

DIPLOMADOLGOZAT

Banics Laura

2024

Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Településmérnöki mesterképzési szak

Újpest Városkapu rehabilitációja

Belső konzulens: Szczuka Levente Balázs

Készítette: Banics Laura

Budai Campus

2024

NYILATKOZAT

a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Banics Laura
A Hallgató Neptun kódja:	VDVUM2
A dolgozat címe:	Újpest Városkapu rehabilitációja
A megjelenés éve:	2024
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.

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 MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumába. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

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

Kelt: Budapest, 2024. november 11.


Hallgató aláírása

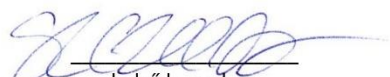
NYILATKOZAT

Banics Laura (hallgató Neptun azonosítója: VDVUM2) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom¹.

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

Kelt: 2024 év 11 hó 11 nap


belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.

Tartalom

1.	Vizsgálatok, elemzések, érték- és problémafeltárás.....	1
1.1.	Bevezetés.....	1
1.1.1	Általános célkitűzések	1
1.1.2	A terület elhelyezkedése és térbeli lehatárolása	2
1.2.	A térség fejlődéstörténete.....	3
1.2.1	Rövid általános tájvizsgálat	9
1.3.	Újpest szerepe a településszerkezetben	10
1.4.	Városépítészeti vizsgálatok.....	12
1.4.1	Közlekedési vizsgálat	12
1.4.2	Infrastrukturális ellátottság.....	17
1.4.3	Zöldfelületek vizsgálata	19
1.4.4	Jelenlegi területfelhasználás	21
1.4.5	Telekvizsgálatok	22
1.4.6	Épületvizsgálatok.....	24
1.4.7	Karaktervizsgálat	29
1.5.	A térségre vonatkozó magasabb szintű tervek, koncepciók, projektek	30
1.5.1	Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)	30
1.5.2	Újpest ITS 2027.....	31
1.5.3	Újpest 2030 TFK.....	32
1.5.4	„Újpest Kapuja” térségmegújítási és városrehabilitációs projekt	32
1.5.5	Körvasút menti körút.....	33
1.5.6	Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (2021)	34
1.5.7	Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ 2021)	40
1.5.8	Budapest Főváros IV. kerület - Újpest városközpont Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzat (2018)	41
1.5.9	Budapest Főváros IV. Kerület Településképi Arculati Kézikönyv (2021)	42
1.5.10	Tervezett projektek a területen és közelében	42
1.5.11	Összefoglalás.....	43
1.6.	Helyzetértékelés	44
1.6.1	Problémafeltárás	44
1.6.2	Értékfeltárás	47
1.6.3	SWOT analízis	49
2.	Fejlesztési koncepció.....	50
2.1.	Célkitűzés.....	50
2.1.1	Szerkezeti koncepció	53
2.1.2	Átfogó fejlesztési koncepció.....	55
2.1.3	Felsőbb szintű tervekkel és projektekkel való összhang	55

2.1.4	A célok területi megvalósítása	56
3.	Tervi munkarészek	60
3.1.	Környezetalakítási terv	60
3.1.1	Megtartandó és bontandó épületek	60
3.1.2	Közterületi rendszer	61
3.1.3	Zöldinfrastruktúra hálózat.....	63
3.1.4	Tervezett beépítés, funkciók	64
3.2.	Rendezési program	68
3.3.	Településszerkezeti terv módosítása.....	69
3.4.	Egyszerűsített Építési Szabályzat és Szabályozási terv	70
4.	Összefoglalás.....	73
	Irodalomjegyzék.....	74
	Ábra- és táblázatjegyzék	75
	Mellékletek.....	76

1. Vizsgálatok, elemzések, érték- és problémafeltárás

1.1. Bevezetés

1.1.1 Általános célkitűzések

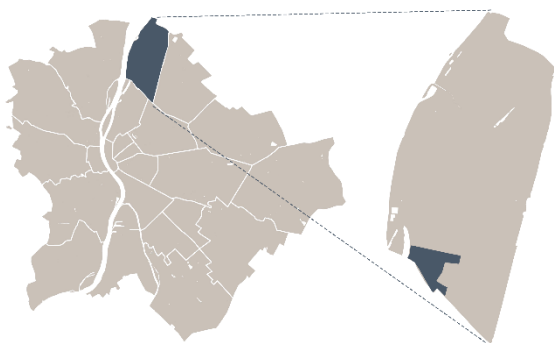
Diplomamunkámban a főváros IV. kerületében található Újpest Városkapu és Újpest központ (a továbbiakban együtt: Újpest városközpont) fejlesztésével foglalkozom. Az elvégzett vizsgálatok során kiemelt figyelmet fordítottam a városrész történeti fejlődésének áttekintésére, a magasabb szintű tervek és koncepciók, valamint a településszerkezeti, illetve a városépítészeti fejlesztések megismerésére. Ezeket összegezve készítettem el a későbbiekben bemutatásra kerülő érték és problématerképet, valamint az ehhez kapcsolódó SWOT analízist.

Témaválasztásomat nagyban befolyásolta azon tényező, hogy itt élek, így nap mint nap szembesülök a felmerülő hiányosságokkal, problémákkal. Évek óta kíváncsian követem a terület alakulását, azonban érdemben csak a diplomamunka készítése során kezdtem el tudatosan, szakmai szemmel foglalkozni az adott helyszínnel. A fenti „élményeknek” köszönhetően éreztem annak szükségességét, hogy ne csak, mint kívülálló figyeljem az adott helyzetet, hanem aktívan tegyek a városrész megújulásáért, javulásáért.

Újpest városközpont fővárosi szinten is kiemelt közlekedési csomópontnak számít, kiváló közösségi közlekedési lehetőségekkel, ám az ebben rejlő teljes potenciál mindmáig kiaknázatlan. A modern, mindennapi élet igényeit kielégítő szolgáltatások és lehetőségek hiánya miatt a városrész fejlődése megtorpant, sőt egyre inkább elavult képet mutat. Mindezeket szem előtt tartva tűztem ki céljaimat, amelyek rávilágítanak a felmerülő problémákra, illetőleg bemutatom azon megoldásokat, amelyek eszközként szolgálhatnak egy élhetőbb városrész megteremtéséhez. Dolgozatomban kiemelt szempontrendszerek alapján térképezem fel a vizsgált terület közlekedési, illetve kereskedelmi központként betöltött funkcióit, valamint ezeknek a környező városrészekre gyakorolt hatását, hatásmechanizmusát. Az analízis elkészítése során mind az irodalmi,-

szakértői vélemények, mind a terepen történő felmérés egyaránt fontos szerepet kapott. Az így elkészült kutatás eredményei hozzájárulhatnak a jövőbeni fejlesztések sikerességéhez, illetve azokból általános érvényű következtetések vonhatóak le, majd alkalmazhatóak a hasonló jellegű városrészek fejlesztése során. A cél tehát egy modern, élhető saját identitással rendelkező, fenntartható városrész kialakítása, amely ennek köszönhetően Budapest egyik kiemelt kulturális, gazdasági és intermodális közlekedési csomópontjává válik.

1.1.2 A terület elhelyezkedése és térbeli lehatárolása



Újpest városközpont városrész, a főváros IV. kerületének déli oldalán terül el, közigazgatási szempontból a XIII. kerülettel határos (1.ábra).

1. ábra A terület lehatárolása (saját ábra)

A terület pontos behatárolása a következők szerint írható le.

Északról a József Attila utca fut végig, ahol többnyire lakóépületek és különböző funkciókkal, szolgáltatásokkal ellátott épületek találhatóak. Keletről a határoló utat az István út jelenti, amelyen az autópálya mellett, a 12-es és 14-es számú villamos vonala halad végig. Az említett út az egyik legfontosabb véréja a kerület "vérkeringésének". További határoló vonalként jelenik meg a Munkásotthon utca, az Aradi utca, a Berda József utca, illetve a Mártírok útja. A lehatárolás a panel lakótelepeket nem érinti. A vizsgálati terület vonatkozásában megállapítható, hogy azon többnyire lakófunkciókat kiszolgáló épületek találhatóak, azonban megjelennek már a közigazgatási, kereskedelmi funkciókat kiszolgáló ingatlanok is. A terület déli oldalról a Dugonics utca és a 2-es számú vasútvonal határolja. Ezek mentén található egy jelentősebb beépítésű ipari terület is. Nyugati határként a Váci út jelenik meg, mely Budapest

egyik legforgalmas főútja. Az így körbe határolt tervezési terület körülbelül 3 km² nagyságú.

1.2. A térség fejlődéstörténete

E fejezet áttekintést ad Újpest történelmi fejlődéséről, hangsúlyozva a vonalas szerkezeti elemek szerepét a mindmáig fennálló jellegzetességeinek kialakulásában.

Újpest területe több mint kétezer éve lakott hely. Régészeti leletek tanúsítják, hogy az időszámításunk előtti évezredekben szkíták és kelták lakták, majd a rómaiak is jelen voltak a térségben. A rómaiak fontos hadi utat építettek ki a mai Váci út vonalán, mely jól látható az első katonai felmérésen is. Ennek, illetve a limes védelmének ellátását a Megyeri csárdánál felépített őrtoronnyal biztosították. A rómaiak távozása után sztyeppei nomádok, majd főként hunok és avarok uralták a területet. A honfoglaló magyarok komplex települést alakítottak itt ki, melynek nyomai ma is fellelhetőek. A terület, illetve a lakosság életében a következő fordulópontot a tatárjárás által végzett pusztítás, majd az ezt követően megkezdett - IV. Béla által elrendelt - újjáépítési hullám jelentette. A török hódoltság idején a terület teljesen elnéptelenedett. Újpest történetét egy hosszú és változó folyamat jellemezte, mely során a terület számos népet és kultúrát fogadott be¹.

Újpest városközpontjának múltja a XVIII. század közepétől kezdve részletesen megfigyelhető, nyomon követhető. Az 1783-ban készült első katonai felmérés térképe egyértelműen mutatja, hogy a mai Újpest területe akkoriban még lakatlan, homokos pusztaság volt². Az egyetlen emberi beavatkozást a Vác és Palota felé vezető földutak jelentették, melyek átszelték ezt a kietlen tájat. A fent említett térképen jól láthatóak a homokbuckák közötti mocsaras területek, amelyek a Dunába torkolló, változó medrű patakok miatt alakultak ki (1. és 2. melléklet)³.

¹ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

² <https://maps.arcnum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?bbox=2118031.46901369%2C6021561.87040428%2C2132544.949759338%2C6026597.159642565&map-list=1&layers=147>

³ https://www.ujpest.hu/galeria/File/foepiteszi_iroda/03_i_kotet_vizsgalat.pdf

A második katonai felmérésen (1861) már egyértelműen kirajzolódnak Újpest kialakulásának kezdetei⁴. Az első házak 1832-ben épültek a mai Baross utca mentén kijelölt szőlőterületeken, melyet Gróf Károlyi István – a hatalmas fői uradalom birtokosa – engedélyezett. Így alakult ki az újmegyeri hegyközség. Lőwy Izsák és testvérei 1835-ben bőrgyárat alapítottak, ezáltal a település ipari központtá fejlődött⁵. A lóvasút végállomása környékén 1840-től kezdődött meg az építkezés. A mai Váci út és Árpád út találkozásánál, Pest határához közel, egy kis, falusias jellegű település, "Neu Pest" elnevezéssel szerepel a térképeken. Ez a településmag az, amely a mai Újpest központnak a centrumát képezi. Akkortájt még csupán néhány utcából tevődött össze és körülötte főként mezőgazdasági területek voltak megtalálhatóak. A mai Árpád út nyomvonala már ekkor is szerelt a térképeken, mint földút, amely összekötötte "Neu Pestet" és Palotát (1. és 2. melléklet). Az újonnan kialakult településmagtól északra, Szent István hegy néven, erdős domb magasodott, míg nyugatra a Palotai erdő húzódott. Ennek köszönhetően a környék természeti környezete változatos képet mutat.

"Neu Pest" 1840-től lett önálló község. Akkoriban a pestiek körében kedvelt kirándulóhelynek számított. Széchenyi István kezdeményezésére a Duna-partján hajóállomás épült. Az 1842-ben felépült Szekrényessy-kúria a reformkor egyik legnevezetesebb épülete volt, mely a korszak szellemi életének is fontos színterét jelentette. A kúria falai között rendezett bálók és társasági összejövetelek gyakoriak voltak, ahol olyan jeles személyiségek fordultak meg, mint Vörösmarty Mihály, Irinyi József vagy Mátray Gábor. A kúria tulajdonosa Szekrényessy József, Széchenyi István bizalmasaként, aktívan részt vett Újpest fejlődésének alakításában. A település fejlődése a kezdeti időszakban a pesti határtól indulva, a Váci út északi irányába haladva zajlott⁶.

⁴ <https://maps.arcnum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/?bbox=2125112.809254672%2C6023131.174386624%2C2128741.1794410837%2C6024389.9966961965&map-list=1&layers=5>

⁵ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

⁶ Kubinyi András (1956) 277.o, 288.o.

Az 1848-ra itt élők száma már 638 fő lett. A népességszám növekedésére pozitívan hatott Pest közelsége, illetve a település robbanásszerű fejlődése. Számos zsidó család telepedett le itt, mivel az akkori Pesten nem kaptak rá engedélyt. Szekrényessy József az 1850-es években társaskocsi-járatokat indított Pest és Újpest között, valamint kezdeményezte az első kórház felépítését, továbbá kiemelt szívügyének tekintette a Széchenyi István által is támogatott újpesti kikötő megvalósítását. Az 1869-ben tartott népszámlálás alkalmával, már közel 7000 lakost számoltak össze⁷.

A harmadik katonai felmérés térképéről⁸ (1882) leolvasva Újpest területe jelentős átalakuláson ment keresztül. A korábban falusias jellegű település gyorsan urbanizálódott, beépített területei az Árpád út vonaláig terjedtek, elérve Palotát (1. és 2. melléklet). A mai Deák Ferenc és Görgey utca jelölte a beépített terület északi határát. A településen kívül továbbra is a mezőgazdasági területek és erdők uralkodtak, de 1881-től a Pest-Vác vasútvonal megépülésével az iparosodás is fellendült a térségben. A század végére a Váci út mentén sűrűsödött a beépítés, bár jelentős zöldterületek ezután is megmaradtak⁹.

A kiegyezés évében már Magyarország legnagyobb városát alkotta együtt Pest és Buda, de az 1873-ban végrehajtott egyesítés ellenére is a legalacsonyabb népességszámú fővárosnak számított Európában. A XIX. század végére ez megváltozott, amihez pozitívan járult hozzá, hogy a lakosok száma addigra majdnem megduplázódott. A főváros azonban továbbra is kietlen, szerény környezettel bírt. Ezt ismerte fel több parlamenti képviselő és üzletember is, melynek hatására különböző fejlesztési projektek tervei kerültek elkészítésre. A végbemenő fejlődéssel párhuzamosan számos előváros alakult ki¹⁰. Az 1890-es évekre Újpest lakossága rohamosan növekedett, elérve a 23 ezret, majd 1910-re már meghaladta az 55 ezret. A település területe is folyamatosan bővült, kiemelten Rákospalota területének beolvasztásával. Az 1896-ban átadott

⁷ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

⁸ <https://maps.arcnum.com/hu/map/thirdsurvey75000/?bbox=2118031.46901369%2C6021561.87040428%2C2132544.949759338%2C6026597.159642565&map-list=1&layers=43>

⁹ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

¹⁰ Michiel Wagenaar (2012) 84.-85.o.

Újpesti híd újabb impulzust adott a fejlődésnek, a város közlekedése és elérhetősége is javult. Az 1910-es népszámlálás alapján a lakosság túlnyomó többsége magyar nemzetiségű volt, kisebb számban éltek itt németek is. Vallási szempontból a római katolikusok voltak többségben, őket követték az izraeliták, reformátusok és evangélikusok¹¹.

Az eddigieket összegezve készítettem egy saját ábrát a vizsgált terület beépítésének időbeni megoszlásáról. Újpest központi része az 1840-es évek közepétől kezdődően dinamikus fejlődésnek indult. Kezdetben a Baross utca és Árpád út környéke volt a legfontosabb beépítési terület, majd ez - az 1865-ös évektől kezdődően - fokozatosan az Árpád út mentén, Rákospalota irányába tolódott át. A település az 1870-es évek idusától, az Árpád úttól délre kezdett el tovább terjeszkedni, egészen a vasút vonaláig, ahol jellemzően ipari területeket alakítottak ki (3. melléklet).

A negyedik katonai felmérésen¹², amely 1941 körül készült, szintén megfigyelhető a lakott területek további növekedése, az urbanizáció hatása. A növekedés főként a Duna és a már meglévő vasútvonalak mentén volt jellemző. A városrész vallási és közösségi élete szintén gazdagodott új templomok és zsinagóga építésével. Az úthálózat a főbb utak kiépülésével egyre összetettebbé és sűrűbbé vált, megalapozva ezzel a modern városkép alapjait (1. és 2. melléklet).

Az ősi településből ipari központ alakult ki. A XIX. század vége és a XX. század eleje között Újpest jelentős ipari központtá nőtte ki magát. A Váci út mentén sorra épültek a gyárak, mint például az Egyesült Izzólámpa- és Villamossági Rt. vagy a Wolfner bőrgyár. A város ipari fejlődését számos nagyüzem, így a Chinoin, az Egyesült Villamossági Rt. és a Bányagépgyártó Vállalat is támogatta. Az ipari tevékenység mellett Újpest fontos szerepet játszott Budapest vízellátásában is, köszönhetően a Duna-parton lévő belga tulajdonú Ister Vízműnek. Ebben az időszakban számos máig működő közintézmény épült fel. Ilyen például a Városháza,

¹¹ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

¹² <https://maps.arcnium.com/hu/map/hungary1941/?bbox=2118031.46901369%2C6021561.87040428%2C2132544.949759338%2C6026597.159642565&map-list=1&layers=29>

a zsinagóga, valamint a Szent István téri plebánia¹³. Az 1910-es adatok szerint, Újpest Magyarország egyik legjelentősebb ipari központjává vált, ekkor az országos ipari termelésben az előkelő, negyedik helyet foglalta el¹⁴.

A 20. század elején a város területe szinte teljesen beépült, a természetes környezet helyét a lakó-, ipari és közintézmények vették át. Ekkortájt merült fel a fővároshoz csatolás kérdése is, de azt, az akkori fővárosi vezetés elutasította. Az 1920-as évekre a helyzet megfordult és Újpest vezetése zárkózott el az egyesüléstől. Ezt követően bő 30 év kellett a megállapodáshoz, amely eredményeként Újpest, a főváros IV. kerületeként került be a nyilvántartásba¹⁴.

Az 1956-os forradalom eseményei után, a károk eltüntetését célzó, sőt azt nagymértékben túlszárnyaló újjáépítési hullám kezdődött. Ennek csúcspontját az 1970-es évek végén megkezdődött 3-as metróvonal kiépítése jelentette. Ezzel egy időben tűntek el a vasúti sínek és villamosok a Váci út és Árpád út vonaláról¹⁵.

A szocializmus évtizedeiben Újpest jelentős átalakuláson ment keresztül. A nagyarányú lakótelep építések következtében a városkép teljesen megváltozott. A régi városközpont helyén több ütemben új lakótelepek épültek, miközben számos régi épületet lebontottak, melyek többnyire egyszintes, belső udvaros munkásházak voltak. A rendszerváltás következtében az állami beruházások visszaszorultak, a lakótelepek karbantartása elhanyagolttá vált. Ezt felismerve az 1990-es és 2000-es években számos felújítási programoknak került meghirdetésre, melynek köszönhetően az elavult telepek felújítása és korszerűsítése megkezdődhetett. A lakásokban élő embereknek, illetve lakóközösségének mind a mai napig számos kihívással kell szembenéznie. Ilyenek például a társadalmi problémák, a közbiztonság kérdése, vagy akár a környezetszennyezés. A lakótelepeknek számos előnye és hátránya ismert, egyéni preferenciáktól függ az, hogy valakinek megfelelő ez vagy

¹³ TAK (2018) 18.o.

¹⁴ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

¹⁵ <https://hampage.hu/trams/rp/index.html>

sem. A modernizációnak köszönhetően azonban mára már számos lakópark elérhető korszerű, vonzó és élhető kivitelben, a hozzájuk tartozó modern lakókörnyezettel¹⁶.

Az 1980-as években kezdődött meg Káposztásmegyer új városrészének kialakítása, amely tovább növelte Újpest területét és lakosságát¹⁷. A városképet a sűrű beépítés és burkolt felületek kialakítása jellemezte, amelyet csak néhány kisebb park és kert próbált ellensúlyozni. A gyors urbanizáció következtében a település elvesztette eredeti jellegét és sűrűn lakott városi környezetet alakult ki.

A 2000-es éveket követően a kerület életében csak kisebb változások, felújítások történtek. Ahogyan minden városnak, úgy Újpestnek is számos kihívással kellett szembenéznie a robbanásszerűen bekövetkezett fejlődés miatt. Itt említhető példaként: a forgalom növekedése, a parkolási problémák, a környezetszennyezés és a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódása.

2005 és 2015 között számos új épület kivitelezése fejeződött be a városrészben, illetve sok - már meglévő - épület bővítése, rekonstrukciója kezdődött el. Ide tartozik a Magyar Autóklub irodaépülete, az idősek otthona a Baross utcában, az UP rendezvénytér és még sok más épület. Újpest Városkapu metróállomás és környéke a 2010-es évek elejére a város egyik legsúlyosabb társadalmi problémákkal küzdő területe lett. A régi, rossz állapotú bérházakban élő emberek között magas volt a munkanélküliek aránya, jellemző volt az alacsony iskolázottság és a túlszűfolttság. A szegénység és a társadalmi kirekesztettség következményeként a bűnözés is jelentősen megnövekedett a környéken. Az elhanyagolt épületek és a rossz életkörülmények miatt a terület a város egyik szegényfoltjává vált. Ezt a helyzetet felismerve az újpesti önkormányzat 2015-től kezdve intenzíven kezdett el dolgozni a probléma megoldásán. Átfogó városrehabilitációs programot hoztak létre,

¹⁶ https://www.ujpest.hu/feltolt/ujpest_akkor_es_most_osszes.pdf

¹⁷ <https://ujpestertegyesulet.hu/ujpest-tortenete/>

amelynek elsődleges célja volt a terület fizikai és szociális megújítása. A projekt keretében több lépésben kívánták fejleszteni a környezetet.

