

DIPLOMADOLGOZAT

Völgyi Bernadett

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

mesterképzési szak

Alsórákos déli részének átfogó fejlesztése,

a Körvasúthoz kapcsolódóan

Belső konzulens: Dr. Adorján Anna Berta

**Belső konzulens
intézete/tanszéke: Településtervezési tanszék**

Külső konzulens: Zikkert Zoltán

Készítette: Völgyi Bernadett

Budai Campus

2024

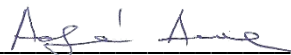
NYILATKOZAT

Völgyi Bernadett (EGJV59) hallgató konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót a záróvizsgán történő védésre javaslom / **nem javaslom**¹.

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

Kelt: Budapest, 2024 év november hó 11. nap


belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.

NYILATKOZAT

diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Völgyi Bernadett
A Hallgató Neptun kódja: EGJV59
A dolgozat címe: Alsórákos déli részének átfogó fejlesztése, a Körvasúthoz kapcsolódóan
A megjelenés éve: 2024
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

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 szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

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

Kelt: 2024 november 10.


Hallgató aláírása

1. Tartalom

1. Bevezetés	4
1.1 Célkitűzés/témaválasztás	4
1.2 A terület lehatárolása	4
2. A térség fejlődéstörténete	5
3. A területre vonatkozó magasabb szintű tervek, koncepciók vizsgálata	8
3.1 Budapest 2030:	8
3.2 XIV. kerületi Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)	9
3.3 Zugló Településszerkezeti Terve	11
3.4 Fővárosi rendezési szabályzat	14
3.5 Helyi Építési szabályzat	15
3.6 Rákospatak környezetének revitalizációja	15
4. Vizsgálati munkarész	19
4.1 településszerkezeti kapcsolatok	19
4.1.1 Elhelyezkedés a városszerkezetben, térségi és városi kapcsolatok	19
4.2 Közlekedés	20
4.2.1 Községi közlekedés	20
4.2.2 Vasúti közlekedés jelenlegi állapota és tervezett fejlesztése:	21
4.2.3 Gyalogos és kerékpáros közlekedés	22
4.2.4 Keresztezési lehetőségek a terület határain	23
4.2.5 Parkolás	25
4.2.6 Közlekedési zajterhelése	26
4.3 Zöldfelületek	28
4.4 Ellátottság:	29
4.4.1 Intézményi ellátottság	29
4.4.2 Kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatás	30
4.5 Telekvizsgálat	31
4.5.1 Épület funkciók	31
4.5.2 Telekméretek	32
4.5.3 Beépítési sűrűségek	33
4.5.4 Szintszámok	33
4.5.5 Szintterületi mutató	34
4.6 Demográfia	35
4.7 Helyzetértékelés	36
4.7.1 Problémafeltárás	36
4.7.2 Értékfeltárás	37

4.7.3	SWOT analízis	38
5.	Fejlesztési koncepció	39
5.1	Célrendszer, eszközrendszer	39
5.2	Szerkezeti koncepció, terület pozicionálása	41
5.3	A terület átfogó fejlesztési koncepciója	41
5.4	Közlekedés:	43
5.5	Zöldfelületek	44
6.	Környezetalakítási terv	46
6.1	Bontásra javasolt épületek	47
6.2	Tervezett közlekedés	48
6.3	Tervezett épület funkciók	50
6.4	Tervezett szintszámok	51
6.5	Tervezett beépítés	51
6.6	Ütemezés és részletes leírás.....	53
6.6.1	Első ütem részletes leírása:.....	53
6.6.2	Második ütem részletes leírása:	56
6.6.3	Harmadik ütem részletes leírása	58
7.	Rendezési program.....	61
8.	Egyszerűsített építési szabályzat:	62

1. Bevezetés

1.1 Célkitűzés/témaválasztás

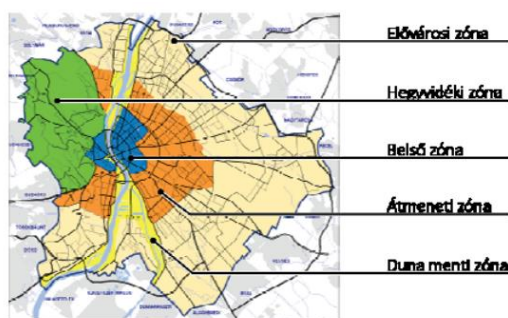
A diplomaterv témája a XIV. kerületi Alsórákos déli részének átfogó fejlesztése. A témaválasztás oka, hogy a terület jelentős fejlesztési potenciállal bírhat az adottságai miatt. Az itt végbemenő tervezett fejlesztések, például új vasútállomások kiépülése a Körvasúton, városszerkezetileg is más pozícióba helyeznék a területet. A közlekedési kapcsolataival mellett, a Rákos-patak melletti elhelyezkedése miatt is nagy fejlesztési potenciállal rendelkező területnek tekinthető.

Munkám fő célja, hogy a jelenleg alulhasznosított Rákos-patak menti területek, egy patakhoz és a vasúthoz kapcsolódó, változatos funkciójú és élhető környezetté alakuljanak.

1.2 A terület lehatárolása

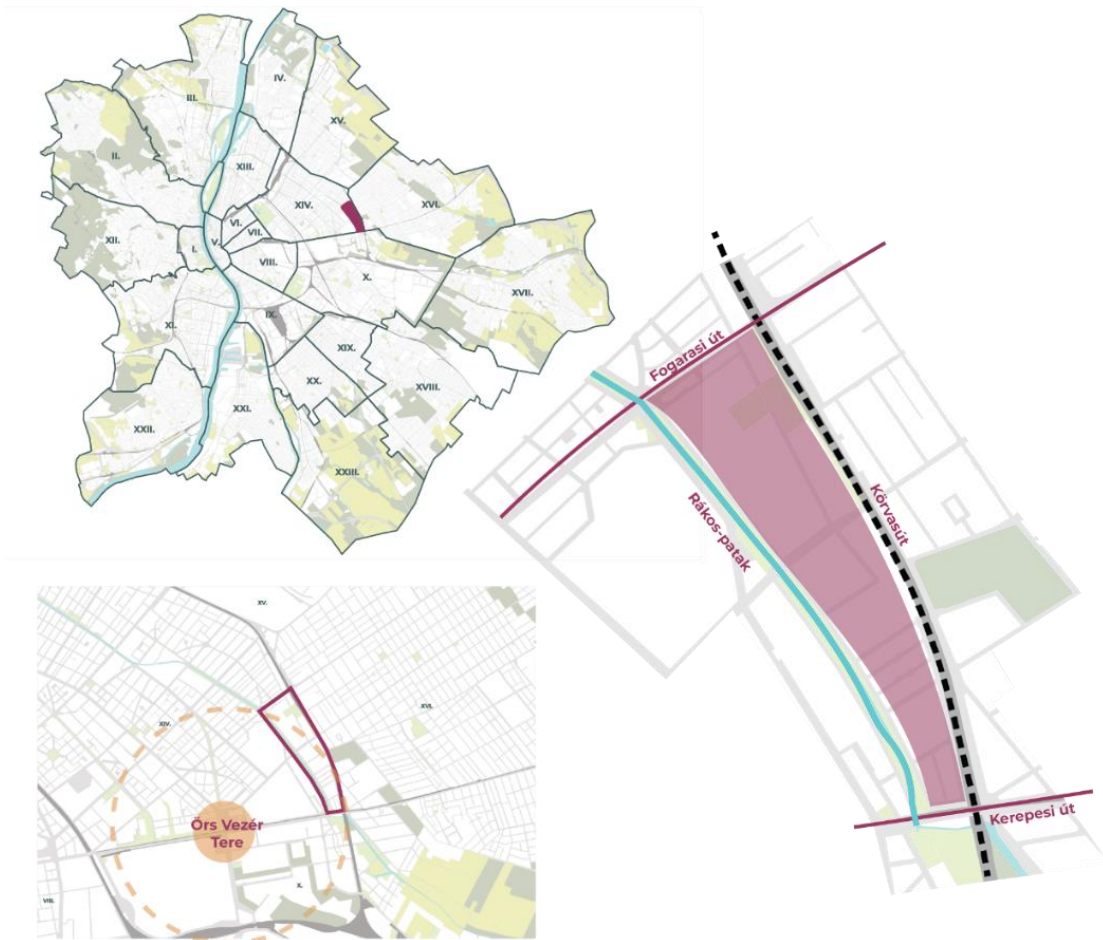
A tervezési terület Budapesten a XIV. kerületben található a X. és a XVI. kerületek határa mellett, az Örs Vezér Tere vonzáskörzetében. A kijelölt területet északról a Fogarasi út, nyugatról a Rákos-patak, délről a Kerepesi út és keletről pedig a Körvasút határolja. A vizsgálati tervanyag erre a lehatárolásra készült, a környezetalakítási terv pedig ebből ragad ki egy nagyobb szeletet.

Budapest zónarendszerén belül a terület az átmeneti zónában helyezkedik el, amely egy heterogén térségnek mondható. Jelentős itt a barnamezős és használaton kívüli, alulhasznosított területek aránya.¹



1. Budapest zónarendszere (forrás: Budapest 2030)

¹ Budapest 2030 Hosszútávú Városfejlesztési Koncepció



2. A terület lehatárolása (saját készítésű ábra)

2. A térség fejlődéstörténete

A mai kerület helyén a történelmi múltú Rákos mezeje volt található. Az 1873-ban egyesített Budapest kezdetben 10 kerületből állt. A mai Zuglói területe akkoriban két kerülethez tartozott: a VI. és a VII. kerülethez. Az 1890-es évek során a VII. kerület keleti részét, Rákosfalvát, a X. kerülethez csatolták. Zuglói önálló kerületként való kialakításáról 1930-ban döntöttek a XVIII. törvénycikk alapján. Közigazgatásilag 1935. október 1-jén vált önállóvá, amikor is Rákosváros néven kezdte meg működését.² Ekkor a kerület 67 000 lakossal és 18,74 négyzetkilométeres területtel rendelkezett.³

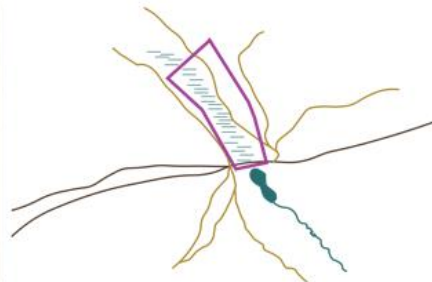
A történelmi elemzés során, a tervezési területéhez szervesen kapcsolódó változásokat fejtem ki.

² <https://www.zuglo.hu/ligetbol-kerulet/>

³ https://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest_XIV._ker%C3%BClete

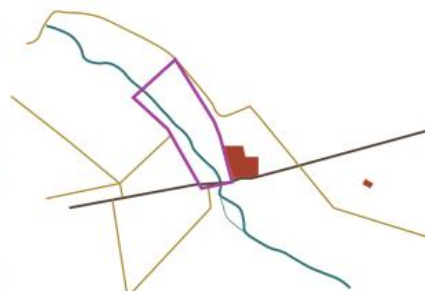
1782-1785

1. Katonai felmérés



1819-1869

2. Katonai felmérés

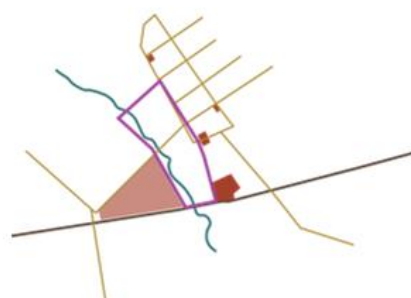


3. I. és II. Katonai Felmérés (forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>, saját készítésű ábra)

Az Első Katonai Felmérésen, amely az 1700-as években készült, jól látszik, hogy a területen még nem éltek és alapvetően egy vizenyős terület volt. Az 1800-as évek közepén készült Második Katonai Felmérésen már a Rákos-patak név is megjelenik, illetve a medre már szabályosabb vonalat mutat. A Kerepesi út vonala is már egyértelműen látható, amely már akkoriban kapcsolatot jelentett Budapest belvárosával, illetve Kerepes felé elhelyezkedő településekkel. Ebben az időben a Rákos-patak mentén leginkább malmok voltak. Egy kastély is található a tervezési terület mellett, a mai Sashalom területén, amelyet az 1800-as évek végén Gróf Festetics János építtetett. A kastély a mai napig megtalálható az eredeti helyén. Ekkor készültek a terület környezetében, a Harmadik Katonai felmérésen már megjelent lakóházak, illetve villák. Ilyen beépült településrészek láthatóak a mai Örs Vezér Tere mellett, illetve Sashalmon is. Fontos megemlíteni, hogy ekkorra már megépült a Balparti körvasút vasúti vonala, amely a Rákospalota-Újpest – (Angyalföld és Rákosrendező felőli becsatlakozással) – Rákosszentmihály – (Rákos felőli becsatlakozással) – Kőbánya felső – Ferencváros – Soroksári út teherpályaudvar

(Budapest-Dunapart teherpályaudvar felőli egykori becsatlakozással) állomásokat kötötte össze.⁴

1869-1887
3. Katonai felmérés



1941
Katonai felmérés



4. III. és 1940-es Katonai Felmérés (forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>, saját készítésű ábra)

Az 1941-es katonai felmérésen már jól láthatóan a terület nagy része, illetve a környezete beépült. A Rákos-patak ekkorra már egy sokkal szabályosabb vonalat mutat és több átkelő híd is már megjelenik rajta. A térképen látható, már a mai Sashalmi erdő is, illetve ennek az erdőnek egy másik szakasza. Itt eredetileg az volt a terv, hogy az kori Budapesten a város határában legyen végig egy erdősáv, de ebből végül csak szakaszok valósultak meg. Ennek a maradványa a mai napig meglévő két szabályos erdőterület. A beépítés ekkoriban jellemzően kertvárosias volt. A későbbiekben, a 1960-as évek végén ezeknek a magántulajdonban lévő házaknak egy részét lebontották az Örs Vezér tér, illetve a Rákos-patak között, ugyanis ekkoriban kezdődtek meg a lakótelep építések és ekkoriban épült meg a Füredi úti lakótelep is, ezeknek a helyén.⁵ Ezzel egy időben elindultak a gazdasági területi fejlesztések is.

