvédelmi területhez tartozó, északnyugati irányban a Vásárhelyi útig húzódó, nagy kiterjedésű füves területet. Ez a nyúlvány már a helyi jelentőségű természetvédelmi területhez tartozik, így rekreációs célú feltárására is több lehetőség kínálkozik.

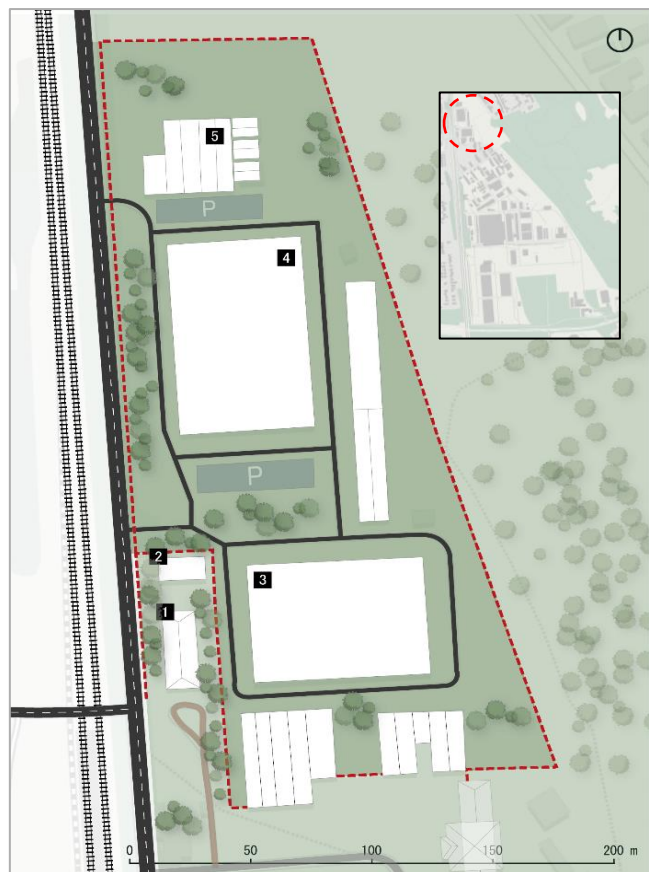
A lakófunkcióval rendelkező kis területen is megtalálható egy nagy kiterjedésű, fákkal szegélyezett füves zöldfelület, amely azonban jelenleg nagyobb részben kihasználatlan. Ezen a területen csupán egy kis méretű játszótér szolgálja a helyi közösséget, így a zöldfelület potenciálisan további fejlesztésekre és közösségi funkciók bővítésére is alkalmas lehet.

2.16. Épületkataszter (18., 19. sz. mellékletek)

A tervezési terület épületei megvizsgálásra kerültek, különböző szempontok alapján. Ezek között szerepelt az egyes épületek építésének éve (ahol az ehhez szükséges adatok rendelkezésre álltak), magasságuk, tetőidomuk, funkciójuk, kihasználtságuk, valamint objektív szempontok szerint meghatározott építészeti vagy funkcionális értékük. Az objektív szempontokat nem csak az adott épület általános értelemben vett építészeti esztétikája, vagy műszaki állapota jelenti, hanem az, hogy a terület identitásához, történelmi múltjához hogyan tud kapcsolódni. Mivel a területen több olyan épület is áll, melyek a repülőgépgyártás, vagy azt követően az Ikarusz Gyár üzemi épületeiként és azok kiszolgáló létesítményeiként funkcionáltak, nagyon fontos, hogy az ezek közül a későbbiekben felhasználható épületek megmaradjanak, és a terület ipartörténetre utaló arculatát megőrizték. Az épületkataszterezés tematikus ábrái és az épületekről készült képek a 18-19-as számú mellékletekben láthatók.

A tervezési terület a karaktervizsgálatokból, valamint tényleges fizikális, kerítéssel való elhatárolásukból és kihasználtságukból fakadóan összesen öt különálló részre bontható. Ezek közül a legdélebbi, a karaktervizsgálat során "6. Még épülő, korszerű kis logisztikai telepek karakterterületet", valamint "10. Új építésű, korszerű, nagyméretű logisztikai épületek karakterterület" sorszámmal és névvel ellátott területek olyan prosperáló logisztikai telepek, melyek épületállományát és rendeltetését jelen diplomaterv nem érinti.

A legészakibb terület (7. számú ábra, 18.1. sz. melléklet) minden oldalról magas betonkerítéssel körülzárt. Bejárásra csak a Vásárhelyi utca oldalán egy helyen van lehetőség. Itt egy nagykereskedelmi jellegű üzlet (4-es számú épület) közelíthető meg, melynek vásárlóköre korlátozott, ugyanis az itt történő vásárláshoz külön tagsági viszony létesítése szükséges. Az üzlet ugyanakkor csak az épület kis részét foglalja el, nagy része kihasználatlanul áll. A 3-as és 5-ös számmal jelölt épületek nagyméretű, üresen álló csarnoképületek, melyek műszaki



7. ábra: Épületkataszter - 1 (forrás: saját szerk. ábra)

állapota a kihasználatlanságukból és korukból fakadóan leromlott. A 3-as számú épület a Coop üzletlánc logisztikai telepe volt és a 2-essel jelölt épület pedig egy kisebb csarnok jellegű, lapostetős épület, melyben egykor egy kis Coop üzlet működött. Az üzlet és a logisztikai telep az épületek elhagyatottságából és az elburjánzott növényzetből ítélve jó ideje nem működik már. Az 1-es számmal jelölt épület földszintes, nyeregtetős lakóépület, jó műszaki állapotban.

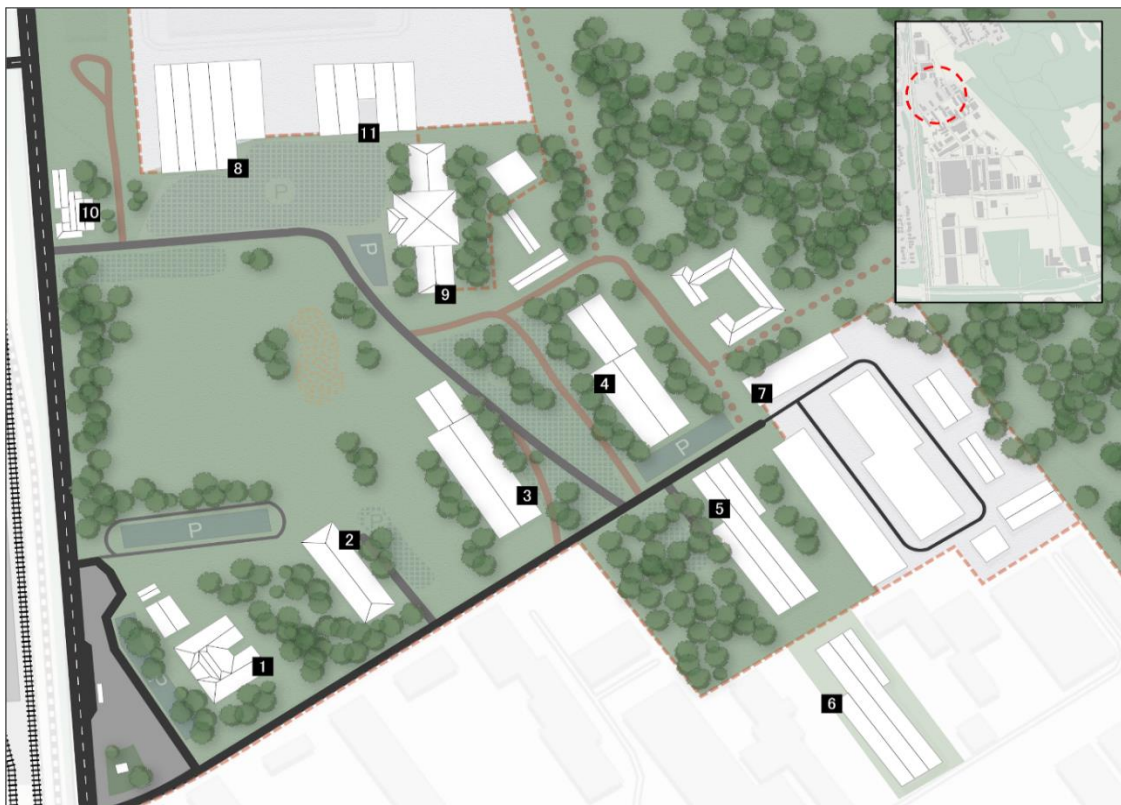
A lakóterületet magában foglaló, bár intézményi vegyes építési övezetbe tartozó területen található a tervezési terület legtöbb megőrzendő, értékes épülete (9. számú

ábra, 18.2. sz. melléklet) A terület első épületei az 1910–1920-as években épültek meg, eredetileg a repülőgépgyár kiszolgáló funkcióit ellátó létesítményekként. Ezek az épületek jellemzően magastetővel rendelkeznek, a tetőformák között kontyolt és oromzatos kialakítások egyaránt előfordulnak, ami sajátos, kissé magyar szecessziós megjelenést biztosít a területnek (8. sz. ábra). Az épületek állapota szemrevételezés alapján alapvetően jó, funkcionális szempontból ellátják jelenlegi szerepüket, ugyanakkor vizuálisan a felületi architektúra leromlott állapota miatt kevésbé mutatnak kedvező képet.



8. ábra: Magastetős lakóépület (forrás: saját fotó)

Az épületállomány magasságát tekintve vegyes: a területen megtalálható földszintes beépítés ugyanúgy, mint akár a háromemeletes, magasabb épülettömegek is, de általánosan jellemző a „földszint + 2 emelet” szintszám (2, 3, 4, 5, 6-os számú épületek). A közelmúltban egy ingatlanfejlesztési projekt is megjelent a területen, amely keretében egykori földszintes, lapostetős üzemi épületek kerülnek fokozatosan felújításra (7-es számú épület) és átalakításra, majd társasházi lakásokként való



9. ábra: Épületkataszter - 2 (forrás: saját szerk. ábra)

értékesítésre, a területtől teljesen izolálton, teljesen elkerítve. Érdekes jellemzője a területnek, hogy a mai Ikarusz Park kerítése nem követi szigorúan az építészeti egységként kezelhető épületeket. A terület keleti oldalán található 6-os számú épület megjelenésében szinte teljes mértékben megegyezik a szomszédos, 4-es és 5-ös számú lakóépületekkel, ám már a kerítésen túlra esik, így hivatalosan az Ipari Park részét képezi. Az 1-es jelű épület egy meredek hajlásszögű magastetős épület, mely nagyrésze üresen áll, csupán egy kis részében üzemel vendéglátóipari oktatási intézmény (szakácsiskola). A 8-as és 11-es számú épületek építészeti megjelenésükben azonosak, leromlott műszaki állapotú csarnokok, ugyanakkor előbbiben egy meglehetősen nagy kihasználtságú gyermekjátsszóház üzemel.

A területen belül nem csupán funkcionálisan, de építészeti értéke alapján is kiemelkedő a jelenleg művelődési házként és könyvtárként funkcionáló 9-es számú épület (10. sz. ábra). A Gárdonyi Géza Művelődési Ház egykori funkciója a Magyar Királyi Repülőgép- és Motorszerelő Szakiskolához (REMOSZ) kötődik, amely 1927 januárjában alakult meg (Székesfehérvár – Települési Örökségvédelmi Hatástanulmány 2021). Az épület építése idején tiszti laktanyaként is szolgált, és máig megőrizte modern, elegáns karakterét. Nagyvonalúan tagolt tömegformálása, kiegyensúlyozott arányai, a nyílások ritmusa és a bejárat hangsúlyos kialakítása kiemelik a környező, egyszerűbb beépítési struktúrából. Ehhez hasonló a 10-es számú épület, mely kortárs épület a Művelődési Házzal, igaz ez jelenleg lakófunkciónak ad helyet.



10. ábra: Gárdonyi Géza Művelődési Ház (forrás: saját fotó)

A kedvező építészeti elemek megítélését ugyanakkor jelentősen rontják a területen elszórtan elhelyezkedő, földszintes garázs- és tárolósorok. Ezek az épületek vegyesen magas- és lapostetős kialakításúak, és bár jelenleg is használatban vannak,

leromlott állapotuk és rendezetlen megjelenésük jelentős vizuális hátrányt jelentenek a terület összképének szempontjából.

A 11-es számú ábrán körülhatárolt terület épületei kapcsolódnak a legszorosabban a néhai Ikarusz-gyárhoz (18.3., 18.4. sz. mellékletek). Noha a terület északi épületei, valamint főépülete (1-5-ös, 10-11-es számú épületek) még a XX. század első felében, az első világháborút követően épültek és a repülőgépgyártáshoz és a hadiiparhoz kapcsolódtak, de a század második felében megérkező Ikarusz Gyár ezeket már a buszgyártáshoz használta fel.



11. ábra: Épületkataszter - 3 (forrás: saját szerk. ábra)

Ezek jellemzően földszintes, nagy hajlásszögű kontyolt magastetős épületek. Jelenleg üresen állnak és ennek köszönhetően műszaki állapotuk is romlásnak indult. Kiemelendő közülük az 1-es jelölésű épület, mely hangsúlyos pozíciót, a terület hajdani főbejáratát foglalja el és a Vásárhelyi utcáról még saját elé kanyarodó út is segíti a megközelítését. Az út felől a homlokzatot ugyan sűrű zöldfelület takarja el, de építészeti megjelenése, kedvező arányai kiemelik a terület többi épülete közül, az eredetileg technológiai és pénzügyi részlegnek helyt adó, később a buszgyár dolgozói részére működtetett ünnepi-közösségi épületet. És fontos még kiemelni a 7. sz. épületet, is mely eredetileg az egyik elsőként épült hangár volt, és amelyet a közelmúltban szépen felújítottak.

A terület további épületei nagyrészt már a '60-'70-es években épült buszgyártó csarnokok. Ezek közül az ábrán számozással ellátottak azok, melyek kialakításukból, valamint állapotukból fakadóan a későbbiekben – új funkcióval feltöltve – újra hasznosíthatóak lesznek. A számozással el nem látott épületek olyan, nagyrészt kihasználatlan és műszakilag jelentősen leromlott állapotú csarnoképületek, melyek kialakításukból adódóan nem tudnak az eredeti, gyártócsarnoktól számottevően eltérő funkciót befogadni, így későbbi, más rendeltetéssel történő hasznosításukra nincsen lehetőség.

A tervezési terület legdélebbi részének (12-es számú ábra, 18.5. sz. melléklet) épületei az előző területhez hasonlóan szorosan az autóbusz gyártáshoz kapcsolódnak, de az előző terület épületeitől abban térnek el, hogy azoktól számottevően nagyobbak. A 2-es számmal jelölt épület volt az Ikarusz Gyár fő gyártócsarnoka, mely 1966-1970 között épült. Ma teljesen üresen áll, műszakilag nagyon leromlott állapota és kialakítása miatt pedig későbbi, más funkcióval történő hasznosítására nincs lehetőség ugyanúgy, ahogyan szomszédai (3-6-os épületek) esetében. Igaz, utóbbiak egy része az utóbbi húsz évben felújításon esett át, de még a felújított csarnokok sem kihasználtak maradéktalanul. Kissé kilóg a területből a 7-es és a 8-as számú épület, melyek már az ezredfordulót követően épültek és kialakításukban is sokkal korszerűbbek, mint a felújításon átesett északi szomszédaik. Ugyanakkor ezek az épületek is kihasználatlanok jelenleg. Bérelhetőek, kialakításukra és a terület övezeti besorolására (Gksz) tekintettel főleg logisztikai-kereskedelmi funkció befogadására alkalmasak.