A 2015-ös évektől kezdve bontások, beruházások és új projektek megvalósítása jellemezte a városrészt. Az elmúlt 15 évben történő munkálatok mutatják be leginkább a kerület jelenlegi arculatát. Az Árpád úton több modern épület került felépítésre az elmúlt évtizedben. A védett, értékes épületek pedig homlokzat felújítást, rekonstrukció kaptak. A legutóbbi jelentős beruházás a Metrodom épületeinek kivitelezése volt, amely az egykori bőrgyár területén került megvalósításra. Az átadást követően a lakópark kapott "hideg-meleg" kritikákat is¹⁸.

A térség fejlődéstörténete című fejezet zárásaként, illetve a vizsgált terület átalakulásának mélyebbre ható tanulmányozása érdekében egy 1944-es és egy 2022-es légifotó összehasonlítását végeztem el. Az eltéréseket saját ábrán szemléltetem, kiemelve a beépítettség változásait és az érintetlen utcahálózatot. Két markánsan elkülönülő beépítési mintázatot azonosítottam: a történelmi központ organikus, kevésbé átalakult szövetét és a perifériák intenzív urbanizációjával, modern építészetével jellemzett dinamikáját. Az utcastruktúra a város történeti rétegeit tükrözi. A történelmi központ szervesen kialakult utcahálózata nagyrészt fennmaradt, minimális az eltűnt vagy újonnan létesült utcák száma. Szabályos, rácsos utcahálózat a jellemző. Ezzel szemben a lakótelepek megjelenésével számos utca megszűnt. Összességében elmondható, hogy a vizsgált terület fejlődése során a beépítettség változásokon ment keresztül, míg az utcahálózat alapvető szerkezete sok helyen megmaradt, tükrözve a város történelmi, építészeti múltját (4. melléklet).

1.2.1 Rövid általános tájvizsgálat

A vizsgált terület a kistájkataszter szerint egyetlen kistájat érint, a Pesti-Hordalékkúp-Síkságot, amely majdnem Pest egész területét lefedi. A kistáj körülbelül 97,5 és 251 m közötti tengerszint feletti magassággal rendelkezik. Javarészt a paleozonos-mezozóos formációk és az erre rátelepülő

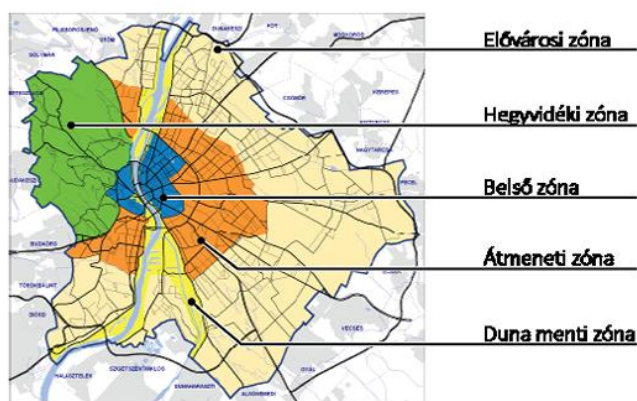
¹⁸ <https://ujpestihirek.hu/helyi-temak/botanyos-ujpesti-epitkezes-lakasok-haveroknak>

harmadikidőszaki rétegek alkotják a kistáj földtanát. Az egész területre igaz, hogy mérsékelten meleg, száraz éghajlatú. A Duna vízminősége II. osztályú, kivéve az "Északi összekötő-vasúti híd" alatti szakaszt, ahol sokáig a főgyűjtőcsatorna torkolt bele. A kistáj növényzetének jelentős hányadát a települések zöldfelületei és a mezőgazdasági területek adják. Jellemző növények: *Festuca vaginata*, *Iris arenaria*, *Carpinus betulus*, *Quercus pubescens*. A Duna-part jelentős része ártár, ahol megjelentek a bokorfüzesek, puhafa- és keményfaligetek. Az újpesti nyílt homokpusztagyepeken megjelenik a *Hippophae rhamnoides*. Pest talajának nagy része a Duna homokhordalékán képződött, a táj északi részén a futóhomok mellett megjelenik a humuszos homok is¹⁹

1.3. Újpest szerepe a településszerkezetben

A fejezet bemutatja, hogy Újpest miképp kapcsolódik a város többi részéhez, milyen hatással van rá és milyen mértékben alakítja a környezetét.

Budapesten a földrajzi adottságok és történelmi fejlődések során öt különböző jellegű zóna alakult ki (2.ábra).



2. ábra Budapest zónarendszere (forrás: Budapest2030)

Újpest a zónarendszeren belül három zónában is érdekelt, de a kerület legnagyobb része az elővárosi zónához tartozik. Átmeneti zónában található a kerület déli részén elhelyezkedő Dugonics

utca, Újpalotai út és vasútvonal által határolt terület. A Váci út nyugati oldalán található területek a Duna menti zóna részét képezik. A tervezési terület az elővárosi zónában helyezkedik el. Az elővárosi zónák jellemzően a nagyvárosok körüli, lazább beépítésű területek, ahol az infrastruktúra kiépítése kevésbé gazdaságos a viszonylag alacsony népsűrűség miatt.

¹⁹ Dövényi Zoltán (2010) 29-33.o.

Ebben a környezetben gyakran találkozhatunk nagy lakótelepekkel, amelyek jó ellátottságot biztosítanak lakóiknak, szemben a közeli kertvárosi területekkel. A bevezető utak mentén az elérhetőség miatt gyakran alakulnak ki nagy kereskedelmi létesítmények, amelyek vonzzák a vásárlókat. Megfigyelhető azonban, hogyha ezek a fejlesztések nem kapnak megfelelő támogatást, akkor a szomszédos településeken is megjelenhetnek hasonló kereskedelmi központok, amelyek tovább növelik a forgalmat a város bevezető útjain. Az elővárosi zónák határán található erdők és mezőgazdasági területek, bár nem alkotnak tökéletes zöldgyűrűt, mégis jelentős szerepet játszanak a város védelmében, hiszen gátolják a szomszédos településekkel való összeolvadást²⁰.

Újpest, mint az elővárosi zóna része, szorosan kötődik a nagykapacitású közúthálózathoz és az M0-ás körgyűrűhöz, továbbá szomszédos Dunakeszi és Fót településekkel. A város zöldfelületeinek kihasználtsága alacsony, ezt tetézi, hogy a lakosság csak korlátozottan fér hozzá a Duna-part rekreációs lehetőségeihez.

A Budapest északi részén elhelyezkedő IV. kerület, kulcsfontosságú szerepet tölt be a főváros és az agglomeráció közötti kapcsolatrendszerben. A terület jelentős ipari hagyományokkal rendelkezik, és gazdasági ereje a fővárosi kerületi átlagot is meghaladja. Gazdaságában az ipar mellett a kereskedelem és a szolgáltatások is fontos szerepet játszanak. Újpest nemcsak ipari,- kereskedelmi központ, hanem fontos közlekedési csomópont is egyben. Az országos közúti és vasúti hálózat mellett, gyorsvasúti és különböző felszíni közösségi közlekedési lehetőségek is jelen vannak, így összekötő szerepet tölt be a főváros és az agglomeráció között.

Megtalálható továbbá számos kulturális, valamint oktatási funkció is. Ezek az intézmények azonban nem elégítik ki maradéktalanul a kerület lakóinak igényeit és közösségi központ teremtő erejük is kihasználatlan. A legkiemelkedőbb oktatási intézménye a Károli Gáspár Református

²⁰ BP2030 (2013) 133.o.

Egyetem Állam – és Jogtudományi Kara. Újpesten található továbbá a Szusza Ferenc Stadion, amely a kerület labdarúgó csapatának otthon²¹.

Noha Újpest városkapu fővárosi szinten kiemelt szerkezeti szerepet kap, jelenleg inkább lokális központként funkcionál, a belső városmagot nem tehermentesíti. Hiányos közlekedési csomópontként funkcionális hiányosságokkal küzd, miközben a főváros jövőbeli tervei szerint intermodális központ válna.

1.4. Városépítészeti vizsgálatok

1.4.1 Közlekedési vizsgálat

A terület kiváló közlekedési kapcsolatai – köszönhetően a határoló utaknak és közösségi közlekedési csomópontoknak – jelentősen növelik Újpest Városkapu értékét.

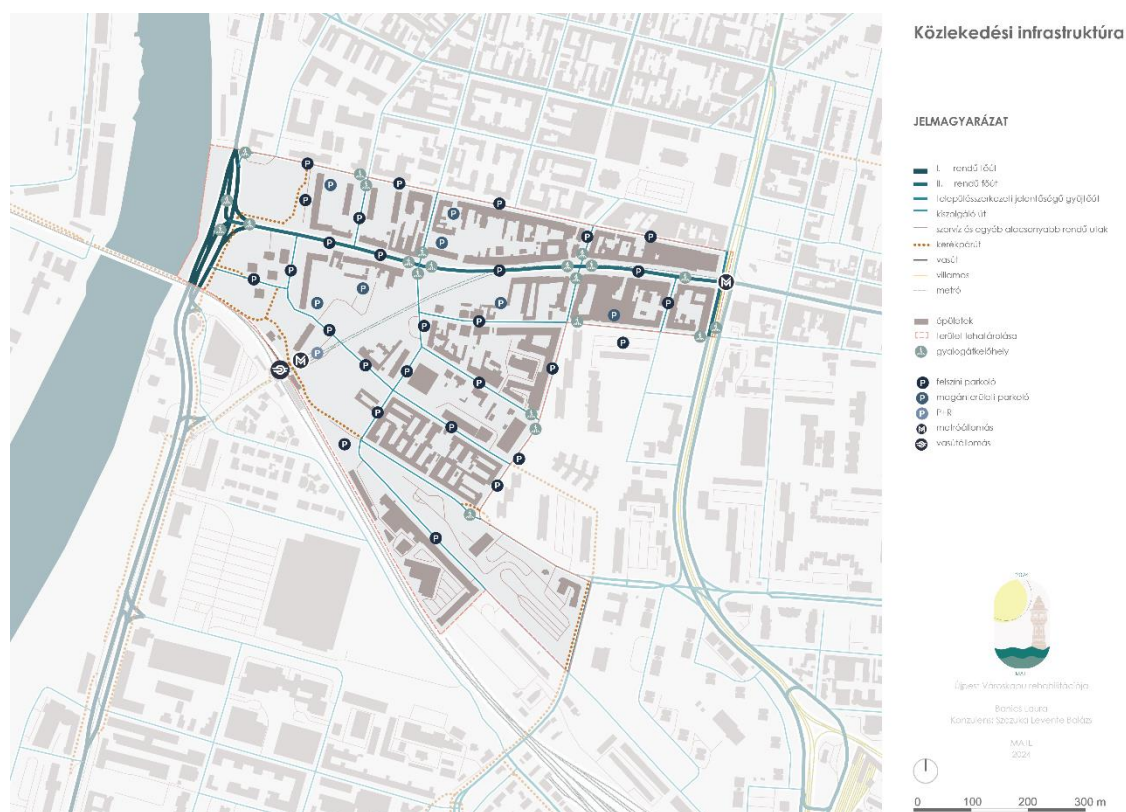
1.4.1.1 Közúti közlekedés

A Váci út – mint elsőrendű főút – kiváló összeköttetést biztosít az országos főúthálózattal, valamint Budapest központjával. A Váci út Budapest egyik fő közlekedési tengelye, mely a belvárostól indulva észak felé szeli át a várost. A Nyugati tértől indulva mintegy 12 kilométeren át halad a Duna mentén, egészen Budapest határáig, ahol a 2-es főútba torkollik, ami tovább vezet Vác felé. A Váci út déli szakaszának sávszáma megfelelő forgalmi kapacitást biztosít, azonban az északi szakaszon tapasztalható sávszűkelet miatt gyakoriak a torlódások és a lassú haladás. Az Árpád utat – mint másodrendű főút - az M3 metróhoz kapcsolódó felszíni fejlesztések során 2x2 sávra bővítették, hogy a pesti külső kerületek lakói számára gyorsabb és kényelmesebb közlekedést biztosítson. Az István út és Pozsonyi utca - másodrendű főutak - ezek a XIII. és IV. kerület belső közlekedésének biztosításában játszanak kiemelt szerepet. Ezek a főutak jelentős forgalmat bonyolítanak le nap mint nap.

A vizsgált terület közlekedési infrastruktúrája az Árpád út vonalától délre az Aradi és Temesvári utcák által biztosított. A terület déli határán a Berda

²¹ ujpest.hu/galeria/File/foepiteszi_iroda/03_i_kotet_vizsgalat.pdf

József utca, mint gyűjtőút, és a Dugonics utca, mint egyéb kiszolgáló utca csatlakozik a Pozsonyi utcához. A parkolási viszonyok javítása érdekében több utcát, köztük a Lorántffy Zsuzsanna, a Csányi László és a Berda József utcákat egyirányúsították. Az Árpád út északi oldalán, a Szent István tér környezetének úthálózatát jellemzően lakó és kiszolgáló utak biztosítják, melyek egyirányúsítása szintén megtörtént a parkolási kapacitás növelése érdekében. Az Aradi utca és Temesvári utca között elhelyezkedő Bocskai utca kétirányú kiszolgáló útként funkcionál, majd a Temesvári utcától nyugati irányba, egyirányúvá utcává válik. Ezen végighaladva a Váci, illetve az Árpád útra érhetünk (3. ábra).



3. ábra Közlekedési infrastruktúra (saját ábra)

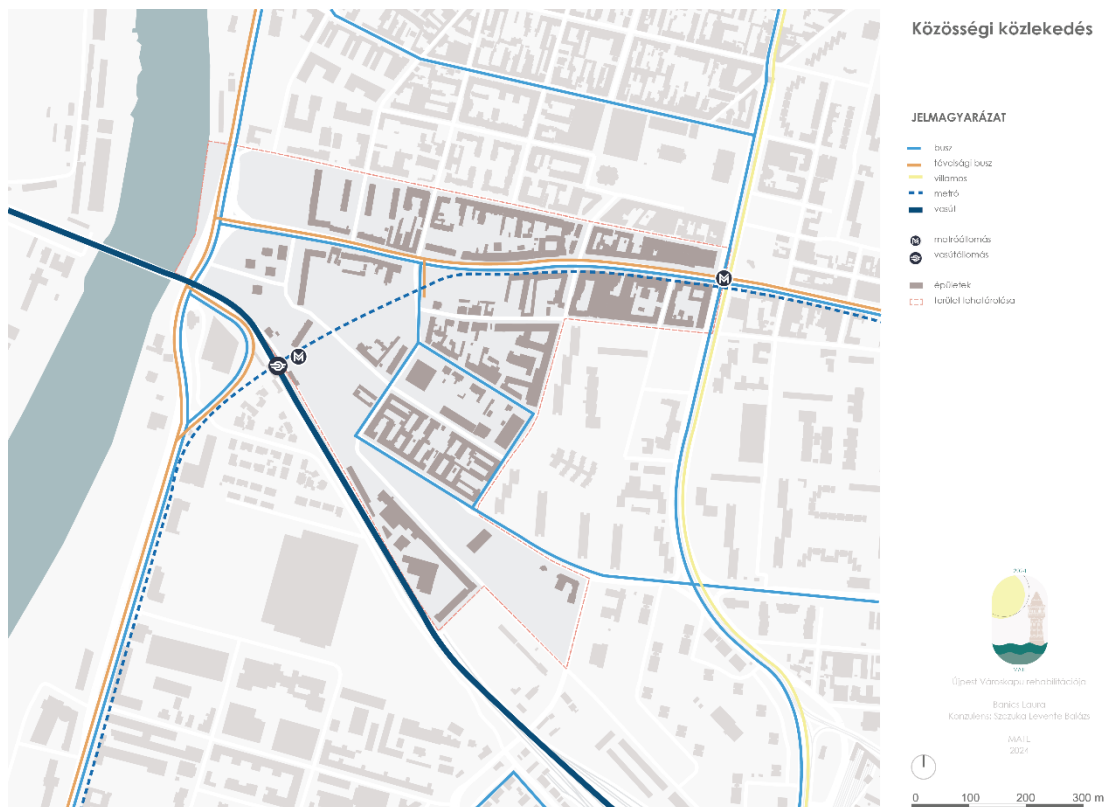
1.4.1.2 Közösségi közlekedés

Újpest városkapu közösségi közlekedésének gerincét az M3 metróvonal adja. Az ehhez tartozó nagyjából 500 méter sugarú ellátási kör a városközponti részt nagymértékben lefedi (8.melléklet). A metrónak köszönhetően a belváros rövid időn belül, könnyedén elérhető. Az M3-as metró Újpest központ és Kőbánya-Kispest között közlekedik. Európai Unió pályázat segítségével a teljes szakasz felújítása megtörtént, melynek

északi része 2019 márciusában került átadásra. A metró Újpest-városkapu elnevezésű megállóját a Temesvári utca, valamint a XIII. kerületben található buszvégállomás, és vasútállomás keresztezésénél található lejárókon keresztül lehet megközelíteni. Újpest-központ megállót az Árpád út és István út négyágú kereszteződés, mind a négy oldaláról egyszerűen lehet elérni. Akadálymentes lejutási lehetőség mindkét megálló esetében biztosított.

Újpest-városkapu metró megállónál, átszállási lehetőséget biztosít a Budapest és Esztergom között közlekedő 2-es számú vasútvonalra. Az elővárosi vonalak fejlesztési keretén belül 2018-ban Esztergom és Rákosrendező között a vasútvonalat teljes körűen felújították. Az Újpesti vasúti híd fontos szerepet játszik a vasúti regionális kapcsolatokban.

Városrészek közötti összeköttetést biztosítanak továbbá a 12-es és a 14-es számú villamosok, melyekre Újpest központban van átszállási lehetőség. A 12-es villamos Rákospalota és Angyalföld kocsiszín között, míg a 14-es villamos Káposztásmegyer és Lehel tér között közlekedik. Mindkét villamosvonal jelentős utasforgalmat bonyolít le a XIII. és IV. kerület között. A villamosvonalak a Szent István út és Pozsonyi út mentén nagyjából 300 méter sugarú ellátási körben fedik le a városközpont és a lakótelepes beépítések nagy részét (9. melléklet).



4. ábra Közösségi közlekedés (saját ábra)

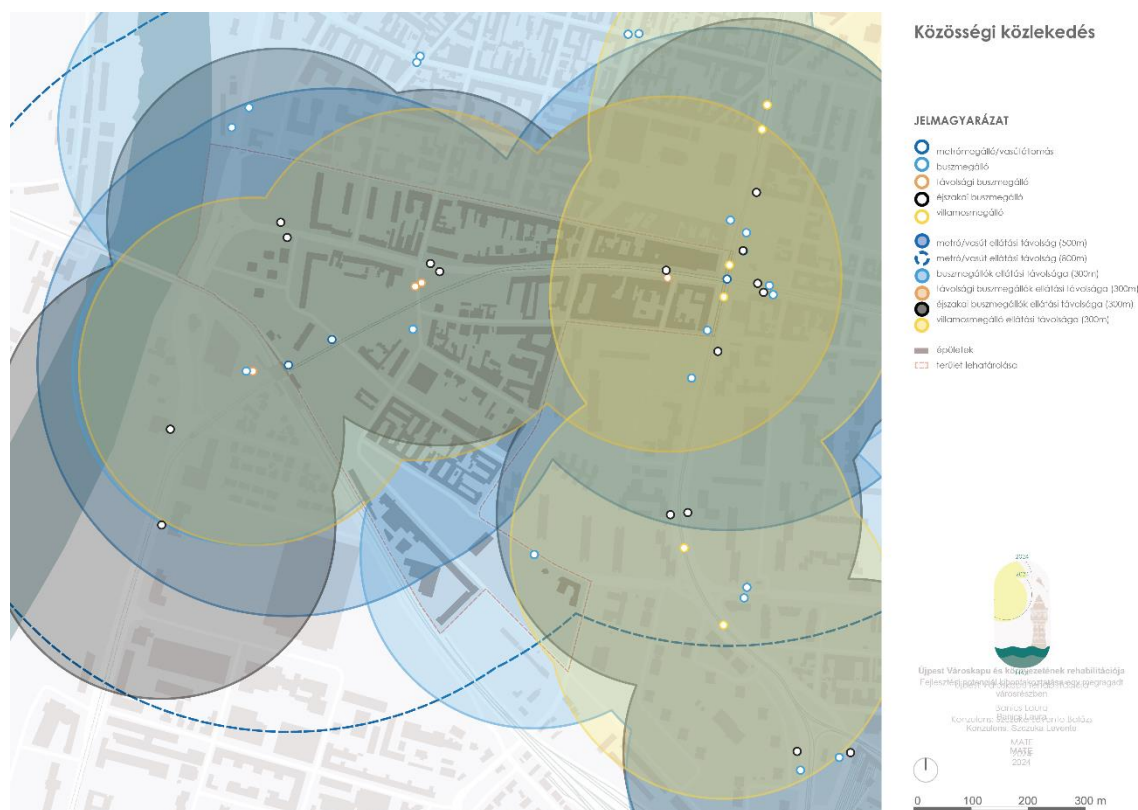
A városközpont közlekedési kínálatát távolsági és helyközi autóbuszpályaudvarok egészítik ki. Az észak-budapesti agglomerációt kiszolgáló Volánbuszok végállomásai a Temesvári utcában, illetve az Újpest-városkapu metróállomás vasút felőli feljárójánál (buszpályaudvar) találhatóak. Újpest Városkapu Volánbusz pályaudvarról elérhető többek között Vác, Salgótarján, Esztergom, Balassagyarmat, Mogyoród és Tahitótfalu. A Temesvári utcai Volánbusz megállóból pedig Erdőkertesre és Galamácsára juthatunk el. A távolsági buszmegállók 300 méter sugarú ellátási köre jelentős mértékben lefedi a vizsgált területet (10. melléklet).