⁴ <https://hu.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6rvas%C3%AAt9>

⁵ https://pestbuda.hu/cikk/20191220_domonkos_csaba_12_ezer_uj_lakasrol_dontottek_50_eve

3. A területre vonatkozó magasabb szintű tervek, koncepciók vizsgálata

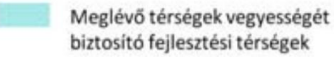
3.1 Budapest 2030:

A Fővárosi Közgyűlés 767/2013. (IV.24.) Kgy. határozatával fogadta el Budapest városfejlesztési koncepcióját, amely célterületeket jelöl ki, illetve hosszútávú célkitűzéseket állapít meg Budapest fejlesztési irányával kapcsolatosan. ⁶

A következőkben ennek a dokumentumnak a célkitűzéseiből és eszközrendszeréből foglalom össze a területre illeszkedő megállapításokat:

Cél	Illeszkedés	Célterület
5.1 A biológiailag aktív felületek és a zöldfelületi intenzitás növelése	Zöldfelületi arány növelése, vízfelületek védelme  A zöldfelületi intenzitás fejlesztése szempontjából kiemelten fontos területek  A zöldfelületi intenzitás fejlesztését igénylő területek	
5.3 A meglévő zöldterületek, városi terek rehabilitációja és a fenntartás színvonalának javításai	Vízparti rekreáció fejlesztése és zöldterületi fejlesztések  Vízparti rekreáció fejlesztése  Zöldterületi fejlesztést igénylő lakóterület (közkert, közpark létesítése szükséges)	
5.16 Patakok, kis vízfolyások rendezetté tétele	Széleskörű parthasználat kialakítása, vízfolyások természetközeli tétéle	
6.9 Integrált várostervezés - gyalogo	Forgalomcsökkentett zónák, sétálóutcák	

⁶ Budapest 2030 hosszú távú fejlesztési koncepció

s- és kerékpáros barát város kialakítása	kijelölése, kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, elérhetőségének a növelése	
9.4 Fenntartható városrészek kialakítása a „kis távolságok városa” elvre alapozva	Vegyes használat növelése, kompakt városrészek kialakítása 	
9.6 Elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása, zöldfelületi bővítése	Mikro strukturális átjárhatóság javítása, zöldfelületi arány növelése ezeken a területeken, barnamezős területek fejlesztése	
10.2 Barnamezős területek funkcióváltása	Környezetbarát termelői tevékenységek, lakófunkció megjelenése, zöldfelületi hálózat fejlesztése	

3.2 XIV. kerületi Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)

„Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata 2014-ben pályázott, hogy a 314/2012.(XI.8.) kormányrendeletnek megfelelően kidolgozza a kerület középtávú Integrált Településfejlesztési Stratégiáját (ITS) a 2009-ben elkészített Integrált Városfejlesztési Stratégiájának (IVS), majd a 2012-ben elfogadott Fejlesztési koncepciójának felülvizsgálatával. „A zuglói ITS 2014 és 2020 közötti időszakra szól és a következőket tartalmazza:

Célterületek között szerepel a tervezési területre vonatkozó, amelynek a lehatárolása a következő: Szuglói utca – kerülethatár – Kerepesi út – Gvadányi utca – Miskolci utca

Bölcsődei férőhelyek létrehozása. A Rákospatak revitalizálása, a patak menti területek rekreációs és ökológiai megújítása, hálózati kapcsolatok kiépítése.

„A terület északnyugati fele egységes arculatot hordozó kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület. A középső rész gazdasági terület, ahol a telephelyek között a Füredi utcai Fűtőmű is megtalálható. A Kerepesi út menti, déli része a területnek szintén lakóterület, részben kisvárosias, részben kertvárosias beépítéssel. A jelenlegi szabályozási korlátok miatt további lakásépítések nem várhatóak. Viszonylag magas zöldfelületi intenzitás jellemző. A vasút elválasztó hatással bír. Egyes lakóterületek gazdasági területek közé ékelődnek. A lakóterületek zöldterületekkel kevésbé ellátottak. Bölcsődei ellátás szempontjából kevésbé jól ellátott kerületrész.”⁷

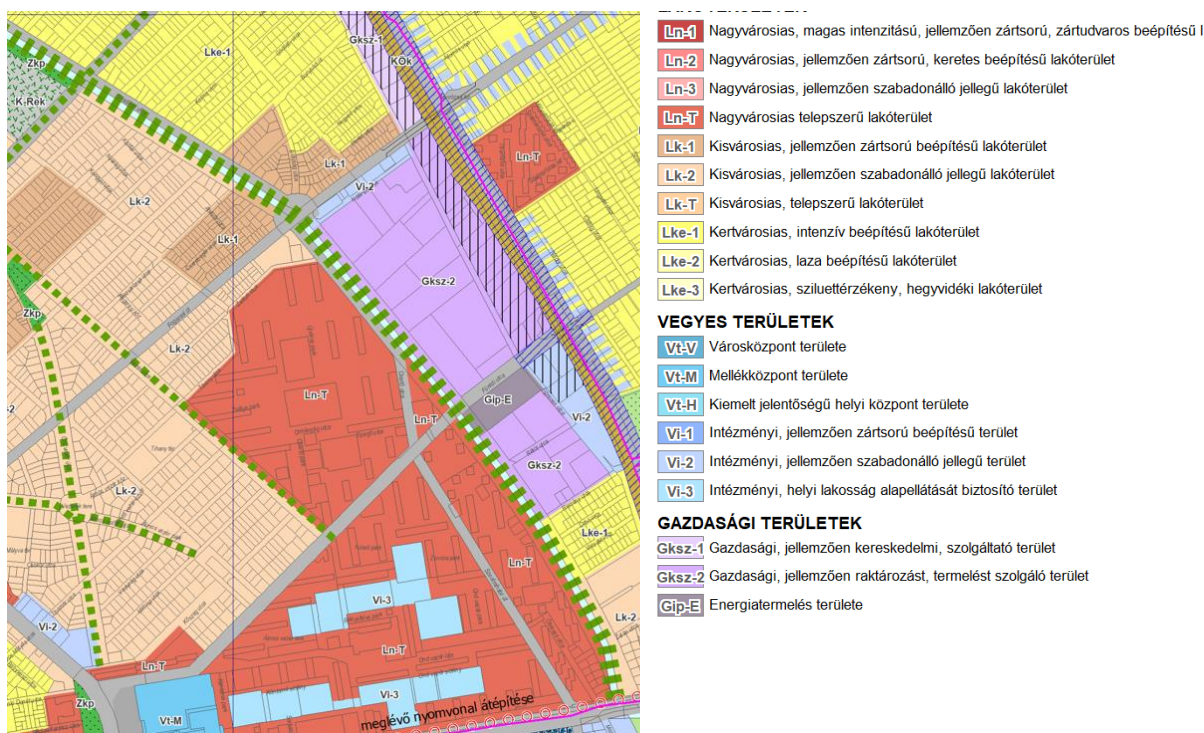
Tervezett beavatkozások:

Rákos-patak revitalizációja:

- Rákos-patak integrált fejlesztése (fővárosi projektelem): patakmeder revitalizálása (szakaszosan) a patak menti területek rekreációs és ökológiai megújítása érdekében, hálózati kapcsolatok kiépítése (kerékpárút)
- S-Bahn rendszer kialakítása: Zugló vasúti hálózata alkalmas a regionális gyorsvasúti rendszer (S-Bahn) kialakítására. Regionális gyorsvasúti megállók (S-Bahn) kiépítése lehetséges a körvasúton és a Ceglédi 100-as vasútvonalon.

⁷ Budapest Főváros XIV. Kerület Zugló Önkormányzata Integrált Településfejlesztési Stratégia

3.3 Budapest Településszerkezeti Terve



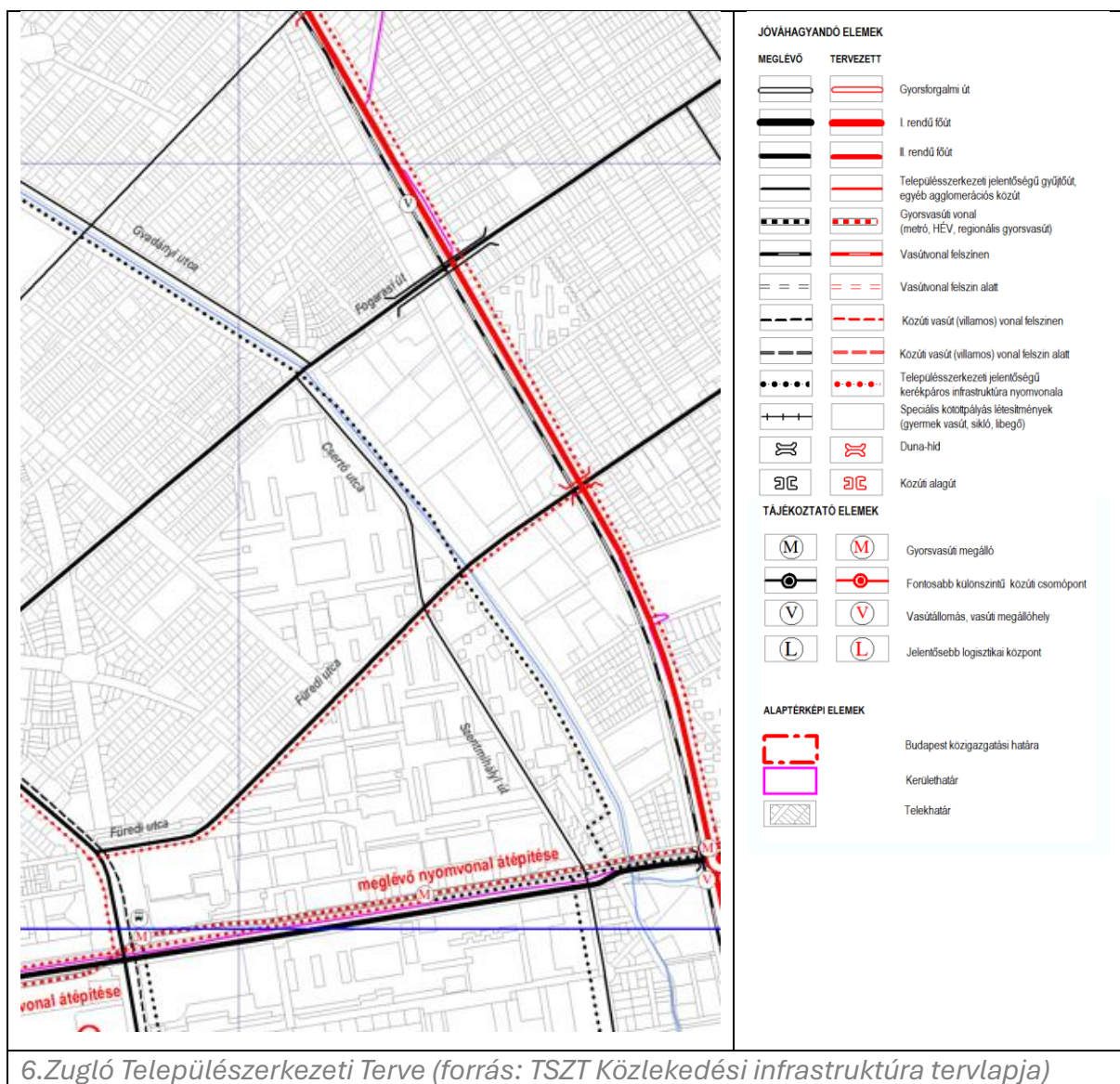
5. Zugló Településszerkezeti Terve (forrás: TSZT Területfelhasználási tervlapja)

A hatályos TSZT alapján a tervezési területen jelenleg Vi-2, Gksz-2 és Gip-E, Lke-1 és Lk-2 besorolású területek találhatóak. Jól látszik, hogy ez a jelenlegi javarészt gazdasági terület „beszorult” a nagyvárosias, kisvárosias és kertvárosias lakó övezetek közé. A jelenleg a területen található vegyes intézményi beépítés elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgál, de elhelyezhető itt iroda, kereskedelmi, szolgáltató, szállásjellegű, munkásszállás, kulturális, közösségi szórakoztató, hitéleti és sport funkció is. Kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területen elhelyezhető iroda, a gazdasági területhez kapcsolódó diák- vagy munkásszállás, közép- vagy felsőfokú szakmai képzést biztosító oktatási, illetve a területen dolgozók ellátását szolgáló óvoda, bölcsőde, egészségügyi rendeltetést is tartalmazhat.