12. ábra: Épületkataszter - 4 (forrás: saját szerk. ábra)

2.17 Székesfehérvár városának a területre vonatkozó jelenlegi fejlesztési elképzelései (6. sz. melléklet)

Székesfehérvár jelenleg hatályos településfejlesztési koncepciója a tervezési területet meghagyja jelenlegi állapotában. A fejlődést itt elsősorban a jelenleg túlnyomórészt Gá besorolású területeknek a város gazdasági erejében betöltött szerepében, annak megerősödésében látják, funkcióváltást a jelenlegi hatályos fejlesztési dokumentumok nem helyeznek kilátásba. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia a Sóstó Természetvédelmi Területre (mind a helyi, mind az országos jelentőségűre) akcióterületet határoz meg. Itt a beavatkozások olyan, a rekreációt és a természetvédelmet szolgáló fejlesztések (növényvédelem, mederkotrás, tanösvény felújítás stb.), melyek nagyrészt mára meg is valósultak.

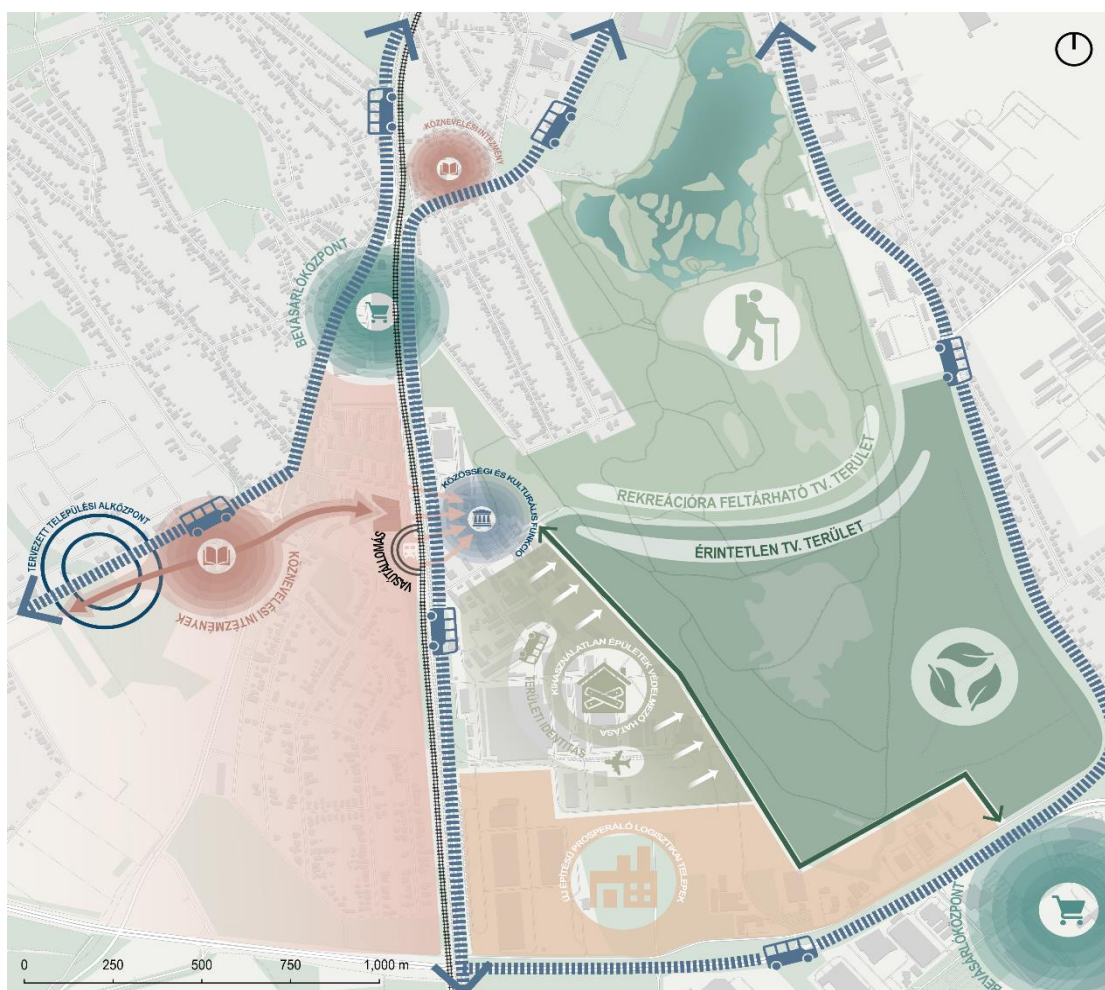
Fontos még megemlíteni a város 2021-es örökségvédelmi hatástanulmányát, mely a terület vonatkozásában az idős, történeti ipari épületek karakter- és identitásképző értékét, történelem átörökítő képességét hangsúlyozza, védelmüket szorgalmazza, területükön pedig "retro" ipari bemutatópark létesítésére tesz javaslatot.

3. Helyzetértékelés

Az átfogó vizsgálatok után a területet érintő értékelés konkretizálása az értékek és a problémák összegyűjtésével történik, melyek különböző léptékben, érték és probléma térképen kerülnek bemutatásra. Ezen felül a terület értékelésének részletesebb kibontása érdekében SWOT analízis is készült, mely a 20. sz. mellékletben olvasható.

3.1. Értékek (20., 21. sz. melléklet)

A területet érintően számos nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális szempontból is jelentős érték figyelhető meg (13. számú ábra).



13. ábra: Nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális értékeket bemutató térkép (forrás: saját szerk. ábra)

A térség közösségi közlekedési ellátottsága kedvező, különösen buszhálózata tekintetében, amely jól lefedi az egész vizsgált területet. További közlekedési potenciált jelent a Repülőtér–Maroshegy vasúti megállóhely, melynek jövőbeni fejlesztése kulcsszerepet játszhat a városrész integrált közlekedési rendszerének kialakításában.

A Gárdonyi Géza Művelődési Ház és Könyvtár az egyik legnagyobb érték a közművelődés és közösségépítés terén, hiszen csaknem az egész déli városrészt vonzza. Az intézmény rendszeresen szervez programokat, kiállításokat, foglalkozásokat és közösségi eseményeket, ezáltal valamennyi társadalmi rétegnek, korcsoportnak meghatározó társadalmi és kulturális központként funkcionál.

A térség kereskedelmi egységekkel való ellátottsága szintén erős: két jelentős nagybevásárlóközpont található a közelben – az egyik a Balatoni út és a Vásárhelyi utca találkozásánál, a másik pedig a Déli elkerülőút és az M7-es autópálya csomópontjánál. A köznevelési intézmények hálózata – óvoda, bölcsőde, általános iskola és középiskola – különösen vonzóvá teszi a területet családok számára, és biztosítja a fiatalabb korosztályok számára szükséges infrastruktúrát.

Természeti szempontból összvárosi értelemben is jelentős érték a kvázi kétféle típusú természetvédelmi terület jelenléte. Az egyik lehetőséget nyújt az aktív rekreációra – például kirándulás, sportolás, természeti edukáció –, míg a másik az érintetlen, zavartalan természet élvezetét teszi lehetővé, tehát különböző típusú használói igényeket is kielégít.

A Déli elkerülő út mentén elhelyezkedő korszerű, prosperáló logisztikai központ meghatározó eleme a térség gazdasági szerkezetének. Nemcsak munkahelyteremtő szerepével bír, hanem erősíti a város logisztikai és ipari kapcsolatait is. A térség ipartörténeti identitása szintén említésre méltó: a néhai repülőgépgyár és az Ikarus-gyár múltja erősen jelen van a kollektív emlékezetben, ipari örökségként identitásképző szerepet tölt be.

A városrészében számos kisléptékű, objektum szintű érték is található (21. sz. melléklet), amelyek fontos szerepet játszanak a városszövet karakterének megőrzésében, valamint a helyi közösség életminőségének alakításában. A területen több épület is helyi építészeti védelem alatt áll. Ezek a Rádió úti lakótelepen és annak közvetlen környezetében találhatóak. A lakótelep önmagában is értéket képvisel élhetősége, jó térszerkezete és átgondolt kialakítása révén. Ide kapcsolódóan a széles, fásított Hargitai utca szintén kiemelkedő szereppel bír a térség mikroszerkezetében, mivel keresztirányú tengelyként köti össze a Vásárhelyi utcát és a Balatoni utat. A már védett épületeken túl meg kell említeni az Ikarus-gyárhoz, illetve a hajdani repülőgépgyárhoz tartozó létesítményeket, melyek építészeti, városképi, de elsősorban

ipartörténeti jelentőséget hordoznak, így kiemelten értékesnek tekinthetők (22. sz. melléklet).

A helyi szakközépiskola mellett a közelmúltban bölcsőde épült és közvetlen délnyugati szomszédságukban található egy jelenleg üresen álló, önkormányzati tulajdonban lévő telek is. Ezzel lehetőség van a már körvonalazódó köznevelési intézményi központ további kiterjesztésére.

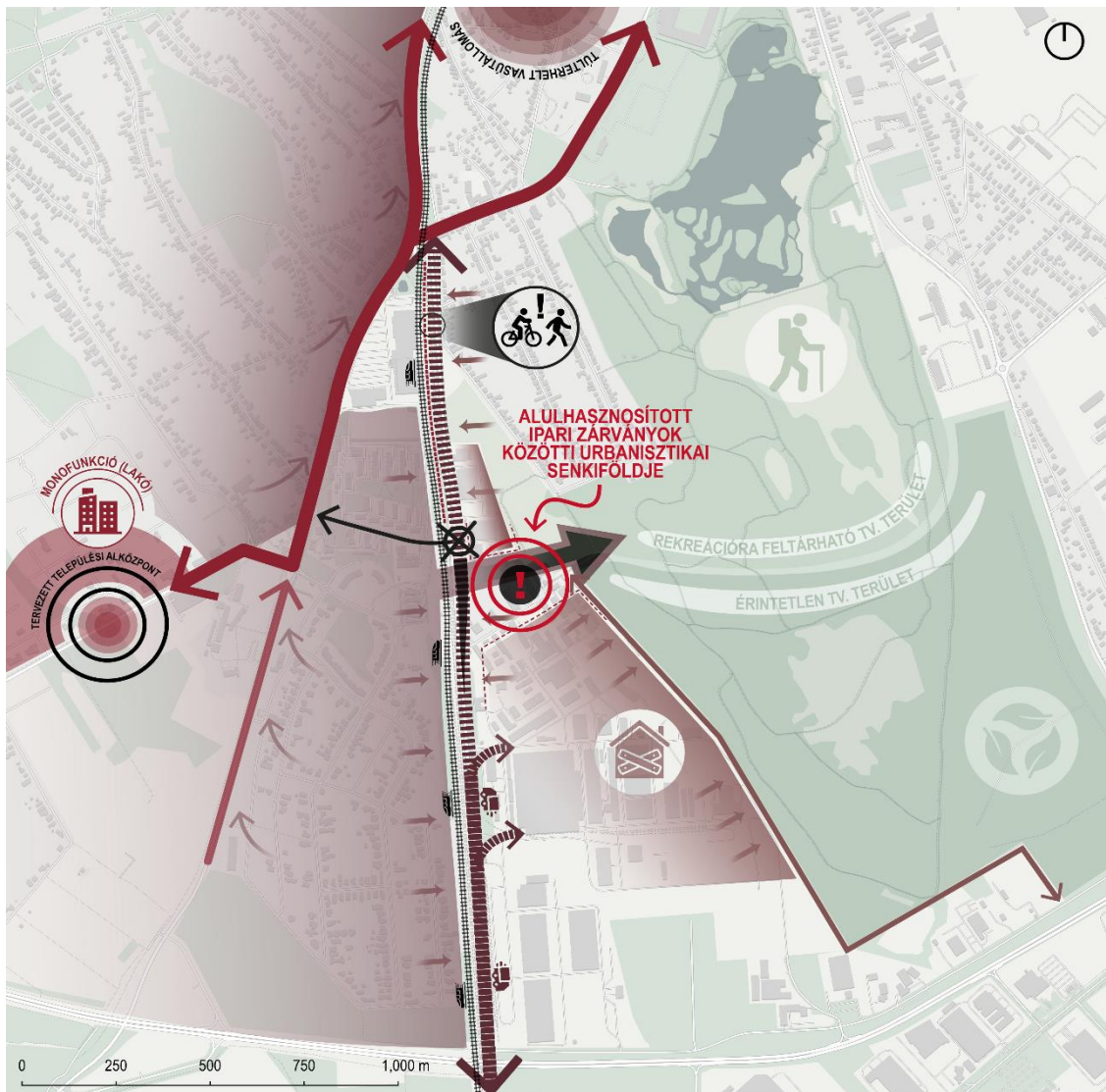
A Gárdonyi Géza Művelődési Ház előtt egy nagy kiterjedésű, beépítetlen terület húzódik, amely lehetőséget nyújt arra, hogy a művelődési ház építészetileg kiemelkedő minőségű homlokzata jól érvényesüljön. A homlokzatra merőlegesen kialakuló tengely vizuálisan is hangsúlyozza az épület jelentőségét a városrész központi szövetében.

A volt Ikarusz-gyártól délre lévő területén lévő épületek újonnan épültek, így ezek a korszerű létesítmények szervesen csatlakozhatnak a déli elkerülő út mentén elhelyezkedő logisztikai központ struktúrájához. A régi gyár egészének kihasználatlansága nem csak a mellette húzódó természetvédelmi terület számára nyújt védelmet, de maga is jelentős és értékes növényállománnyal rendelkezik.

3.2. Problémák (20., 23. sz. mellékletek)

Székesfehérvár vizsgált városrészének nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális problémái (14. számú ábra) több, egymással sokszor összefüggő tényező mentén rajzolódnak ki. Ezek a problémák nem csupán a térség működését nehezítik meg, hanem hosszabb távon a lakók életminőségére és a városrész fejlődési lehetőségeire is kedvezőtlen hatással lehetnek.

A Vásárhelyi úttól keletre elhelyezkedő lakóterület a körülkerített ipari területek közé, alulhasznosított zárványok közé beszorult, koncepció nélküli "urbanisztikai senkiföldje", ahol a funkciók, a szerkezeti infrastruktúra és a mindennapos használat teljesen esetlegesen alakult ki. Ez a terület egyik legjelentősebb problémája továbbá az, hogy ez a rész kvázi átjáróházként működik a természetvédelmi terület felé, mivel annak elérése ezen az oldalon kizárólag a lakóövezeten keresztül, kissé körülményesen lehetséges. Ez nem méltó egy lakóterület funkcionális szerepköréhez, sem pedig az értékes természetvédelmi terület megközelítéséhez. Kiemelendő továbbá a gyalogos és kerékpáros közlekedés infrastrukturális hiányossága is. Ugyanezen lakóterület



14. ábra: Nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális problémákat bemutató térkép (forrás: saját szerk. ábra)

lakosságának egyik fő célpontja a Balatoni út és a Vásárhelyi út találkozásánál lévő bevásárlóközpont, azonban az odavezető gyalogosútvonal rendkívül alacsony színvonalú. Ráadásul a kerékpáros infrastruktúra teljes hiánya miatt a kerékpárosok kénytelenek a járdát használni, ami további konfliktusokat idéz elő a gyalogosokkal.

További szerkezeti hiányosság mutatkozik a Településszerkezeti Tervben (TSZT) kijelölt települési alközpont funkciójában is, amely a valóságban nem tölti be ezt a szerepet. Az érintett területen ugyanis kizárólag lakóépületek létesültek, miközben teljes mértékben hiányoznak azok a kereskedelmi, kulturális vagy szolgáltató funkciók, amelyek egy valódi központi szerepű alközpont működéséhez szükségesek lennének.

Közlekedési szempontból a Balatoni út kiemelkedően forgalmas tengelyként jelenik meg a városrész életében. A déli városrész lakóinak jelentős része ezen az úton keresztül jut el a városközpontba, valamint a vasútállomáshoz is, amely szintén erősen

túlterhelt. A térség másik nagy forgalmi terheléssel érintett eleme az Ikarus Ipari Park. Bár az ipari park nagy része kihasználatlan, a működő csarnoképületek megközelítése részben a Vásárhelyi úton keresztül történik. Ez különösen problémás annak fényében, hogy a vasútvonalon lévő egyetlen, vasúti sorompóval szabályozott átkelési lehetőséghez nincs kanyarodósáv kiépítve, így a vasúti piros jelzések idején hosszabb ideig teljesen leáll a közúti forgalom a várakozó, elkanyarodni szándékozók miatt.