A BKK autóbusz járatok elsődleges feladata, hogy a kapcsolódó más kerületi városrészek lakói könnyedén elérjék az M3-as metróvonalat, továbbá, hogy az így létrejött egybefüggő hálózat kiszolgálását biztosítsa. (11. melléklet). Az Árpád út és környéke közösségi közlekedését a 104, 104A, 196 és 196A, valamint a 204-es buszjáratok biztosítják. Ezekkel a buszokkal válik elérhetővé Budakalász, Dunakeszi, Rákospalota és Újpalota. A Temesvári utcai megállóból indul a 121-es számú autóbuszjárat, mely érinti az Újpesti lakótelep déli részét is és egészen

Káposztásmegyerig juthatunk el vele. A 122-es számú buszjáratnak szintén Káposztásmegyer a végállomása, azonban ez a Váci út mentét fedi le, illetve biztosítja annak összeköttetését. Az Újpest központból induló 30, 30A és 20E jelű buszjáratokkal a Keleti pályaudvarig juthatunk el, ahol átszállási lehetőség biztosított az M2 és M4 metróvonalakra.

Az éjszakai autóbusz közlekedés is kiváló lefedettséget biztosít (12. melléklet), 4 különböző menetrendi szerinti buszjárat közlekedik (914, 914A, 950 és 950A). A belvárosból éjjel is könnyen elérhető Újpest városközpont, valamint tovább haladva Káposztásmegyer és Rákospalota is.

A város közösségi közlekedési hálózatának gerincét a Váci, Árpád és István út, valamint a Pozsonyi utca alkotja. Ezek biztosítják az észak-déli és kelet-nyugati irányú kapcsolatokat (4. ábra). Különösen a városközpont rész a legjobban ellátott, mivel öt közösségi közlekedési mód is rendelkezésre áll. A metró és a vasútállomás maximálisan 500-800 méteres, a többi megálló 300 méteres ellátási körben érhető el. A déli gazdasági területet is jól kiszolgálja a közösségi közlekedés, így ott sem tapasztalható ellátási hiány (5. ábra).



5. ábra Közösségi közlekedési lefedettség (saját ábra)

1.4.1.3 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

A vizsgált terület kerékpáros közlekedése szorosan összefügg az Északi összekötő vasúti hídon átvezető kerékpárúttal. A híd pesti oldalán a Váci út mentén és a Balzsam utca – Kámfor utca vonalán kijelölt kerékpárút biztosít kapcsolatot a híddal. A budai oldalon a Római parton végig haladva akár Szentendrőig is elkerépezőzhatunk.

A gyalogos közlekedés a városközpont egészében biztosítva van, szinte mindenhol két oldali járda áll rendelkezésünkre, melyek többnyire jó állapotban vannak. Gyalogos összeköttetés van biztosítva az Óbudai oldallal, abba a Népszigetet is becsatlakoztatva. A legnagyobb forgalmú gyalogos kapcsolat az M3 metróállomások közötti tengely. A városközpontban a Szent István tér átépítése jelentős gyalogos teret hozott létre. Az Árpád út István,- és Váci közötti szakasza kevés gyalogos-átkelőhelyet és zöldfelületet kínál, így a gyalogosok számára kedvezőtlenek a körülmények.

1.4.1.4 Parkolás

Jelenleg a városközpont területén csupán egyetlen darab P+R parkoló működik. Ennek kapacitáshiánya miatt a környező utakon és utcákon kialakult "illegális parkolók" rontják a közlekedési viszonyokat és a városképét. Ennek okai közé sorolható, hogy a tervezési terület egészén ingyenes az út menti parkolás, egyedül az Árpád úton van tervben a fizető parkolás bevezetése.

1.4.2 Infrastrukturális ellátottság

1.4.2.1 Élelmiszerboltok, kiskereskedelmek

Újpest városközpontja élénk kereskedelmi központnak számít, mely kiváló lefedettséggel rendelkezik (14. melléklet). Az Árpád út mentén sorakozó üzletekben minden megtalálható, amire csak szükségünk lehet: élelmiszerek, háztartási és műszaki cikkek egyaránt. A nagyobb áruházak mellett, számos helyi kisvállalkozás is színesíti a kínálatot személyre szabott szolgáltatásokkal és egyedi termékekkel.

1.4.2.2 Étkezdék, kávézók, pubok

A városközpont a fenti szolgáltatásokkal megfelelően lefedett (15. melléklet). Számos étkezde, kifőzde és gyorsétterem szolgálja ki az itt élőket, azonban minőségi éttermek nem jellemzőek, vagy egyáltalán nincsenek.

1.4.2.3 Kulturális intézmények

Kulturális intézmények kevésbé vannak jelen (16. melléklet). Az ellátottság a vizsgált terület északi részét éppen csak érinti. A kulturális élet hiánya hosszú távon negatívan befolyásolhatja a térség vonzerejét.

1.4.2.4 Szállás

A 300 méter sugarú ellátási kör egyáltalán nem érinti a vizsgált területet, így a városközpontba érkezőknek távolabb kell szállást keresniük maguknak (17. melléklet). (A vizsgálat tárgya nem terjed ki az airbnb szálláslehetőségekre.) A szálláshiány miatt a turizmus nem tud kellő mértékben fejlődni, ami a helyi gazdaságnak is hátrány okoz.

1.4.2.5 Sport

Sportolási lehetőségek leginkább a városközpontra és az Árpád útra koncentrálódnak (18. melléklet). A 300 méter sugarú ellátási kör Újpest Városkaput és a vizsgált terület déli részét már nem fedi le.

1.4.2.6 Zöldfelület

Közparkokat tekintve a vizsgált terület teljes lefedése látható (19. melléklet). Több közpark is található itt. A Városkapu park és Újpest megújult főtere 2023. évben került átadásra. A területen található továbbá, a Váci út közvetlen szomszédságában elhelyezkedő Szabadság park, illetve a Berda József utca végén található kutya-futtató.

1.4.2.7 Oktatás

A vizsgált terület lehatárolásán belül egy óvoda található, mely a 300 méteres sugarú ellátási körével nem teljesen fedi le a területet (20. melléklet). Több óvoda és bölcsőde megtalálható a vizsgált területről

keletre, a lakótelepek ölelésében. Azonban ezek az intézmények elsősorban az ott élőket szolgálják ki. A terület óvodai és bölcsődei ellátottsága hiányos. Ennek kérdésköre a jövőre nézve fejlesztendő célként jelölhető meg.

A lehatárolt területen belül alap-, illetve középfokú oktatási intézmény egyáltalán nem található (21. melléklet). Fent említett intézmények kizárólag a vizsgálati területen kívül találhatóak. (Váci út, illetve a Pozsonyi utca és István út mentén.) Ezek hiánya nem feltétlenül jelent komoly problémát, mivel a már meglévő intézmények képesek ellátni az adott feladatot. A középiskolások intézményválasztását sok esetben pedig már nem befolyásolja azok elhelyezkedése sem.

1.4.3 Zöldfelületek vizsgálata



6. ábra Zöldfelületek vizsgálata (saját ábra)

A közparkok kategória a zöldfelületek 28 %-át teszi ki (6.ábra). A Szabadság park, amely a József Attila utca és a Váci út sarkánál helyezkedik el, Újpest emblematikus zöldterülete, mintegy egy hektáros kiterjedésével. Elsősorban reprezentációs célokat szolgál, és északi részén egy kutyasétáltató terület is található. A park jelenleg alulhasznosítottnak

tűnik, és nem igazán népszerű az itt élők körében. Ezzel szemben, az egy évvel ezelőtt átadott, szintén hasonló méretekkel rendelkező Újpest Kapuja park jelentős érdeklődésre tart számot. A játszótérrel, kültéri sporteszközökkel felszerelt park kiváló lehetőséget nyújt a kikapcsolódásra. A környéken élők szívesen látogatják és töltik el itt szabadidejüket.

A lakótelepi zöldfelületek a vizsgált területen lévő zöldfelületek 27%-át teszi ki. A tömeges lakásépítések során felépült önálló ingatlanok környezetében - a kerület egyes részein - nagyobb, összefüggő zöldfelületek alakultak ki. Ezeket a köztereket általában parkbútorokkal látták el és rendszeres karbantartásban részesítik. Ilyen zöld oázisokat találhatunk például a Váci út és az Árpád út kereszteződésénél lévő 10 emeletes pontházak között, valamint az Árpád út és a József Attila út közötti sorházak környékén.

A területet legnagyobb részben az extenzív zöldfelületek uralják (kb. 45%). Ezek megjelenése Újpest Városkapunál a legjellemzőbb, kiemelten az Árpád út, a Temesvári utca és Bocskai utca közötti területen. Ilyenmel találkozhatunk továbbá, a Berda József utca és Dugonics utca által közrefogott háromszögben is, melynek csúcsánál egy kutya-futtató került kialakításra. A zöldfelület itt az Autóklub irányába folytatódik tovább.

A vizsgált lehatároláson belül nem található meg intézménykertek.

A városrész faállományának jelentős részét a magánkertekben található fák adják. Az utcai fásítás kevésbé jellemző, néhány kivételtől eltekintve: Dugonics utca, Berda József utca, Csányi László utca mindkét oldala, valamint Bocskai utca és Lorrántfy Zsuzsanna utca egyik oldala.

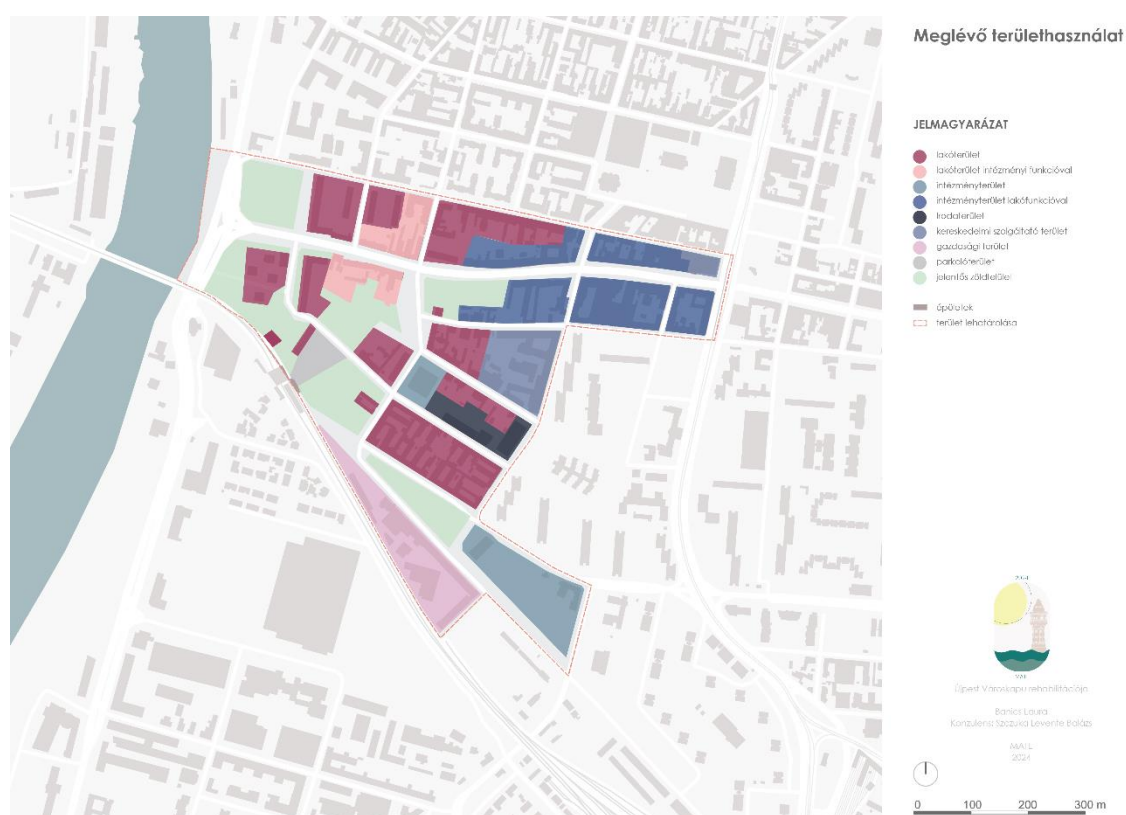
Nagyobb összefüggő zöldterületek a Népszigeten és a Palotai szigeten található, amelyeket elsősorban erdős jellegűek és a vizsgált területen kívül helyezkednek el.

A városépítészet modern felfogásában az egyik legnagyobb értéket az ápolt, közösségi használatra szánt zöldterületek képviselik. Ezek nemcsak esztétikai szempontból díszítik környezetünket, hanem számos létfontosságú ökológiai szolgáltatást is nyújtanak, mint például a levegő

tisztítása, a zajcsökkentés és a klíma szabályozása. A vizsgált területen az ilyen közösségi zöldterületek aránya jelenleg nagyon alacsony.

A zöldfelületek mennyiségén túl fontos a minőségük is. A faállomány életkora, fajösszetétele, az aljnövényzet és a talaj állapota mind befolyásolják a zöldfelület ökológiai értékét. Emellett figyelembe kell venni a zöldfelületek elhelyezkedését is. A lakóterületek közelségében lévő parkok és zöldterületek nagyobb mértékben járulnak hozzá a lakosok életminőségének javításához.

1.4.4 Jelenlegi területfelhasználás



7. ábra Meglévő területfelhasználás (saját ábra)

A vizsgált terület legnagyobb egységét a lakóterület adja, amely részben nagyvárosias, részben pedig kisvárosias jellegű. Az Árpád úton megjelennek már az intézményi funkciójú lakóterületek is. Ezeket zárt sorú, keretes beépítés jellemzi. Az Árpád úttól északra és délre kisvárosias beépítési mód uralkodik, ezek a tömbök általában földszintes, zárt sorú épületek. A vasútvonal mentén jelenleg is gazdasági terület található. A Temesvári utca, Bocskai utca és Aradi utca által közre fogott tömbökben megjelennek a fentiektől eltérő további funkciók is, mint például

fejlődésének, valamint a különböző korokban érvényesülő településrendezési elveknek köszönhető.



9. ábra Telekméret (saját ábra)

1.4.6 Épületvizsgálatok

1.4.6.1 Épületszintszám vizsgálata



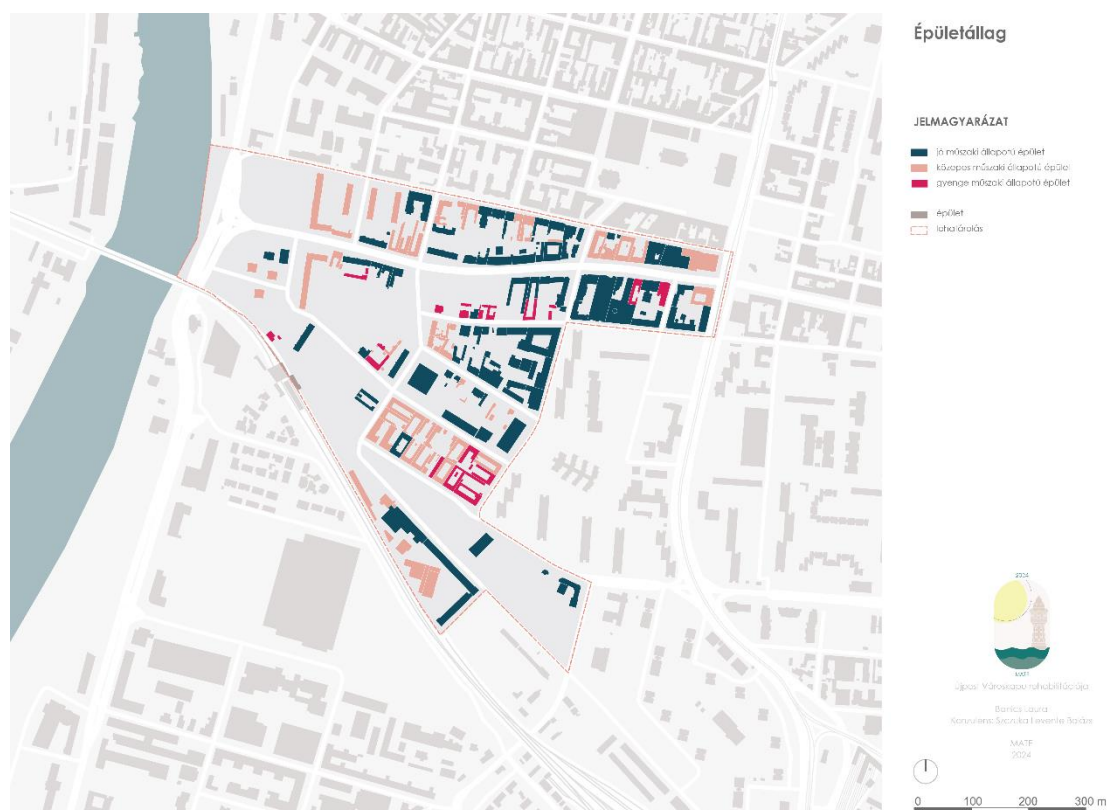
10. ábra Szintszám vizsgálat (saját ábra)

Az Újpest városközpontban található épületek magassága nagyon változatos. Vegyesen található meg itt földszintes és 10 emeletes épület is. A legmagasabb épületek az Árpád út és a Váci út találkozásánál találhatók (3 pontház), melyek közel 30 méteres magasságukkal uralják a területet. Az Árpád út mentén néhol még fellelhető a múltbeli földszintes beépítés, de a többségben már három-négy emeletes sávházak jelennek meg. Az déli területen a földszintes, kisvárosias beépítés jellemző (10. ábra). Az Újpest városközpontjában található épületek szintszáma jól tükrözi a város történelmi fejlődését.

1.4.6.2 Épületállag vizsgálata

A városrész épületeinek műszaki állapotát – mely összefüggésbe hozható a korával és/vagy a funkciójával - három kategóriába soroltam. Az értékelés során elsősorban helyszíni bejárásra támaszkodtam, a nehezen megközelíthető épületek esetében pedig a Google Earth Streetview-t hívtam segítségül.

Újpest városközpontjának épületei igen vegyes műszaki állapottal rendelkeznek. Az Aradi út és az Árpád út környékén találhatóak a legjobb állapotban lévő épületek. Távolodva a központi területtől, egyre több leromlott állapotú épülettel találkozhatunk, különösen a Berda József utca környékén (11. ábra). Az épületek állapota folyamatosan változik az átépítések és felújítások hatására, de összességében javulási tendenciát mutat. A felújított területeken gyakran megmaradnak az eredetileg földszintes házak, amelyek közül néhány építészeti vagy történelmi értéket is képvisel, így megőrzésük fontos a városrész identitása szempontjából.

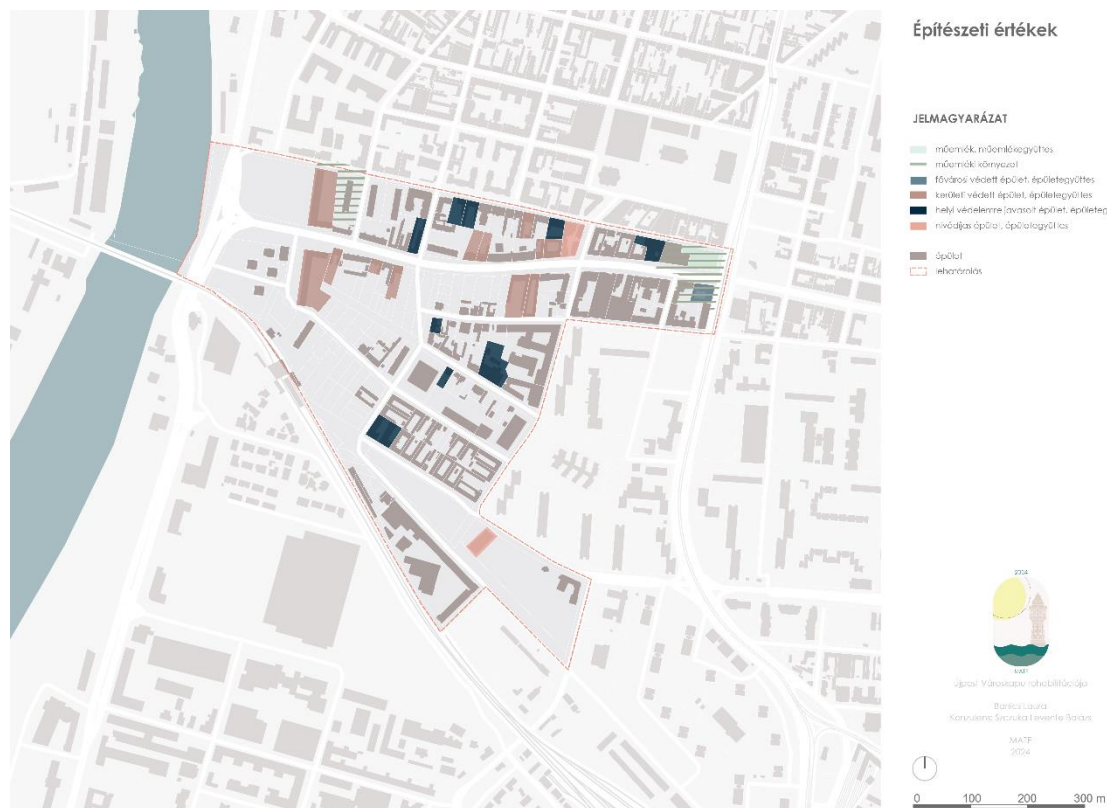


11. ábra Épületállag (saját ábra)

1.4.6.3 Építészeti értékek vizsgálata

A területen egy országos jelentőségű műemlék található: az Állami Áruház épülete. A helyi védelemre javasolt épületek kiegészítik a kerületi védett épületek sorát. A terület régészeti szempontból kevésbé izgalmas, egyetlen bejelentés alatt álló lelőhely található rajta. Újpest egyéb településrészei sokkal jelentősebb és gazdagabb régészeti értékekkel rendelkeznek. A kortárs építészet azonban megjelenik a területen. Olyan kiemelkedő alkotásokkal, mint az Árpád út 56. szám alatti lakó- és üzletház

vagy a Berda József utca 15. szám alatti, Magyar Autóklub Szolgáltató Központ, melyek az építészeti szakma legmagasabb szintű díjaival kerültek elismerésre (12. ábra).



12. ábra Építészeti értékek

1.4.6.4 Funkció vizsgálat

A városközpont területe funkcionálisan rendkívül változatos, hiszen számos, egymástól eltérő tevékenység zajlik itt. Megfigyelhető, hogy a nagyobb területigényű funkciók, mint például a kereskedelmi, az ipari vagy az irodai rendeltetés egymástól elkülönült területeken helyezkednek el.