Vegyes intézményi területen jelentős kedvezőtlen hatást gyakorló, különlegesen veszélyes, bűzös vagy nagy zajjal járó gazdasági tevékenységhez szükséges építmények elhelyezésére szolgál. Az ipari gazdasági területen elhelyezhető még iroda, kereskedelmi, szolgáltató és raktár rendeltetés is.

A tervezési terület Körvasúthoz közeli része jelentős változással érintett területként van megjelölve. Kiemelendő még a településszerkezeti tervből, hogy a Rákos-patak mentét szerkezeti jelentőségű zöldfelületi kapcsolat jelöl.

Közlekedés:

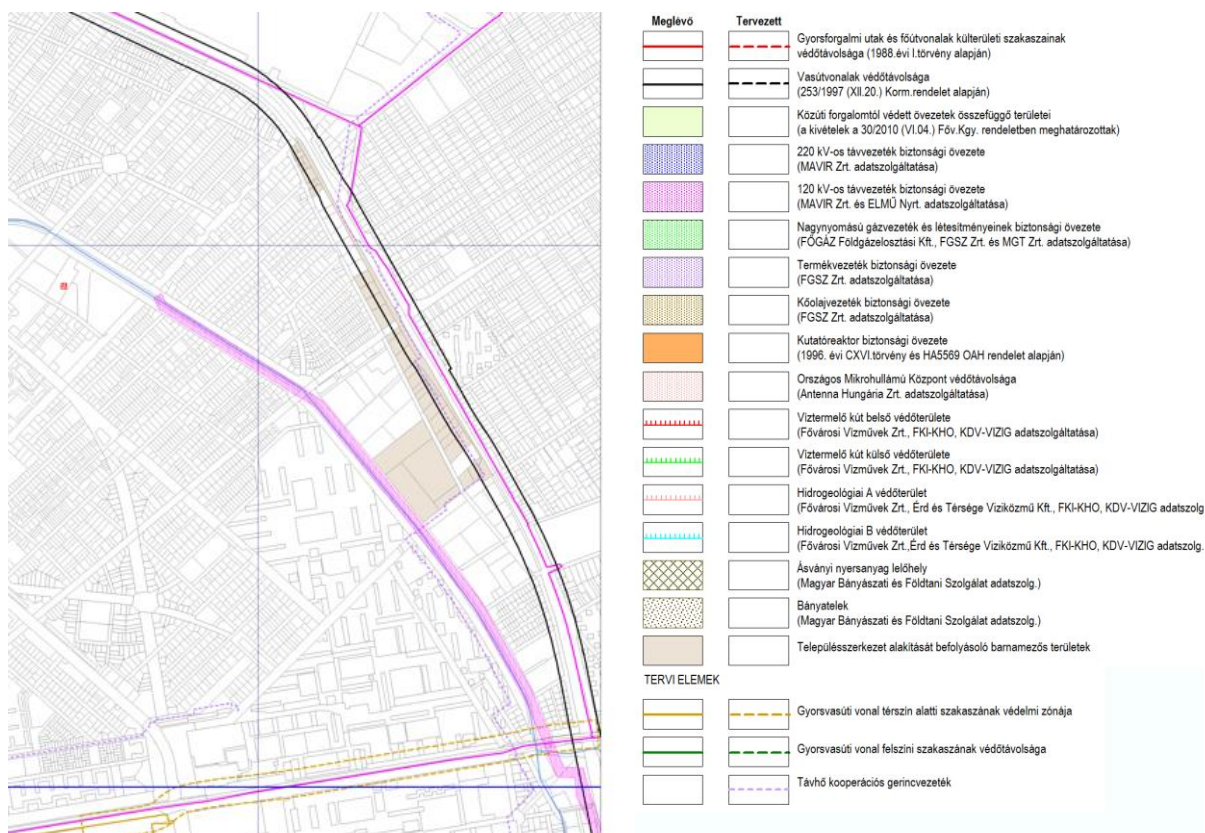


A településszerkezeti terv közlekedést bemutató tervlapján a tervezési területet érintő változások kerülnek a következőkben bemutatásra.

A Fűredi utcán jelölésre került egy településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal. Szintén ezen út és a Körvasút találkozásánál látható egy tervezett új átjáró, amely a körvasút alatt futna át. Fontos elemként jelenik meg a tervezett

Körvasút menti Körút nyomvonala is. A diploma tervembe ezt a fejlesztési elemet nem építtem bele, mert jelenleg a nyomvonal helyén lakó épületek helyezkednek el, így ennek jövőbeni megvalósulását ezen a szakaszon nem találom reálisnak. Jelölésre került a két tervezett vasútállomás is, amely a tervezési terület északi és déli sarkában helyezkedne el. A tervezési terület déli határvonalán a Kerepesi úton a TSZT jelöli a tervezett hév nyomvonal módosítását. Itt tervezetten egy szakaszon a HÉV egy felüljárón haladna végig az Örs Vezért Terétől, majd az Egyenes utcától pedig a föld alá kerülne.

Korlátozó tényezők:



7. Védelmi, korlátozási területek (TSZT védelmi korlátozási területek tervlapja)

A településszerkezeti terv védelmi korlátozási területeket jelölő tervlapján látható, hogy a tervezési terület egy része településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezőként van megjelölve. Korlátozó tényezőként jelenik meg a Rákospatak mentén húzódó 120 kV-os távvezeték és annak biztonsági övezete. A vasút vonalának szintén van egy kijelölt védőtávja, ezt a tervezés során mindenképpen figyelembe kell venni. Tervezett elemként

A Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) határozza a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét, meghatározott területek beépítési magasságát, a fővárosi infrastruktúra területbiztosítását.⁸

A Fővárosi Rendezési Szabályzat a terület nagy részére Gksz 2 területre 2 (2.0+ 0.0) sűrűséget enged meg. A Vi-2 besorolású területekre, amelyek a Fogarasi út és a Körvasút mellett helyezkednek el, 2.25 (1.5 + 0.75) sűrűséget engedélyez, amely jelenleg a megengedett legmagasabb beépítési sűrűség a területen. a Füredi utca mellett található Gip-E területre pedig 1.5 (1.5+0.0) sűrűséget.

Ezek mellett az értékek mellett a rendezési szabályzat meghatároz egy BSÁ értéket is, amely a területfelhasználási egység szerint elhelyezhető funkciókra vonatkozó általános sűrűségi érték. A területre vonatkozóan BSÁ értéknek 1,5, illetve 2-es sűrűséget jelöl meg.

3.5 Helyi Építési szabályzat

Budapest Főváros XIV. Kerület Képviselő-testületének 11/2021. (III. 26.) önkormányzati rendeletével lett elfogadva.

A vizsgált terület építési övezetei a következők:

Övezet jele	Legkisebb telekméret	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke %	Legnagyobb épületmagasság
Vi 2/3	1000	Kialakult	40	10,5
Vi 2/9	2000	Kialakult	35	10,5
Vi 2/12	1500	Szabadonálló	35	12,5
Gksz 2/1	-	Kialakult	45	18
Gksz 2/3	1500	Szabadonálló	35	18
Gksz 2/4	1500	Szabadonálló	35	12,5
Gksz 2/5	5000	Kialakult	35	10,5
Gksz 2/7	2000	Kialakult	35	10,5
Gip E/1	-	Kialakult	35	18

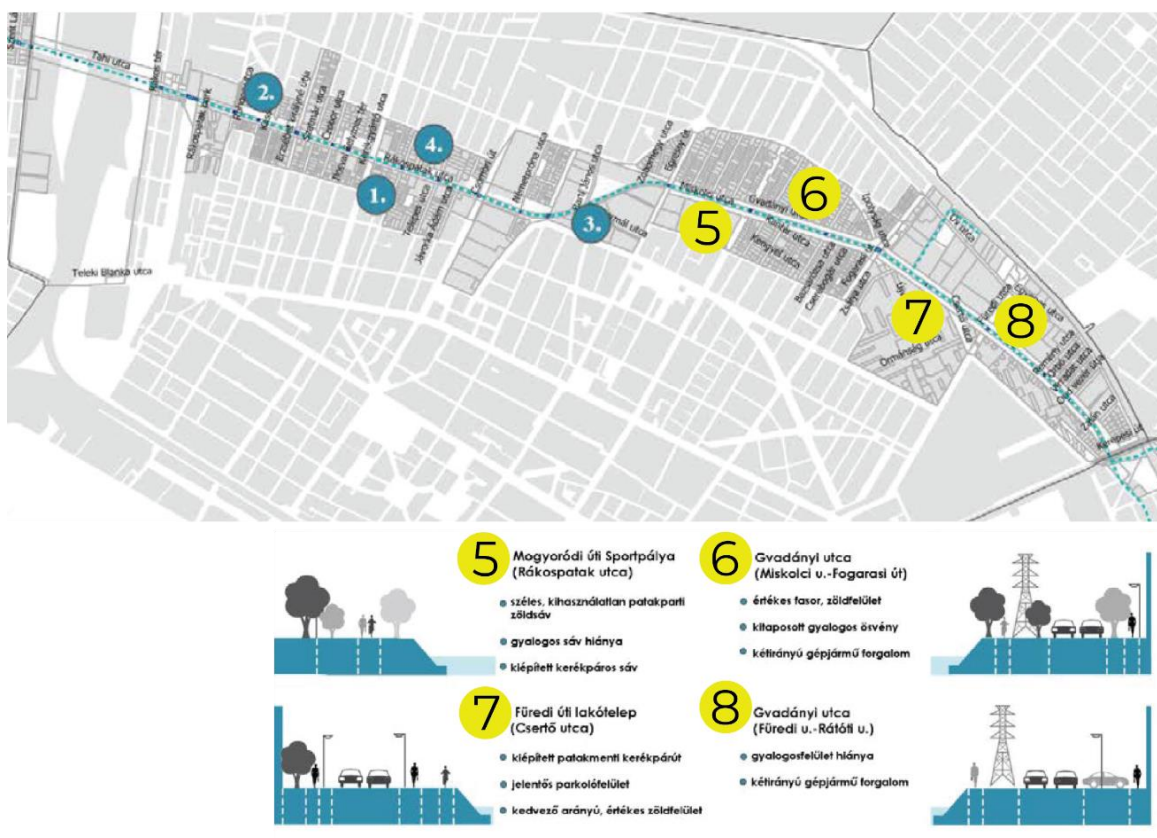
3.6 Rákospatak környezetének revitalizációja

A Rákospatak és környezetének revitalizációja című dokumentum a 1024/2017. (VI. 21.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyva jött létre. A dokumentumnak két kötete van, egy

⁸ Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, I. Kötet, 2021

vizsgálati munkarészt bemutató, és egy megvalósíthatósági tanulmány és мастерterv kötete.