A kisléptékű, objektum szintű problémák (23. sz. melléklet) elsősorban az épületállomány minőségével, a közterületek használatával, a funkcionális elhelyezkedésekkel és az ezekből fakadó vizuális, szerkezeti problémákkal hozhatók összefüggésbe.

A városrészben jelentős számban fordulnak elő kihasználatlan vagy rossz állapotú épületek. Emellett több olyan épület is található, amely ugyan használatban van, de kedvezőtlen állapotban, illetve olyan funkcióval működik, amely nem illeszkedik a környezetéhez, vagy nem megfelelő elhelyezkedésű. Ez a jelenség általános problémát jelent az utcaképre és a városi szövet koherenciájára nézve is. Különösen zavaróak a rossz állapotú garázssorok és tárolóépületek, amelyek bár vizuálisan erősen leromlott képet mutatnak, mégis aktívan használják őket a helyi lakók.

A Rádió úti lakóteleptől északra található két, egymás mellett elhelyezkedő teljes méretű műfüves focipálya jelenléte több szempontból is problémás. Egyrészt a pályák nyitott elhelyezkedése miatt a lakótelep lakóinak direkt a rálátása a mögöttük lévő bevásárlóközpont kamionrampáira és rakodózónáira, amely vizuálisan és zajhatások tekintetében is rendkívül kedvezőtlen. Másrészt, tekintettel arra, hogy a Sóstói Stadion és környezete bőségesen ellátott sportpályákkal, ezek a pályák feleslegesnek és túlzottnak tűnnek.

A Repülőtér–Maroshegy vasútállomás szintén komoly funkcionális problémát mutat, mivel kihasználatlan annak ellenére, hogy több, Budapest felé tartó vonat is közlekedik rajta keresztül, és a városi főpályaudvar alternatívájaként szolgálhatna.

A Vásárhelyi út keleti oldalán húzódó betonkerítések és az izoláltan végbemenő ingatlanfejlesztés fizikailag felszabdalják a területet, elvágják a városszövetet, és gátolják a természetes mozgásokat. A Művelődési Ház előtti közterületi parkolás is rendezetlen. A közeli parkolóhelyek hiányában az autósok gyakran esetleges módon, szabályozatlanul

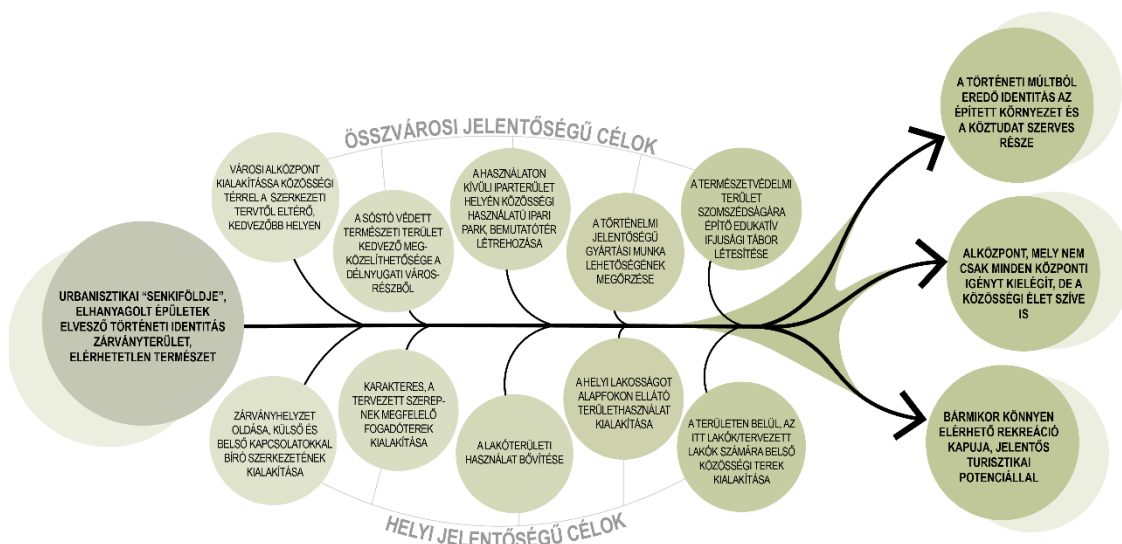
hagyják járműveiket a területen – sokszor zöldfelületeken is –, ami károsítja a környezetet, és hosszú távon a közterületi funkciók romlását okozhatja.

A természetvédelmi terület megközelítése több szempontból is hiányos. Nincs kitáblázva az elérési pont, nem rendelkezik fogadókapuval vagy kiépített bejárati infrastruktúrával, így a terület megközelítése nem egyértelmű, annak ellenére sem, hogy ez az egyik fő elérési szakasz ezen az oldalon. További súlyos problémát jelent a lakóterület és a természetvédelmi terület határán megfigyelhető, jogilag is kérdéses földhasználat. A helyiek több helyen saját célra kerteket, veteményeseket, magaságásokat, bódékat alakítottak ki, melyek részben már a természetvédelmi területre is belógnak.

4. Fejlesztési koncepció

4.1. Az Ikarus városnegyed, fejlesztési célok – célrendszer – jövőkép

A vizsgálati munkarész feltárta, hogy a tervezési terület jelenleg egy főképp alulhasznosított területekből álló, koncepció nélküli "urbanisztikai senkiföldje", ugyanakkor városszerkezeti pozíciója és történeti adottságai révén nagy fejlesztési



15. ábra: Célrendszer (forrás: saját szerk. ábra)

potenciállal rendelkezik. Adottságai pedig egyben azt is megkívánják, hogy fejlesztése ne csak a szűk értelemben vett helyi lakosság érdekeit, de összvárosi érdekeket is szolgáljon. Ennek megfelelően a városrész jövőképe a következőképpen fogalmazható meg:

Az Ikarus Városnegyed Székesfehérvár egy új, élénk, integrált városi alközpontja köré szerveződő városrész, amely összekapcsolja a környező lakóövezeteket és erősíti a térség, valamint az egész város identitását. Egy nyitott, átjárható és befogadó városi környezet, amely harmonikusan illeszkedik a városi szövetbe. Csendes, biztonságos és élhető lakókörnyezetet, valamint gazdag kulturális és közösségi lehetőségeket kínál. Törekszik arra, hogy a múlt értékeit megőrizve, a közösség központjaként szolgáljon.

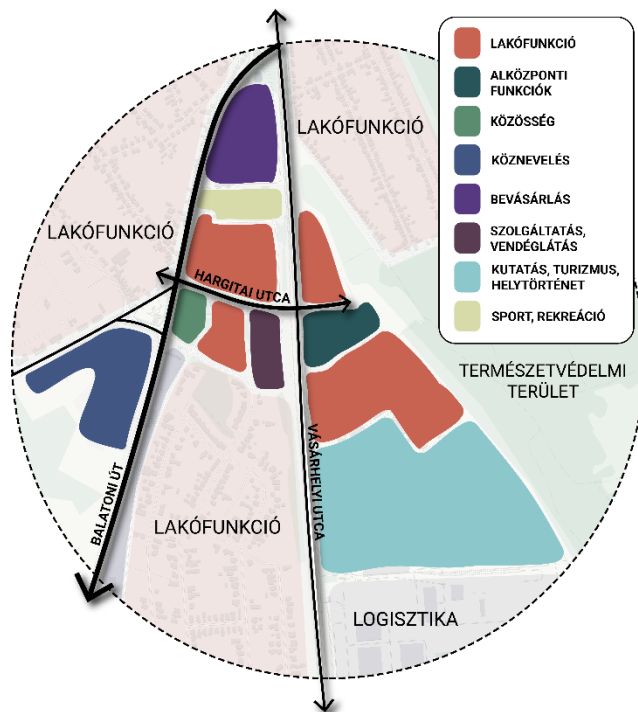
A fenti jövőkép elérése tehát nem csak a szűken vett helyi lakosság, de a város egészének érdekeit is szolgálja és ennek megfelelően a jövőkép eléréséhez szükséges részcélok is szétbonthatók helyi jelentőségű és összvárosi jelentőségű célokra (15. számú ábra).

A fejlesztés összvárosi jelentőségű célja, hogy jól működő alközpont jöjjön létre, a településszerkezeti terven jelölttől eltérő, de kedvezőbb helyen. Hogy a Sóstó Természetvédelmi terület könnyebben elérhető legyen a délnyugati városrészből. Hogy a használaton kívüli iparterület helyén közösségi használatú bemutatótér jöjjön létre, úgy, hogy az esetleges jövőbeni ipari termelés ne lehetetlenüljön el teljesen. Továbbá összvárosi, sőt térségi jelentőségű cél, hogy a természetvédelmi terület közelségéből fakadó lehetőségekre épülően edukatív ifjúsági tábor létesüljön a természetvédelmi terület szomszédságában.

Helyi jelentőségű cél a zárványhelyzet oldása, külső és belső kapcsolatokkal bíró szerkezet kialakításával. Karakteres, a tervezett szerepeknek megfelelő széles körű közönségnek szóló fogadóterek, valamint az itt lakóknak szóló belső, privátabb közösségi terek létesítése. Alapvető, helyi jelentőségű cél a lakóterületi használat bővítése, a kihasználatlan gazdasági területek rovasára és a megnövekedett lakosság szám alapvető szükségleteinek helyi kiszolgálását lehetővé tevő területhasználat kialakítása.

4.2. Zóna-koncepció, funkciókép (24. számú melléklet)

A koncepció gerincét a kultúra, az ipartörténet és a természet szolgáltatja, melybe ezekkel harmonikusan illeszkednek be a lakóterületek. A legerősebb, leghangsúlyosabb funkciók, azaz a kultúra és a közösségi funkció a Hargitai utca tengelyében, annak meghosszabbításával a Vásárhelyi utca keleti oldalára kerülnek. Ez a terület a fejlődő városrész sarokköve lesz, kiszolgálva helyi és a városrész lakosságát egyaránt, bővítve a szükséges kapacitáshoz.



16. ábra: Zóna koncepció (forrás: saját szerk. ábra)

A volt Ikarusz Gyár területeinek északkeleti részein a tőle északra fekvő, már meglévő lakóterületek fognak bővülni, míg déli, délnyugati részei az ipartörténet előtt tiszttelegve hely- és ipartörténeti, turisztikai és kutatási területekké válnak.

Az északi oldal a korábbi logisztikai-kereskedelmi szerepétől megválnak, helyette lakóterületek jönnek létre, ami a Vásárhelyi utca túloldalán fekvő, meglévő lakóterületek ellensúlya is lesz. A Balatoni út mentén már meglévő intézményi épületek köre bővülni fog, a köznevelési intézmények egy helyre csoportosulásával köznevelési intézményi központot alkotva. A leendő kulturális központtal szemközti, korábban óvodának helyt adó terület helyét vendéglátó és szolgáltató funkció veszi át, mely kiszolgálja majd a kulturális központ forgalmát.

A terület funkcióinak a valós és a város által tervezett állapothoz képesti változását bemutató sematikus ábrák a 24. sz. mellékletben láthatóak.

4.3. Szerkezeti koncepció (1. sz tervi melléklet)

(közlekedés munkarész egyeztetve Dr. Macsinka Klára PhD közlekedéstervezővel)

A szerkezeti koncepció egyik meghatározó, a meglévő szerkezetbe való integrálást szolgáló eleme a Hargitai utca meghosszabbítása a Vásárhelyi út keleti oldalán, amely egyben a terület belső feltárását is szolgáló kiszolgáló útként funkcionál. Erről az útról is elérhető lesz gyalogosan a Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi Terület új főbejárata, amely nem egy hangsúlyos, épített létesítményként jelenik meg, hanem inkább szimbolikus kapuként, információs és ismeretterjesztő táblákkal kiegészülve. A kapuhoz gyalogos sétányok vezetnek majd: egyrészt északi irányból is, az Alvinci utca meghosszabbításán keresztül, másrészt több helyen a tervezési terület északi lakóterületéről és a főtérről is.

A fejlesztési terv másik fontos, külső kapcsolatot teremtő szerkezeti eleme a Repülő utca végének összekötése a volt Ikarusz-gyár meglévő magánútjaival, így hurkos rendszerben válik elérhetővé a terület a Vásárhelyi utcáról. Ezt kiegészíti a gépjárműkapcsolat kialakítása a Vásárhelyi utca nyugati oldalával, a Nagykárolyi utca meghosszabbítása révén második, szintbeni vasúti átkelő létrehozásával.. A tervezett gépjárműút-hálózat hierarchikus rendje a 25. számú mellékletben látható.

Mivel a területet kedvező közösségi közlekedési kapcsolatok jellemzik, a közlekedési rendszer kialakítása elsősorban a gyalogos közlekedést helyezi előtérbe. Ezt

egy kiterjedt gyalogosút-hálózat szolgálja majd, melynek legfontosabb eleme a főtérről és az északnyugati irányból délkelet felé húzódó fő sétány. A sétányra az északi részen kiszolgáló gépjármű utak fognak hurkos megoldással, egyirányú forgalommal rákanyarodni a terület maradéktalan feltárása érdekében, de ezek az utak csak szigorú feltételek mellett kiadott engedéllyel lesznek majd használhatók gépjárművek számára. A vasút és a Vásárhelyi út két oldalának együttműködését északon és a tervezett központnál szint alatti gyalogos kapcsolat teszi lehetővé.

A sétányok nagyrésze alkalmas lesz kerékpáros közlekedésre is, továbbá mind a Hargitai utca átkötéssel együtt vett teljes hossza megkapja a hiányzó kerékpáros nyomot, mind ahogyan a déli lakóterületek feltáró útvonala is, átvezetve a Nagykárolyi utcára. Ezen felül pedig, ugyan az országos tervek nem tartalmazzák, de kerékpáros közlekedési lehetőség kerül kialakításra a Balatoni út északi, még kerékpáros nyommal el nem látott részére is, könnyítve ezzel a központba való kerékpáros bejutást.

A legdominánsabb gyalogos átkötés a Hargitai utcával párhuzamosan, attól délre valósul meg. Ez az átkötés a Gárdonyi Géza Művelődési Ház homlokzatára merőleges főtengelyen indul, és egészen a Balatoni útig húzódik. A kialakuló városi tengely méltó és reprezentatív megérkezési pontként szolgál majd a Művelődési Ház előtti tér számára. Az északi területrészen is fontos gyalogskapcsolat jön létre. A foci pályák vonalában egy sétány létesül, amely nemcsak a bevásárlóközpont gyalogos megközelítését javítja, hanem egy kapu-tér jellegű megérkezési pontként is funkcionál, amely a fejlesztési terület északi főbejáratává válik.

A szerkezeti koncepció további lényegi eleme a természetvédelmi terület zöldfelületeinek kiterjesztése a fejlesztési területre, valamint ezek vizuális és ökológiai összekapcsolása a Vásárhelyi utca nyugati oldalán található zöldfelületekkel. Ez az összekapcsolás két fő irányban valósul meg: egyrészt az északi sétány tengelyében, másrészt a déli feltáró hurok-út középső kivezetésének vonalában, így biztosítva a zöldfelületek folytonosságát és a természet közelségét a városi szöveten belül.

4.4. Funkciók (1. sz. tervi melléklet)

A tervezett fejlesztés központi eleme a Művelődési Ház és az előtte lévő tér, amely nem csupán a fejlesztési terület központi helyszínéül funkcionál majd, hanem új városi alközpontként is szolgál. A tér északi oldalán piac és vendéglátóegységek

kialakításával a városi élet pezsgő közösségi és kulturális tere jön létre. Ez az új alközpont váltja ki a korábban az Úrhidai útra tervezett városi alközpontot, amely térszerkezetileg és funkcionálisan sem tudta volna betölteni a kívánt szerepet.

Az új alközponttól északra kisvárosias karakterű lakóterületek épülnek, jellemzően földszint plusz két vagy három szintes beépítéssel. A lakóterületet átszelő gyalogút egy sétányként, promenádként funkcionál majd, amely mentén a földszinten kis léptékű városi szolgáltatások, például fodrászat vagy kozmetika kapnak helyet. Ez a sétány a Vásárhelyi út nyugati oldalára is átkötést biztosít, ahol a jelenlegi foci pályák helyén fiatalok számára kialakított, kisebb léptékű, szabadidős sportolási lehetőségek jönnek létre. Ezek intenzíven zöldített környezetben, gyalogos sétány mentén elszórtan létesülnek.