A városrészben legnagyobb arányban lakófunkció rendeltetésű épületek találhatóak. Az Árpád út és az István út mentén a lakófunkciók többnyire társulnak valamilyen egyéb "földszinti" funkcióval. Ezek szerepkörei vegyesek, kereskedelmi, vendéglátó vagy szolgáltató egységekkel egészülnek ki. A kerület lakótömbjeinek jelentős része a XIX. században épült, földszintes vagy fölszint + egy emeletes, zömmel zárt sorú, keretes beépítésű épületcsoport. Ezek az ingatlanok többnyire magastetővel rendelkeznek.

Az önálló intézményi funkciójú épületek elsősorban a városrész központi és nagy forgalmú területein találhatóak. Ilyen például az Árpád út és István út vonala, valamint a Szent István tér és annak környéke. A Temesvári utcában kapott helyet a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Gazdasági Ellátó Igazgatósága. A Magyar Autóklub újpesti telephelyén számos szolgáltatással találkozhatunk. Az egyik legfontosabb a műszaki vizsgáztatás, amelyet személyautók, motorkerékpárok és kistehergépjárművek esetében végeznek. Az autósiskolában elméleti és gyakorlati vezetéstechnikai képzésre is van lehetőség, így itt jogosítványunt is szerezhethetünk. Az autóklub tagjaként jogi tanácsadás és ügyintézés terén is számíthatunk a szakemberek segítségére. A különböző biztosítások megkötése mellett számos klubszolgáltatás is elérhető a tagok számára, mint például kedvezmények, utazási lehetőségek vagy rendezvények²².

A 19. században létrejövő ipari területek nagy része mára már szinte teljesen lakóövezetté alakult át. A városközpontban ebből az időből fent maradt ipari üzem egy kis része még megtalálható a Csányi László utcában. Az egykori Szeszgyár területe az Árpád útig terjedt. A fent maradt épületrészekben máig ipari funkció működik. A másik ipari üzem a vizsgált terület déli határán, közvetlen a vasútvonal szomszédságában található. Ennek eredeti állapotát egy 1960-as műholdfelvétel szemlélteti. A XX. század vége felé az üzemet további épületrészekkel bővítették ki.



13. ábra Műhold kép (1960, forrás:fentrol.hu)

²² <https://www.autoklub.hu/>

Az Árpád út, Aradi út és István út mentén a kereskedelmi egységek többsége lakóházak földszintjén kap helyet, kisebb üzletek és szolgáltatóhelyek formájában. A Váci út és Árpád út kereszteződésénél található önálló kereskedelmi épületek földszintesek, lapos tetővel rendelkeznek. Alapterületük nem túl nagy, így csak kisebb kereskedelmi funkció létesülhet bennük. A kereskedelmi egységek kivétel nélkül megközelíthetőek gépjárművel, valamint rendelkeznek külön parkolóhelyekkel, melyeket az út szélén alakítottak ki.

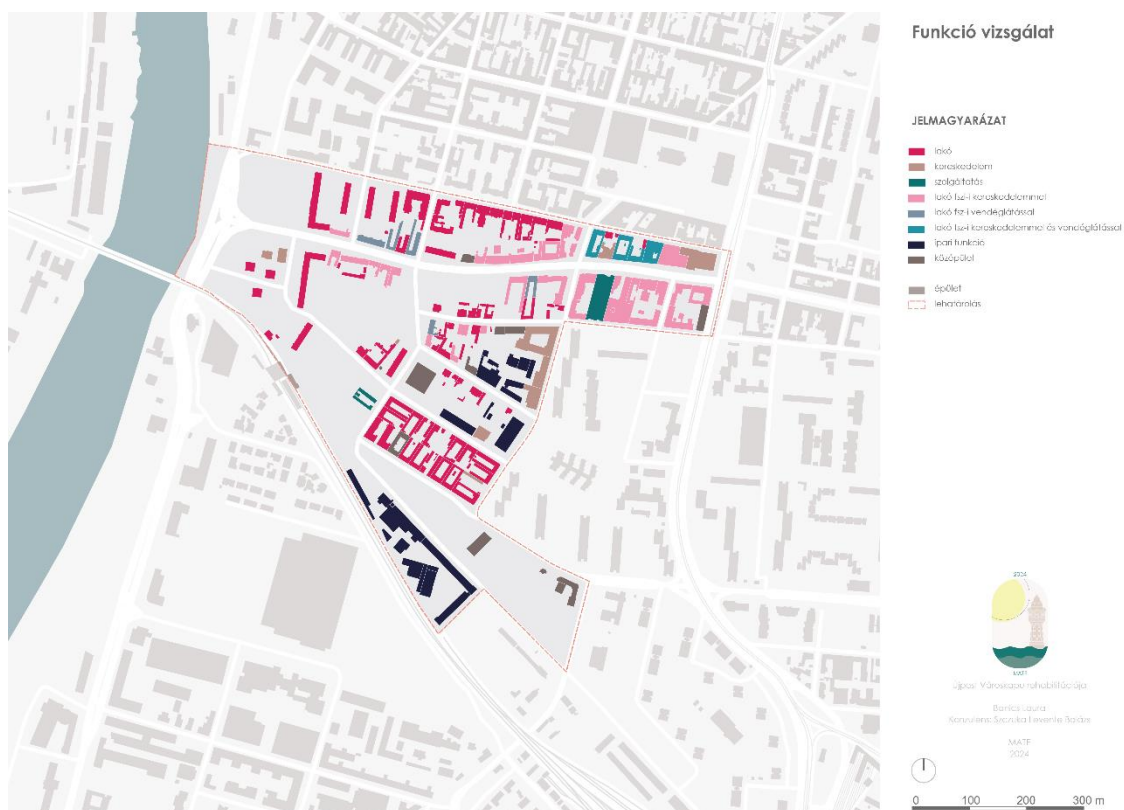
Kis számban megtalálható a vizsgált területen iroda funkció is, azonban ezek száma igen elenyésző. Ezek az iroda épületek méretben sem jelentősek, így feltehetőleg nem sok embernek teremtenek munkahelyet. Az egyik ilyen irodaépület a Lorántffy Zsuzsanna utcában található, egy földszint + 3, földszint + 4 emeletes épületben, mely homlokzata egysíkú, nem tipikus irodaépület. A másik iroda a Bocskai utcában található, mely építészetileg már jelentősebb értéket képvisel, kialakításánál nagy üvegfelületek használtak.

A vizsgált területen egy nevelési, oktatási létesítmény található. Ez a Csányi László utca 30. szám alatti épület és a hozzá tartozó kertkapcsolat. Az intézmény jelenleg csupán 3 csoporttal működik²³.

A vizsgált terület funkcionálisan és területhasználatilag a következőképpen foglalható össze: a kisvárosias lakó funkciót több helyen más funkciójú és léptékű épület töri meg, melyben szabályosság nem igazán fedezhető fel. A változó funkciók is azt mutatják, hogy a városrész funkcionális aránya az idő során jelentősen változott. Az ipari funkciók visszaszorulása és a szolgáltató szektor erősödése általános tendencia. Így alakult ki a jelenlegi vegyes, rendezetlen funkció használat. A központi területeken elsősorban az intézmények és a szolgáltatások koncentrálnak, míg a peremterületeken inkább az ipari és lakófunkciók jellemzőek. A területen ennek ellenére is a lakófunkció dominál, de

²³ <http://www.csanyitagovi.hupont.hu/7/csoportjaink>

gyakran társul más funkciókkal, ami a városrész élénkségét növeli (14.ábra).



1.4.7 Karaktervizsgálat

Az Árpád út építészeti arculata mozaikszerű, ahol a modern, magas épületek és az alacsonyabb üzlethelyiségek egyedi darabokként illeszkednek egymás mellé. A térfalak magasságának és sűrűségének változatossága dinamikus térhatást eredményez. Ez azért alakult ki így, mivel a városközpont és az Árpád út településképe két fő korszakon keresztül formálódott. Az 1830-as évektől alakult ki a kisvárosias jelleg, amelyet zömmel földszintes, zárt soros beépítés és eklektikus stílus jellemez, valamint az 1950-es évek utáni városiasodás, amely magasabb épületekkel, szabadabb beépítéssel és modern stílusokkal bővítette ezt. A történelmi központban a kisvárosias karakter sok helyen megmaradt. Az 1950 utáni időszakban az új, nagy tömegű lakóházak és a foghíj beépítések jelentősen átalakították a városképet, míg az újabb építkezések már jobban illeszkednek a történelmi beépítési módhoz, de magasabb szintszámaikkal és modern homlokzataikkal mégis idegen elemek az utcaképekben. A történelmi utca- és térszerkezet nagyrészt

megmaradt, a metró építésével együtt járó épületek bontása következtében a felszabaduló területen olyan városszöveti szakadás, térfal hiány jött létre, mely jelenleg is megoldatlan problémaként áll fent. Ilyen építésszerűen megoldatlan tér alakult ki az Árpád út és a Temesvári utca kereszteződésénél és annak környékén. A térfal hiányok érzékeltetése érdekében készítettem a jelenlegi állapotról négy különböző helyen felvett metszetet (30. 31. és 32. melléklet). Az Árpád úton a központ felé haladva egyre zártabb térfalak jelennek meg mindkét oldalon.

1.5. A térségre vonatkozó magasabb szintű tervek, koncepciók, projektek

1.5.1 Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)

A Budapest2030 egy 2013-ban jóváhagyott dokumentáció, mely átfogó, hosszú távú városfejlesztési koncepciót fogalmaz meg, amelynek célja, hogy Budapest a következő évtizedekben is élhető, versenyképes és fenntartható város legyen, ahol az életminőség folyamatosan javul.

A Budapest2030 koncepció kiemelt figyelmet szentel a főváros különböző központjainak összehangolt fejlesztésére. A jövőbeni fejlesztési tervek középpontjában öt kiemelt központ áll. Ezek közül az egyik kiemelt központ Újpest városkapu térsége, mely a városrészt meglévő mellékközpontként jelöli. Ennek keretében több különböző fejlesztés is érintené a területet.

A fejlesztési területek és a közlekedési rendszer szoros összekapcsolása kulcsfontosságú a zökkenőmentes mobilitás és az elérhetőség biztosításához. A tervben megjelenik Újpest Városkapu, mint intermodális csomópont. Az összehangolt fejlesztésnek köszönhetően a közlekedési infrastruktúra a város növekvő igényeire reagálva bővül és korszerűsödik, miközben a közterületek újrafelosztása és átrendezése élhetőbb, barátságosabb környezetet teremt.

A városfejlesztési, ingatlanfejlesztési és közlekedésfejlesztési folyamatok harmonizálása elengedhetetlen a fenntartható és hosszú távú növekedéshez. Fontos az összehangolt tervezés és annak

megvalósításával a különböző funkcióik (lakás, munka, szabadidő) egyensúlyba kerülése.

A városi intermodális csomópontok fejlesztése és a kereskedelemmel, szolgáltatásokkal való integrálása tovább növelheti a város vonzerejét. A modern, jól felszerelt csomópontok nemcsak a közlekedés hatékonyabbá tételét szolgálják, hanem a városlakók és a látogatók számára is kényelmes és korszerű környezetet biztosítanak.

Végül, de nem utolsósorban, a munkahelyek fejlesztési térségeként meghatározott területek erősítése hozzájárul a város gazdasági növekedéséhez és a munkaerőpiac élénkítéséhez. Az erről készült térképen Újpest Városkapu is kiemelt szerepet kap a Váci úttal egyetemben. Új munkahelyek megteremtésével a város vonzóbbá válhat a szakemberek és a befektetők számára egyaránt.

1.5.2 Újpest ITS 2027

Az Újpest városközpont területén komplex fejlesztés zajlik. A projekt célja egy modern, élhető városközpont kialakítása, amely megfelel a kor követelményeinek. A fejlesztés során a terület tulajdonviszonyait rendezik, bontásokat végeznek, és kiépítik a szükséges infrastruktúrát. Emellett új épületek épülnek, zöldterületeket alakítanak ki, és a közlekedési kapcsolatokat is fejlesztik. A projekt első lépéseként a metróvonal rekonstrukciója befejeződött, és elkészült az új kerületi építési szabályzat is. A következő lépésben a Főváros és Újpest közötti megállapodás megkötése a cél, amely lehetővé teszi az önkormányzati ingatlanvagyon közös értékesítését. A projekt keretében 39 szociális bérlakás felújítása és 31 új lakás építése is megvalósul. A fejlesztés eredményeként egy olyan városközpont jön létre, amely vonzó lesz mind az itt élők, mind a látogatók számára.

Az Újpest városközpontjának komplex fejlesztése egy átfogó program, amelynek célja egy élhető, fenntartható és vonzó városrész kialakítása. A fejlesztés középpontjában a versenyképes helyi gazdaság megteremtése, a hatékony közösségi infrastruktúra kiépítése, a megújuló városi környezet

kialakítása, a minőségi közösségi szolgáltatások bővítése, valamint az aktív társadalom és a szolidáris kerület megteremtése áll. A konkrét projektek között szerepel az Árpád út humanizálása, a Bocskai utca burkolatának cseréje, elektromos töltőállomások létesítése, a parkolás fejlesztése, valamint parkok és játszóterek modernizálása. Ezek a beruházások nemcsak az újpestiek életminőségét javítják, hanem nagyban hozzájárulnak a kerület vonzerejének növeléséhez és a helyi kiskereskedelem megerősítéséhez. A fejlesztés során kiemelt figyelmet fordítanak a környezetbarát megoldásokra, a közösségi részvételre és a szegregáció elleni küzdelemre is.

1.5.3 Újpest 2030 TFK

Az Újpest 2030 projekt átfogó céljai olyan jövőképet vázolnak fel, amelyben Újpest egy önálló identitással rendelkező, kompakt városrészként működik, ahol a lakosok könnyen elérhető, minőségi szolgáltatásokhoz és munkahelyekhez jutnak. Prioritásként jelenik meg továbbá a versenyképes gazdaság kialakítása, amelyben a helyi kiskereskedelem is erős pozíciót tud elérni.

Az Újpest 2030 stratégia kiemelt figyelmet fordít a hatékony közösségi infrastruktúra fejlesztésére, a megújuló városi környezet kialakítására, valamint a minőségi közösségi szolgáltatások bővítésére. A cél egy olyan város, ahol a lakosok aktív szerepet vállalnak a közösségi életben, és ahol a szolidaritás is fontos szerepet játszik.

A stratégia kiemelt figyelmet fordít továbbá a környezetvédelemre és a fenntarthatóságra is. Az Újpest 2030 célja egy olyan vonzó környezet kialakítása, amely kiváló életminőséget biztosít a lakosok számára.

1.5.4 „Újpest Kapuja” térségmegújítási és városrehabilitációs projekt

Az "Újpest Kapuja" városrehabilitációs projekt célja az integrált szociális fejlesztésen keresztül javítani a térség lakóinak életminőségét. A fejlesztés keretében megvalósult infrastrukturális korszerűsítés fő célja a minőségi zöldfelületek bővítése, közösségi terek létrehozása, kulturált játszótér

kialakítása volt, amelyek az elavult, szegregációval veszélyeztetett tömb bontásával jöhettek létre (ábra).

Újpest Kapuja park



14. ábra Újpest Kapuja park (saját ábra és fotók)

1.5.5 Körvasút menti körút

A Körvasút menti körút egy, még a tervezés fázisában lévő, nagy ambíciójú közlekedési fejlesztési projekt. A terv lényege, hogy egy új, gyorsforgalmi út kerülne kiépítésre a Körvasút mentén, mely Budapest több kerületközpontjának hatékony összekapcsolását biztosítaná, így alternatív útvonalat kínálna a jelenleg túlterhelt Hungária körút tehermentesítésére, ezzel javítva a város főbb pontjainak elérhetőségét.

A körút terve azonban számos vitát váltott ki. Az egyik oldalon állnak azok, akik szerint a projekt elengedhetetlen a város közlekedési problémáinak megoldásához, míg mások szerint felesleges, költséges és környezetkárosító. Azonban elvitathatatlan tény az, hogy jelentős mértékben javítaná a közlekedési feltételeket, elterelné a forgalmat a belvárosból, illetve számos rozsdaovezetet érintve, új kapcsolatokat teremthet a kerületközpontok között.

A projekt tervezési fázisban még számos kérdés tisztázásra vár. A költségek, illetve azok viselése, a környezetre gyakorolt hatások, valamint a helyi lakosok véleménye (társadalmi egyeztetés) is fontos szerepet játszik a döntéshozatalban.

A fejlesztéssel kapcsolatban elkészített öt különböző alternatíva alapos vizsgálata után a "C" jelű változatot választottam a tervezési koncepció alapjául. Ez a változat a leghatékonyabban csökkenti az utazási időt, minimalizálja a környezeti terhelést és a legjobban illeszkedik a város hosszú távú fejlesztési terveibe.

A "C" jelű változatban a meglévő 34-es és 196A buszvonalakat összekötik az újonnan megépülő hídon keresztül. Új betétjáratot indítanak Békásmegyer és a Marcheggi híd között, valamint a 134-es busz déli végállomását a Göncz Árpád városközpontba helyezik át. A koncepció számos új buszmegálló létesítésével járna, mint például Aquincum, Pók utca/Gázgyár utca, Római part, Népsziget, Újpesti út, Berlini utca és Marcheggi híd. A tervezett változtatások jelentős utazási időmegtakarítást eredményeznének, és pénzügyileg is megtérülő beruházásnak ígérkeznek²⁴²⁵.

1.5.6 Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (2021)

A Településszerkezeti terv (TSZT) egy olyan dokumentum, amely térképek és leírások segítségével mutatja be, hogy egy adott terület, miként fog fejlődni a jövőben. A TSZT feladata továbbá, hogy a Budapest2030 hosszútávú városfejlesztési koncepcióban foglalt célok megvalósítását biztosítja²⁶. Az alábbi TSZT tervlap kivágatok mutatják be a diplomaterületre vonatkozó tervezett és meglévő elemeket.

Területfelhasználás

²⁴<https://3.kerulet.itlflakunk.hu/kozlekedes/210225/korvasut-menti-uj-fovarosi-korut-az-epitesz-szerint-elokeszitetlen-terv>

²⁵ <https://forum.index.hu/Article/showArticle?la=127970844&t=9157243>

²⁶ FRSZ 3.o

A tervezési területen mellékközpont terület (Vt-M), kiemelt jelentőségű helyi központ terület (Vt-H), intézményi, jellemzően zárt sorú beépítési terület (Vi-1), intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2) és gazdasági, jellemzően raktározást szolgáló terület (Gksz-2) található.

A jelentős változással érintett területek kijelölése összhangban áll a városfejlesztési koncepcióval. Ennek érdekében meghatározásra kerültek a fejlesztésre kijelölt területek, melyek megfelelő fejlesztési potenciállal rendelkeznek. Ezen területek többsége többnyire alulhasznosított vagy használaton kívüli.



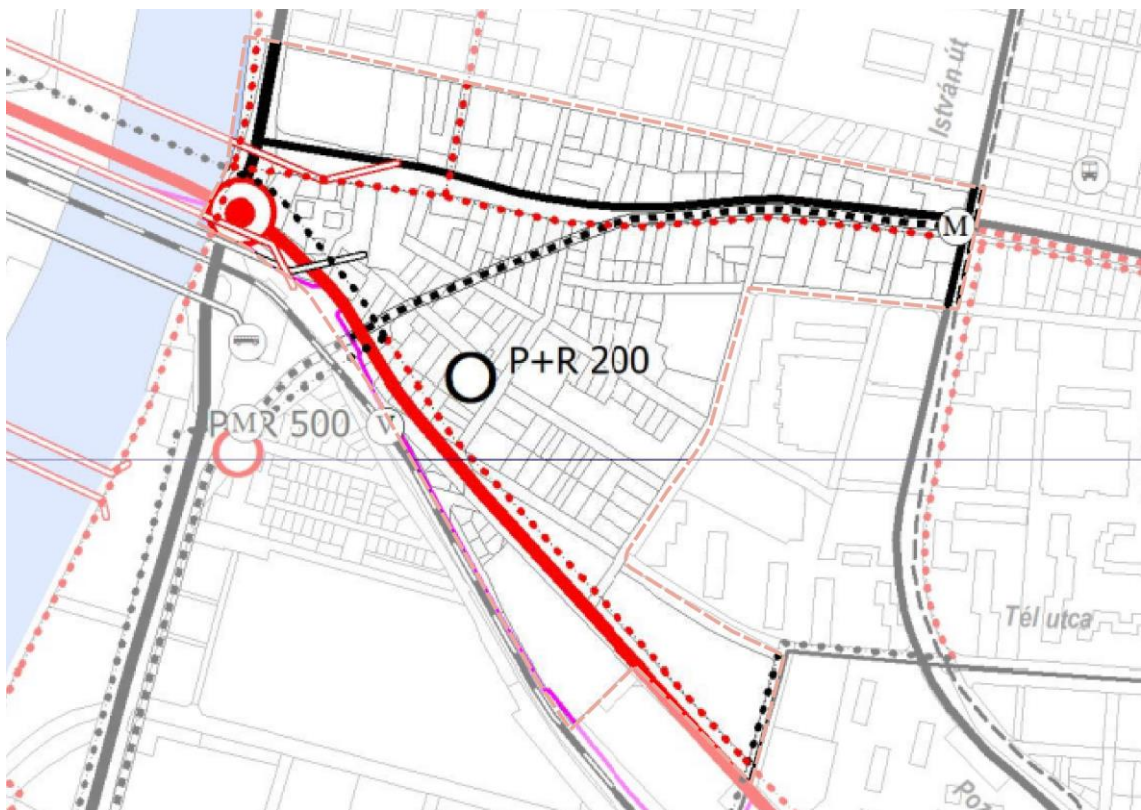
15. ábra Területfelhasználás (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)

A tervlap alapján két területet érint változás, melyek sraffozással kerültek megjelölésre. Az első ilyen, a vasúttól északra fekvő, Temesvári utca - Árpád út által határolt terület, bezárólag az „L” alakú Mahart lakóépülettel, amely mellékközpont területi (Vt-M) besorolással van ellátva. A második - szintén ebbe a kategóriába sorolt zóna - a Mahart „L” alakú épület párja és annak környezete. A vizsgált területen kívül eső, de azzal szoros kapcsolatban álló, XIII. kerületi rész ugyancsak változással érintett. A tervezet érinti a Tesco épületét, valamint annak környezetét is.