A dokumentum vizsgálati munkarészeiben található metszetek ábrázolják, hogy jelenleg egyes szakaszokon, milyen egységekre tagolódik a patak mente. A tervezési terület szempontjából kiemelésre kerültek a releváns adatok:



10. Rákos patak partjának jellemző metszetei (forrás: Rákos-patak környezetének revitalizációja- vizsgálati munkarész)

A Megvalósíthatósági tanulmány és мастерterv dokumentum jövőképe a következő:

„A patakreitalizáció során egy olyan komplex, a vízfolyást és a patak völgyet érintő rendezés valósul meg, amellyel

- a városi patak völgy újjáéled, új funkciókkal bővül
- esztétikusabb patakpart jön létre
- javul a környezetminőség, a vízminőség
- növekszik az élőhelyi diverzitás

- növekszik a patak önfenntartó - önszabályozó képessége
- biztosítható az árvízvédelem
- növekszik a kapcsolódó településrészek presztízse
- a közösség vízhez való kötődése, a patakparti élményeken keresztül a helyhez való kötődése, identitása növekszik
- fenntarthatósága növekszik „⁹



11. Rákos-patak dokumentum célrendszere (forrás: Rákos-patak környezetének revitalizációja)

A tervezési terület a városias patakrevitalizáció területi céljába esik bele. Ez a fajta revitalizáció magába foglalja a patak menti zöldfelületi fejlesztéseket. A patak partjának kialakításakor lankásabb részsűkre tesz javaslatot, lépcsőzete ülő alkalmatosságokkal, hogy a vizet jobban bevonja a városi környezetbe.

⁹ Rákos-patak környezetének revitalizációja- Megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv (2017)

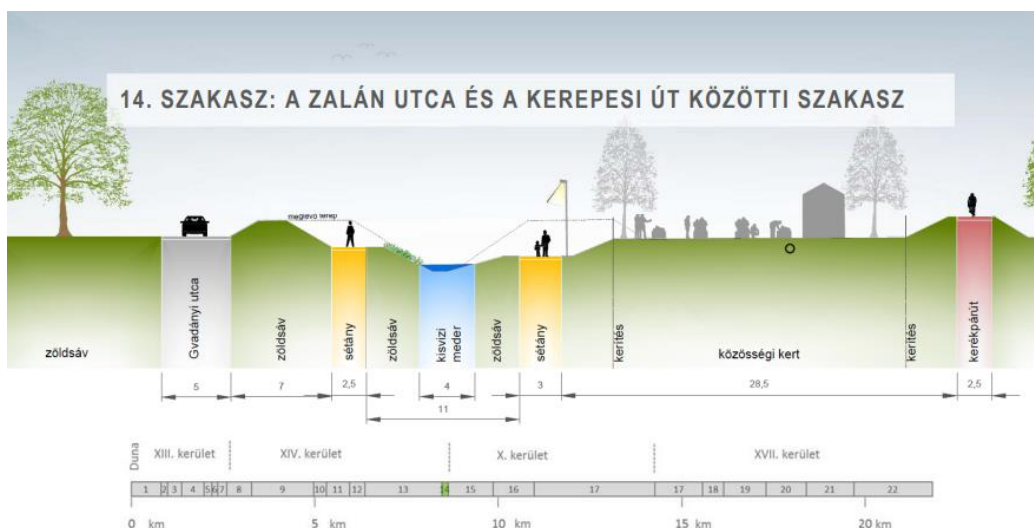
K03 – KÖZMŰVEK KIVÁLTÁSA



12. Közművek kiváltása a Rákos-patak mentén (forrás: Rákos-patak környezetének revitalizációja)

A dokumentum opcionálisan javasolja az elektromos távhővezeték kiváltását. Ezzel a kedvezőtlen városképet romboló hatása megszűnne a távhővezetéknek a patak partján. Ez feltehetően ingatlanfejlesztésekkel egybeesően történhetne meg, ahol az ingatlanfejlesztők a költség egy részét kiváltanák.

A dokumentumban a tervezési terület déli szakaszára egy javaslat is szerepel a patakmeder és annak környezetének átalakítására, amely a következő ábrán kerül bemutatásra:



13. A Rákos-patak Zalán utca és Kerepesi út közötti szakaszának javasolt metszete (forrás: Rákos-patak környezetének revitalizációja)

4. Vizsgálati munkarész

4.1 Településszerkezeti kapcsolatok

4.1.1 Elhelyezkedés a városszerkezetben, térségi és városi kapcsolatok



Az alábbiakban a tervezési területet érintő közlekedési hálózat elemeit ismertetem, amelyek az 1. mellékletben kerültek ábrázolásra.

A területet keletről a Kerepesi út határolja, amely kiváló összeköttetést biztosít mind a belváros, mind az agglomeráció felé. A tervezési területen áthalad a Füredi út és a Fogarasi út is, amelyek közül az előbbi az Örs Vezér terére fut ki, az utóbbi pedig a Puskás Ferenc Stadionhoz. E két út a Körvasutat is keresztezi, így fontos szerepük van a vasút okozta elvágó hatás mérséklésében. A vasútvonalon a Fogarasi úton felüljárón keresztül lehet átjutni, míg a Füredi útnál jelenleg még egy szintbeni kereszteződés található. A közlekedés könnyítése érdekében már készült terv arra, hogy a közúti forgalom a vasút alatt menjen át, a reggeli és délutáni csúcsidőszakban lévő torlódások elkerülése érdekében. A terület egyik fontos gyűjtőútja a Gvadányi út, amely a Fogarasi úti kereszteződést követően másodrendű főútként funkcionál, de a területen belül

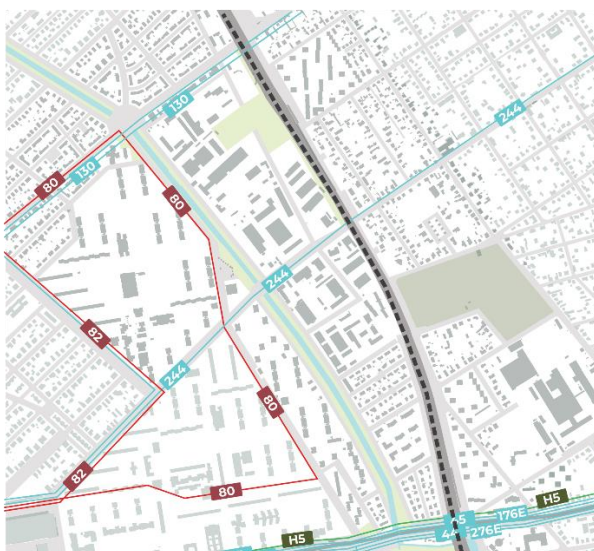
gyűjtőútként folytatódik. Jelenleg ez az út viszonylag alacsony forgalmat bonyolít le, elsősorban a helyi lakók használják, de forgalmasabb időszakokban menekülőútként is gyakran igénybe veszik a külsőbb kerületekben lakók.

4.2 Közlekedés

4.2.1 Közösségi közlekedés

A tervezési területhez legközelebb eső tömegközlekedési csomópontok az Örs vezér tere és a Puskás Ferenc Stadion. A terület tömegközlekedési lefedettsége kedvezőnek mondható, ugyanis több autóbusz és trolibusz járat is megfelelő kapcsolatot biztosít a közelben lévő nagyobb közlekedési csomópontokkal. A terület északi részén, a Fogarasi úton közlekedik a 130-as busz és a 80-as trolibusz, amelyekkel a Puskás Ferenc Stadion és a Keleti pályaudvar 20-25 perc alatt érhető el. A Füredi úton haladó buszokkal az Örs vezér tere mindössze 5 perc alatt elérhető továbbá itt közlekedik a 244-es busz is, amely szintén az Örs vezér teréig visz.

Fontos megvizsgálni a járatok közlekedési gyakoriságát is, amelyek a következők: a 80-as troli 5-7 percenként, a 130-as busz pedig 10 percenként jár. Fontos megemlíteni, hogy a 244-es busz jelenleg hétvégén nem közlekedik, ezért javasolt, hogy hétvégén is járjon, illetve egy további megálló kialakítása is indokolt lenne.





15. Tömegközlekedési kapcsolatok (saját ábra)

A terület megállóinak tömegközlekedési lefedettségét az alábbi ábrák szemléltetik. (2. 3. melléklet) Az első ábrán a tömegközlekedési vonalak láthatóak a másodikon pedig a megállók 300m-es rágyalogási körzete. A 300 méter azért megfelelő táv az elérhetőség vizsgálatára mert ez a távolság körülbelül 3-5 perc sétának felel meg, amely általánosan egy ideálisnak mondható időintervallum. Ezt figyelembe véve a terület tömegközlekedéssel jól lefedettnek mondható.

4.2.2 Vasúti közlekedés jelenlegi állapota és tervezett fejlesztése:

A tervezési terület keleti határán halad végig a Körvasút, amely jelenleg nem rendelkezik megállóval ezen a szakaszon. Felsőbb szintű tervek már foglalkoztak a vasúti megállók bővítésével a körvasúton, amely közül kettő javasolt megálló egybe esik a vizsgált területtel. Az egyik vasúti megálló a Fogarasi útnál, a másik pedig az Egyenes utca közelében, a Kerepesi út mellett létesülne.

A Körvasút jelenleg Rákos és Pilisvörösvár között közlekedik, átszállási lehetőséggel Esztergom felé. A területről jelenleg Újpalota vasútállomás található a legközelebb, de ez a megálló jelenleg nehezen megközelíthető tömegközlekedéssel.

A két új létesülő vasútállomás kiváló pozícióba helyezné a területet a vasúti közlekedés szempontjából. A megvalósult új állomásokkal Újpestre az eljutás ideje a jelenlegi 50 perces út idő helyett lecsökkenne kb. 15 percre. Óbuda felé szintén nagyban lecsökkenne ez a menetidő, a közösségi közlekedéssel szemben.



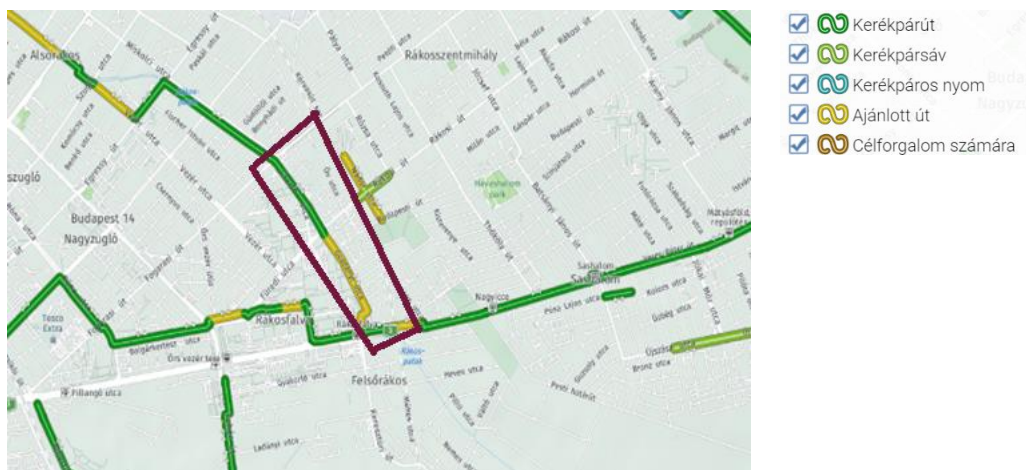
16.Vasúti kapcsolatok (forrás:

https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuthalozat_trkp_bp_2024_a3_01-4_2024-10-11.pdf

4.2.3 Gyalogos és kerékpáros közlekedés

Kerékpáros közlekedés tekintetében a terület, részben ellátottnak mondható. A Rákospatak mentén a Füredi úttól a Fogarasi út felé önálló kerékpárúton lehet a patak mellett végig biciklizni. A Kerepesi út mellett önálló kerékpárút található amely az Eurovelo 14 (Zell am Zee- Debrecen)-nek a részét képezi, amely nemzetközi kapcsolatot biztosít. A Füredi út és a Kerepesi út közötti szakaszon kijelölt kerékpárút nem található. Főutak közül a Füredi úton felfestett kerékpáros nyom biztosítja a biztonságos közlekedést, viszont a Füredinél jóval forgalmasabb Fogarasi úton nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra.

BUBI pont legközelebb a Puskás Ferenc Stadionnál található, így ez a közösségi kerékpáros opció a területen még nem érhető el. Összességében elmondható, hogy a déli területrészen különálló kerékpárútra lenne szükség. A jelenlegi gazdasági beépítéshez mérten elegendő ez a kerékpárút lefedettség viszont fejlesztés esetén szükségessé válhat további kerékpáros tengely kijelölése.



17. Kerékpáros kapcsolatok (forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>)

Gyalogos szempontból a terület északi része jelenleg nem mondható ideálisnak. A Rákospatak mentén adódik lehetőség sétára, viszont itt a Gvadányi út forgalma miatt jelenleg zajos a partszakasz. A gazdasági területen szintén nehézkes az áthaladás, járda nincsen, és néhol a burkolt út is megszűnik, kerítéssel zárul. A Fogarasi út mentén található járda, viszont itt a felüljáró nehezíti meg a gyalogos átkelést a vasúton. A Füredi útnál szintbeni gyalogos átmjáró van, így itt ideálisabb az átjutási lehetőség. A déli terület rész gyalogos barátabb, a Rákospatak ezen szakasza mellett is ideálisabb sétálni a kisebb forgalom miatt.