A Hargitai utca déli oldalán, az új központtal szemben vendéglátóegység létesül, amely méltó módon illeszkedik a Művelődési Ház és főtere által képviselt színvonalhoz. A vendéglátóegység egy nagyobb épületben kap helyet, amely lehetőséget biztosít a korábban a Vásárhelyi út és a Repülőtér út találkozásánál működő, elbontandó épületből kiköltöző szakácsképző iskola befogadására. Ez lehetőséget teremt a vendéglátóegység és az oktatási funkciók duális képzésben történő összehangolására is.

A vendéglátóegység megvalósítása egyúttal lehetőséget ad arra is, hogy a jelenleg itt található óvoda áthelyezésre kerüljön egy nyugodtabb, köznevelési intézményi funkciókra már részben kialakított zónába. A Balatoni út mentén ugyanis már jelenleg is működik szakközépiskola és bölcsőde, valamint rendelkezésre áll olyan önkormányzati telek, amely az óvoda új helyszíne tud lenni.

A vasúti megállóhely kiemeltebb szerepet kap az ingázók segítésére, valamint a főpályaudvar részbeni tehermentesítésére. Ennek érdekében a Vásárhelyi út nyugati oldalán egy P+R parkolóház létesül. A területen jelenleg garázssor található, amely használatban van, ezért az új parkolóház alsó szintjein bérelhető garázsokat és tárolókat is kialakítanak. A modern, igényes megjelenésű, de a környezethez illeszkedő parkolóház a jelenlegi funkciót tehát nem váltja fel teljesen, csak kiegészíti azt.

A kialakuló új alközponttól délre szintén lakóterületek jönnek létre. A meglévő, megtartásra szánt lakóépületek felújításra, korszerűsítésre kerülnek, miközben építészeti karakterük megőrzése is kiemelt cél. A főtérrel határos és annak térfalát képező új beépítés a meglévő épületekhez illeszkedő formavilággal épül meg, földszintjén a tér

felé nyíló kiskereskedelmi egységekkel, amelyek a mindennapi lakossági igényeket szolgálják.

A lakóterület tovább bővül a néhai Ikarusz Gyár irányában L-alakban, a természetvédelmi terület felé is befordulva, de a természetvédelmi terület zöldfelületeitől eltartva. Itt kertvárosias beépítés valósul meg, jellemzően földszint plusz két szintes lakóépületekkel. Az L-alak belső oldalán vegyes funkciójú zónában egy meglévő, magastetős épületben új óvoda létesül, számolva a lakosság szám megnövekedésével, továbbá figyelembe véve, hogy a Vásárhelyi utca menti meglévő óvoda a tervezési területtől távolabb kerül az eddiginél. A vegyes funkciójú zónában helyezkedik majd el a jelenleg a Művelődési Ház előtti gyepfelületen található játszótér, valamint az itt álló, felújított csarnoképületbe költözik át a jelenleg a tér északi oldalán működő gyermekjátsszóház.

Az ipar- és hadtörténeti múlt megőrzése érdekében a város 2021-es örökségvédelmi hatástanulmányával egyetértésben egy retro bemutatóterület létesül a Vásárhelyi utca mentén, a volt gyárterület egy részén. Ennek főbejárata egy építészeti értékű, meglévő épületben lesz, ahol helytörténeti múzeum is kialakításra kerül. A bemutatótéren az egykor itt gyártott buszok és repülőgépek kerülnek bemutatásra, a terület gazdag növényzetének megőrzése mellett. Mivel a gyárban főként kisrepülőgépek készültek, ezek elhelyezése a fás területeken is megoldható. A Park korlátozottan-nyilvánosan látogatható lesz, a székesfehérvári lakosok számára ingyenesen, mindenki más számára belépő váltás ellenében. A bemutatópark természetvédelmi területhez közelebb eső, hátsó részén egy meglévő, felújított hangárépületben a repülés és a régi buszok tematikájához illeszkedő étterem is helyet kap majd.

A fejlesztési terület déli oldalán, a helyi adottságokra és történeti hagyományokra építve új funkciók jelennek meg. Mivel az Ikarus Járműtechnika Kft, nemrégiben jelentette be, hogy vizsgálják új, modern elektromos villamosok székesfehérvári telepen történő gyártásának lehetőségét (fmc.hu), ezért a koncepció fontos eleme, hogy a gyártáshoz szükséges üzemi létesítmények megmaradjanak. A gyártási munka – amennyiben valóban elindul – kizárólag a természetvédelmi területtől elhúzva, kutatás-fejlesztési kampusszal kiegészülve valósulhat meg. Amennyiben a gyártás mégsem jelenne meg újra a területen, abban az esetben ezen a déli részen a

csarnokok elbontása után egyetemi campus létesül, amely elsősorban a térség ipari örökségére reflektálva műszaki képzést – különösen járműmérnöki szakirányt –, valamint a természet közelsége okán természetvédelmi mérnöki és környezetmérnöki képzéseket kínál majd.

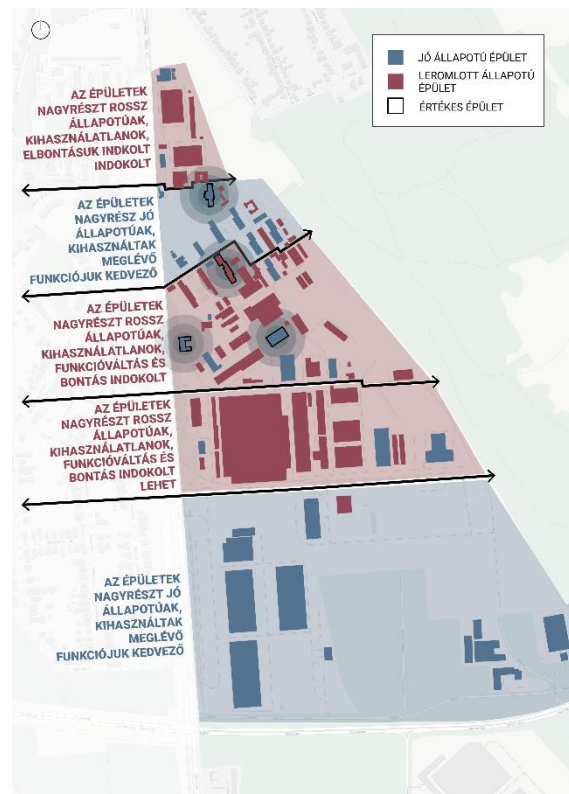
A gyár/egyetemi kampusz mögött, a természetvédelmi területhez közelebb, a lehető legnagyobb környezeti kímélet és védelem mellett, ifjúsági tábor létesül. Az ide érkező gyermekek itt a természet és a helytörténet értékeiről, az egykori ipari működésről és a környezetvédelemről is tanulhatnak.

A tervezett rendeltetések megközelítését - a közlekedési hálózatot - ábrázoló szerkezeti koncepció, valamint a tervezett funkciókat ábrázoló koncepcióábra egymásra vetített változata a 2. számú tervi mellékletben látható.

4.5. A meglévő épületekre vonatkozó elképzelések

Az épületkataszterezés alapján kirajzolódott, hogy a tervezési területen mely épületek lesznek azok, melyek valamilyen módon a fejlesztési koncepció céljait tudják szolgálni, és melyek azok, amik sem kialakításukban, sem funkciójukban nem illeszthetők be a koncepcióba, így vagy funkcióváltással kerülnek hasznosításra, vagy elbontásra kerülnek.

Déli elkerülő út mentén elhelyezkedő korszerű logisztikai telepek épületállománya és funkciója is megmarad, tekintettel a terület fontos gazdasági szerepére és jól működő rendszerére.



17. ábra: Meglévő épületekre vonatkozó elképzelések (forrás: saját szerk. ábra)

A régi Ikarusz Gyár déli területein elhelyezkedő nagyméretű hangárak sorsa a már fentebb is írt esetlegesen újrainduló gyártástól függ. Amennyiben a gyártás nem költözik be a területre, az épületek elbontása szükséges, ugyanis ezek a létesítmények nem

alkalmasak felsőoktatási intézményi funkció befogadására. Amennyiben a gyártás megjelenik, abban az esetben is mindenképpen indokolt a felújításuk.

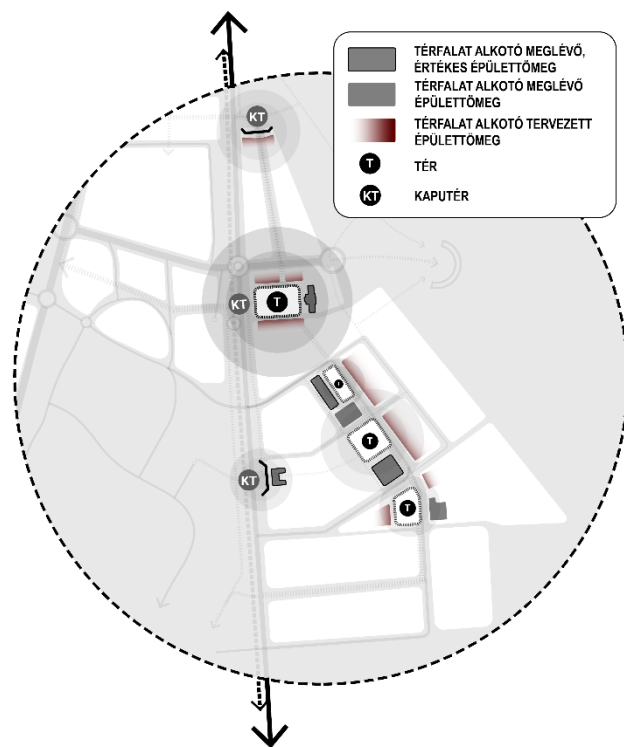
Ugyanezen hajdani gyár északi részén elhelyezkedő épületállományából azok kerülnek megtartásra, melyek kialakítása és állapota is sokkal inkább alkalmas az ipari termeléstől eltérő funkciók befogadására. Ezen túlmenően ezen a területen és ettől a területtől északra lévő részen áll/állnak azok az építészetileg és markáns ipari karakterüket tekintve is értékesnek mondható épületek, melyek a sarokkövei lesznek a történeti múlt átörökítésének (17. számú ábra, 22. számú melléklet).

A jelenleg lakóépületeket is és magát a Gárdonyi Géza Művelődési Házat is magában foglaló terület épületállománya és azok funkciója javarészt megmarad. Ez alól kivételt képeznek a leromlott állapotú tároló- és garázsosorok, illetve a jelenlegi ingatlanfejlesztéssel érintett épületek is. Utóbbi bontását a potenciálisan kialakuló újabb elkülönülő telep létrejöttének megakadályozásán túl az is indokolja, hogy a felújításon átesett épületállomány területkihasználása nem megfelelő, és építészeti stílusa nem illeszkedik a jelenleg meglévő és az egyébként is megőrizni szándékozott arculathoz.

A terület legészakibb részének minden épülete elbontásra kerül. Ennek oka az Ikarusz Gyár déli részének épületeihez hasonlóan a kihasználatlanság, a leromlott műszaki állapot, valamint az, hogy kialakításuk révén a kereskedelmi-logisztikai funkciótól eltérő más rendeltetés befogadására alkalmatlanok.

4.6. Téralkítási koncepció

A szerkezet sarkalatos elemeit jelentik az úthálózat csatlakozásai, valamint a meglévő, megőrzendő, értékes épületek, épülettömegek által kirajzolt, téralakításra javasolt területek (15. számú ábra). Ezek közül a legfontosabb a művelődési ház homlokzata által képezett tér, ami ünnepélyességének és impozáns látványának megfelelően északi és déli oldalról szimmetrikusan zárt térfalakat fog kapni, ezzel méginkább kiemelve a szép épületet



18. ábra: Tervezett téralakítások (forrás: saját szerk. ábra)

és hangsúlyosabbá téve a tér jelentőségét és a térre való megérkezést.

Kapu-tér kialakítást fog kapni fő gyalogos sétány északi kezdete, amely beinvitálja majd a területre, a főter felé a sétálókat, elterelve őket a Vásárhelyi utca gyalogsközlekedésnek kedvezőtlen szűk területéről. A terület belső részének megőrzendő épületei fizikailag több helyen már tereket alkotnak, ezeket az épülettömegeket kiegészítve jönnek majd létre azok a belső terek, amik inkább az ide települő lakosok kissé privátabb közösségi terei lesznek. Mindezek mellett megőrzésre kerül a Vásárhelyi utcán, az egykori gyár fő ünnepi épülete előtt meglévő kapu-tér is.

5. Beépítés, környezetalakítás és jogszabályi háttér

5.1. Környezetalakítás - műleírás

A műleíráshoz tartozó tervdokumentumok és vizualizációk a 3-9. számú, nagyméretű tervi mellékletekben láthatók, melyek a következők:

3. Tervi melléklet – Részletes környezetalakítási terv
4. Tervi melléklet – Épületfunkciók
5. Tervi melléklet – Szerkezeti és közlekedési infrastruktúra
6. Tervi melléklet – Szomszédságok
7. Tervi melléklet – Rep-tér természetzei
8. Tervi melléklet – Jellemző utcakialakítások
9. Tervi melléklet - Látványtervek

A környezetalakítási terv és az egész Ikarus Negyed szíve és lelke A "Rep-tér" nevet kapó új, ünnepélyes, de funkcionális, a közösségi élet központjaként funkcionáló tér lesz.

A főteret délről lakóépület fogja határolni, mely illeszkedik a terület meglévő lakóépületeinek vonalvezetéséhez, azokkal egy északi irányból zárt tömböt alkot. Ennek a lakóépületnek a földszintjén, a tér felé, oda teraszhelyiségekkel kitelepülő vendéglátóegységek, illetve kiskereskedelmi egységek kapnak majd helyet. Ezen felül az épület Vásárhelyi úttal párhuzamos traktusa irodafunkciót fog kapni, így a változatos funkciók koncentrálódásával ráerősítve az alközponti jellegre. A főteret északi irányból piac épület határolja majd. A földszintes-galériás épület időszakos termelői, és egyéb tematikus vásáraival szintén kitelepülhet a térre. A déli oldalon lévő lakóépülettel ellentétben nem lesz folyamatos a térfala, egy földszinti átjáróval lehetőséget biztosít a gyalogosok átközlekedésére észak-déli irányban (19. számú ábra). A Rep-tér nagyrészt burkolt felületű lesz, de fásítást fog kapni. Ezen felül szobrokkal tagolt lesz. Egyrészt áthelyezésre kerül a repülés áldozatainak meglévő szobra, mely egy magas mészkőoszlop, a tetején bronz légcsavarral (Székely János alkotása, 1994). Ez az alkotás jelenleg



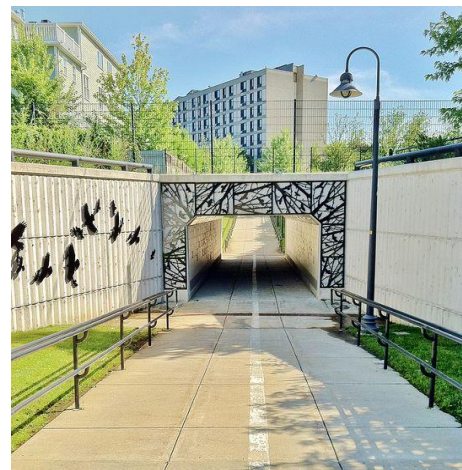
19. ábra: Előkép a piac átjáró kialakításához
(forrás: Spaarnammerhart Housing, Amsterdam, fotó forrása: archdaily.com)

a volt gyár északnyugati sarka előtti közterületen a Vásárhelyi utca felől áll, meglehetősen kieső pozícióban (20. számú ábra). Másrészt a néhai katonai lőtér emlékére valamilyen, erre utaló szobor is elhelyezésre kerül. A főtér nyugati oldala részben nyitott lesz. Cél ugyanis, hogy a Művelődési Ház impozáns homlokzatát ne takarja el épület a nyugati irányból érkezők számára. Erre az oldalra csupán egy, szabadtérépítészeti alkotásként megjelenő térkapu kerül majd, ami a teret még ünnepélyesebbé teszi, továbbá kiemeli a fő tengelyét és bejáratát.