A tervlapon szerepel továbbá a Munkásotthon utca, István út keresztezésénél található telek beépítését célzó további fejlesztés, melyen az egykor - szebb napokat megélt - kulturális funkciókat ellátó épület állt. Ennek elbontását követően, az ott keletkező üres teleken magánparkoló üzemelt.

Közlekedési infrastruktúra

A TSZT közlekedési infrastruktúra tervlapja átfogó képet nyújt az érintett terület jelenlegi és tervezett közlekedési rendszeréről. A terv kiemelt figyelmet fordít a kerékpáros közlekedésre is, hiszen a településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala mellett, a Duna-híd és az Északi összekötő vasúti híd is szerepel a meglévő elemek között. A távolsági és helyközi autóbuszpályaudvarok, valamint a felszíni vasúti nyomvonal szintén részét képezik a meglévő rendszernek.



16. ábra Közlekedési infrastruktúra (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)

A tervezett fejlesztések között szerepel többek között a Körvasút menti körút, mint elsőrendű főút, továbbá az Aquincum híd a Duna felett, illetve az M3-as metróvonal meghosszabbítása Káposztásmegyerig, valamint további P+R parkolási létesítmények kialakítása és bővítése. A

villamosvonalak vonatkozásában a Bercsényi utcai szakasz korrekcióját tervezik. A kerékpáros úthálózat fejlesztése új útvonalak kialakításával valósul meg az Árpád út, az Attila utca, a Körvasút menti körút, illetve a Duna part mentén. A tervben szerepel továbbá két új Duna híd megépítése, amelyek a Népszigetet kötik össze a pesti oldallal, valamint különszintű közúti csomópontok kialakítása. A terv egy komplex fejlesztési koncepciót mutat be, amelynek célja a terület közlekedési feltételeinek javítása, a különböző közlekedési módok integrálása és a fenntartható mobilitás elősegítése.

Az épített környezet értékeinek védelme

- a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek szerkezeti tervlap

A tervezési területen található művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek a következők:

- Műemlék: Állami Áruház (István út 10. – 70300 hrsz)
- Műemlék környezet területe: Állami Áruház műemléki környezete

- Fővárosi helyi védettségű építmény: – Lakóépület, Diamant palota (István út 8/a. (Árpád út 67.) – 70667 hrsz.)



17. ábra Fővárosi helyi védettségű építmények a területen (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)

b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

Magassági szabályozást igénylő terület a József Attila utca egy kis szakasza a MEO előtt (III. párkánymagassági kategória). A Városkapu – Szabadság park – Károlyi István utca környezete 45 méteres magassághatárral, magasház építésére alkalmas területként került kijelölésre.



18. ábra Magassági korlátozások a területen (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)

Zöldfelület-, táj- és természetvédelem

Az Árpád út, a Váci út és az István út mentén településkép-védelmi jelentőségű fasorok kerültek jelölésre. Bár egyes részeken már most is megtalálhatóak, de ezek nem alkotnak egybefüggő fasort, nem kísérik végig a teljes útszakaszt.

Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek

A tervlap alapján a tervezési terület nem tartozik környezetvédelmi, illetve veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek közé.

Védelmi, korlátozási területek

A tervezési területen az alábbi védelmi, korlátozási területek vannak megjelölve. A gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája (M3 metró felszíni védőterülete) és a 120 kV-os távvezeték biztonsági övezete - a Dugonics utca és a vasútvonal által határolt részen.



19. ábra Védelmi, korlátozási területek (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)

1.5.7 Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ 2021)

E dokumentum feladata – az OTÉK, valamint a TSZT figyelembevétele mellett – a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása a fővárosban. Ennek érdekében került szabályozásra a területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége, a meghatározott területek beépítési magassága, illetve a fővárosi infrastruktúra területbiztosítása²⁷.

Az FRSZ a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségének számítása során a parkolási többletérték (bsp) bevezetésével biztosítja, hogy a rendelkezésre álló terület hatékonyan ki legyen használva, ugyanakkor a parkolási igények is kielégüljenek²⁸.

A tervezési területen a szabályzat a legmagasabb beépítési sűrűséget az Árpád út menti Vi-1 (Árpád úttól északra), Vt-M és Vt-H (Árpád úttól délre) területfelhasználási területeken engedi meg, melyek értéke 4.25 (3.0+1.25) (14. ábra). A további Vi-1 területek - az Árpád úttól délre eső, a

²⁷ FRSZ (2021) 1;3.o

²⁸ FRSZ (2021) 9-10.o

Temesvári utca és Aradi út által közre fogott területek - beépítési sűrűségi értéke 3.5 (2.5+1.0). A gazdasági területen 2.0 a beépítési sűrűségi érték. (2.0 általános beépítési érték + 0.0 parkolási sűrűségi érték)

1.5.8 Budapest Főváros IV. kerület - Újpest városközpont Városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzat (2018)

A kerületen belül található városrészekre külön – külön építési szabályzatok kerültek kihirdetésre. A diploma tervezési területét a 18/2018. (VI. 11.) számú (helyi) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: KÉSZ) szabályozza.

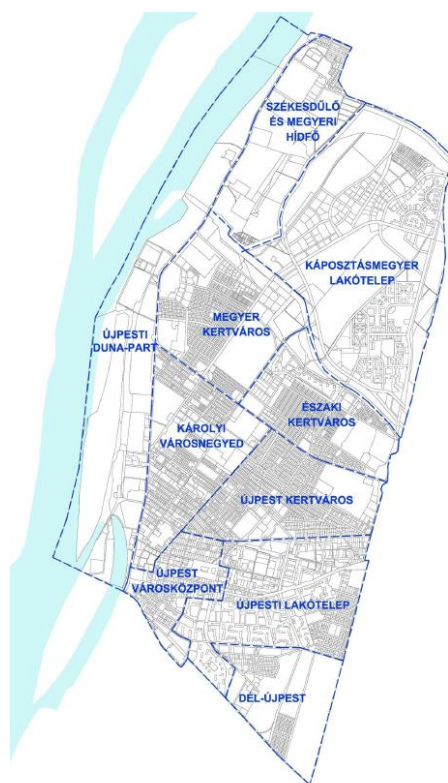
Közterületek szabályozásával érintett területek a Berda József utca és a Bocskai utca, valamint a Csányi László utca és az Árpád út között, ahol szélesség korrekció történne, illetve fásított sétányokat és fásított köztereket szabályoznak ki, amelyek hozzájárulnak a terület zöldítéséhez és az élhető környezet kialakításához. Az Aradi utcán az Árpád út és Lorántffy Zsuzsanna utca közötti szakaszon a szabályozási vonal „kiegyenesítését” tartja számon. Kiszabályozásra került a leendő körvasút menti körút vonala. A Városkapu-sétány egy új közterületi elem, amelynek elsődleges funkciója a városközpont és a fő közlekedési útvonal közötti gyalogos kapcsolat megteremtése. A P+R helyén, a Temesvári utca és Csányi László utcánál kialakult háromszögben, valamint az Árpád út és Temesvári utca sarkánál fásított közterületek jelöltek ki. A Váci út melletti három pontház területén található, a településrendezési eszközökkel kijelölt zöldterület közparkként történő hasznosítására vonatkozó szabályozás került megalkotásra. A Berda József utca és körvasút menti körút által közre fogott háromszög alakút keskeny terület magas burkolati aránnyal és gyér növényzettel rendelkezik, ezért a faállományt meg kell erősíteni. A városrész zöldfelületi fejlesztésének középpontjában a fásítás áll. Különös figyelmet fordítanak a főközlekedési utak, mint a Váci út, az Árpád út és az István út mentén történő fasor telepítésére. A tervek szerint mindkét oldalon fasorok létesülnek, a mellékutcákban pedig, ahol a hely adottságai megengedik, egyoldali fasorok. Nagyrészt a jelenlegi területfelhasználatot fixálja.

1.5.9 Budapest Főváros IV. Kerület Településképi Arculati Kézikönyv (2021)

A Településképi Arculati Kézikönyv egy olyan dokumentum, amely a település vizuális identitását határozza meg. Ez a kézikönyv tartalmazza azokat az irányelveket, amelyek segítenek megőrizni és fejleszteni a település jellegzetes építészeti és tájképi értékeit.

A TAK az Újpest Fejlesztési Konceptió által létrehozott 10 városrészre történő felosztást alkalmazza. A tervezési terület Újpest városközpont felosztási részbe esik bele (19. ábra). A TAK a kerület közigazgatási határán belül további, 14 darab eltérő karakterterületet jelöltek ki. A vizsgált területet karakter jellegét legfőképp a városközpont és további egyéb átalakuló területek alkotják. Kis számban pedig megtalálhatóak modern, nagyvárosias lakótelepek és hagyományos gazdasági területek is.

A kézikönyvben a karakterterületek egyedi bemutatása mellett általános ajánlások is szerepelnek, amelyek a városkép egységes és harmonikus fejlesztését támogatják. Az olvasó így könnyedén tájékozódhat az adott területre vonatkozó konkrét javaslatokról, valamint a város egészét érintő általános elvekről.



20. ábra 10 városrész (forrás: TAK)

1.5.10 Tervezett projektek a területen és közelében

Marina City

A Váci út mentén, a Duna közvetlen szomszédságában zajló nagyszabású lakópark fejlesztés kezdődött meg. Az elhagyatott iparterület helyén egy modern, fenntartható városnegyed épül, amely számos új lehetőséget kínál a városlakóknak. A Marina City projekt tervezésében több stúdió és

szakember vett részt, így egyetlen konkrét tervezőt nem lehet megnevezni. Az építészeti koncepció kidolgozásában a Dyer Group játszott kiemelkedő szerepet. Az első ütemben több száz lakás épül, és a projekt várhatóan több évig tart majd. A pontos befejezési dátum még nem ismert, mivel egy ilyen nagyszabású beruházás időtartama számos tényezőtől függhet²⁹.

BAM living

Újpest központjában egy modern és okos megoldásokkal kialakított lakópark kerül felépítésre, melyben 146 lakás kap helyett. Ezek mellett megtalálhatóak lesznek különböző üzletek, co-working irodák és egy "intelligens" mélygarázs is. A társasház úgy lett megtervezve, hogy okos megoldásaival minden fontos funkció elérhető lesz egyetlen applikáció segítségével. Az építkezés 2024-ben kezdődött el és várhatóan 2026-ra lesz kész³⁰.

1.5.11 Összefoglalás

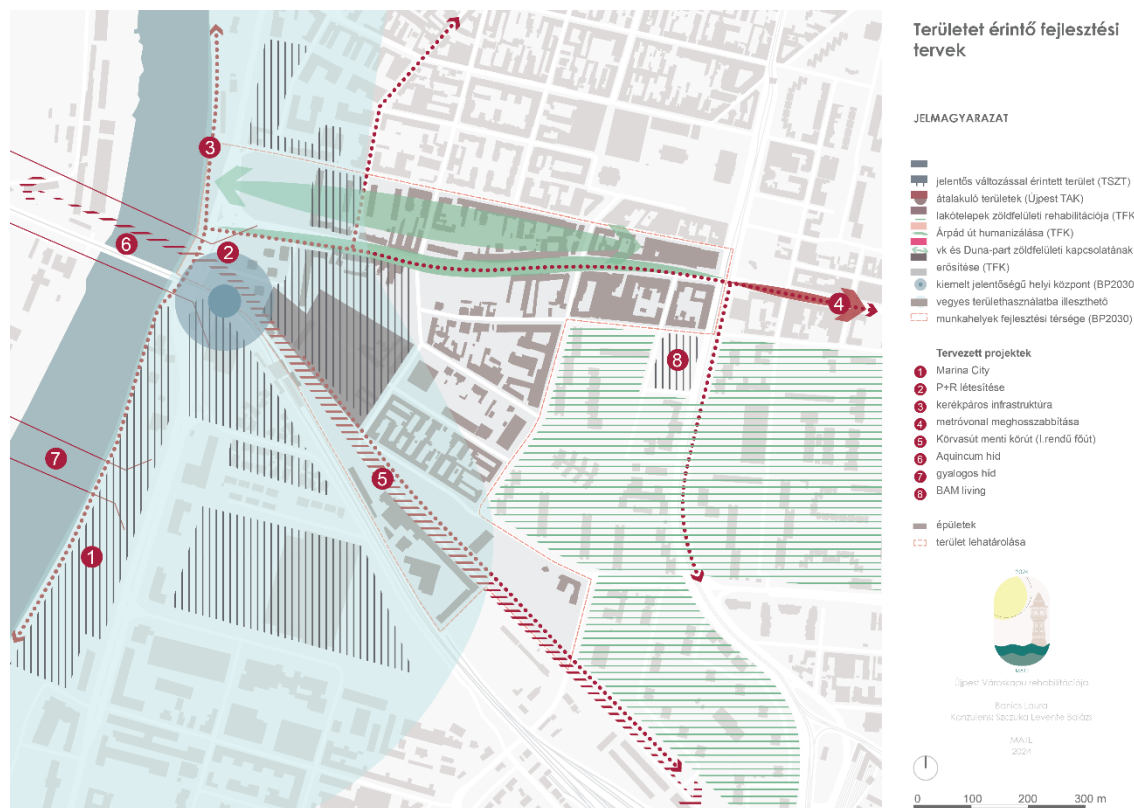
A hatályos felsőbb szintű tervek a főbb utak mentén elhelyezkedő területekre és tömbökre fókuszálnak, ahol jellemzően magas beépítési sűrűségű, illetve magasságú területbeépítés kialakítását tervezik. A szabályzók a terület belső, már kialakult részeit kevésbé érintik, nem változtatnak érdemben a kialakult állapoton.

Jól látható, hogy a kerületi ITS, valamint az önkormányzat is nagyobb figyelmet szentel a tervezési területre. Különös figyelmet fordít a helyi lakosok bevonására, amely azért is jó, mert a lakók pontosan ismerik a környezet adottságait, problémáit, igényeit. Bevonásukkal a tervezők sokkal átfogóbb képet kaphatnak a területtel kapcsolatban, ami a tervezési döntések minőségét jelentősen javíthatja. A diplomaterv a tervezési folyamat során azonosul az ITS-ben található fejlesztésekkel és előremutató célokkal, de a terület sajátosságaihoz igazítja ezeket a

²⁹ <https://www.futurealgroup.com/hu/projects/marina-city/>

³⁰ <https://bamliving.hu/bam-living-ujpest/>

megoldásokat. A kerületi fejlesztések, melyek között kiemelt szerepet kap a Berda József utcai szegregátum felszámolása, várhatóan pozitív hatással lesz a Városkapu térségére (21. ábra).



21. ábra Területet érintő fejlesztési tervek (saját ábra)

1.6. Helyzetértékelés

1.6.1 Problémafeltárás

Az eddigi fejezetekben végzett elemzések segítségével feltártam a terület hiányosságait, amelyek egyértelműen beazonosítható problémákat jelentenek. Ezeket a problémákat összegyűjtve, egy átfogó problématérképet (22. ábra) készítettem, amely segít áttekinteni a tervezési terület legfontosabb fejlesztendő területeit.

Az egyik legjelentősebb problémát a vasút, a körvasút menti körút és a Váci út együttes elvágó hatása jelenti, ezzel együtt pedig fennáll a zajszennyezés, mely a mai városok életében sokrétű problémát okoz. A zajszennyezés súlyos egészségügyi problémákat okoz, rontja az életminőséget és károsítja a környezetet, hosszú távon pedig akár társadalmi problémákhoz is vezethet.

A vizsgált terület alacsony zöldfelület intenzitással rendelkezik. Az Árpád út fasorának hiánya pedig tovább fokozza a környezeti problémákat, településkép-védelmi szempontból is hiányos. Alulhasznosított zöldfelületek jelennek meg az Árpád út és Temesvári utca torkolatánál, illetve a jelenlegi közpark, a Szabadság park is alulhasznosított. Ezek jellemzően extenzív zöldfelülettel borítottak, de a bennük rejlő potenciál nincsen kihasználva, hisz hiányzik az ökológiai vagy rekreációs funkciójuk. A vizsgált területen alig találunk olyan rendezett parkot, ahol az emberek összegyűlhetnek és közösségi életet élhetnek.

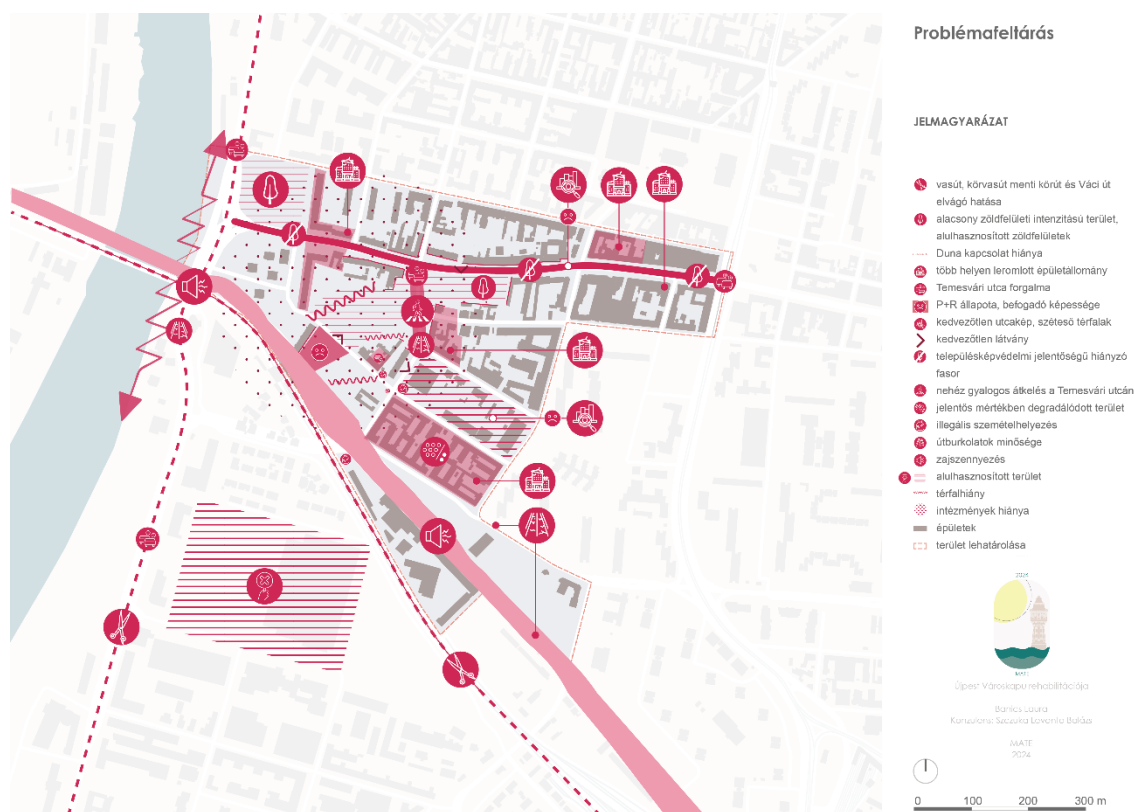
Az Újpesti-öböl, a Duna csendes, ám mégis központi fekvésű ága, amely a városközponttól mindössze néhány perc sétára érhető el. Ennek ellenére Újpest és a part közötti kapcsolat máig kiépítetlen maradt. A jelenlegi állapot nem használja ki megfelelően a folyó és a folyópart által nyújtott lehetőségeket. A megfelelő fejlesztésekkel azonban a Duna-part élhető, közösségi térként szolgálhatna a kerület számára.

Az Árpád úttól délre több helyen szembesülhetünk az épületek leromlott állapotával. Ez leginkább a Berda József és Bocskai utca által közrefogott tömböt érinti, mely jelentősen degradálódott terület. A szlömösödött tömb környezetében elég gyakori az illegális hulladék elhelyezés, egy olyan helyen, ahol naponta több száz ember fordul meg. Sajnálatos módon ez a mai napig megoldatlan problémaként áll fenn.

A Temesvári utca jelentős átmenő gépjármű forgalommal rendelkezik, mivel innen indul több helyközi és távolsági busz is, valamint az Árpád útról a P+R parkoló is ebből az irányból közelíthető meg a legegyszerűbben. A parkoló kihasználtsága maximális, ellenben az állapota nem kielégítő. Itt található továbbá az Újpest-városkapu metrómegálló is, mely jelentős közösségi csomópontnak számít, azonban a P+R parkoló kapacitása nem tudja megfelelően ellátni és kiszolgálni az ideérkezőket. Befogadó képessége véges, de népszerűsége folyamatosan nő a fenntartható közlekedés elterjedésének köszönhetően. Akik már nem tudják a kijelölt P+R parkolóban letenni az autójukat, azok a környező utcákban parkolva, az ott lakók előtt veszik el a parkolóhelyet, ezzel további konfliktust

generálva az itt élők és ideérkezők között. Az utca szélén tömegesen parkoló autók látványa jelentősen rontja az utcaképet. Az így kialakult forgalmi terhelésnek és az elmaradt karbantartásoknak köszönhetően az útburkolata több helyen károsodott. A Temesvári utcát jellemző széles, kihasználatlan útkeresztszelvény és az azon parkoló autók ellehetetlenítik a gyalogos forgalmat is, mivel így az nehezen átjárható és nem található rajta megfelelő számú gyalogos átkelőhely sem.

A vizsgált terület vonatkozásában további problematikát jelent, hogy az nem rendelkezik megfelelő számú olyan létesítménnyel, amely az itt élők számára vonzónak bizonyulna. Itt példaként említhető a már korábban tárgyalt kulturális központok hiánya. A kulturális lehetőségek csekély száma mellett, szembetűnő gondot okoz a szálláshely szolgáltatás teljes hiánya is. Ilyen lehetőség egyáltalán nem található a vizsgált területen. Ez a típusú szolgáltatás legközelebb a XIII. kerületben, vagy pedig a Váci út mentén vehető igénybe.



22. ábra Problémafeltárás (saját ábra)

1.6.2 Értékfeltárás

A városrész vizsgálata során feltárt adatok is mutatják, hogy a területnek számos egyedi tulajdonsága és értéke van, amelyek megkülönböztetik más területektől. Ebben a fejezetben ezeket szeretném sorban bemutatni. Az értékek könnyebb áttekintése érdekében ezt saját ábrán szemléltetem (23.ábra)

A vizsgált terület, bár kisméretű, azonban építészeti értékek így is megtalálhatóak rajta. A több védett és műemléki értékkel bíró épület mellett, nívódíjas épület is növeli a terület értékét. Régészeti szempontból a terület kevésbé izgalmas.