4.2.4 Keresztezési lehetőségek a terület határain

A tervezési terület elhelyezkedéséből kifolyólag elengedhetetlen volt megvizsgálni, hogy a vasúton, illetve a Rákospatakon keresztül, milyen átkelési lehetőségek adódtak. (4-5. melléklet) Mind a patak mind a vasút mellett, hogy értékesebbé teszi a területet, negatív, elvágó hatással is járhat. A következő ábrák a jelenlegi állapotot mutatják be.



18. Közlekedés vizsgálata- Átkelési lehetőségek a Rákospatakon és a vasúton keresztül (forrás: saját ábra)

Az első vizsgálati ábra a Rákos-patakon különböző átkelő típusokat szemlélteti. (4. 5. melléklet) Ezen a szakaszon jelenleg négy átkelő szolgálja ki a gépjármű forgalmat. Ezen kívül két kifejezetten gyalogos híd is található a patakon keresztül, amelyeket a kerékpárosok is igénybe vehetnek. A pataknál minden átkelési lehetőség a patak feletti szinten történik.

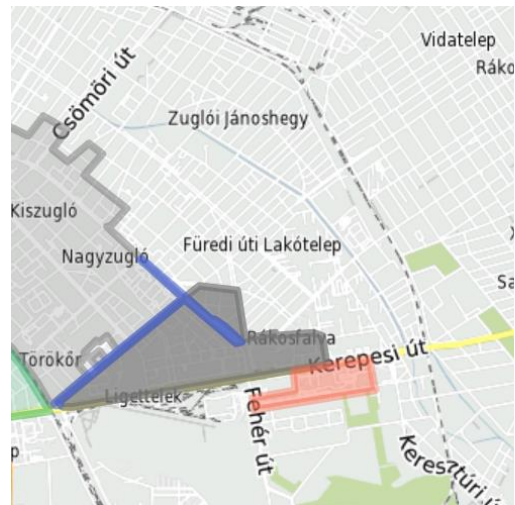
A második vizsgálati térképen a vasúton keresztüli átkelési lehetőségek kerültek ábrázolásra. Itt többféle típust lehet elkülöníteni. Az egyes pont által jelölt helyen a felüljárón lehetséges az autós forgalom számára az átkelés, illetve az egyik oldalán gyalogos járda is található. A felüljáró abból a szempontból praktikus, hogy a közúti forgalmat a vasút így nem tudja lassítani, gyalogos szempontból viszont nem optimális ez a megoldás. A kettes ponttal jelölt átkelőnél a vasúttal egy szinten történik a gyalogos, illetve a gépjármű forgalom áthaladása is, amely sorompóval megoldott. Ennek előnye, hogy a gyalogosok számára könnyed átkelés biztosít, hátránya viszont, hogy gyakori az autós forgalom torlódása a vonatok áthaladása idején. Erre kínálna megoldást a már említett tervezett külön szintben lévő átjáró, ahol a gépjármű forgalom a vasút alatt lenne átvezetve. A hármas ponttal jelölt átkelő kifejezetten csak gyalogosok számára lett kialakítva, itt jelzőlámpa sem található. A négyes ponton pedig a vasút egy felüljárón halad keresztül így gyalog és autóval is könnyed az átkelés a vasút alatt.

Összességében elmondható, hogy a Rákos-pataknál a gyalogos átkelővel való ellátottság a terület északi részén hiányosnak mondható, illetve a déli területrészen is van egy hosszabb szakasz, ahol ilyesfajta átkelésre nincsen lehetőség. A vasúti átkelőkről szintén ez mondható el, az északi területrészen hiányosak a lehetőségek. Gépjármű forgalom szempontjából a jelenlegi beépítéshez mérten megfelelő az mennyiségű átkelő biztosított.

4.2.5 Parkolás



19.2022-es parkolási térkép Budapest (forrás: https://archiv.budapest.hu/Kepek2023/bkk_arc_ulasos_parkolasi_rend_2022121.jpg)



20.2024-es parkolási térkép Budapest (https://nemzetimobilfizetes.hu/parking_purchases/zonainfo)

A tervezési területen jelenleg ingyenes a parkolás. A 2022-es és 2024-es parkolási térképet összehasonlítva jól kirajzolódik, hogy a közelben lévő legforgalmasabb csomópont, az Örs Vezér Tere környezetében egyre több utcában fizetőssé válik a parkolás. Ennek oka, hogy a külsőbb kerületekből érkezők közül, sokan itt parkolnak le majd az Örs Vezér Terétől veszik igénybe a közösségi közlekedés szolgáltatásait. Jellemzően ezekben a zónákban jelenleg 8.00-tól 18.00-ig 300ft-os díj ellenében lehetséges a parkolás.



21.P+R parkolók (forrás: <https://bkk.hu/downloads/map/188/>)

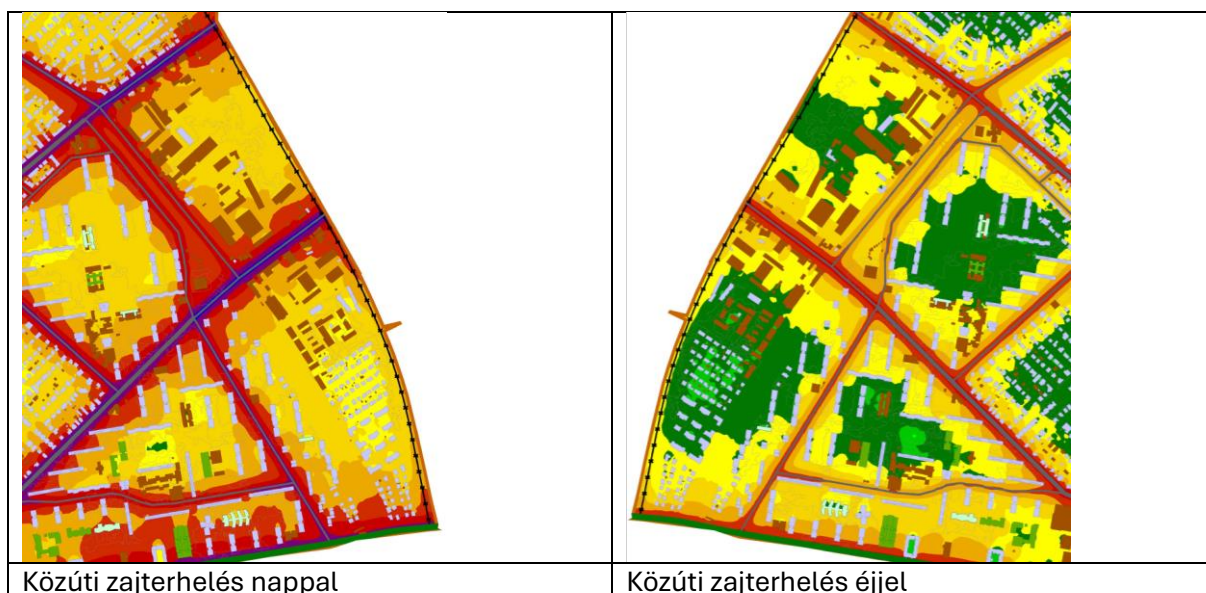
Jelmagyarázat / Legend

	Budapesti kezelésű P+R parkoló neve; parkoló
	Municipal P+R car park name; car park
	Egyéb kezelésű P+R parkoló neve; parkoló
	Third party P+R car park name; car park
	Metróvonal állomással
	Metro line and station
	HÉV-vonal megállóval
	Suburban railway line and station
	Villamosvonal megállóval, végállomással
	Tram line and stop, terminus
	Budapest-bérlettel igénybe vehető vasútvonal állomással; Lezárt állomás
	Railway line and station covered by Budapest passes, Closed station
	Repülőtéri autóbusz
	Airport bus connection

P+R parkolók is találhatóak a közelben. A H8-9-es hév vonalán, illetve a 2-es metró vonalán vehetőek igénybe. Ezek közül az Örs Vezért Terén lévő P+R parkoló 265 férőhellyel, a Pillangó utcai 121 és a Mátyásföld repülőtér hévmegállónál lévő pedig, 52 férőhellyel rendelkezik. Ez utóbbi, ingyenesen használható az autósok számára.

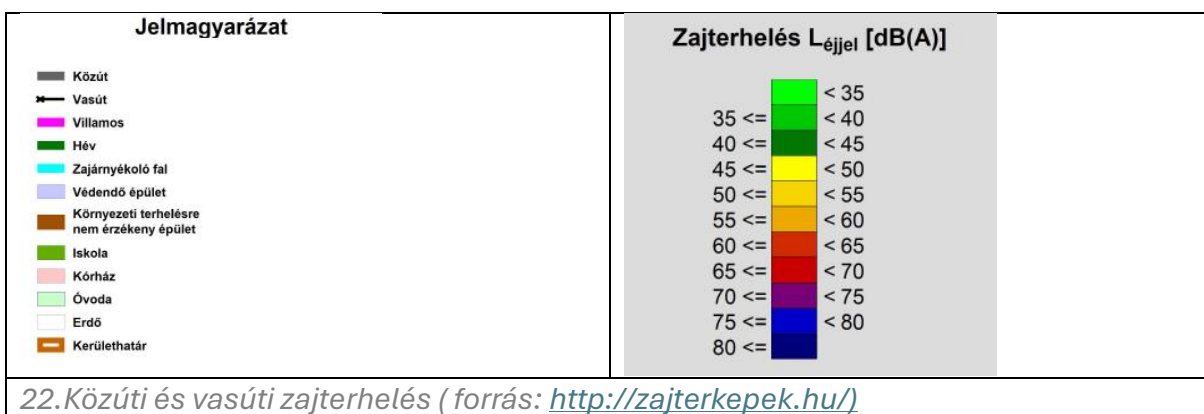
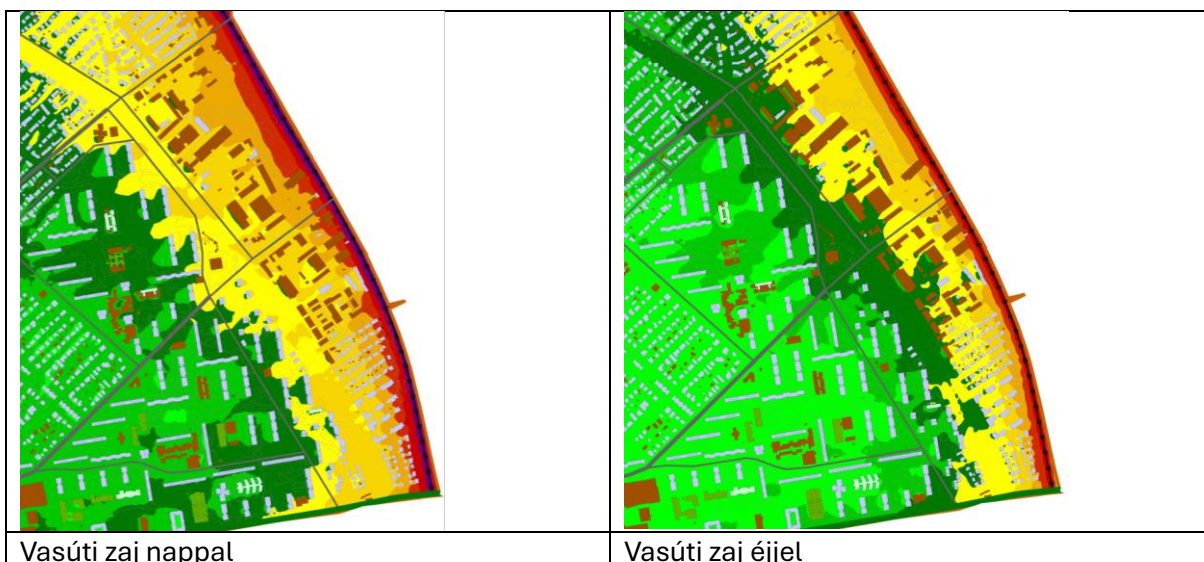
4.2.6 Közlekedési zajterhelése

A 2017-ben módosított – a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló – 280/2004. (X.20.) Korm. rendelet 1. § (3) szerint a környezetvédelemért felelős miniszter által kijelölt, az irányítása alatt álló költségvetési szerv vagy a tulajdonosi joggyakorlása alatt álló gazdálkodó szervezet köteles a 100 ezer főnél magasabb lakosságszámú települések stratégiai zajtérképének elkészítésére.¹⁰

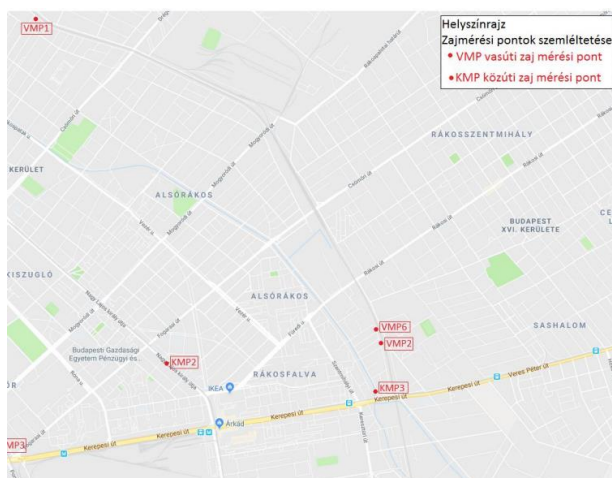


Budapesten 2017-ben készült stratégiai zajtérképeken jól kirajzolódik, hogy a tervezési területet milyen terhelés éri éjjel, illetve nappal. Az ábrákon a közúti és a vasúti zajterhelés mértékei láthatóak, napközbeni és éjszakai értékekkel, Közúti zajterhelés szempontjából jól látható, hogy a Fogarasi út és a Füredi út zajának van a legnagyobb hatása a területre.