20. ábra: A repülés áldozatainak szobra (forrás: fmc.hu)

A térre kelet-nyugati irányban kialakított gyalogos átkötés aluljáróként valósul meg. Ez nemcsak a térre való gyalogos átjutást segíti majd, hanem azt is lehetővé teszi, hogy az itt lévő vasútállomás középperonja térszín alatt megközelíthető legyen. Jelenleg ez csak a peron legvégén, a Hargitai utca és a Vásárhelyi utca találkozásánál lehetséges, szintben átkelve mind az említett utcákon, mind pedig magán a vasúti síneken. Az aluljáró a tér oldalán lépcsővel és lifttel, a túlsó oldalon pedig enyhe lejtésű, sétány jelleggel kialakított rámpával fog indulni (21. számú ábra). A vasút és a Vásárhelyi utca között távolság pedig lehetővé teszi, hogy az aluljáró ezen a részen felülvilágítót kapjon, azáltal téve barátságosabbá magát az aluljárót. Nyugati irányban pedig ezen a sétányon haladva elérhető lesz a Balatoni út mellé, az elhagyatott, leromlott állapotú épületek helyére koncepcionális szinten tervezett szabadtéri közösségi helyszín. Így ezek a közösségi helyek gyalogosan szervesen összekapcsolódhatnak.



21. ábra: Előkép a gyalogos aluljáró rámpás kialakítására (forrás: Pemperton Street, Cambridge, fotó forrása: cambridgerealestate.com)

A Hargitai utca átkötése Piac utca néven egy felszíni közparkolóban fog végződni. A piac épülete ugyan rendelkezik majd nyilvános, 70 férőhelyes mélygarázzsal, de a speciális igényű parkolóhelyek (elektromos töltővel szerelt, mozgássérült stb.) ezen a gazdagon fásított, a természetvédelmi területtől eltartott, 15 férőhelyes parkolóban lesznek biztosítva. Délen, a Nagykárolyi utca egy szintbeni vasúti átkelővel kerül

összekötésre a Repülő utcával, aminek köszönhetően mindkét oldalról jól megközelíthető lesz majd a vasútállomás nyugati oldalára tervezett P+R parkolóház is. A két szintbeni vasúti átkelő - a meglévő a Hargitai utca és Vásárhelyi utca kereszteződésében, valamint a tervezett a Nagykárolyi utca és a Repülő utcaösszekötésénél – 250 m távolságban lesz egymástól, közrefogva a vasútállomást és annak 150-200 m hosszú peronját. A két szintbeni vasúti átkelő közelsége és a köztük lévő vasútállomás lehetővé teszi, hogy az átkelés vasúttechnikai szempontból egy szabályozástechnikai megoldással legyen kezelve.

Északon a gyalogos aluljáró a főtérnél lévővel azonosan kerül kialakításra. Az aluljáróból fölérvé a Válasz tér elnevezésű, kapu jellegű térre érkezünk. Elnevezése utal arra, hogy innen továbbmenve elindulhatunk a természetvédelmi terület tervezett kapuja felé egy szórt burkolatú sétányon, mely már a zöldben, a természetvédelmi területben halad. Elindulhatunk a lakóépületeket megkerülve, azok hátsókertje mentén – a hátsókerttől megfelelő távolságban, fasorral elválasztva – a főtér és a közösségi ház mögött, egészen le a déli lakóterületekig, így gyalogosan összekapcsolva az Ikarus Negyedbe megálmodott két nagyobb lakórendeltetési egységet. És elindulhatunk egy kapu-szerűen kialakított földszinti épületátjárón keresztül a főtér irányába is, a főként lakóépületekkel határolt, kisvárosias jellegű "Északi sétányon", mely itt a lakórendeltetési egységet két hosszanti részre bontva halad és torkollik bele a piacépület földszinti átjáróján keresztül a főtérbe.

Az épületek itt a forgalmas vonalas infrastruktúra irányából F+3 magassággal lesznek kialakítva, védve ezzel a belső részek F+2 szintmagasságú épületeit, valamint magát a sétányt is. Az épületek gépjárművel történő megközelítése egyirányú, hurkos megoldással történik, melyben a gépjárműút a belső sétányon is halad, a sétánytól csak burkolatváltással, néhol zöldszigettel elválasztva (22. számú ábra). Ez szolgálja azt a célt, hogy ez a sétány a kevés gépjárműforgalom ellenére is gyalogos elsőbrendű maradjon, illetve az is, hogy



22. ábra: Előkép az Északi sétány kialakítására (Hackney Wick, London, kép forrása: studioweave.com)

erre a területre csak az engedéllyel rendelkező gépjárművek hajthatnak be. A 2 hurkos

megoldás előnye, hogy a középső két tömb ezáltal felszabadulhat és így itt belső közösségi tér jöhet létre, Szomszédok tere néven (23. számú ábra). E két tömbre - a többitől eltérően - co-housing használat javasolt, melyben a lakások szociális alapon kerülnek bérbeadásra.



23. ábra: Látványterv - Szomszédok tere (forrás: saját szerk. ábra)

A sétány mindezek mellett faltól-falig burkolatú, az épületek itt sehol nem kapnak előkertet, ami két célt is szolgál. Egyrészt az egységesebben fenntartható közterületi fásítás miatt, hogy a sétánynak ugyan kisvárosi jellegű arculata legyen, de egységes és jól árnyékoló fásítást is kapjon. Másrészt pedig egyes lakóépületekben a földszinten, a sétány felől nem lakás lesz, hanem azt települési kiszolgáltatások foglalják majd el. Azok a lakóépületek pedig, ahol ilyen szolgáltatás nem jelenik meg, magasföldszintes kialakítást kapnak a privátszféra megtartása érdekében. A sétánytól keletre eső épületek ezen túlmenően kialakításukkal a zöld felé fordulnak, de fontos kiemelni, hogy a természetvédelmi terület határától mindenhol a kellő mértékben el lesznek húzva.

Tekintve a vasút közelségét, a sétánytól nyugatra álló épületek oldalfolyosós közlekedési rendszerrel javasolt kialakítani, úgy, hogy az oldalfolyosó nézzen a Vásárhelyi utca és a vasút irányába, továbbá az úttól is intenzív fásítással lesznek elhatárolva, ezzel is védve a lakások nyugalmaát. A Piac utca és az Észak sétány találkozásának nyugati oldalán lévő tömb épületei irodafunkciót kapnak (a lehetséges földszinti szolgáltatások mellett), szintén a vasúti védőtávolság, valamint ugyanazon okból kifolyólag, mint a főteret délről határoló épület irodaszárnya.

A természetvédelmi terület könnyebb elérését több, az északi lakóterületről, valamint a főtérről induló sétány segíti majd. Ezek a sétányok a beépített részen szilárd, a természetvédelmi területbe érve szórt burkolatúak lesznek, a legnagyobb környezeti védelem érdekében. Az Ikarusz Negyedtől északkeletre lévő lakótömbbel való kapcsolatot is e sétányok fogják erősíteni, déli irányban pedig együttesen megérkeznek a természetvédelmi terület nyugati oldalának új főkapujához. Ez az építmény egy kisléptékű, inkább jelzésértékű kapu lesz, információs táblákkal, a túrázást segítő térképekkel ellátva.

A főtértől délre eső lakóterület több, jelenleg is meglévő társasházi épületet foglal magába. A Repülő utca ugyanis (eltekintve a ma ott álló, de a tervben elbontásra kerülő magas betonkerítéstől) egységes, karakteres arculattal rendelkezik. Ezért a tervezett lakóépületek kialakítása is tartja ezt az utcára rendszertelenül, de ritmusosan kifutó oromfalas megjelenést. Az utca karakteréhez az is nagyban hozzájárul, hogy gazdag faállománnyal rendelkezik, így az új épületek elhelyezkedésében és vonalvezetésében ezeknek a fasoroknak, facsoportoknak a védelme is nagy szerepet játszik. Szerepet játszik továbbá az a törekvés is, hogy a létrejövő lakóegységek mindegyike rendelkezzen egy privát, bensőséges belsőudvarral. Ezt az U-alakú új épületek valamint a meglévő épületekhez U-alakot formálva, kis nyaktaggal csatlakozó új épületek eredményezik. A Repülő utca menti lakótömbök mind a Repülő utcáról kerülnek feltárássra gépjárműúttal. A főtér felőli hátsó telek magánutas feltárást kap. A főtér ugyanis a lehető legnagyobb mértékben autómentes övezet lesz, oda csak a földszinti funkciók feltöltése érdekében és vészhelyzeti esetekben, eseti jelleggel hajthat be gépjármű a Vásárhelyi utcáról biztosított kis szervízúton.

A természetvédelmi terület felé beforduló déli lakóterület lesz az Ikarus Negyed leginkább privát része. Ezek a kizárólag lakófunkciónak helyet adó épületek igazodnak a Lőtér utca nevet kapó új utca menti meglévő lakóépületek tagozódásához és azt a tagozódást folytatva, kiegészítve fordulnak a természet felé. Fontos megemlíteni, hogy az új, természetvédelmi terület felé eső épületek a természetvédelmi terület jogi határától mindenhol minimum 40 m-el, a jelenlegi beépítés vonalától pedig 12 m-el el lesznek tartva. Így nemcsak a természetvédelmi terület növény és állatvilágát, de a növényzetnek a mai gazdasági területen való térdnyerését is tiszteletben tartja a terv. Ezek a lakóegységek gépjárművel két zsákutcán keresztül kerülnek feltárássra annak érdekében, hogy a belső utcájuk (a Lőtér utcával párhuzamos sétány) a lehető legnagyobb mértékben autómentes maradjon. A két zsákutca véget is egy szélesített közterületi sétány köti majd össze, amin csak a kommunális feladatokat ellátó járművek, valamint a vészhelyzeti járművek haladhatnak át. Így ezen a belső sétányon is ki tud alakulni egy kisebb, és privátabb belső tér a lakók számára.

A déli lakóterületek életében fontos szerepet játszik majd a meglévő, védelemre javasolt néhai légcsvárüzem (22. sz. melléklet), valamint a mellette lévő meglévő és a közelmúltban felújított hangárépület. Előbbi földszintes, magastetős, népies szecessziót

idéző kialakításával utal ipartörténeti múltjára, de egyben kedves kis "meseház" hangulatú is, így tökéletesen alkalmas lesz az ide tervezett új óvoda befogadására. Az ipartörténeti örökségnek emléket állítva Légcsavar Óvodának nevezett köznevelési intézmény hozzávetőleg 80 gyermek befogadására lesz képes. Figyelembe véve, hogy a Vásárhelyi utca menti, eddig közelinek mondható óvoda a koncepcióterv szerint valamivel messzebb kerül, ez az intézmény annak a kiegészítése, visszapótlása is lesz.

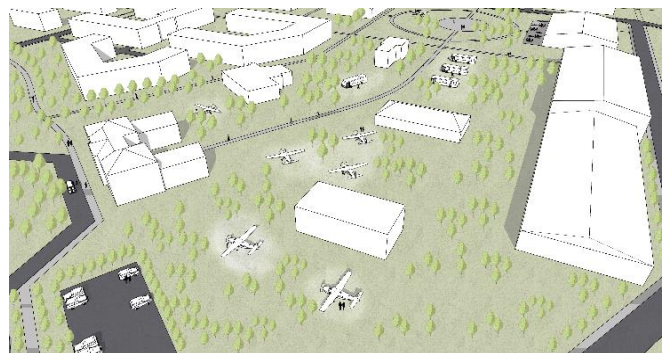
A hangárépület szintén egy áthelyezett funkciót fogad majd be. A Művelődési ház előtti területet északról jelenleg határoló, leromlott állapotú csarnokban üzemelő játszóház kerül át ide, Airkaland Játszóház és Szabadidőközpont néven, jól kiegészítve az óvodafunkciót. Ehhez kapcsolódóan, szintén a Művelődési Ház előtti területről költözik át ide a játszótér, mely



24. ábra: Látványterv - Légcsavar Játszótér (forrás: saját szerk. ábra)

intenzív fásítást kap, ezáltal parkos megjelenésével nem csak a gyerekeknek, de szüleiknek és mindenki másnak is kellemes kikapcsolódási lehetőséget biztosít (24. számú ábra).

A főtértől délre eső beépítés minden épülete és a telekhatárok is jelentős mértékben (16 m) el lettek húzva a Vásárhelyi utcától. Ennek fő oka, hogy az út menti széles sáv egy intenzíven parkosított-fásított kialakítást kap széles sétánnyal, mely az Ikarus Negyed összvárosi, térségi, sőt országos jelentőségű retro ipari bemutatóparkjához vezet. Az Ikarosz Park, nevével utal mind a nagy múltú Ikarus vállalatra, mind pedig a hajdani katonai repülőgépgyárra, a görög mitológiából eredő Ikarosz név által. Ez az egység elsősorban egy nagy kiterjedésű zöldfelületi intézmény lesz, épületei "csak" másodlagos funkcióként (fogadóépület, benne hely- és ipartörténeti múzeummal,



bemutató hangár, intézményt üzemeltető irodák stb.) vállalnak szerepet, de megjelenésükkel erősítik a hely retro-ipari hangulatát. A park fő attrakciója ugyanis a szabadtéri

25. ábra: Látványterv - Ikarosz Park (forrás: saját szerk. ábra)

bemutatóterület lesz, ami részben rekreációra alkalmas parkként, részben pedig bemutatótérként funkcionál azzal, hogy szabadterein a valaha ott gyártott kisrepülőgépek és buszok lesznek kiállítva (25. számú ábra).

A park mintegy 4 ha-on terül el, melyből az első, a Vásárhelyi utcától a vele északi oldalon határos lakóépületek vonaláig tartó része kerítéssel körbezárt. Ez a terület alapvetően egy belépődíjas intézményi terület, de a helyi lakosok számára ingyenes bejárást javasolt biztosítani. A hátsó intézményi rész jogilag szintén az Ikarosz Parkhoz tartozik majd, de ez már egy nyitott, kvázi közparkként kerül kialakításra, melyben néhány, tereptárgyként-szoborként elhelyezett további elem utal a terület történelmére. A legdélebbre eső értékes, helyi védelemre javasolt épület (az egyik elsőként megépített repülőgéphantár, mely azóta felújításon esett át) ad majd otthont a Hangár Bistro és Étterem vendéglátóegységnek, mely a retro parkhoz igazodó arculattal fog rendelkezni, és egyrészt teljes értékű étterem lesz, másrészt kifőzdeként is üzemel majd, elsősorban a tőle délre eső, a környezetalakítási tervben már nem, de a koncepciótervben szereplő K&F kampusz dolgozói, valamint az ifjúsági tábor fiataljai számára.