A Duna közelsége számos kiaknázatlan lehetőséget rejt. A természeti, gazdasági, kulturális és társadalmi előnyök miatt a Duna-parti területek fejlesztése kiemelt fontosságú.

Újpest városkapu elhelyezkedése egész kedvezőnek mondható, hisz kiváló összeköttetést biztosít a főváros többi kerületével. Fontos közlekedési csomópont, ahol számos közlekedési útvonal találkozik. Ez megkönnyíti az átszállást és a különböző közlekedési eszközök közötti váltást. Viszonylag jól kapcsolódik a fővárosi kerékpáros hálózatba is, így a kerékpárral közlekedők számára is biztosított a kényelmes és biztonságos közlekedés. A vasútvonal elvágó hatása azonban érzékelhető a terület vonatkozásában, különösen a délkeleti városrészek felé irányuló kapcsolatok tekintetében. Az Újpest Városkapunál található aluljáró azonban biztosítja a gyalogos és kerékpáros forgalom számára az átgátlást, mérsékelve ezzel a vasút által okozott elzártságot.

Az Árpád út változatos kereskedelmi szolgáltatói kínálattal rendelkezik.

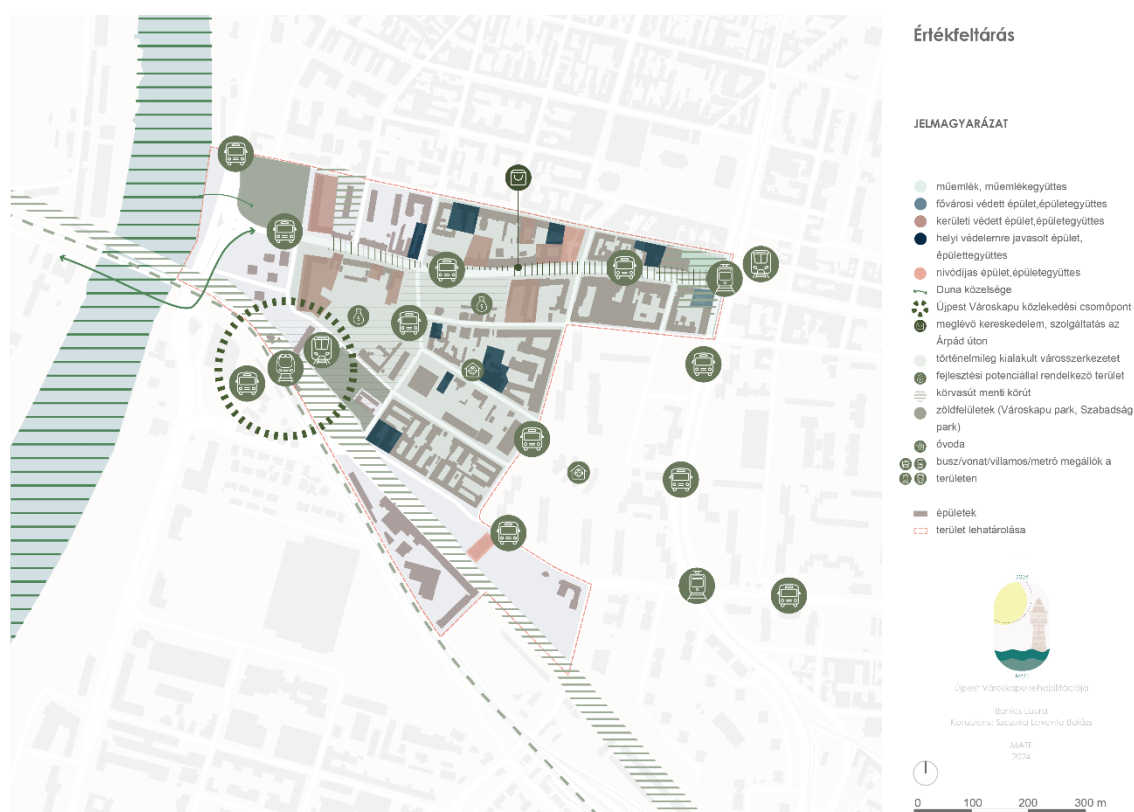
A városképi értéket jelentősen növeli a történelmi városrész eredeti szerkezetének megőrzése, amely egyben a hely identitását is formálja.

Újpest városkapu metrómegálló és környezete jelenleg kiaknázatlan potenciállal rendelkezik, annak ellenére, hogy közlekedési szempontból kiemelt jelentőségű csomópont. A területben rejlő lehetőség messze

meghaladja a jelenlegi állapotát. Az első és másodrendű főutak kereszteződése és a közösségi közlekedés intenzív használata ellenére a terület képe rendkívül inkonzisztens és alulhasznosított. A környezet jelenlegi állapota nem tükrözi a hely stratégiai fontosságát.

A körvasút menti körút a vizsgált terület számára egy rendkívül értékes elem, amely számos előnnyel jár. A közlekedési kapcsolatok javításával, a térbeli összekapcsolódás erősítésével, a fejlesztési potenciál kiaknázásával, a turizmus fejlesztésével, a gazdasági növekedés elősegítésével és a fenntarthatóság támogatásával hozzájárulhat a terület hosszú távú fejlődéséhez.

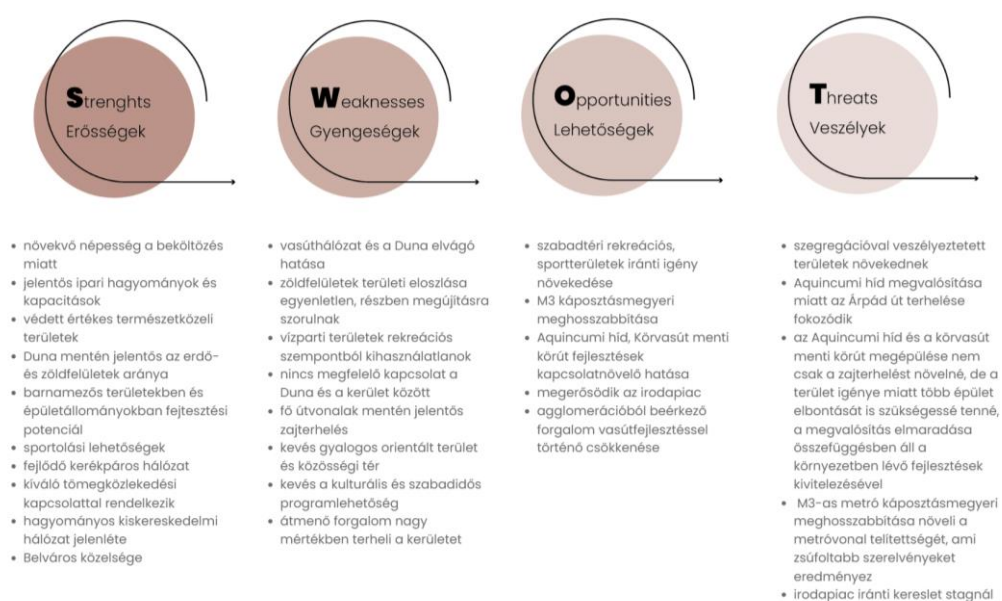
A vizsgált terület zöldfelületei jelenleg korlátozottak. Főbb értéket a már korábban említett Városkapu park és Szabadság park képez. A felmerülő igényekhez szükséges további zöldfelületek kialakítása a jövőbeni fejlesztési projektek tárgyát képezi.



23. ábra Értékteltárás (saját ábra)

1.6.3 SWOT analízis

A SWOT analízis egy olyan stratégiai tervezési eszköz, amely segít feltárni a vizsgált terület erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és veszélyeit. E fejezetben ennek eredményeit fogom bemutatni. Az elemzéssel átfogó képet kaphatunk a jelenlegi helyzetről és azonosíthatjuk azokat a területeket, ahol fejleszteni kell vagy a bennük rejlő lehetőségeket új megoldások alkalmazásával lehet kiaknázni. A SWOT analízis eredményei segítenek meghatározni a jövőbeni stratégiákat.



24. ábra SWOT analízis (saját ábra)

2. Fejlesztési koncepció

2.1. Célkitűzés

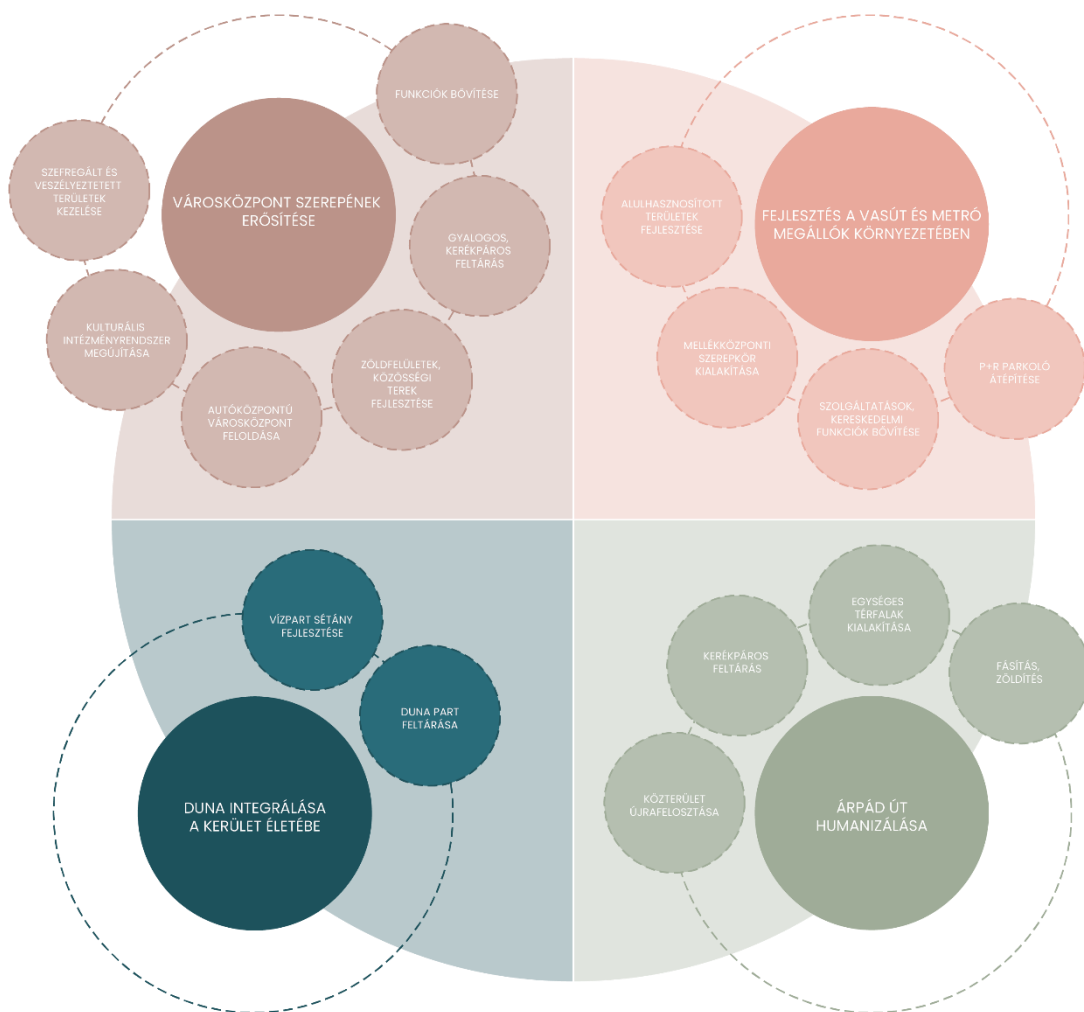
Első lépésként egy átfogó célrendszert vázoltam fel, ahol fontos szerepet kapnak az alábbi fogalmak (25.ábra). A *klímavédelem* és a *fenntartható tervezés* kulcsfontosságúak a globális felmelegedés hatásainak mérséklésében és a jövő generációk számára élhető bolygó biztosításában. A *biológiai diverzitás* megőrzése elengedhetetlen az ökoszisztémák egészséges működésének fenntartásához, ami számos alapvető szolgáltatást nyújt az emberiségnek. A *vízmegtartás* egyre fontosabb szerepet kap a vízhiány és a szélsőséges időjárási jelenségek miatt. Az *esélyegyenlőség* és a *széles szolgáltatások kínálata* egy igazságosabb és inkluzívabb társadalom alapjait jelentik, ahol mindenki számára elérhetőek az alapvető szükségletek és lehetőségek. A *gyalogos városrész* pedig az egészséges életmód, a közösségi élet és a környezetbarát közlekedés elősegítésében játszik kulcsfontosságú szerepet.



25. ábra Átfogó célrendszer (saját ábra)

Célkitűzés és eszközrendszer

A városközpont jelenlegi állapotának alapos vizsgálata után négy fejlesztési irány körvonalazódott. Az irányok fő pontjai a következők: városközpont szerepének erősítése, a vasút és metró megállók környezetének fejlesztése, Duna integrálása a kerület életébe és az Árpád út humanizálása. Mind-mind olyan fejlesztési irányok, amelyek hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a városközpont élhetőbb, vonzóbb és funkcionálisabb legyen. Az első és második pont nagyobb léptékű szerkezeti beavatkozást igényel és egymással szorosan összekapcsolódva fejleszthető. Az utóbbi két pont a zöld- és kék infrastruktúra fejlesztésére összpontosít, ezek mellett pedig funkcióbővítő beavatkozásokat is igényel (26.ábra).



26. ábra Célrendszer (saját ábra)

A diplomamunka középpontjában a városközpont belső fejlesztése áll, a cél egy olyan környezet kialakítása, amely a helyi közösség igényeire és az új lakosok elvárásaira egyaránt reagál. Jan Gehl szerint egy teljesen új tervezési mintát kell követni, aminek lentről és belülről kell kezdődnie, a fentről és kívülről induló tervezések helyett. Gehl a következő sorrendet állította fel: élet, tér, épületek. Mindenképpen ebben a sorrendben kell használni, nem szabad őket felcserélni és fontos, hogy az élet és a tér mindig megelőzze az épületeket³¹. Ezért is gondolom úgy, hogy a belső városközpont jelenlegi problémáinak megoldásával lehetőség nyílik a külső nyitásra, tehát a tervem is egy belülről kifelé irányuló fejlesztési stratégiát követ.

A terület fejlesztésének javasolt menete:

- I. A fejlesztéseket akadályozó problémák felismerése: A problémák felismerése az első lépés a sikeres fejlődés felé. Azokat a pontokat kell azonosítanunk, ahol a rendszer nem működik az úgy, ahogy szeretnénk.
- II. Kompakt és reziliens városközpont létrehozása: A kompakt városközpont megvalósítása a városközpontban élő jelenlegi és jövőbeni lakosság mindennapi igényeinek kiszolgálására fókuszál. Az alapfokú oktatás, a megfelelő és minőségi élettér biztosítása közösségi terekkel, illetve közösséget kiszolgáló intézményekkel, funkciókkal együttesen járul hozzá az élhetőbb környezet kialakításához. Ez a megközelítés törekszik arra, hogy a város legfontosabb funkcióit – a lakóhelyeket, a munkahelyeket, a kereskedelmi és szórakoztató létesítményeket – egymással közel helyezze el, így csökkentve a mindennapi utazás igényét ezzel növelve az életminőséget³².
- III. A városközpont és környezete között szorosabb kapcsolat kialakítása: A Duna integrálása a kerület életébe és a partszakasz renaturalizálása, azaz természetes vagy

³¹ Jan Gehl (2014) 198.o

³² <https://www.archdaily.com/976666/what-are-compact-cities>

természetközeli állapot kialakítása. A fenti cél megvalósítása javítja az itt élők életminőségét, és közösségi célokat szolgáló, pihenésre és szabadidős tevékenységekre alkalmas gyülekezési helyeket alakít ki úgy, hogy közben megőrzi az egyensúlyt a város fejlődése, valamint a biológiai sokféleség között³³. Célként jelölhető továbbá, a kerületek között meglévő kerékpáros és gyalogos kapcsolatok fejlesztése.

2.1.1 Szerkezeti koncepció

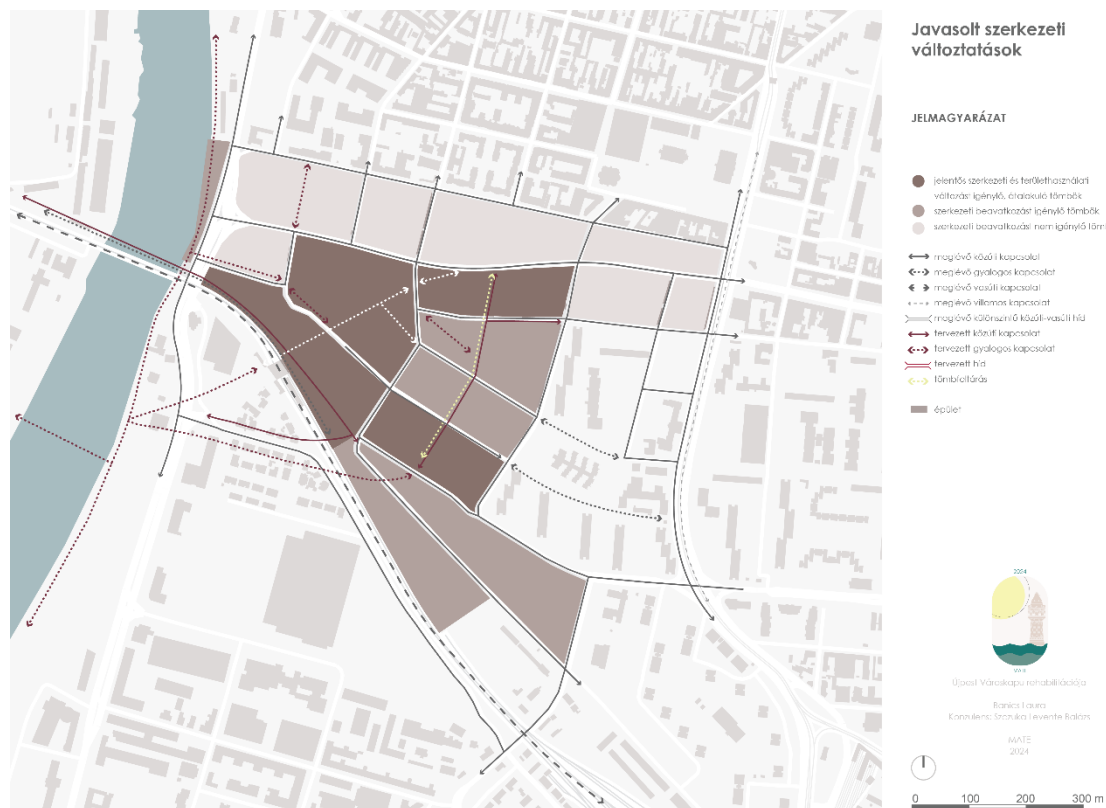


27. ábra Beavatkozási fókuszterületek (saját ábra)

Első lépésként meghatároztam a beavatkozási fókusz területeket (25. ábra). Ezek a területek már a probléma térképen is szerepeltek. A legnagyobb jelölés magába foglalja a metróállomást és vasútállomást, a P+R parkolót és annak környezetét, egészen az Árpád útig bezárólag. A másik fókuszterület a Berda József és Bocskai utca által közrefogott problémás, szlömösödött tömb. A harmadik fókuszterületnek pedig a Duna partot jelöltem ki.

³³ <https://www.archdaily.com/1021988/towards-the-renaturalization-of-urban-spaces-how-08014-arquitecturas-projects-are-reclaiming-barcelonas-streets>

Ezt követően kategorizáltam a szerkezeti fejlesztésre szoruló, illetve fejlesztési potenciállal rendelkező tömböket. A kategóriák a (28. ábra) jól láthatóak.



28. ábra Javasolt szerkezeti változtatások (saját ábra)

Elsőként a szerkezeti beavatkozást nem igénylő tömböket szűrtem ki. Ezek jellemzően rendezett beépítésű lakóterületek. Többnyire az Árpád úton található ez a kategória, ahol nem csak lakóterületek, hanem már vegyes intézményi területek is megjelennek. Funkciójuk jelenleg megfelelő, ezek határozzák meg a terület városképi identitását, ennél fogva, szerkezeti beavatkozást nem igényelnek.

A következő elkülönített kategóriát a "csak kisebb szerkezeti beavatkozásokat igénylő" tömbök alkotják. Ide soroltam - a területen található - déli ipari tömböt, illetve a Temesvári, a Berda József, az Aradi és a Lorántffy Zsuzsanna utca által közrefogott két tömböt, amely egy része alulhasznosított területnek számít.

Az utolsó kategóriába azokat a tömböket soroltam be, melyek jelentős szerkezeti és területhasználati változást igényelnek. Ezen tömbök a

vizsgált terület nyugati oldalán helyezkednek el, melyet a hiányos, széteső térfalak jeleznek.

Ennek enyhítése érdekében felvázoltam az érintett területeknek a lehetséges gyalogos és gépjármű utakkal történő feltárását. A tervben a már meglévő gyalogos kapcsolatok tovább vezetését javaslom egészen a Népszigetig, egy új gyalogos híd összeköttetésével.

2.1.2 Átfogó fejlesztési koncepció

A városrész kompakt méretének köszönhetően 15 perc gyalogos távolságon belül elérhetőek a terület határai, amely kiváló alapot biztosít a szupertömb elméletének alkalmazására. Ez az elmélet egy olyan területi egységet határoz meg, amely egy tömbként teljesíti a szomszédsági egység összes kritériumát. Az összes szükséges szolgáltatás – iskolák, orvosi rendelők, boltok – gyalogosan könnyen elérhető távolságban találhatóak. A cél, hogy a városrész területén belül a személyautók forgalma minimális legyen, és a lakosok inkább a környezetbarát közlekedési módokat válasszák³⁴.

2.1.3 Felsőbb szintű tervekkel és projektekkel való összhang

A "Tervezett projektek a területen és közelében" című fejezet részben összegyűjtöttem a terület környezetében aktuális zajló projekteket. A lehatárolásába bele nem eső, de annak közvetlen szomszédságába tartozó területeken jelenleg két nívós beruházás fut, amelyek a fent megjelölt fejezetben már részletesen bemutatásra kerültek.