¹⁰ <http://zajterkepek.hu/>



A vasút zaja szintén a nap egészében jelentős terhelés jelent. Zugló Környezetvédelmi Programjában szereplő adatok alapján a Körvasút éjjeli zaja két ponton is meghaladta az éjjeli határértéket. Ezek az értékek, illetve a mérési pontok az alábbi ábrán láthatóak.



VMP2 zajmérési ponton a mértékadó A-hangnyomásszint nappal nem, éjjel 9,2 dB-lal haladja meg a határértéket.

VMP6 zajmérési ponton a mértékadó A-hangnyomásszint nappal nem, éjjel 10 dB-lal haladja meg a határértéket.

Mérési pont	Mérési pont címe	Mértékadó A-hangnyomásszint [dB]	
		Nappal	Éjjel
VMP1	1147 Budapest, Szuglói körvasút sor 176.	60,8	60,9
VMP2	1144 Budapest, Ond vezér útja 84.	59,1	59,2
VMP3	1143 Budapest, Francia út 5.	67,0	66,0
VMP4	1145 Budapest, Szuglói utca 2.	64,7	63,7
VMP5	1145 Budapest, Emilia utca 1.	63,9	62,9
VMP6	1144 Budapest, Orbó utca 26.	59,9	60,0

23. Zajterhelés mérésének eredményei (forrás: Zugló (XIV. kerület) Környezetvédelmi Programja 2018-2023)

4.3 Zöldfelületek

Zuglóról általánosságban elmondható, hogy magas zöldfelületi aránnyal rendelkező kerület. A tervezési területet vizsgálva látható, hogy a környezetében több nagyobb kiterjedésű lakótelepi zöldfelület is megtalálható. (6. melléklet) Ezek a lakótelepi közterületi zöldfelületek funkcionálisan egészen sokszínűek, játszóterek, sportpályák, kutya-futtatók és közösségi kertek is megtalálhatóak itt. A vizsgált területet övező kertvárosias beépítésekénél a privát zöldfelületek dominálnak. Itt jellemző viszont, hogy a közterületi zöldfelületi arány alacsony. Az intézményi zöldfelületek aránya szintén egészen magas, az iskolák, óvodák nagy kiterjedésű zöldfelülettel rendelkeznek.

A Rákospatak menti zöld sávot fontos még kiemelni. Sajnos ezen a szakaszon viszont ehhez nem társulnak parkos területek vagy nagyobb kiterjedésű funkciógazdag zöldfelületi teresedések, szemben Zugló többi patak parti szakaszával.

A területen lévő jelenlegi gazdasági funkció miatt viszont a zöldfelületi arány rendkívül kedvezőtlen. A gazdasági, üzemi épületek mellé rendkívül nagy burkolt felületek társulnak.

Az alábbi térképen Zugló Kerületi Építési Szabályzatában lévő zöldfelületi rendszer elemzése látható. Ezen a térképes elemzésen jól kirajzolódik, hogy a tervezési terület mellett elhelyezkedő Füredi úti lakótelepnek van a legjelentősebb közhasználatú zöldfelülete. A Körvasút XVI. kerületi oldalán szintén jelentős lakótelepi zöldfelülettel rendelkezik az Egyenes utcai lakótelep és a Tavirózsa térnél lévő lakótelep. A Sashalmi parkerdő területe szintén jól kirajzolódik. A tervezési területen alapvetően a déli területrészekén a Körvasút mentén látható egy szélesebb zöld sáv, amely erdősült. Ez a zajvédelem szempontjából is fontos szerepet tölt be. Az északi területrészen egy nagyobb zöldfelület szintén kirajzolódik, viszont erre a területre az elburjánzott, több helyen invazív növényzet a jellemző, így jelenlegi állapotában ez az alulhasznosított zöldfelület kevésbé mondható értékesnek.



24. Zöldfelületi intenzitás elemzés (forrás: Budapest Főváros XIV. kerülete Zuglói, Kerületi Építési Szabályzat, Megalapozó vizsgálat)

4.4 Területi ellátottság vizsgálata:

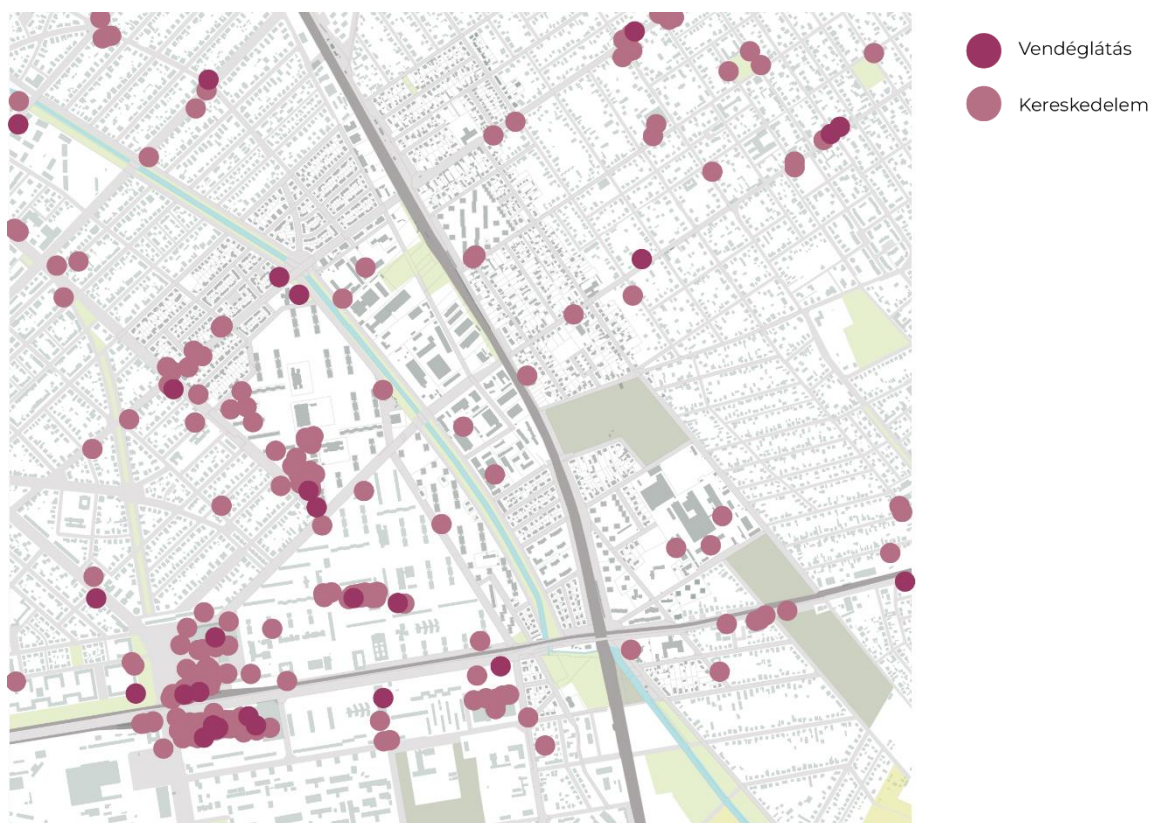
4.4.1 Intézményi ellátottság



25.A terület intézményi ellátottsága (saját ábra)

Az intézmények általi területi ellátottságot vizsgálva megfigyelhető, hogy a lakótelep alapvetően jól lefedett bölcsődékkal, óvodákkal és iskolákkal. A kertváros viszont kevésbé. A tervezési terület közelében a lakótelepen több intézmény is van, viszont a kerületi ITS bölcsődehiányra hívta fel a figyelmet és a diplomaterv által kijelölt tervezési terület részét képezi a dokumentum által bölcsőde létesítésre kijelölt célterületnek.

4.4.2 Kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatás



26.A terület kereskedelmi és vendéglátó egységei (saját ábra)

A kereskedelmi, vendéglátóipari és egyéb szolgáltatások elsősorban az Örs vezér tere és a Rákosfalva HÉV-állomás környékén összpontosulnak. A tervezési területhez közeli lakótelepen is több vendéglátóhely és kereskedelmi egység található, amelyek főként a helyi lakosság igényeit szolgálják ki. A tervezési területen belül is jelen van a kereskedelem, bár itt főként szaküzletek találhatók, például kerékpárboltok és alkatrészüzletek. Általános élelmiszerbolt a területen jelenleg nem található, legközelebb a lakótelepen van ilyesfajtabevásárlási lehetőség.

4.5 Telekvizsgálat

4.5.1 Épület funkciók



27.Épületek funkcióinak a vizsgálata (saját ábra)

A vizsgált területen lakó-, üzemi, gazdasági, intézményi és vegyes rendeltetésű épületfunkciók találhatók meg.

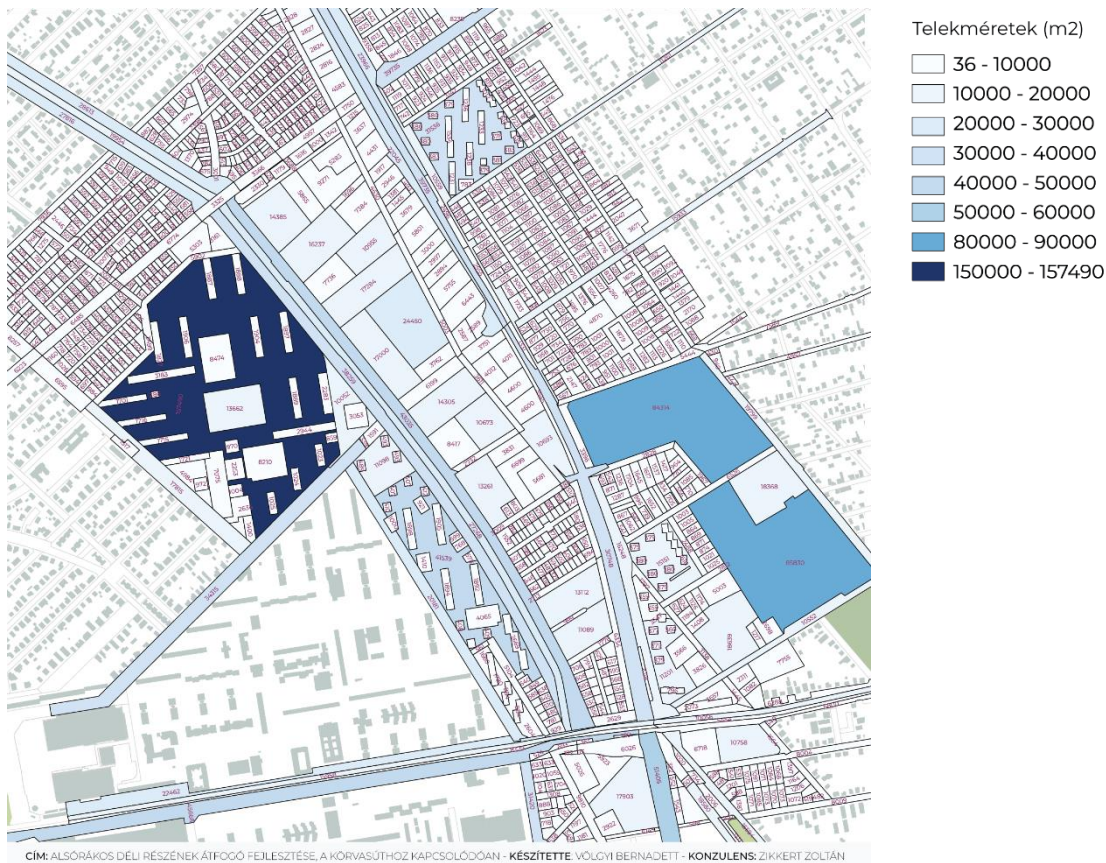
A tervezési területet főként lakóépületek veszik körül. Nyugati oldalán a Füredi úti lakótelep található, ahol számos intézmény is működik, köztük iskolák, óvodák, orvosi rendelők, könyvtár és egy közösségi ház. Az északi és a déli oldalon lévő kertvárosias területek homogén lakóterületnek mondhatóak. A vasút túloldalán, a XVI. kerületben is hasonlóan homogén lakóövezet található. A Sashalmi erdő déli részén található csak egy nagyobb kiterjedésű gazdasági terület.