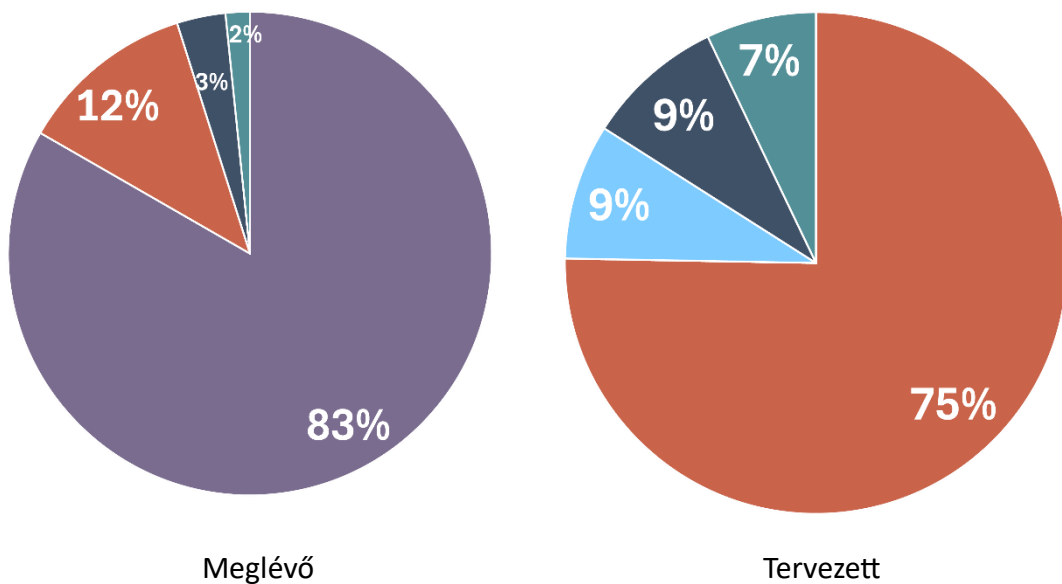
5.2. Rendezési program (26-27. számú ábrák)

A legnagyobb változást a mai állapothoz képest egyértelműen az általános gazdasági terület egy részének megszüntetése és a lakóterületek méretének növelése jelenti. Ugyanakkor a lakóterületeken kívül a jelenleg meglévő területfelhasználások – eltekintve az általános gazdaságitól – is növekedni fognak (Vt, Vi).

A jelenleg meglévő, hozzávetőlegesen nettó 41 000 m² általános gazdasági szintterület megszűnik a környezetalakítási tervterületen. A gazdasági besorolású övezetek a déli területekre koncentrálnak, közeledve az M7 autópályához és az elkerülő gyűrű déli szakaszához, ezzel hatékonyabbá téve azok logisztikai kiszolgálását és élhetőbbé téve az így felszabadul északi területeket. A jelenleg intézményi besorolású területen lévő, hozzávetőleg nettó 5800 m² szintterületű lakóterület közel a tízszeresére fog növekedni, összesen hozzávetőleg nettó 57 000 m² szintterületre. Megjelenik az irodafunkció, mely összesen csaknem nettó 6700 m² szintterülettel biztosít majd irodai munkalehetőséget, elsősorban a helyi lakosok számára, potenciálisan ezzel is csökkentve az ingázók számát. Az intézményi szintterület a jelenlegi Művelődési Ház mellett az Ikarosz Park intézményi épületeivel és a Légcsavar Óvoda intézményi

épületével bővül. Ez összesen mintegy 6800 m² szintterületre való növekedést jelent, a meglévő 1500 m² szintterületről. Az északi lakóterület helyén jelenleg álló gazdasági területen működő limitált vásárlóköri áruház jelenti ma a terület gazdasági-kereskedelmi-szolgáltató szintterületét, hozzávetőleg 800 m²-el. Ennek a szerepét átveszi a tervezett Reptér Market Piac, az északi lakóterületen lévő és a főteret övező földszinti funkciók, az Airkaland Játsszóház, valamint a Hangár Bistro és Étterem. Ezzel így a gazdasági kereskedelmi-szolgáltató szintterület hozzávetőleg 5400 m²-re nő.

	Meglévő	Tervezett	
Lakosság (fő)	335	2260	+
Lakásszám (db)	140	940	+
Nettó szintterület összesen (m ²)	49290	84420	+
Nettó szintterület-lakó (m ²)	5820	57440	+
Nettó szintterület-iroda (m ²)	0	6665	+
Nettó szintterület-intézmény (m ²)	1600	6780	+
Nettó szintterület kereskedelmi-szolgáltató (m ²)	800	5415	+
Nettó szintterület-általános gazdasági (m ²)	41060	0	-



26. ábra: A szintterületek változása az épületfunkciók alapján a környezetalakítási tervterületen (forrás: saját szerk. ábra)

A lakócélu szintterületi növekedés értelemszerűen nagymértékű lakásszám és lakosságszámnövekedést is eredményezni fog. A jelenleg meglévő, hozzávetőleg 140 lakás, és így a lakosok száma is többszörösére nő. A tervezett Ikarus Negyed potenciálisan hozzávetőleg 970 lakással, bennük 2330 lakóval rendelkezik majd. Fontos

megjegyezni, hogy nem csak a lakások száma, de a méretük is változni fog, változatosabbá és jobban optimalizálttá válik (27. számú ábra, 26. sz. melléklet).

	Lakásméret (m ²)	Lakásszám (db)
Északi lakóterület	40-50	180
Középső lakóterület meglévő épületek	40-50	190
Középső lakóterület tervezett épületek	55-65	320
Co-housing lakótömb	60-70	70
Déli lakóterület	80-90	180

27. ábra: Lakásszámok és lakásméretetek területi megoszlása táblázatos formában (forrás: saját szerk. ábra)

A jelenlegi lakóépületek a középső területen 40-50 m² méretűek. Ehhez igazodnának az északi lakóterület lakásai (a co-housing tömböt leszámítva), mivel itt elsősorban fiatal, pályakezdő, friss családokkal, párokkal számol a terv. Olyanokkal, akiknek ez a lakás még nem a végleges lesz, ugyanakkor első lakásnak kényelmes és megfelelő. Ez a terület összesen 180 lakással rendelkezik majd. A co-housing lakások valamivel nagyobbak lesznek, számolva az ezt az életformát választó – akár 2-3 gyermekes – családok megjelenésével (cohousingbudapest.hu). Itt 60-70 m²-es lakásokból összesen 70 kerül kialakításra.

A főtér alatti, tervezett épületek lakásméretei kicsivel térnek csak el a meglévő épületek lakásméreteitől. Ennek oka, hogy itt elsősorban már a hosszútávon ideköltözni szándékozókkal számol a terv. Erre pedig kényelmesebbek és megfelelőbbek az 55-65 m²-es lakások, melyekből a legtöbb, összesen 320 kerül kialakításra. A terület legnyugalmasabb lakásai pedig egyértelműen a déli, természetvédelmi területre néző lakóterület épületeinek lakásai lesznek. Itt kifejezetten a nagyobb családok, illetve a jobb anyagi körülmények között élők megjelenésével számol a terv. Olyanokéval, akik szeretnék privátabb, nyugodtabb környezetben élni, szép panorámával, a kényelmüket és minden igényüket kielégítő méretű lakásokban. Ezért itt 80-90 m²-es lakások létesülnek, összesen hozzávetőleg 180.

Az összes, újonnan épülő épület mélygarázsos kialakítást fog kapni annak érdekében, hogy a jelenlegi esetleges közterületi parkolás megszűnjön. A mélygarázsok kontúrja – ahol csak lehet - az épület kontúrján belül fog maradni. Ez alól elsősorban, de nem kizárólagosan kivételt képeznek az északi lakóterület mélygarázsai, ahol az épületek kisebbek, így a szükséges parkolóhelyet biztosító mélygarázs, közlekedőrendszerével és rámpájával együtt nem férhet el az épület kontúrján belül. Illetve kivételt képeznek még

azok a tömbök, ahol az új épületszárny nyaktaggal a meglévő épülethez kapcsolódik. Itt ugyanis a meglévő épület alá már nincs lehetőség mélygarázst létesíteni, tehát az új épületszárny alatti mélygaráznak kell kiszolgáltatnia a meglévő épület lakóinak parkolóigényét is. És végül kivételt képez még a déli, nagylakásokkal rendelkező terület is, ugyanis a mindenhol máshol 1 gépjármű/lakás számot alkalmazó terv itt kalkulál azzal, hogy a nagyobb lakásokban élő, tehetősebb lakók akár 2 gépjárművel is rendelkeznek.

Az Ikarus Negyed rendelkezik majd egy fizető, nyilvános mélygarázzsal is, a piac épülete alatt. Ebben a mélygarázsban tudnak majd megállni a piac vásárlói, de a főtérre, a közösségi házba, vagy bármilyen egyéb céllal a városi alközpontba látogatók is. Ezt a hozzávetőleg 70 férőhelyes mélygarázst kiegészíti egy intenzíven fásított, 15 férőhelyes kisméretű felszíni parkoló a művelődési ház és a piac épülete között, kifejezetten a speciális igényű parkolóhelyek biztosítása érdekében.

Felszíni parkoló kerül még elhelyezésre az óvoda, a játszóház és a játszótér közé. Ez a fásított parkoló szintén 15 férőhelyesre tervezett és az óvodába, illetve a játszóházba/játszótérre gépjárművel érkezőket szolgálja ki. Kis méretét indokolja az a törekvés, hogy az említett egységekhez ne gépjárművel, hanem inkább gyalogosan érkezzenek a látogatók. És végül felszíni parkolót kap majd mind a Hangár Bistro, mind pedig az Ikarosz Park első része, mindkét esetben saját telken belül. Előbbi 20, utóbbi 45 férőhelyes kialakítással.

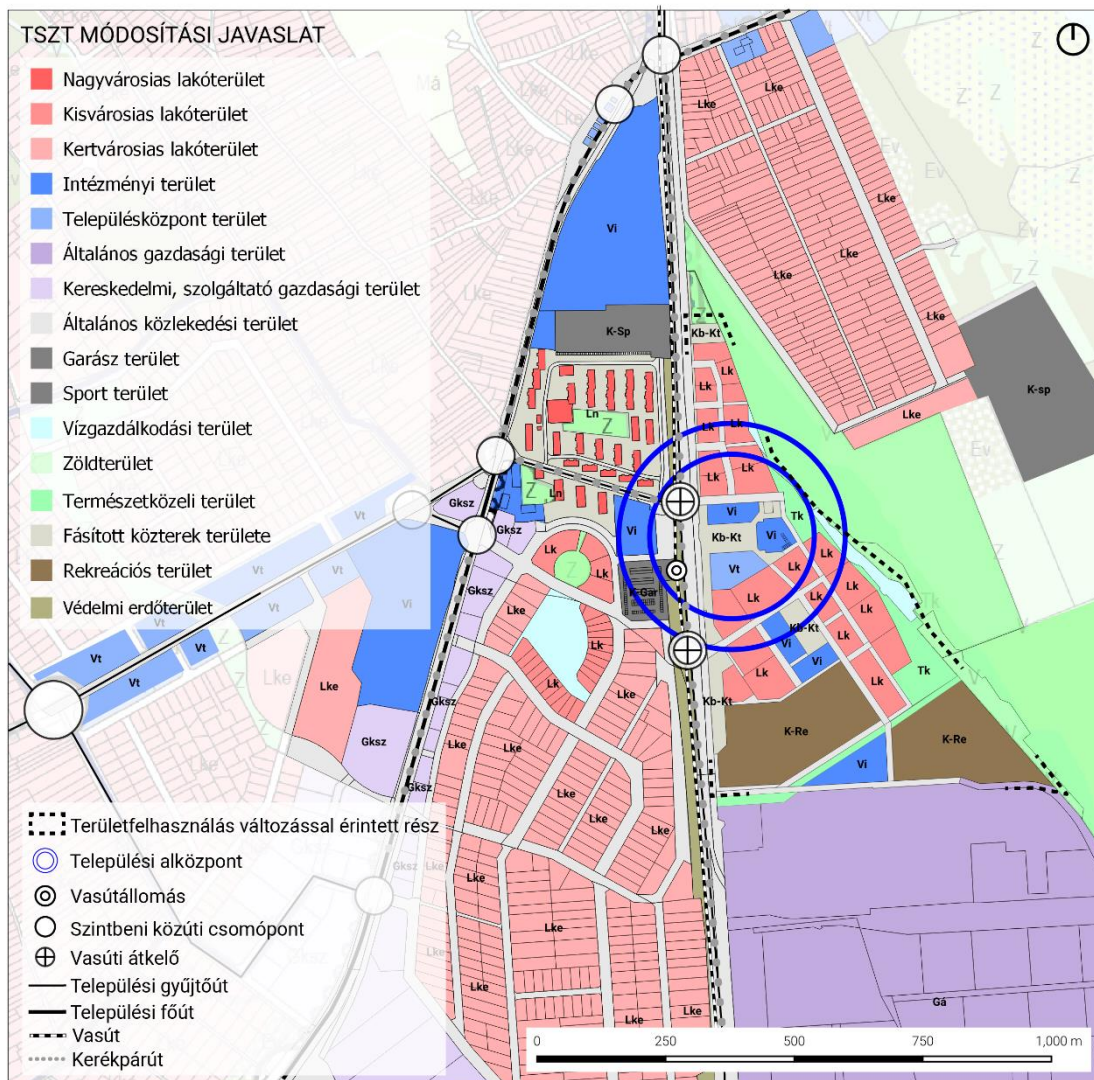
5.3. Szerkezeti terv módosítási javaslat (28. számú ábra)

A jelenleg hatályos Településszerkezeti Tervtől (a továbbiakban: TSZT) jelen diplomaterv három nagy, szerkezeti eltérést javasol. Az egyik, hogy a tervezett települési alközpont a az Úrhidai útról kerüljön át a környezetalakítási tervben bemutatott főtérre és annak környezetére. A funkcióváltozatosság, a térstruktúra, a vasútállomás közelsége együttesen indokolják az alközpont áthelyezését onnan, ahol jelenleg szinte kizárólag lakófunkció jelenik meg és a térstruktúra sem szolgálja a központi jelleget.

A második nagy, szerkezeti-területhasználati javaslat a tervezett alközpont környezetében (a rendkívül alulhasznosított, részben lepusztult általános gazdasági területek kiterjedésének csökkentésével) egy, a meglévő településtörténeti-ipartörténeti és zöldfelületi értéket őrző "önellátó", de a tágabb térséggel jól

együttműködő "kisváros" és a nagyhírű, jelentős helyi identitás-értékű Ikarus-gyárnak és a repülőgép gyártásnak emléket állító Ikarosz Park kialakítása.

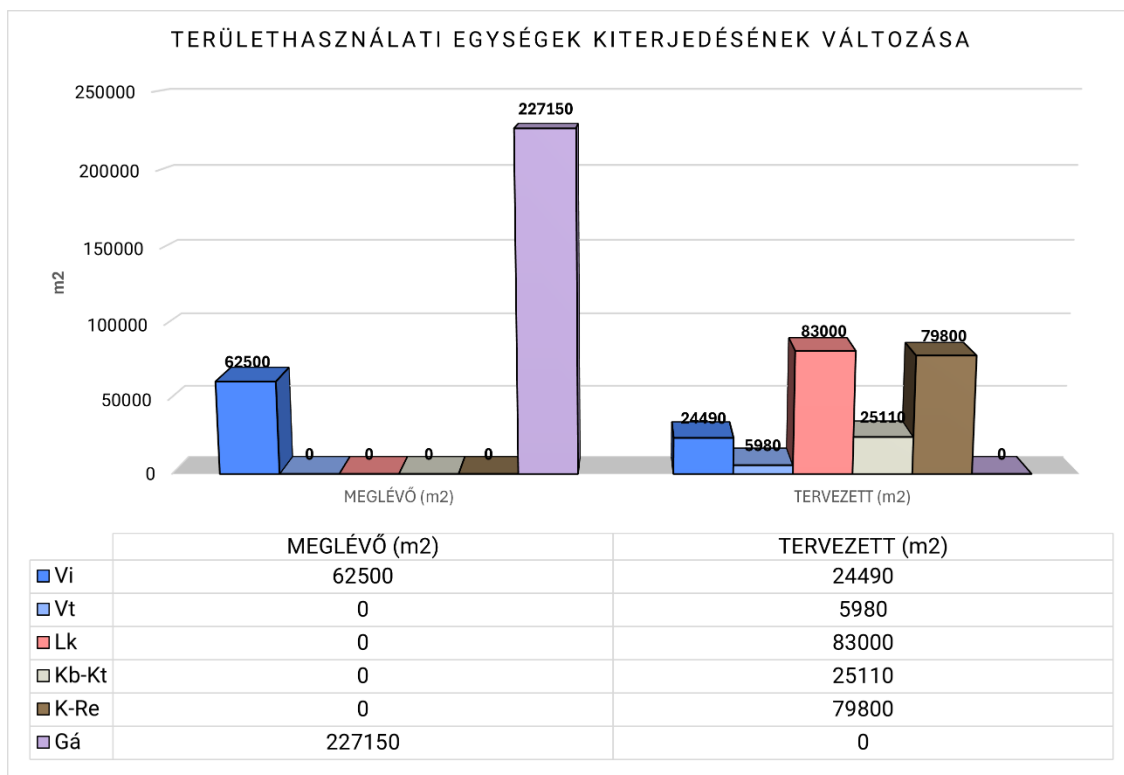
A harmadik nagy, szerkezeti szintű javaslat pedig a második szintbeni vasúti átkelő létesítése. Ez a második vasúti átkelő erősíti a kapcsolatot a Vásárhelyi utca két oldala között, lehetővé teszi a térség kedvező működését biztosító P+R parkolóház megközelítését és mivel a két átkelő közrefogja majd a vasútállomást, az átkelések vasúttechnikai szempontból 1 szabályozástechnikai megoldással kezelhetők.