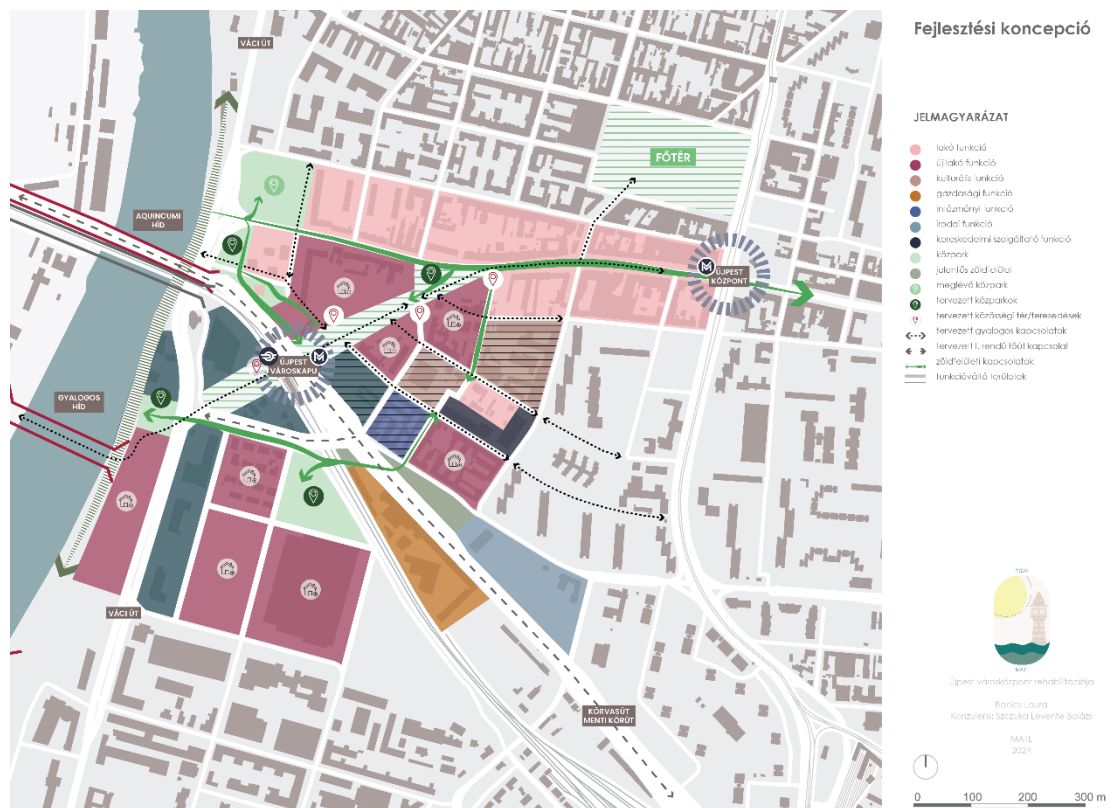
A felsőbb szintű tervekben megfogalmazott szempontrendszerek (munkahelyek létesítése, zöldfelületi rendszerek folytonosságának biztosítása) összhangban állnak a tervezési területen kialakított célkitűzésekkel. A TFK-ban említett Duna part zöldfelületének fejlesztésével, illetve az Árpád út humanizálásával egyetértek, így ezek a fejlesztési koncepciómba beépítésre kerültek.

³⁴ Nagy Béla (2005) 113.o

A Körvasút menti körút és az Aquincumi híd terveit javarészt átvettem, illetve ezeken kisebb módosításokat hajtottam végre, amelyet a Tervi munkarészek című fejezetben részletezek.

2.1.4 A célok területi megvalósítása

A javasolt fejlesztési koncepció célja, hogy Újpest városközpontja egy élhetőbb, vonzóbb és fenntarthatóbb városrész legyen. A tervek középpontjában áll a hiányzó közösségi és kulturális funkciók erősítése, a zöldterületek bővítése, valamint a közlekedés fejlesztése (29. ábra).



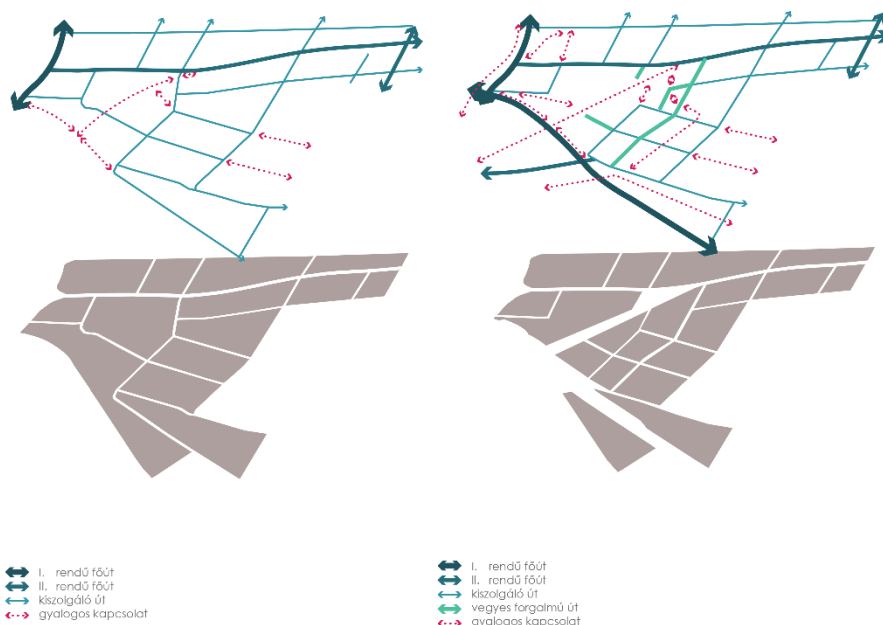
29. ábra Fejlesztési koncepció (saját ábra)

Új zöldfelületeket jelöltem ki az ökológiai kapcsolatok javítása érdekében a Váci út és Árpád út találkozásánál (a három pontház mellett), a Temesvári utca és Árpád út találkozásánál (a gyalogos sétány fogadótere mellett), a Berda József utca és Körvasút menti körút közötti háromszög területén. Az új, megújult és aktív rekreációs zöldfelületek kialakításával nemcsak a környező utak zaj- és légszennyezésével szembeni védelem erősíthető, hanem a lakók számára is változatos szabadidős lehetőségek kerülnek biztosításra. A Duna-parti sétány pedig egy olyan közösségi tér lenne, ahol a helyiek

pihenhetnek, sportolhatnak és találkozhatnak egymással. A meglévő alulhasznált Szabadság park szintén rekreációs funkciókkal kerülne kiegészítésre, mely tovább növelné annak népszerűségét.

A fejlesztési terv szívéét a gyalogos sétány adja, mely elsősorban a gyalogos kapcsolat tovább erősítése érdekében került a koncepcióba. A sétány két oldalán található magas intenzitású lakóterületek földszinti funkciókkal történő kiegészítése nemcsak a lakók kényelmét szolgálja, hanem hozzájárulhat az utcaélet élénkítéséhez és a helyi kiskereskedelem erősítéséhez. A gyalogos sétány és a két oldalról zárt térfal kialakításával megoldható a térfal hiány problémáját a városrészben. Elengedhetetlen hangsúlyozni az alsóbb szintek fontosságát az élmények intenzitása és sokszínűsége szempontjából³⁵. A meglévő gyalogos kapcsolatok javítása és fejlesztése alapvető feltétele annak, hogy a városrész különböző pontjai könnyen megközelíthetőek legyenek. Az új gyalogos híd pedig új kapcsolatot teremt a Népsziget és a 13. kerület között, ezzel is erősítve a városrészek közötti kapcsolatot. A tömbmegnyitásoknak köszönhetően a városrész nyitottabbá válhat, és a jelenlegi térfalhiányok is megszűnhetnek (30. ábra).

³⁵ Jan Gehl (2014) 198-201.o.



30. ábra "Sashaki ábra" (saját ábra)

A Váci úti irodafolyosó tovább fejlesztésével és a Körvasút menti körút megépítésével Újpest még inkább bekapcsolódhat a város gazdasági életébe. Frekventált elhelyezkedésének és kiváló közlekedési kapcsolatainak köszönhetően, könnyen megközelíthető üzleti negyed alakítható ki.

A P+R létesítmények kialakítása hozzájárulhat a tömegközlekedés használatának népszerűsítéséhez és a forgalmi dugók csökkentéséhez. A funkcióváltások és az új intézmények létrehozása segíthet abban, hogy Újpest egy olyan városrész legyen, ahol minden korosztály megtalálja a számára megfelelő kikapcsolódási lehetőséget. A kulturális funkciók tovább bővítésével új színpont kerülhet a városrész életébe. A kultúra hozzájárul az emberek életminőségének javításához. A művészetek, a zene, a színház, a könyvtárak és más kulturális intézmények lehetőséget adnak a kikapcsolódásra és a szellemi fejlődésre.

A fejlesztések során kiemelt figyelmet kell fordítani a fenntarthatósági szempontokra, valamint a lakosság részvételre is. A közösségbevonás segíthet áthidalni a párbeszéd hiányából akadó problémákat és lehetővé teszi, hogy a különböző szereplők közösen alakítsák a városok jövőjét. A városok a gyors változásokhoz gyakran nem tudnak elég gyorsan alkalmazkodni, és nehézségeik vannak a társadalmi elvárásoknak való megfelelésben. A lakók, tervezők és döntéshozók közötti kommunikáció hiánya akadályozza a hatékony városfejlesztést. A közösségbevonás célja, hogy összegyűjtsék a különböző véleményeket, elképzeléseket és értékeket, amelyek együtt alakítják a város jövőjét. Magyarországon azonban a közösségbevonás gyakorlata még "gyerekcipőben jár" és számos akadály hátráltatja. A 2000-es évek elejétől kezdve egyre több projektben próbálkoztak a közösségbevonással, de ezek elsősorban a kevésbé komplex, szűk területet érintő fejlesztések voltak. Az UFLab a részvételi tervezés folyamatának megkönnyítése érdekében kialakított egy hat lépcsős gyakorlatot. A fő lépései: 1. elköteleződés, 2. megszólítás, 3. célzott konzultáció, 4. nyilvános párbeszéd, 5. összefoglalás, 6. döntés³⁶.

³⁶ urb UFLab (2021) 140-144.o

3. Tervi munkarészek

3.1. Környezetalakítási terv

3.1.1 Megtartandó és bontandó épületek

Az épületek állapotát és hasznosítását figyelembe véve alakítottam ki az előző fejezetben felvázolt fejlesztési koncepciót.

A Körvasút menti körút megépítésével néhány üzemi épület, egy társasház és egy családi ház bontása válik szükségessé. A bontásra javasolt épületek jelentős részének az állapota leromlott, illetve elavult. Többségük földszintes, zártosú, önkormányzati tulajdonú lakás, melyek nem felelnek meg a mai kor követelményeinek (Berda József és Bocskai utca által közrefogott erősen szlömösödött tömb). Ezen épületek bontásával lehetőség nyílik a terület arculatának megújítására, valamint egy élhető, modern környezet kialakítására. Bontandó kategóriába soroltam továbbá azokat az épületeket is, amelyek állapota átlagos, azonban elhelyezkedésük vagy kialakításuk miatt nem integrálhatóak a fejlesztési tervbe (31. ábra).



31. ábra Megtartandó és bontandó épületek

3.1.2 Közterületi rendszer

A környezetalakítási terv alapja a problémafeltárás során felmerült hiányosságok és hibák, valamint a jelenlegi kaotikus, építészeti megoldatlan tér problémájának orvoslása (32. ábra).



32. ábra Környezetalakítási terv (saját ábra)

Úthálózat és közlekedési lehetőségek bemutatása

Az úthálózat kialakításánál elsődleges szerepet kaptak a zöld, fenntartható, közlekedési elemek. Mivel a terület közösségi közlekedési eszközökkel kiválóan lefedett, így a tervben prioritásként szerepel a túlzott gépjármű használat visszaszorítása.

A tervezési terület déli részét érintő úthálózat fejlesztése, valamint a Körvasút menti körút tervezett helyszínrajza részben integrálásra került a környezetalakítási tervbe, kiemelt figyelmet fordítva az Újpest Városkapunál tervezett lehajtó, illetve a tervezési terület forgalmi leterheltségének minimalizálására. A főút az óbudai oldalról indulva az újonnan épülő Aquincumi hídon keresztül érkezik meg a pesti oldalra, Újpest Városkapu csomópontig. A hídról érkezve földtöltésen halad

végig az út az Árva utca lehajtóig, ahol közvetlenül csatlakozik rá a Váci útra. A vasút megléte miatt a külön szintű kapcsolatot a terep alatt kell kialakítani. Az M3 autópálya bevezető felé tovább haladva, felüljárón 2x1 sáv van biztosítva, melyről a Dugonics utcánál szintén lehajtó kerül kiépítésre. Jelenleg az Aradi és a Dugonics utca között nincs közvetlen összeköttetés, de a tervezés során gépjárműforgalomra is alkalmas kapcsolat kerül kialakításra, megteremtve ezzel a lehetőséget az Újpest Városkapunál kialakított P+R parkoló igénybevételére.

Az Árpád út és Temesvári utca között, illetve a Bocskai utca és Lőwy Izsák utca között a meglévő gépjármű kapcsolatot megszüntetem, annak érdekében, hogy kialakításra kerüljön a későbbiekben bemutatásra kerülő gyalogos sétány. A Temesvári utca elérése az Árpád útról az Aradi úton lehetséges. A tervezési területet lefedő, megmaradó gépjármű forgalomra kialakított úthálózat továbbra is 2x1 sávval van ellátva.

A kaotikus térérzet feloldása érdekében négy meglévő – Árpád út, Temesvári utca, Berda József utca és az Aradi utca által határolt - tömb feltáró vegyes forgalmú úttal kerül szétvágásra. Az út tehermentesítése céljából annak egyirányúsítása szükséges. Az így kialakított utakon a gyalogos, a kerékpáros és mikromobilitási eszközt használók élveznek elsőbbséget. Vegyes forgalmú útként került megjelölésre továbbá az említett útba torkolló Lorántffy Zsuzsanna utca (nyugat felé haladó) folytatása, amely az ott élőket szolgálja ki. Szintén ilyen jelölést kapott a Bocskai utca egy része, amely az újonnan épülő irodaházakat és lakóépületeket köti be az úthálózatba.

A tervezés során a már kialakított kerékpáros hálózatba kerültek bekapcsolásra az újonnan létrehozott kerékpárutak. A Körvasút menti körúttal párhuzamosan, egyoldali kétirányú kerékpársáv került a tervlapra, amely az Újpest Városkapu csomópontnál, kapcsolatot biztosít - az Árva utcán keresztül - a Váci úton kialakított kétoldali kerékpárúttal. Egyoldali, kétirányú kerékpárút került kialakításra

továbbá, a Berda József utcában és az Aradi utcában is. Kétoldalú kerékpárút pedig az Árpád út mentén.

A jelenlegi közterület rendszert homogén kiszolgálóutak hálózata alkotja. A környezetalakítási terv legfontosabb eleme az Árpád út és a XIII. kerület között, az M3 metróvonal felett végig húzódó gyalogos sétány. Ez a sétány mai állapotában is felfedezhető, de jelenleg az összefüggő sétányt megszakítja a Temesvári utca és annak forgalma. A tervezett gyalogos tengely az Árpád úttól indul. Szélessége fokozatosan növekszik a XIII. kerület irányába, a kezdeti 20 méteres szélességről a vasúthoz érve már 45 méterre nő. A Körvasút menti körút vonalán kialakított összefüggő zöldsávval pedig új gyalogos kapcsolatot került létrehozásra, mely összeköttetésben áll a Duna-parton kialakított sétánnyal.

3.1.2.1 Terek, teresedések

Elsődleges fejlesztési célkitűzés között szerepelt a jelenleg hiányzó közösségi terek létrehozása. A terven belül több kisebb-nagyobb teresedés jön létre, melyek a gyalogos kapcsolatokkal kiegészítve összefüggő hálózatot alkotnak. Az Árpád út és az Temesvári utca kapcsolatánál fogadótér került kialakításra. A gyalogos sétány mentén újonnan megépülő zártosuló lakó- és iroda rendeltetésű épületek egységes térfalat biztosítanak a sétánynak. A vegyes forgalmú utak, illetve a további gyalogos terek bekapcsolódásánál mikroterek jönnek létre. Az Aradi úttal párhuzamosan kialakított vegyes forgalmú útra több teresedés "fűződik fel". Jelentősebb teresedés jön létre továbbá, az egykoron NAV Gazdasági Ellátó Igazgatóságának otthont adó, a tervben kulturális szerepkörrel felruházott épület körül, mely vegyes burkolattal ellátott közösségi térként funkcionál.

3.1.3 Zöldinfrastruktúra hálózat

A Körvasút menti körút vonalán a töltésrézsűk - a zöldítés jegyében - beültetésre kerülnek. A vasút, illetve a körút között elhelyezkedő, holt felület zöld sávként történő kialakítása szintén tervezett. A megfelelő

szempontrendszer szerint kiválasztott és szakszerűen kivitelezett növényzet biztosításával csökkenthető a zaj- és légszennyezés, ezért itt elengedhetetlen a fasor telepítése.

A Váci út és Árpád út találkozásánál a pontházak tövében közteret alakítottam ki, mely további kapcsolatot biztosít a Duna-parton található zöldfelülettel és a tervezési területen kialakított egybefüggő zöld szegéllyel.

A körút és a Berda József utca között kialakult háromszög alakú terület új közparknak ad otthont. Ez nemcsak közparkként funkcionálhat, hanem megfelelő növényzet telepítésével az út forgalmával generált negatív hatásokat is csökkentené. A Berda József utcához közelebbi részen egy játszótér kerül kialakításra. A többszintes növényzeti fedettség kialakítása legfőképp a játszótér területén nélkülözhetetlen.

A gyalogos sétány közepére tervezett kiemelt ülőfallal ellátott növényágyások, nemcsak praktikusak, hanem esztétikailag is kiegészítik a sétányt. A terv – a sétány egész vonalára - többszintű növény-beültetési javaslatot tartalmaz. Bokorfák és egyéb kisebb méretű fák ültetése megvalósítható, hiszen a másfél méter mély ültetési mélység mindenhol biztosított, azonban ezek élettartamának növelése érdekében célszerű az ültetés során, gyökérterelő lemezt alkalmazni, illetve szükséges a megfelelő vízelvezetésről gondoskodni.

Amennyiben a hely adott, úgy a terv, a zöldfelületi rendszerek elemeinek összeköttetését fasorok telepítésével oldja meg. A vegyes forgalmú utak mentén - azok „faltól-falig burkolt” jellege miatt - vízelvezetési szempontból is szükséges a két oldali fasor kialakítása.

3.1.4 Tervezett beépítés, funkciók

A beépítés kialakításánál elsődleges szempont volt egy rendezett, összefüggő beépítési rendszer alkalmazása. Különös figyelmet fordítottam az épületmagasságok meghatározásánál, hogy az új épületek a lehető legjobban illeszkedjenek a meglévő beépítéshez.

(33.ábra).



33. ábra Tervezett funkciók (saját ábra)

A terv „szívét” jelentő gyalogos sétányt mindkét oldalról zárt, keretes beépítésű lakó- és irodaházak határolják, melyek a sétány irányába erőteljes, földszinti funkciókkal nyitnak. A Körvasúti körút felől nézve az épületek magassága az Árpád út felé fokozatosan csökken. Az előbb említett irányba haladva mutatom be az épületek funkcióit. A Lőwy Izsák utca felől megközelíthető 18 méteres épület iroda funkcióval lett ellátva. Földszintje egy kisebb supermarketnek ad otthont, amely a helyi lakosok mellett, az ott dolgozók számára is vásárlási lehetőséget biztosít. Vele szemben szintén egy 18 méteres, keretes beépítésű, iroda rendeltetésű ingatlan kap helyet. Az irodaház az Aradi út felől közelíthető meg. Földszintje helyet biztosít egy bankfióknak és egy pékségnek. Az irodaépületek mindegyike mélygarázzsal van ellátva, amelyek P+R parkolóként funkcionálnak. Az irodaépületek szerepe nemcsak a térfal alakításában, hanem az út és vasút által generált zajterhelés csökkentésében is kiemelkedő szerepet kap.

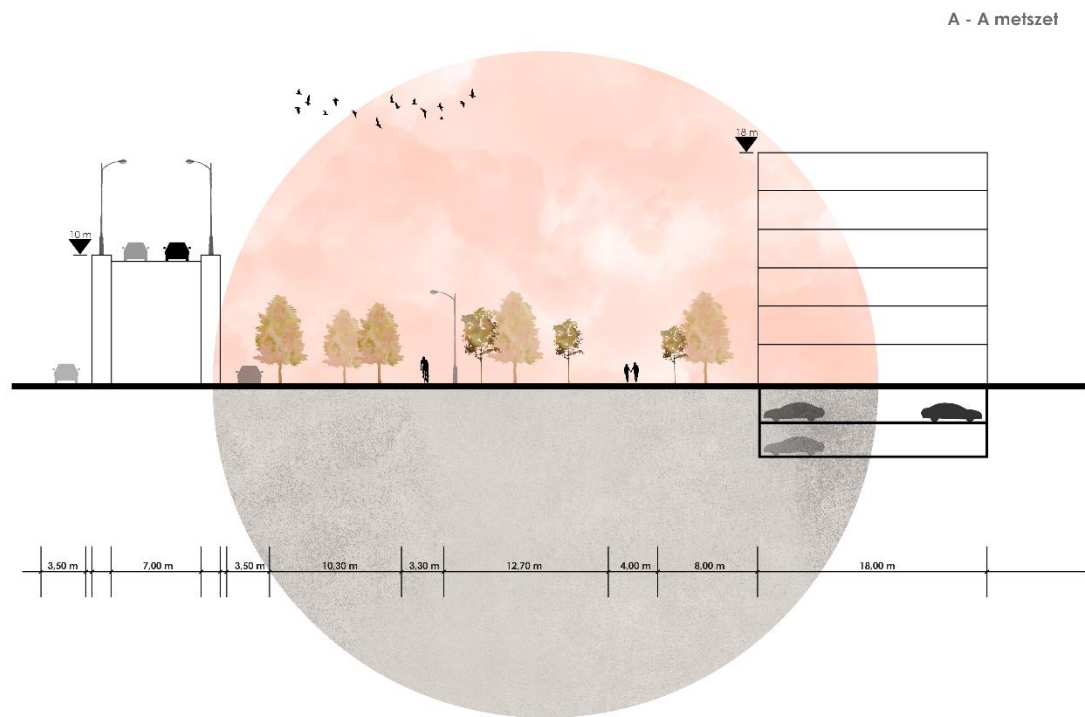
A sétány további zárt térfalát adó épületek mind lakó rendeltetést kaptak. Az épületek magassága a meglévő magassághoz illeszkedik. Az itt elhelyezkedő lakóépületek földszintjén az alapvető ellátást biztosító üzletek kapnak helyet. A keretes kialakításnak köszönhetően, a lakók saját igényei kiszolgáló, zárt zöldfelületi rész jön létre.