A tervezési területet elsősorban gazdasági és üzemi funkciójú épületek uralják, egy-egy lakóépülettel és intézményi épülettel kiegészülve. A területen leginkább autószerelvek, különféle kereskedelmi egységek, valamint logisztikai tevékenységekkel kapcsolatos épületek találhatók.

Összességében a terület jelenleg alulhasznosítottnak tekinthető.

További részletes funkció ábrát a 10. melléklet tartalmaz.

4.5.2 Telekméretek



28. Telekméretek vizsgálata (saját ábra)

A jelenlegi állapot vizsgálata során a jelenleg a területen lévő telkek méretei is elemzésre kerültek. A kertvárosias területeken 280 és 700m közötti telkek a jellemzőek. A körvasút mentén jellemzően 2000 és 7000 m²-es telkeket láthatunk. A gazdasági területen pedig jellemzően 10 000m²-nél is nagyobb telkek kerültek kiosztásra.

4.5.3 Beépítési sűrűségek

A fejezetben az FRSZ által lehatárolt területfelhasználási egységeinek a beépítésre szánt területek beépítési sűrűségének bsá értékei láthatóak a meglévő beépítés alapján. A Vi-2 besorolású területeken 0,37 és 0,64 ez az érték. A Gksz-2 besorolású területi egységeken 0,34 és 0,58, az Lke-1-es területen 0,49 az Lk-2-es területen pedig 0,48 ez az érték.



29. BSÁ értékek a területen (saját ábra)

4.5.4 Szintszámok

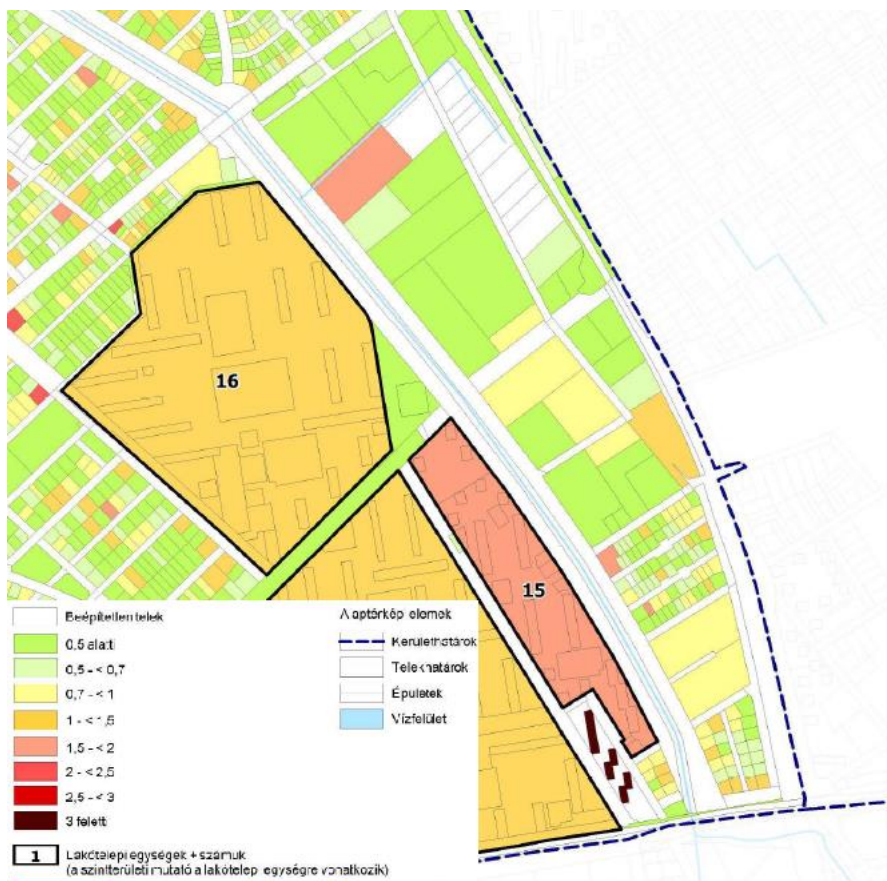
A tervezési területen jelenleg a gazdasági funkcióból kifolyólag az 1 szintes épületek dominálnak. Egy-egy magasabb épület található itt, például a NAV 9 szintes épülete, illetve 3 lakóépület, amelyek 7 és 4 szintesek. A déli részen a kertvárosias területeken az 1-2-3 szintes épületek a meghatározóak. Gyakori a magasföldszint, illetve a tetőtér beépítés is. A rákos-patak nyugati oldal a lakótelepen 11 szintes panelházak láthatóak, amelyek kontrasztos képet mutatnak a patak másik oldalához képest.



30.Szintszámok vizsgálata (saját ábra)

4.5.5 Szintterületi mutató

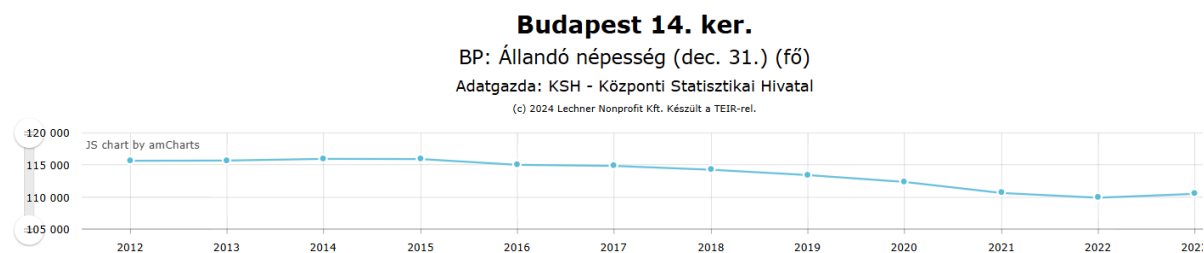
Szintterületi mutatók tekintetében a tervezési területen a gazdasági területek nagy részén a 0.5 alatti szintterület a jellemző. Egy-egy kimagaslóbb szintterületi érték látható a térképen. A NAV épületének a telkén, a Füredi út mellett elhelyezkedő fűtőerőmű és a Körvasút mellett elhelyezkedő 2 lakóház telke rendelkezik 1-nél magasabb szintterületi mutatóval. Dél felé haladva a területen a kertvárosias részeken többségében 0,5 alatti szintterületi mutató a jellemző. A Zalán utca mellett elhelyezkedő lakóparkban pedig ennél egy kicsivel magasabb értéket mutat ez a szám.

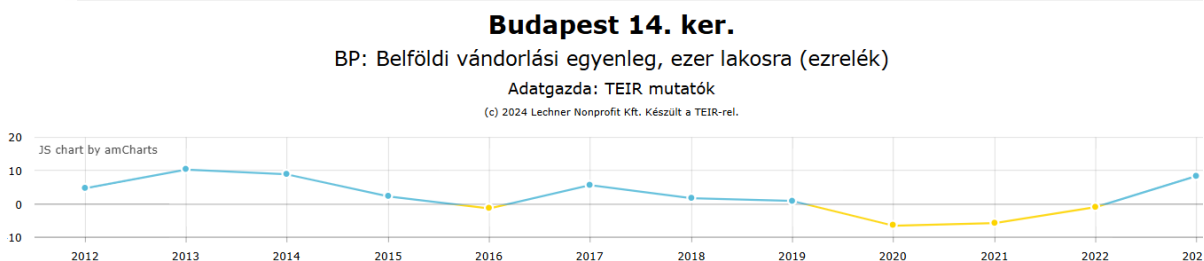
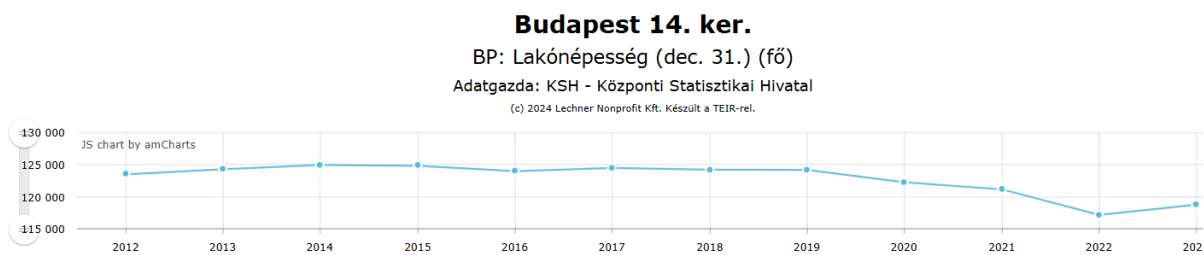


31. Szintterületi mutatók a területen (forrás: Budapest Főváros XIV. kerület Zuglói, Kerületi Építési Szabályzat, Megalapozó vizsgálat)

4.6 Demográfia

A XIV. kerület demográfiai adatai alapján elmondható, hogy az elmúlt 10 évben nagyrészt stagnáló számú lakónépesség volt. 2022-ben csökkent valamivel a népesség. Az állandó népesség száma viszont 2022-höz képest növekedett a kerületben. A TEIR beföldi vándorlási egyenlegén az látszik, hogy 2020-ban költöztek be a legkevesebben a kerületbe, viszont 2023-ra az érték növekedett. Fontos még megemlíteni, hogy korosztályokat tekintve az elmúlt években az idősek aránya növekedett leginkább.



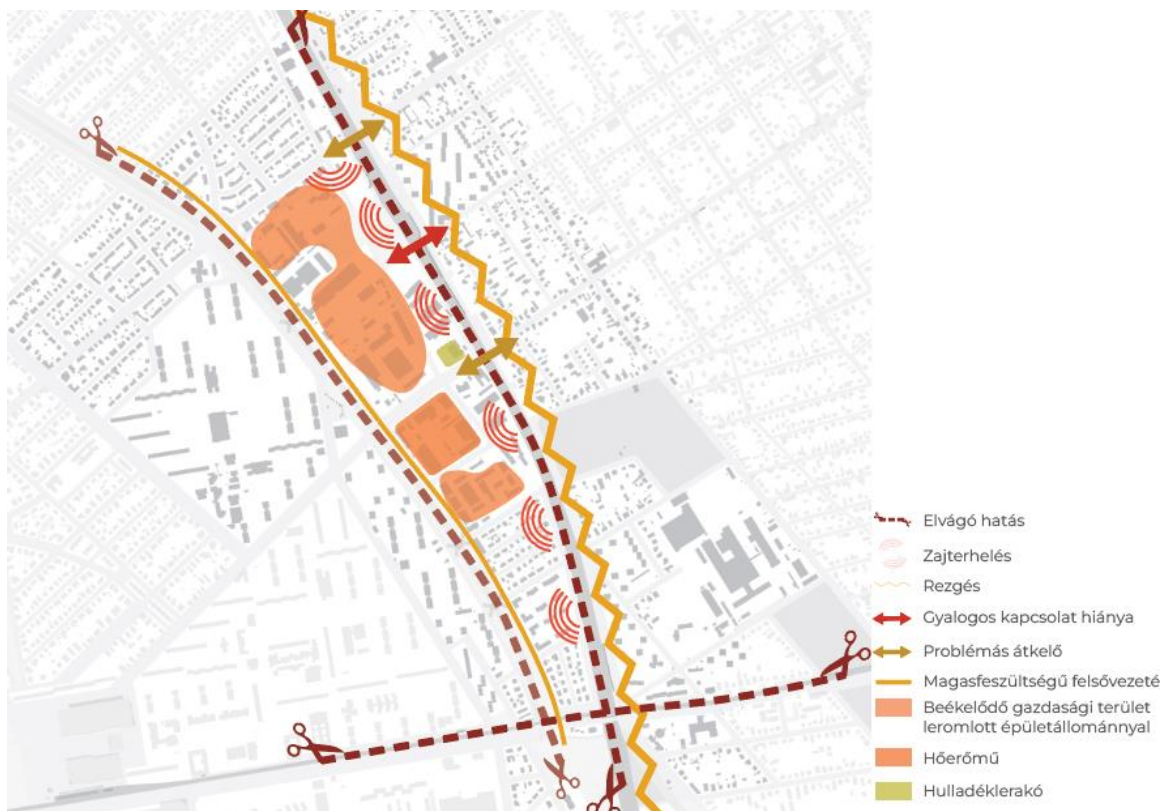


32. Demográfiai adatok (forrás: Teir)

4.7 Helyzetértékelés

4.7.1 Problémafeltárás

A területen több különböző jellegű problémával találkozunk. A Körvasút, a Rákospatak és a Kerepesi út vonalas elemek elvágó hatással bírnak. Ezek közül az első kettő kapcsolódik szervesen a tervezési területhez, így ez mindenképpen kezelendő problémaként kell, hogy megjelenjen. Gyalogos átkelő a vasúton keresztül a terület északi oldalán hosszabb szakaszon nincs egyáltalán, így gyalog kerülni kell ez átjutáshoz. A vasúttól származó zajterhelés, illetve rezgésterhelés szintén nagyban befolyásolja a hozzá közel található területrészeket. A térképen narancssárga nyíllal jelölt átkelők szintén problémát jelentenek. A Fogarasi úti felüljáró gyalogos szempontból nem optimális a Füredi úti egyszintben lévő átkelő pedig az itt átkelni vágyó autós forgalmat juttatja hátrányos helyzetbe. Szintén problémaként említhető a főként leromlott épületállománnyal rendelkező lakó területek közé beékelődő gazdasági terület, amely alulhasznosítottnak is mondható. A Rákospatak mentén húzódó magas feszültségű vezeték szintén problémás. Utcakép szempontjából sem előnyös, emellett több korlátozó tényezővel jár. A füredi út menti hulladéklerakó udvar a szennyezett talaja miatt jelent problémát.