28. ábra: Településszerkezeti Terv módosítási javaslat (forrás: saját szerk. ábra, hatályos TSZT)

Az így létrejövő Ikarusz Negyed rendelkezni fog a Vásárhelyi utca nyugati oldalának nagy lakóterületeire jobban reagáló saját kisvárosias lakóterületekkel és a lakóinak alapvető szükségleteit ellátó minden szükséges funkciónak helyt adó területfelhasználási egységekkel.

Az Ikarosz Park és az ifjúsági tábor területe különleges beépítésre szánt rekreációs terület besorolást kap. A hatályos TSZT szöveges leírása szerint ugyanis ez a terület a természetvédelemhez, örökségvédelemhez kapcsolódó, azokat bemutató, és kiszolgáló, valamint rekreáció, idegenforgalom céljára szolgáló területeket foglalja magában (TSZT). A természetvédelmi terület menti, jelenleg intézményi és gazdasági



29. ábra: A szerkezeti módosítás számszerű adatai (forrás: saját szerk. ábra)

besorolású területeket peremének pedig jelentős részét visszkapja a természet, ezek természetközeli besorolást kapnak.

A 29. számú ábrán jól látszik, hogy a diplomaterv szerinti területfelhasználás egy teljesen más városrészt hoz létre. Ebben a városrészben gazdasági területek már nem kapnak helyet, viszont hangsúlyosan megjelennek a lakóterületek, megjelennek a jól használható, fásított közterek, a nagy kiterjedésű zöldfelületi-rekreációs területek és a városközponti jelleget tovább erősítő intézményi és településközponti területek is. Az TSZT módosítási javaslatot és a hatályos TSZT összehasonlító ábrák a 10. számú tervi mellékletben láthatók.

5.4. Egyszerűsített szabályozás

A környezetalakítási tervben foglaltak megvalósulására egyszerűsített szabályozási koncepció és egyszerűsített építési szabályzat készült. E tervdokumentumok törekednek arra, hogy a jelenleg hatályos, Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének Székesfehérvár Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2019. (VII.12.) önkormányzati rendeletébe a lehető legnagyobb mértékben illeszkedjenek. Így mind az alább olvasható egyszerűsített építési szabályzat, mind pedig az annak mellékletét képező, 11/A és 11/B tervi mellékletekben látható szabályozási terv a hatályos helyi építési szabályzat rendszerében, azzal együttesen alkalmazandó.

Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzat Közgyűlésének

.../2026. (.....) számú rendelete

AZ IKARUS NEGYED HELYI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATÁRÓL ÉS SZABÁLYOZÁSI TERVÉRŐL

1.§ A rendelet hatálya

- (1) Az építési szabályzat (a továbbiakban: Rendelet) hatálya a jelen rendelet mellékletét képező szabályozási tervlapon jelölt területre terjed ki.
- (2) A magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény, valamint a településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024.(IV. 30.) Korm. rendelet előírásait az e rendeletben foglalt kiegészítésekkel és eltérésekkel együtt kell alkalmazni.
- (3) E rendeletet együtt kell alkalmazni a településkép védelméről szóló 7/2018. (IV.23.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: TKR) előírásaival.
- (4) A város közigazgatási területén területet felhasználni, telket, építési telket alakítani, továbbá építményt, építményrész, épületegyüttest építeni, átalakítani, bővíteni, felújítani, helyreállítani, korszerűsíteni és lebontani, elmozdítani (a továbbiakban együtt: építési tevékenységet végezni) e rendelet előírásai szerint szabad.

2.§ E rendelet elválaszthatatlan részét képezi a 11/A tervi mellékletben foglalt Szabályozási terv.

- 3.§** A Szabályozási terv a kötelező, a más jogszabály által elrendelt, a javasolt és a tájékoztató elemeket, továbbá közművek korlátozásait tartalmazza, melyeket a jelen Rendelet 11/B mellékletében foglalt, Szabályozási terv jelmagyarázata sorol fel.
- 4.§** A Szabályozási terv más jogszabály (magasabb szintű jogszabály, vagy más önkormányzati rendelet) által elrendelt elemei kötelezőek. A magasabb szintű jogszabály, vagy a más önkormányzati rendelet módosítása esetén, a Szabályozási terv módosításáig, az elrendelő jogszabályban rögzítetteket kell figyelembe venni.
- 5.§** A Szabályozási terv javasolt szabályozási elemei nem kötelezőek, azoktól e rendelet előírásainak betartása mellett el lehet térni.

ÉPÍTÉSI ÖVEZETI, ÖVEZETI ELŐÍRÁSOK

BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK ÉPÍTÉSI ÖVEZETEINEK ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI

6.§ Beépítésre szánt területek tagolódása

A közigazgatási terület beépítésre szánt területei az építési használatuk általános jellege, valamint sajátos építési használatuk szerint az alábbiakra tagolódnak:

- (1) Lakóterület
 - a) „Lk” – kisvárosias lakóterület
- (2) vegyes terület
 - a) „Vt” – településközpont terület
 - b) „Vi” – intézményterületek

7.§ A megállapított beépítési paraméterekre vonatkozó szabályok:

- (1) Az egyes építési övezetek beépítési paramétereit tartalmazó táblázatokban rögzített határértékek az építési övezetben kialakítandó építési telkekre vonatkoznak.

Kisvárosias lakóterület –„Lk-...” jelű építési övezetek általános előírásai

8.§

- (1) Kisvárosias lakóterületen elsősorban lakó rendeltetésű épületek helyezhetők el.

(2) Az elhelyezhető épület a lakó rendeltetésen kívül:

- a) a helyi lakosság ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó
- b) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális
- c) kulturális,
- d) szállás,
- e) igazgatási, iroda
- f) sport,

rendeltetést tartalmazhat, amennyiben a lakó rendeltetési egységek használatát nem zavarják, és nem korlátozzák.

(3) Terepszint alatti építmény, építményrész - az építéshidrologiai, mérnökgeológiai, geotechnikai adottságok figyelembevételével - az építési telkek területének akkora részét veheti igénybe, hogy az előírt legkisebb teljes értékű zöldfelületre vonatkozó előírás teljesüljön.

9.§ Az „Lk-...” jelű építési övezetek helyi szabályozással meghatározott határértékei:

Övezeti jel	Beépítés módja	Legkisebb kialakítható telekméret (m ²)	Maximális beépíthetőség (%)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
Lk-6.3*	sz	3000	30	10,50*	40
Lk-8.3**	sz	1000	50	12,50	30
Lk-8.4**	sz	2500	40	K/10,50	30
* - A hatályos HÉSZ-ben meglévő, legfeljebb egy paraméterében változtatott övezeti besorolás és a változással érintett beépítési paraméter					
** - Új, a hatályos HÉSZ-ben nem szereplő, de annak rendszerébe illeszkedő övezeti besorolás					

10.§ Kisvárosias lakóterület –„Lk-...” jelű építési övezetek részletes előírásai

(1) A természetvédelmi területtel határos Lk-6.3 és Lk-8.3 jelű építési övezetekben a védett terület mentén, a telkek hátsókertjének legalább 10 m-es sávját beültetési kötelezettség érinti.

Településközpont terület–„Vt-...”jelű építési övezetek általános előírásai

11.§

- (1) A településközpont terület elsősorban lakó és olyan települési szintű egyéb rendeltetést szolgáló épület elhelyezésére szolgál, amely nincs zavaró hatással a lakó rendeltetésre.
- (2) Az építési övezetek részletes előírásaiban rögzített kötöttségekkel az elhelyezhető épület a lakó rendeltetésen kívül:
 - a) igazgatási, iroda,
 - b) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szállás,
 - c) hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, és
 - d) kulturális tevékenység céljára szolgáló épület.
- (3) Terepszint alatti építmény, építményrész - az építéshidrologiai, mérnökgeológiai, geotechnikai adottságok figyelembevételével - az építési telek területének akkora részét veheti igénybe, hogy az előírt legkisebb teljes értékű zöldfelületre vonatkozó előírás teljesüljön
- (4) A (3) bekezdés alkalmazásával egyidejűleg a terepszint alatti beépíthetőség a telepszint feletti beépíthetőséghez képest további 10 % azzal, hogy a terepszint alatti beépítés legfeljebb a 10 %-os többlet mértékig nyúlhat a terepszint feletti beépítés kontúrvonalán kívülre.

12.§ Az „Vt-...” jelű építési övezetek helyi szabályozással meghatározott határértékei:

Övezeti jel	Beépítés módja	Legkisebb kialakítható telekméret (m ²)	Maximális beépíthetőség (%)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
Vt-10.7**	sz	6000	45	10,50	30
<i>** - Új, a hatályos HÉSZ-ben nem szereplő, de annak rendszerébe illeszkedő övezeti besorolás</i>					

Intézményterület – „Vi-...” jelű építési övezetek általános előírásai

13.§

- (1) Az intézmény terület elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgál.
- (2) Az (1) bekezdésben foglalt rendeltetéseken kívül az épület
- a) lakó,
 - b) iroda,
 - c) kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó,
 - d) szállás,
 - e) kulturális,
 - f) egyéb közösségi szórakoztató,
 - g) hitéleti és
 - h) sport
- rendeltetést tartalmazhat, amennyiben az (1) bekezdésben foglalt rendeltetési egységek használatát nem zavarja, és nem korlátozza.
- (3) Terepszint alatti építmény, építményrész - az építéshidrologiai, mérnökgeológiai, geotechnikai adottságok figyelembevételével - az építési telek területének akkora részét veheti igénybe, hogy az előírt legkisebb teljes értékű zöldfelületre vonatkozó előírás teljesüljön
- (4) A (3) bekezdés alkalmazásával egyidejűleg a terepszint alatti beépíthetőség a telepszint feletti beépíthetőséghez képest további 10 % azzal, hogy a terepszint alatti beépítés legfeljebb a 10 %-os többlet mértékig nyúlhat a terepszint feletti beépítés kontúrvonalán kívülre.

14.§ Az „Vi-...” jelű építési övezetek helyi szabályozással meghatározott határértékei:

Övezeti jel	Beépítés módja	Legkisebb kialakítható telekméret (m ²)	Maximális beépíthetőség (%)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
Vi-2.2*	sz	3000	70	10,50	15*
Vi-10.7**	sz	4000	K	K	30
* - A hatályos HÉSZ-ben meglévő, legfeljebb egy paraméterében változtatott övezeti besorolás és a változással érintett beépítési paraméter					
** - Új, a hatályos HÉSZ-ben nem szereplő, de annak rendszerébe illeszkedő övezeti besorolás					

BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK ÖVEZETEINEK ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSAI

15.§ Beépítésre nem szánt területek tagozódása

A közigazgatási terület beépítésre nem szánt területei az építési használatuk általános jellege, valamint sajátos építési használatuk szerint az alábbi területekre tagolódnak:

1. Közlekedési- és közműelhelyezési terület
 - 1.1 „KÖu” - általános közlekedési terület
2. „V” - vízgazdálkodási terület
3. Különleges, beépítésre nem szánt terület
 - 3.1. „Kb-Kt” - fásított közterek területe

Közlekedési területek – „KÖu-...” jelű övezetek előírásai

16.§ A Szabályozási terv a közlekedési területeket a következő övezetekre bontja:

- a) általános közlekedési terület övezetei:
 - aa) „KÖu-2” jelű övezetbe soroltak a helyi gyűjtőutak
 - ab) „KÖu-3”jelű övezetbe soroltak kiszolgáló utak és a feltáró utak
 - ac) „KÖu-4” jelű övezetbe soroltak az önálló kerékpár- és gyalogutak
 - ad) „KÖu-5” jelű övezetbe soroltak a gépjárművel korlátozottan használható önálló kerékpár- és gyalogutak
 - ae) KÖu-P jelű övezetbe soroltak a jelentősebb meglévő és tervezett közterületi parkolók,

17.§ A közlekedési terület övezeteinek helyi szabályozással meghatározott határértékei:

Övezeti jel	Maximális beépíthetőség (%)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
KÖu-2	5	5,50	-
KÖu-3**	5	5,50	-
KÖu-4**	0	-	15

KÖu-5**	0	-	15
KÖu-P*	1	5,50	15*
* - A hatályos HÉSZ-ben meglévő, legfeljebb egy paraméterében változtatott övezeti besorolás és a változással érintett beépítési paraméter			
** - Új, a hatályos HÉSZ-ben nem szereplő, de annak rendszerébe illeszkedő övezeti besorolás			

Vízgazdálkodási terület - „V” jelű övezet előírásai

18.§

- (1) Vízgazdálkodási területen „V” jelű övezetében építményt elhelyezni, jelentős földmunkát végezni, művelési ágat változtatni a vonatkozó jogszabályok előírásainak megfelelően, valamint az alábbiak figyelembevételével csak úgy szabad, hogy a beavatkozás
- biztonságos felszíni vízvezetést ne veszélyeztessen,
 - segítse elő a csapadékvizek tárolását, a vízhiányos időszakokra való visszatartását, és
 - biztosítsa a meglévő élőhelyek védelmét és újak kialakulását.
- (1) A vízfolyások felett gépjármű, kerékpáros és gyalogos híd létesíthető.
- (2) A vízmedrek partja mentén a karbantartási munkálatok elvégezhetősége érdekében a jogszabályokban előírt szélességű biztonsági sávokat szabadon kell hagyni, kerítés és egyéb építmény nem helyezhető el. A vízmedrek parti sávját a hatályos rendelkezések előírásainak megfelelően biztosítani kell.

Különleges, beépítésre nem szánt terület- „Kb-...” jelű övezetek előírásai

19.§

- (1) Fásított közterek területe „Kb-Kt-1” jelű övezetébe soroltak a kisvárosias külváros fásított közterei, ahol elhelyezhetők:
- az ingatlanok megközelítése céljára szolgáló gyalogos- és kerékpárutak, továbbá
 - a Szabályozási Terven jelölt építési helyen kisléptékű, szabadterépítészeti alkotások, szobrok, térkapuk

20.§ A Kb-...” jelű övezetek helyi szabályozással meghatározott határértékei:

Övezeti jel	Beépítés módja	Maximális beépíthetőség (%)	Legnagyobb épületmagasság (m)	Zöldfelület legkisebb mértéke (%)
Kb-Kt-1	sz	2	5,50	30

A TÁJ, A TERMÉSZET, ÉS A KÖRNYEZET VÉDELMERE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

A táj- és a természetvédelmének előírásai

21.§ A táj- és természetvédelmi kijelölésű területeken, ezen belül az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű Natura 2000 kijelölésű területeken, az országos jelentőségű védett és védelemre tervezett területeken, valamint a helyi védett területeken, illetve egyéb természetvédelmi érintettségű területeken

- a) a területhasználat, építési tevékenység csak a természet védelméről szóló törvény és más a természetvédelemmel összefüggő vonatkozó jogszabályok előírásai szerint folytatható, továbbá
- b) az épületek, építmények, nyomvonalas létesítmények és berendezések elhelyezését, méretét, formáját és funkcióját, (amennyiben arról külön kezelési és fenntartási útmutató nem rendelkezik) a tervezés során egyedileg úgy kell meghatározni, hogy a természeti érték megóvása mellett a táj jellegéhez is igazodjon.

22.§ A város táj- és természetvédelmi kijelölésű területeit, természeti értékeit a Szabályozási terv jelöli.