A Lőwy Izsák utca felől megközelíthető lakótömb földszintjén egy 4 csoportos óvoda kap helyet. A parkolásra a környező utcán kijelölt közterületi parkolóhelyeken, illetve az épület mélygarázsában lesz lehetőség. A mélygarázs lejárójának megközelítése az Árpád útról lehetséges. Továbbiakban az épület földszintjén egy étterem és egy fitness terem kap helyet.

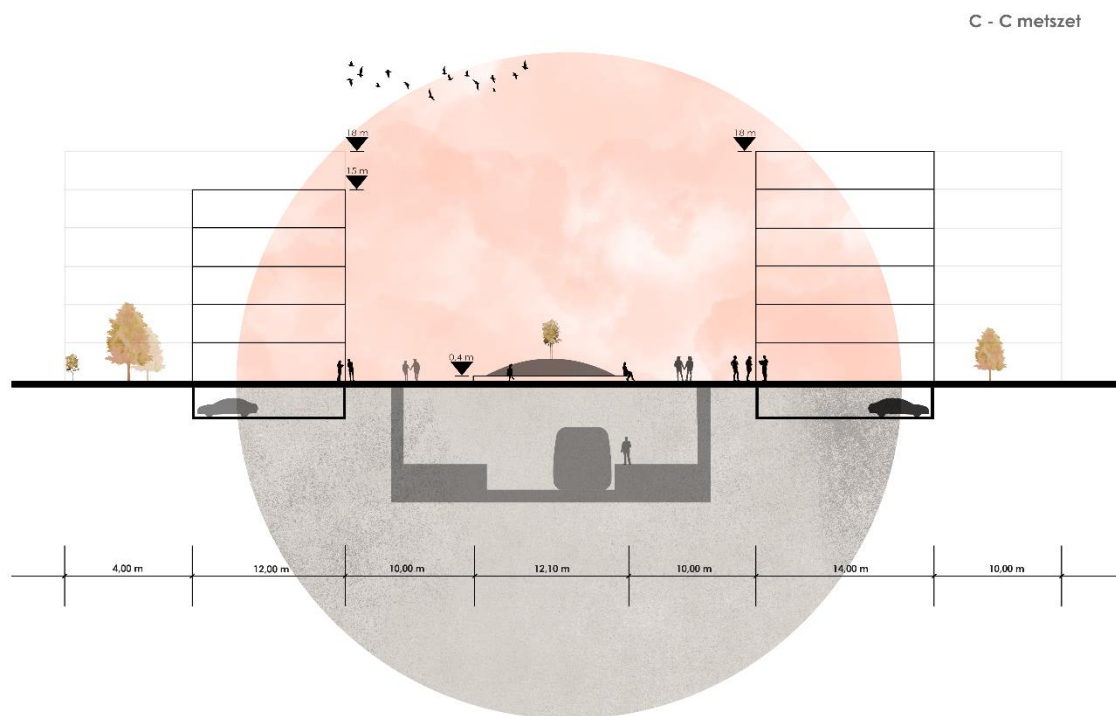
Az Árpád úttal közvetlen kapcsolatban álló tömb, tömbrehabilitáció keretén belül a régi, leromlott állapotú, korszerűtlen kialakítású lakásokkal rendelkező szárnyak visszabontását alkalmaztam a környezetalakítási terv kialakítása során. Az új lakó beépítéseket a meglévő lakó épületek tűzfalára csatlakoztatva alakítottam ki. Az épületek szintszámát úgy határoztam meg, hogy az új lakóépületek a meglévő lakó épület szintszámához a lehető legjobban illeszkedjen. A parkolás megoldása mélygarázsokban történne.

A gyalogos sétány és az új kulturális funkcióval megtöltött egykori gazdasági terület közötti összeköttetésre egy gyalogos ösvény kerül kialakításra. Az újonnan épült F+1 szintszámú építmény galériaként működne, ahol időszakos és állandó kiállítások kerülnének megrendezésre. Az épület mélygarázsa biztosítaná a telken belül található további épületek parkolási ellátását is. A mellette elhelyezkedő meglévő épület közösségi házként működne, ahol folyamatos programok és színes workshopok élénkítenék a terület kulturális sokoldalúságát. A tömbön belül kialakításra kerül egy szabadtéri mozi. A tömb belseje pedig „pop-up park”-ként funkcionálna. A tömb belsejében található épület könyvtárként működne, valamint a kertmozi működéséhez szükséges eszközök tárolása is itt történne.

Az egykori NAV épülete a jövőben színházként működne tovább. A meglévő Libro udvar épülete mellé három azonos szintszámú irodát terveztem, melyek együttesen keretes beépítést alkotnak.



34. ábra A-A metszet (saját ábra)



35. ábra C-C metszet (saját ábra)

3.2. Rendezési program

A tervezés során a legnagyobb beavatkozással érintett területi egység az M3 metróvonal fölött húzódó terület bezárólag a Csányi László és Aradi utca által határolt rész, melyen jelenleg vegyesen található többségben lakó, de elszórtan intézményi és irodai funkció is.

A tervezett funkciók közül a legnagyobb egységet a lakó rendeltetés teszi ki, mely a meglévő lakóépületekkel együtt a szintterülete összesen 132 750 m². A tervezett lakások számát átlagosan 55 m² mérettel számolva kaptam meg. A kiindulási állapothoz képest a lakások száma megtriplázódott.

	KIINDULÁSI ÁLLAPOT	TERVEZETT ÁLLAPOT	változás iránya
lakások (db)	575	1 690	+
népesség (fő)	1 440	4 225	+

36. ábra Jelenlegi és tervezett lakó népesség (saját ábra)

Az irodaterületek 84 160 m² szintterülettel rendelkeznek, amelyből számolva körülbelül 2680 dolgozóval kell számolni a jövőben a tervezési területen belül.

	ÖSSZES SZINTTERÜLET	LAKÓ ÉS HASZNÁLÓI SZÁM	MÉLYGARÁZS FÉRŐHELY
	(m ²)	(db)	(db)
lakó	132 750	4 225	3 175
kultúra	12 460	395	30
iroda	84 160	2 680	3 280

37. ábra Tervezett funkciók szintterületei (saját ábra)

Kulturális terület eddig nem volt itt jelent, viszont a jövőben ennek szintterületi száma 12 460 m² nőtt.

A mélygarázsok mellett 139 számú közterületi parkoló található a területen belül.

3.3. Településszerkezeti terv módosítása



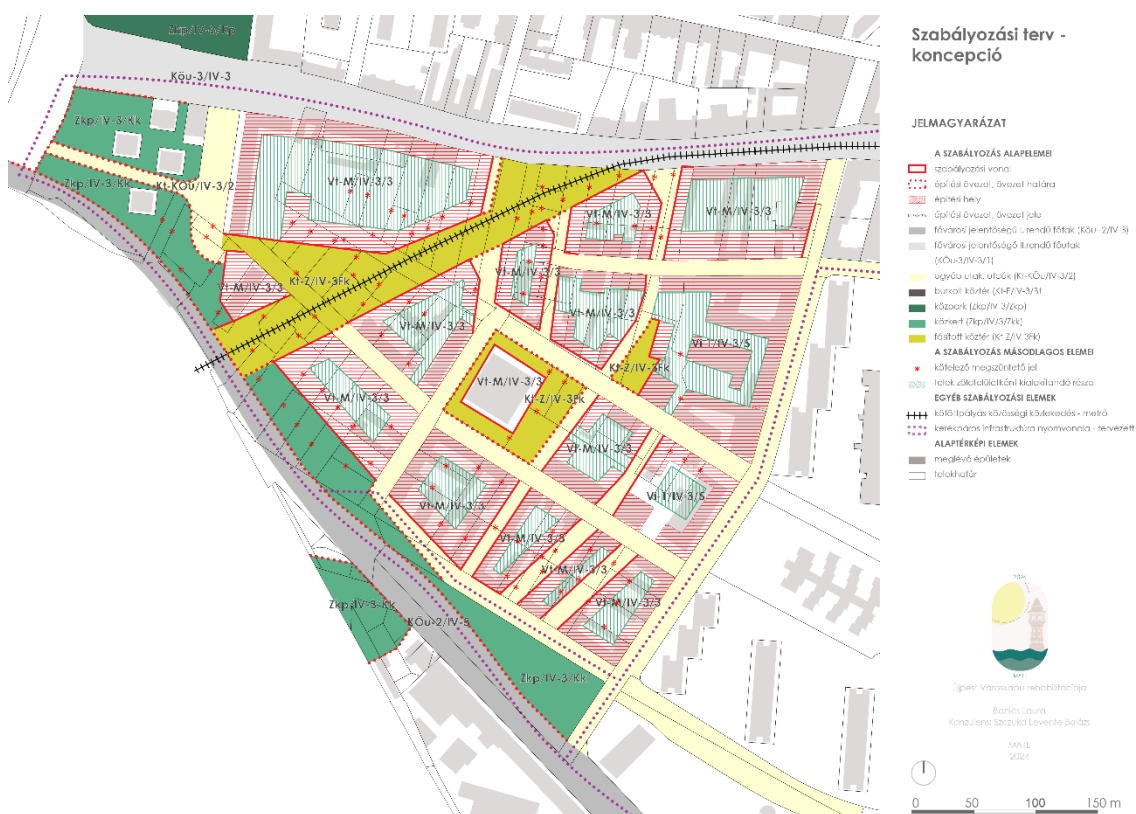
38. ábra Módosult településszerkezeti terv (saját ábra)

A diplomaterv az 524/2022. (VI.29.) Főv.Kgy. határozattal módosított, az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott Településszerkezeti tervet vette irányadónak (38. ábra).

A területet érintő módosítások a következők:

- A körvasút menti körút mentén a meglévő Vt-M jelű terület széléből Zkp területfelhasználási egységet vágok le, mely biztosítja a zajterhelés csökkentését.
- Vi-1 jelű területfelhasználásból a Berda József és Bocskai utca teljes tömb, a Bocskai és Csányi László utca, valamint a Csányi László és Lorrántfy Zsuzsanna utca által közre fogott tömb egy része, továbbá az Árpád út és Lorántffy Zsuzsanna utca teljes tömb került átsorolásra Vt-m területfelhasználási kategóriába.

3.4. Egyszerűsített Építési Szabályzat és Szabályozási terv



39. ábra Szabályozási terv - koncepció (saját ábra)

A diplomaterv tervezési területére készült a lentebb olvasható egyszerűsített Építési szabályzat. A mellékletben pedig megtalálható a Szabályozási terv koncepciója.

Az építési szabályzat a Budapest Főváros IV. kerület Újpest Önkormányzata Képviselő-testületének 18/2018. (VI.11.) önkormányzati rendelete a 3. számú, Újpest városközpont városszerkezeti egység Kerületi Építési Szabályzat alapján készült.

I. fejezet

1. A rendelet alkalmazása és hatálya

(1) E rendelet hatálya Budapest Főváros IV. Kerület Újpest közigazgatási területén az 1. Sz. Mellékletben elhatárolt 3. Számú városszerkezeti egység: Újpest Városközpont területére terjed ki.

(2) A rendelet hatálya alá tartozó területen területet felhasználni, építési munkát végezni, valamint engedélyhez nem kötött építési tevékenységet végezni a közterületeket érintő bármilyen rendezést végrehajtani a rendelet, valamint a vonatkozó jogszabályok előírása alapján lehet.

1. Értelmező rendelkezések

E rendelet alkalmazásában

1. Gyalogos járda felület: a járdának kizárólag a gyalogos közlekedés számára igénybe vehető -berendezési-, valamint zöldsáv keresztmetszetével csökkentett - része, amely közterületi parkolásra meg részlegesen sem vehető igénybe.
2. Mélygarázs: a megközelítési helyek kivételével teljes terjedelemben a terepszint alatt kialakított, parkolás céljára kialakított önálló építmény vagy területrész, amely épület alatt is létesíthető.
3. Útsorfa: 220 cm törzsmagasságot és 18 cm törzskörméretet meghaladó méretű, legalább kétszer iskolázott fa.
4. Közterületi zöldfűlűetekre vonatkozó előírások

5. szakasz

(1) a közúti közlekedésre szánt közterületeken, illetőleg a közforgalom számára átadott magánutak mentén a környezethez illő, útsorfa

minőségű fa egyedekből álló, várostűrő növényzetet kell telepíteni. Az ültetéssel egy időben az öntöző hálózat kiépítéséről, de legalább az öntözés lehetőségéről gondoskodni kell.

(2) új közterületek megnyitásánál és kialakításánál biztosítani kell az útpályával párhuzamosan kétoldali fasor kialakításának lehetőségét.

4. Összefoglalás

Diplomamunkámban a IV. és XIII. kerület határán elhelyezkedő Újpest Városkapu fejlesztésével foglalkozom. Témaválasztásom mögött személyes érdeklődésem és a terület hosszú távú megfigyelése áll. Évek óta követem a városrész alakulását, azonban a területtel fejlődésével érdemben csak a diplomamunka készítése során kezdtem el foglalkozni.

A vizsgált terület fővárosi szinten is kiemelt közlekedési csomópontnak számít, hisz kiváló közösségi közlekedési lehetőségeket biztosít, ám az ebben rejlő teljes potenciál mindmáig kiaknázatlan. A modern, mindennapi élet igényeit kielégítő szolgáltatások és lehetőségek hiánya miatt a városrész fejlődése megtorpant, sőt egyre inkább elavult képet mutat. Mindezeket szem előtt tartva tűztem ki céljaimat, amelyek a városrész rehabilitálásán túlmutatva egy élhető, modern, fenntartható városnegyed kialakítását célozzák.

Újpest a múltban jelentős ipari és gazdasági központnak számított, ennek bizonyítékai mindmáig megtalálhatóak. Számos fejlesztési koncepció és stratégia foglalkozik a városrész modernizációjával, a gazdasági életbe történő visszavezetésével. A felsőbb szintű fejlesztési és rendezési tervek szintén a terület átalakulását irányozzák elő.

A vizsgált terület mélyebb megértése érdekében a térség fejlődéstörténetének tanulmányozására is sor került. Ezt követően a városépítészeti vizsgálatok és helyzetértékelések elvégzése következett, mely során átfogó képet kapunk a jelenlegi helyzetről. Ezt követően már azonosítani tudjuk azokat a területeket, ahol fejleszteni kell. A problémák és hiányosságok időben történő feltátásával kiaknázható a városrészben rejlő teljes potenciál.

A diplomamunka középpontjában Újpest Városkapu rehabilitációja áll, és célja egy olyan környezet kialakítása, amely a modernkori kihívásokra, a helyi közösség igényeire és az új lakosok elvárásaira egyaránt reagál.

Irodalomjegyzék

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció, 2013

ITS - Újpest Településfejlesztési Stratégiája, 2021

TFK – Újpest Településfejlesztési Koncepciója, 2015

FRSZ - Fővárosi Rendezési Szabályzat, 2021

TSZT- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, 2021

TAK - Budapest Főváros IV. kerület Településképi Arculati Kézikönyv, 2018

KÉSZ – Budapest Főváros IV. kerület, Újpest Városközpont Városszerkezeti Egység Kerületi Építési Szabályzata és Szabályozási Terv

Kubinyi András – Adatok Újpest 1848 előtti történetéhez, 1956

Michiel Wagenaar - Városépítészet és polgári szabadság, 2001, magyarországi kiadás éve 2012

Dövényi Zoltán - Magyarország kistájainak katasztere, 2010 MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest (az 1. kiadás szerkesztői: Marosi Sándor, Somogyi Sándor, 1990)

Nagy Béla – A település, az épített világ, 2005

Jan Gehl – Élhető városok, 2014

Alföldi György, Balázs Bálint, Balizs Dániel, Kurucz Olívia – Zsugorodó városok, 2021

Ábra- és táblázatjegyzék

1. ábra A terület lehatárolása (saját ábra).....	2
2. ábra Budapest zónarendszere (forrás:Budapest2030)	10
3. ábra Közlekedési infrastruktúra (saját ábra)	13
4. ábra Községi közlekedés (saját ábra).....	15
5. ábra Községi közlekedési lefedettség (saját ábra)	16
6. ábra Zöldfelületek vizsgálata (saját ábra)	19
7. ábra Meglévő területhasználat (saját ábra)	21
8. ábra Önkormányzati tulajdonviszonyok megoszlása (saját ábra)	22
9. ábra Telekméret (saját ábra)	23
10. ábra Szintszám vizsgálat (saját ábra)	24
11. ábra Épületállag (saját ábra)	25
12. ábra Építészeti értékek	26
13. ábra Műhold kép (1960, forrás:fentrol.hu)	27
14. ábra Újpest Kapuja park (saját ábra és fotók)	33
15. ábra Területfelhasználás (forrás: TSZT a terület lehatárolásával).....	35
16. ábra Közlekedési infrastruktúra (forrás: TSZT a terület lehatárolásával).....	36
17. ábra Fővárosi helyi védettségű építmények a területen (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)	38
18. ábra Magassági korlátozások a területen (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)	39
19. ábra Védelmi, korlátozási területek (forrás: TSZT a terület lehatárolásával)	40
20. ábra 10 városrész (forrás: TAK).....	42
21. ábra Területet érintő fejlesztési tervek (saját ábra).....	44
22. ábra Problémafeltárás (saját ábra).....	46
23. ábra Értékfeltárás (saját ábra)	48
24. ábra SWOT analízis (saját ábra)	49
25. ábra Átfogó célrendszer (saját ábra)	50
26. ábra Célrendszer (saját ábra)	51
27. ábra Beavatkozási fókuszterületek (saját ábra)	53
28. ábra Javasolt szerkezeti változtatások (saját ábra)	54
29. ábra Fejlesztési koncepció (saját ábra)	56
30. ábra "Sashaki ábra" (saját ábra)	58
31. ábra Megtartandó és bontandó épületek	60
32. ábra Környezetalakítási terv (saját ábra).....	61
33. ábra Tervezett funkciók (saját ábra)	65
34. ábra A-A metszet (saját ábra)	67
35. ábra C-C metszet (saját ábra)	68
36. ábra Jelenlegi és tervezett lakó népesség (saját ábra)	68
37. ábra Tervezett funkciók szintterületei (saját ábra).....	69
38. ábra Módosult településszerkezeti terv (saját ábra)	69
39. ábra Szabályozási terv - koncepció (saját ábra)	70

Mellékletek

VEGYES TERÜLET: VÁROSKÖZPONT TERÜLET

2. Mellékközpont terület

Építési övezet jele	Vt-M	Beépítési mód	A		B		C		D				E				F		G	
					Kialakítható telek legkisebb területe (m ²)		Kialakítható telek megengedett legkisebb szélessége (m)		Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)				Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)				Beépítési magasság (m) (épület=É, párkány=P)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	
					K*	S**	K*	S**	Terepszint felett		Terepszint alatt		Általános (szmá)		Parkolásra fordítható többlet (szmp)		min.	max.	K	S
1.	Vt-M/IV-3/K	kialakult (KA)	—		—		—		45	75	—		3,0	0,75	—		KA	KA	35	
2.	Vt-M/IV-3/1	zárt sorú (Z)	1000		18,0		18,0		65	80	80		3,0	1,5	—		P=11,0	P=14,5	25	
3.	Vt-M/IV-3/2	zárt sorú (Z)	800 1000		18,0 20,0		18,0 20,0		65	80	80		3,5	4,0	1,5	2,0	P=11,0	P=14,5	25	20
4.	Vt-M/IV-3/3	zárt sorú (Z)	1000		20,0		20,0		70	100	100		5,5	2,5	—		P=14,5	P=24,0	15	
5.	Vt-M/IV-3/4	szabadonálló (SZ)	1000		20,0		20,0		75	85	85		4,0	1,5	—		P=11,0	P=14,5	15	
6.	Vt-M/IV-3/5	zárt sorú (Z)	500		15,0		15,0		65	85	85		2,0	1,0	—		—	É=10,5	20	
7.	Vt-M/IV-3/Ú	szabadonálló (SZ)	—		—		—		25	50	50		1,75	0,75	—		K	K	50	

*K: közbeszű telek

**S: saroktelek

KA=kialakult

4. Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület

Építési övezet jele	Vi-1	Beépítési mód	A		B		C		D				E				F		G	
					Kialakítható telek legkisebb területe (m ²)		Kialakítható telek megengedett legkisebb szélessége (m)		Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)				Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)				Beépítési magasság (m) (épület=É, párkány=P, épület legmagasabb pontja=ÉLP)		Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	
					K*	S**	K*	S	Terepszint felett		Terepszint alatt		Általános (szmá)		Parkolásra fordítható többlet (szmp)		min.	max.	K	S
1.	Vi-1/IV-3/1	zárt sorú (Z)	800 1000		18,0 20,0		18,0 20,0		65	80	80		3,0	3,5	0,8	1,0	P=8,0	P=11,0	20	10
2.	Vi-1/IV-3/2	zárt sorú (Z)	800 1000		18,0 20,0		18,0 20,0		65	80	80		3,5	4,0	1,25	1,5	P=11,0	P=14,5	20	10
3.	Vi-1/IV-3/3	zárt sorú (Z)	800		18,0		18,0		60	75	75		2,25	0,75	—		P=8,0	P=11,0	25	
4.	Vi-1/IV-3/4	zárt sorú (Z)	1200 2000		25,0 30,0		25,0 30,0		45	60	60		1,75	0,75	—		P=5,0	P=11,0	25	
5.	Vi-1/IV-3/5	zárt sorú (Z)	1500		20,0		20,0		45	75	80		2,25	3,5	0,75	1,25	P=14,5	P=14,5	25	20

*K: közbeszű telek

**S: saroktelek