23.§ Területet felhasználni csak úgy szabad, hogy a területhasználat az életközösségek természetes folyamatait és viszonyait, a biológiai sokféleséget ne károsítsa, illetve a természeti értékeket ne veszélyeztesse. A területfelhasználás során biztosítani kell a védett növények és állatok élőhelyeit, az élőhelyek kapcsolatát, az ökológiai folyosók megmaradását.

- 24.§** A felszíni vizek mederrendezésénél a természetes vízparti vegetációt, a természetes élőhelyek védelmét a kivitelezés és a meghatározott területfelhasználás során egyaránt biztosítani kell.
- 25.§** A területhasználat, az építés során a meglévő fás növényzet megóvásáról gondoskodni kell. Fát kivágni csak rendkívül indokolt esetben, a fás szárú növények védelméről szóló Kormányrendelet és a vonatkozó önkormányzati rendelet előírásai alapján lehet.
- 26.§** Helyi védelem alatt álló természetvédelmi területekkel határos telken, építési telken szükség esetén a természeti értékek megmaradása, zavartalansága érdekében a közös telekhatár mentén beültetési kötelezettséget jelöl a Szabályozási terv.

6. Összegzés

A diplomaterv Székesfehérvár alsóvárosi részén fekvő, meglehetősen nehéz helyzetben lévő, ugyanakkor igen kedvező szerkezeti, és különleges településtörténeti adottságokkal bíró térségére ad komplex fejlesztési javaslatot.

A terület nagyrésze gazdasági besorolású, ugyanakkor a régi időkből megmaradt csarnoképületek jelentős része mára elhagyatottan, kihasználatlanul áll, műszaki állapotuk pedig kihasználatlanságuk révén egyre romlik. Ezek közé a körbekerített, de nagyrészt kihasználatlan ipari zárványok közé beékelődve van jelen egy intézményi besorolású, de túlnyomórészt lakófunkciónak helyt adó elhagyott zárványterület, egy "urbanisztikai senkiföldje". Az itt-lakók száma elenyésző, de a térségben van egy "motor", egy olyan művelődési és közösségi ház, mely nagyon él, gazdagon szervezett közösségi programjaival a teljes déli városrészt képes megmozgatni.

Az alulhasznosított gazdasági területek egy része, az egykori Ikarus-gyár nemcsak a város, de az ország ipartörténeti múltjának is kiemelkedő, identitásképző értékű megtestesítője. A nagymúltú Ikarus ugyanis évtizedekig gyártott itt autóbuszokat sőt, a buszgyártást megelőzően, a két világháború között ez a terület volt Magyarország legjelentősebb hadi légi bázisa, repülőgépjavitó és gyártó üzemekkel. A régi üzemi épületek, hangárak, gyárkémények és csarnokok együttesen hirdetik a terület ipar- és hadtörténeti jelentőségét, így a területbe történő, történelmi jelentőségükhöz méltó integrálásuk a diplomaterv kiemelt célja volt. Nemkülönben az is, hogy a városrészszel szomszédos, gazdag állat és növényvilággal rendelkező Sóstó Természetvédelmi Terület a délnyugati városrész lakóinak életében is fontosabb szerepet kapjon, könnyebb elérhetőséggel, de természeti értékeinek óvásával és tiszteletben tartásával.

Ezek az értékek és adottságok szolgáltatták az alapot a térség revitalizációjához, az ún. "Ikarus-Negyed" kialakításához. Ezekre az értékekre, adottságokra épül a terv fő "mondanivalója": a méltatlan használatot és városképet felszámoló új városrész kialakítása; új alközpont elhelyezése; a meglévő lakóépületek integrálásával újak kijelölése; megfelelő intézményi ellátás javaslata; és kiemelt fontossággal a közösségi élet művi és szabadtéri lehetőségeinek kialakítása gyalogos főtérrel, gyalogos és vegyeshasználatú utcák-terek szövetével, játszó-, sport-, és szabadidős helyekkel, közösségi házzal.

Az Ikarusz Negyed ugyanakkor nem csupán a helyi és a szűk környezet lakosai számára jön létre. Ipari és hadi történelmére gazdag természeti adottságaira építve a terület összvárosi, regionális sőt, országos jelentőségűvé emelkedhet, növelve mind az ide költözni vágyók körét, mind pedig Székesfehérvár városának turisztikai vonzerejét.

Felhasznált szakirodalom, tervdokumentumok

- Országos Településszerkezeti Terv
- Fejér Vármegye Településszerkezeti Terve
- Központi Statisztikai Hivatal – Magyarország településhálózata 1. 2014, Agglomerációk és településegységek
- Székesfehérvár Településképi Arculati Kézikönyve 2017.
- Székesfehérvár Településszerkezeti Terve 2019.
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának és Integrált Településfejlesztési Stratégiájának Megalapozó Vizsgálata - I. Helyzetfeltáró munkarész, II. Helyzetelemző munkarész, III. Helyzetértékelő munkarész
- Székesfehérvár – Települési Örökségvédelmi Hatástanulmány 2021.
- Hungarian Conservative, 2025 – Székesfehérvár: To this day, the sacred city of the Hungarian Kings
- Pro Publico Bono 2025/1., Cser-Palkovics András, Lehrner Zsolt – Győrök Orsolya - Székesfehérvár's Climate-friendly Urban Policy – Case Study.
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról szóló 17/2019. (VII.12.) önkormányzati rendelet
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója 2014-2030
- Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 37/2002. (XII. 30.) számú rendelete
- Székesfehérvár Stratégiai Zajtérképe

Internetes források

- Encyclopaedia Britannica, Cities and Towns – Székesfehérvár, britannica.com
- teir.hu, TEIR Tablók – KSH mikrocenzus
- arcanum.com
- fortepan.hu
- szekesfehervar.hu
- ikarusiparipark.hu
- tancsics-fehervar.edu.hu
- vorosmarty.hu
- maroshegyiovi.hu
- cohousingbudapest.hu
- fmc.hu

Előképek

- archdaily.com
- cambridgerealestate.com
- studioweave.com

Ábrajegyzék

1. ábra: Választott terület alaptérképen
2. ábra: Választott terület légifotón
3. ábra: Székesfehérvár térségi elhelyezkedése
4. ábra: Az épített környezet karakterei
5. ábra: Lokális kapcsolatokat és az elvágó elemeket bemutató ábra
6. ábra: Sóstó-Homokbánya Természetvédelmi Terület térképe
7. ábra: Épületkataszter - 1
8. ábra: Magastetős lakóépület (fotó)
9. ábra: Épületkataszter - 2
10. ábra: Gárdonyi Géza Művelődési Ház (fotó)
11. ábra: Épületkataszter - 3
12. ábra: Épületkataszter - 4
13. ábra: Nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális értékeket bemutató térkép
14. ábra: Nagyléptékű, szerkezeti és funkcionális problémákat bemutató térkép
15. ábra: Célrendszer
16. ábra: Zóna koncepció
17. ábra: Meglévő épületekre vonatkozó elképzelések
18. ábra: Tervezett téralakítások
19. ábra: Előkép a piac átjáró kialakításához
20. ábra: A repülés áldozatainak szobra (fotó)
21. ábra: Előkép a gyalogos aluljáró rámpás kialakítására
22. ábra: Előkép az Északi sétány kialakítására
23. ábra: Látványterv - Szomszédok tere
24. ábra: Látványterv - Légcsavar Játszótér
25. ábra: Látványterv - Ikarosz Park
26. ábra: A szintterületek változása az épületfunkciók alapján a környezetalakítási tervterületen
27. ábra: Lakásszámok és lakásméretetek területi megoszlása táblázatos formában
28. ábra: Településszerkezeti Terv módosítási javaslat
29. ábra: A szerkezeti módosítás számszerű adatai

Mellékletek jegyzéke

1. melléklet: Székesfehérvár térségi elhelyezkedése
2. melléklet: Országos Területrendezési Terv kivágot
3. melléklet: Székesfehérvár történeti kialakulásának fő állomásai
 - 3.1. melléklet: *Székesfehérvár a középkorban*
 - 3.2. melléklet: *Első katonai felmérés, 1783-ban felmért szelvény*
 - 3.3. melléklet: *Második katonai felmérés, 1847-ben felmért szelvény*
 - 3.4. melléklet: *Harmadik katonai felmérés, 1882-ben felmért szelvény*
 - 3.5. melléklet: *Magyarország Katonai Felmérése - 1941, A katonai repülőtér és létesítményei*
 - 3.6. melléklet: *CORONA kéműhold felvétel - 1960, Az Ikarusz Gyár Főcsarnoka*
4. melléklet: Székesfehérvár déli városrészének mai állapota
5. melléklet: Székesfehérvár fő vonalas hálózata
6. melléklet: Székesfehérvár szerkezeti tervének kivonata
7. melléklet: Demográfiai adatok grafikonjai
8. melléklet: A népsűrűség és az öregedési index eloszlása Székesfehérváron – 2022
9. melléklet: Területfelhasználás vizsgálat
10. melléklet: Közösségi közlekedés és a közösségi közlekedéssel való érintettség
11. melléklet: A terület kerékpáros infrastruktúrával való ellátottsága
12. melléklet: Fontos helyek, meghatározó funkciók a térségben
13. melléklet: Fő gépjárműmozgások a területen
14. melléklet: Fő gyalogosmozgások a területen
15. melléklet: A terület közúti és vasúti zajterhelése
16. melléklet: A természetvédelmi oltalom alatt álló területek telekszintű lehatárolása
17. melléklet: Jelentős zöldfelületi elemek a területen
18. melléklet: A tervezési terület épületkataszter fényképei
 - 18.1. melléklet: *Északi terület*

- 18.2. melléklet: *Középső terület - A művelődési Ház és környezete*
- 18.3. melléklet: *Alsó terület – kiscsarnokos terület – beazonosított épületek*
- 18.4. melléklet: *Alsó terület II. – kiscsarnokos terület – további épületek példaként bemutatva*
- 18.5. melléklet: Déli terület – nagycsarnokos terület
19. melléklet: Épületkataszterezés – szintszámok és tetőidomok
20. melléklet: *SWOT analízis*
21. melléklet: *Kisléptékű, objektum szintű értékeket bemutató térkép*
22. melléklet: Védett és értékes épületek a területen
23. melléklet: Kisléptékű, objektum szintű problémákat bemutató térkép
24. melléklet: A koncepció szerinti funkcióváltozások a valós állapothoz és a TSZT-ben rögzítettekhez képest
- 24.1. melléklet: *Koncepció szerinti funkciók*
- 24.2. melléklet: *Valós funkciók*
- 24.3. melléklet: *TSZT szerinti funkciók*
25. melléklet: A tervezett gépjárműút hálózat hierarchikus rendje
26. melléklet: Lakásszámok és lakásméretetek területi megoszlása térképes formában

Nagyméretű, tervi mellékletek jegyzéke

1. tervi melléklet: Fejlesztési koncepció
2. tervi melléklet: Fejlesztési koncepció egységes szerkezetben
3. tervi melléklet: Részletes környezetalakítási terv
4. tervi melléklet: Funkciók
5. tervi melléklet: Szerkezeti és közlekedési infrastruktúra
6. tervi melléklet: Szomszédságok
7. tervi melléklet: Rep-tér természetzei
8. tervi melléklet: Jellemző utcakialakítások
9. tervi melléklet: Látványtervek
10. tervi melléklet: Hatályos és javasolt szerkezeti terv
- 11/A. tervi melléklet: Egyszerűsített szabályozás
- 11/B. tervi melléklet: Egyszerűsített szabályozás jelmagyarázat

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat /
diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.2. sz. melléklete: Nyilatkozat a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről (módosítva: 2025. október 16.)

NYILATKOZAT

a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Tar Márton Péter
A Hallgató Neptun kódja: GA3M8A
A dolgozat címe: Székesfehérvár-Alsóváros, az egykori Ikarus-gyár és
környezetének revitalizációja
A megjelenés éve: 2025
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti intézet
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott diplomadolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. Továbbá kijelentem, hogy a dolgozat elkészítése során alkalmazott mesterséges intelligencia-eszközök (pl. szöveggenerálás, nyelvi javítás, fordítás, adatelemzés) használata nem helyettesítette a saját kutatási és alkotói munkámat, azok alkalmazását a források között vagy a módszertani részben feltüntettem, és a szakmai-etikai elvárásoknak megfelelően jártam el.

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 mindenkori szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. 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 könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2025. év 11. hó 10. nap



Hallgató aláírása

Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

1. Általános adatok

Hallgató neve:	Tar Márton Péter
Neptun-kódja:	GA3M8A
Képzési szint (a megfelelőt jelölje X-szel):	<input type="checkbox"/> BSc/BA <input checked="" type="checkbox"/> MSc/MA <input type="checkbox"/> Doktori (PhD) <input type="checkbox"/> Egyéb:
Tantárgy neve/kódja*:	Diplomatervezés 2.
A munka címe:	Székesfehérvár-Alsóváros, az egykori Ikarus-gyár és környezetének revitalizációja

* doktori értekezés esetén nem kitöltendő

2. Nyilatkozat az MI használatáról

Alulírott, etikai felelősségem teljes tudatában az alábbi nyilatkozatot teszem:

(Kérjük, válasszon egyet az alábbi lehetőségek közül!)

A) Nem alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Amennyiben ezt jelölte, a további táblázatok kitöltése nem szükséges.)

B) Alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Kérjük, töltsse ki a vonatkozó táblázatokat!)

3. A mesterséges intelligencia használatának részletezése

I. TÁBLÁZAT: Asszisztensi vagy kisebb mértékű felhasználás (pl. fordítás, nyelvi korrektúra, ötletelés stb.)

(Ezen felhasználások esetében a konkrét promptok és válaszok csatolása nem szükséges.)

A felhasználás célja	Alkalmazott MI-eszköz neve és verziója	Érintett rész (ha nem a szöveg egészére vonatkozik)
Nyelvi korrekció, idegen nyelvű forrás lefordítása	ChatGPT 5.0	

II. TÁBLÁZAT: Jelentős tartalmi hozzájárulás (pl. egy teljes ábra vagy egy hosszabb szövegrész generálása)

(Ezekben az esetekben a felhasznált kulcsfontosságú promptok és az MI által adott nyers válaszok dokumentálása és a munka **mellékletében való csatolása szükséges.**)

A felhasználás célja	Alkalmazott MI-eszköz neve,	Az érintett fejezet / ábra / táblázat pontos sorszáma	A prompt-naplót tartalmazó melléklet
----------------------	-----------------------------	---	--------------------------------------

	verziója, elérhetősége		bejegyzésének sorszáma

3/A. Oktató által előírt kiegészítő szabályok (ha vannak)

Amennyiben az adott tantárgy oktatója vagy témavezetője az MI-eszközök használatára vonatkozóan külön szabályokat vagy elvárásokat határozott meg, kérjük, az alábbi mezőben foglalja össze ezeket:

Pl. az MI használatának tilalma bizonyos feladattípusokra; csak konkrét eszköz használata engedélyezett; eltérő hivatkozási elvárások; dokumentációs forma stb.

Oktató vagy témavezető által előírt szabályok:

.....

.....

.....

.....

4. Minden hallgatóra vonatkozó nyilatkozat:

Kijelentem, hogy az MI által esetlegesen generált tartalmakat minden esetben kritikailag felülvizsgáltam, szerkesztettem és a munkába illesztettem. A leadott munka minden eleméért, annak eredetiségéért és tudományos helytállóságáért teljes körű felelősséget vállalok. Tudomásul veszem, hogy a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem a benyújtott munkát mesterséges intelligencia detektorral ellenőrizheti, és eljárást kezdeményezhet, amennyiben a nyilatkozatom valótlan vagy hiányos.

Kelt: Martonvásár, 2025. 11. hó 10. nap



Hallgató aláírása



Konzulens/Témavezető aláírása

NYILATKOZAT

Tar Márton Péter hallgató (Neptun-azonosítója: GA3M8A) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / nem javaslom¹.

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*2}

Kelt: Bp., 2025. év november hó 04. nap



belső konzulens

1 A megfelelő aláhúzendő.

2 A megfelelő aláhúzendő.