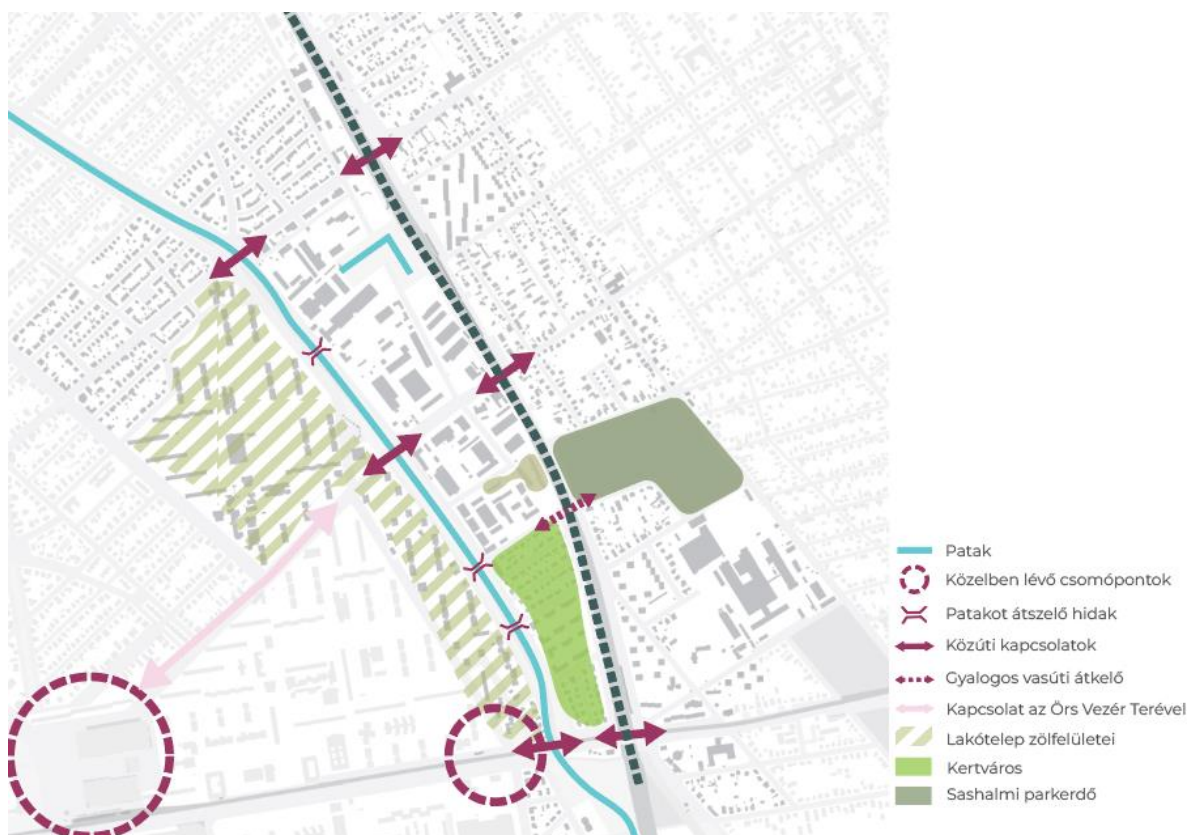
33. Problématérkép (saját ábra)

4.7.2 Értéktérkép

Értékek közé sorolható az itt elhaladó vasút, amely kiváló kapcsolatot tudna nyújtani Újpesttel, illetve Óbudával. Ennek az értéke a két tervben levő új vasútállomással még tovább növekedne. Közlekedési elemek közül fontos még megemlíteni a jelenleg meglévő vasúti átkelőket, felüljárókat, illetve a Rákos-patakon átívelő hidakat. Ezek a gyalogos és gépjárműforgalomra épült átkelők/ hidak kulcsfontosságú értékek a két elvágó hatással bíró vonalas elemnél. Fontos megemlíteni értéként a terület pozícióját, amely az Örs Vezér Tere vonzáskörzetéből adódik. A másik közelben lévő nagyobb csomópont pedig a Rákosfalvai.

Kék és zöld infrastruktúra elemek közül legnagyobb értéke a területnek a Rákos-patak, amely a városon átívelő ökológiai kapcsolatot jelent. Zöldfelületi elemek közül pedig fontos megemlíteni a terület mellett található nagyterjedésű lakótelepi zöldfelületeket és a terület déli részén található kertváros telken belüli zöldfelületeit. A vasút túloldalán

pedig a Sashalmi parkerdő található, amely szintén fontos ökológiai szereppel bír a rekreációs mellett.



33. Értéktérkép (saját ábra)

4.7.3 SWOT analízis

S (Erősségek)	W (Gyengeségek)
- Közlekedési kapcsolatok - Rákos-patak - Területet körülvevő zöldfelületi rendszer - Örs Vezér Terének a közelsége	- Zaj és rezgésterhelés - Vasút elvágó hatása - Magasfeszültségű felsővezeték a Rákos-patak partja mellett - Alulhasznosított területek magas aránya - Gyalogos lehetőségek hiánya
O (Lehetőségek)	T (Fenyegetések)
- Vasútállomások kiépülése - Patak ökológiai állapotának a javulása - Felsővezeték föld alá vezetése - Fenntartható városfejlődés	- Körvasút menti körút megépülése és az azzal járó zajterhelés növekedése - Közlekedés terhelő hatásának a növekedése - Rákos-patak kiszáradása, ökológiai állapotának romlása - Városkép előnytelen alakulása

5. Fejlesztési koncepció

5.1 Célrendszer, eszközrendszer

A fejlesztés célja a tervezett vasútállomáshoz és a Rákos-patakhoz kapcsolódóan egy olyan funkciógazdag, lakóterület kialakítása, ahol a gazdasági, illetve intézményi funkcióknak is marad tér. A patakkal együtt élő területen fontos szerepet kapnak a rekreációs zöldfelületek, illetve a kikapcsolódásra alkalmas patak menti zöldfelületek. Cél ezek mellett, hogy egy biztonságos, fenntartható városrész jöhessen létre.



34. Célkitűzések (forrás: saját ábra)

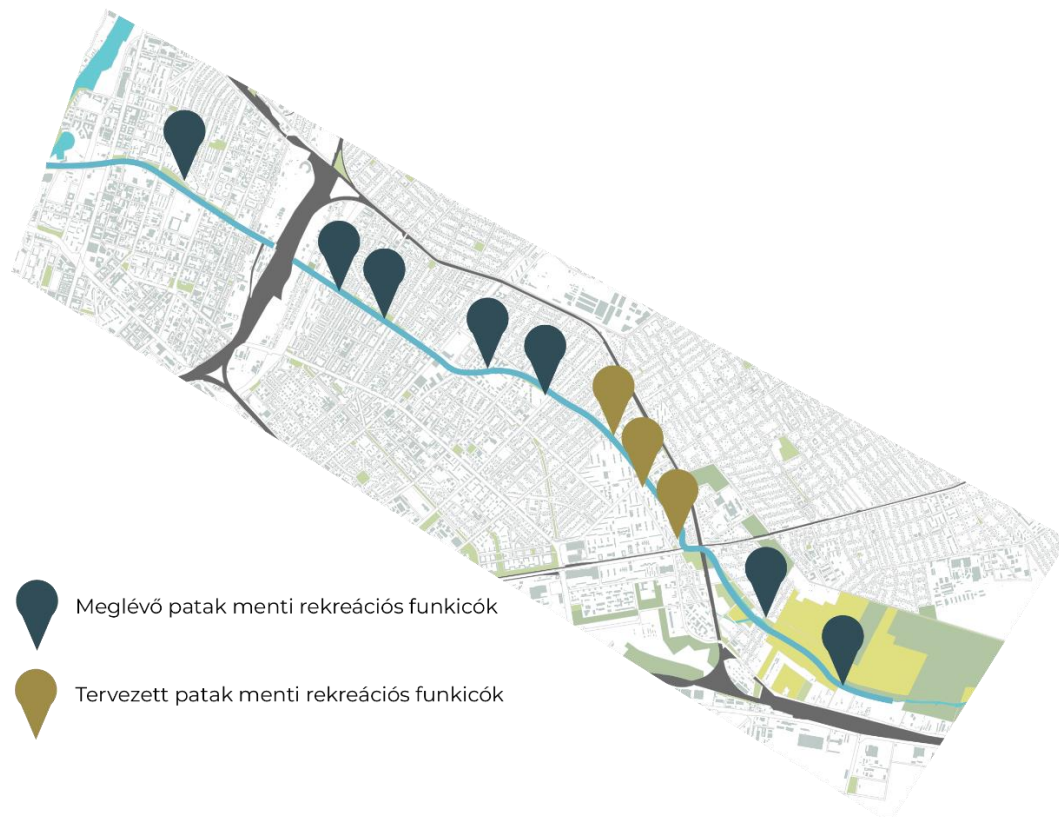
A célkitűzések a következők:

Átfogó cél: Zöldfelületi kapcsolatok erősítése és a patak bevonása a városrész életébe

Megvalósítás:

Rákos-patak revitalizációja, ahogy az már több szakaszon megtörtént Zuglóban, illetve a XIII. kerületben is. Amellett, hogy erősítené ezt az ökológiai folyosót a revitalizáció, egy természetközeli képet is mutatna a patak ezen szakasza. Cél emellett a patak menti zöldsáv kiszélesítése és két nagyobb kiterjedésű rekreációs zöldfelület kialakítása a

patak mellett. A tervezett zöldfelületi rendszer a meglévő patak menti zöldfelületekhez, illetve a Füredi úti lakótelep zöldfelületeihez is kapcsolódna.



35. Rákospatak menti rekreációs funkciók elhelyezkedése (saját ábra)

Átfogó cél: Értékes de alulhasznosított terület új funkciókkal való ellátása, és élhető lakókörnyezet kialakítása

Megvalósulás:

A tervezett beépítéssel kapcsolatban cél, hogy a jelenleg alulhasznosított terület, amely a Rákospatak miatt kiváló pozícióban van, egy funkciógazdag, egészséges, zöld és klímareziliens élhető környezetté váljon. Emellett cél a meglévő gazdasági és intézményi funkciók részleges integrálása a tervezett beépítésbe, hogy egy diverz használatú terület jöjhessen létre.

Átfogó cél: Közlekedési kapcsolatok kihasználása és a gyalogos és kerékpáros közlekedés erősítése

Cél a gyalogos, illetve kerékpáros kapcsolatok erősítése, és a tervezett vasútállomás lehetőségeinek kihasználása. Fontos, hogy egy biztonságos környezet jöjjön létre, a

tömbökön belüli autómentes övezetek kijelölésével, és a korlátozott használatú burkolt felületek kialakításával.

5.2 Szerkezeti koncepció, terület pozicionálása

Városszerkezeti szempontból a területre legnagyobb hatással a megépülő Fogarasi út mellett elhelyezkedő vasútállomás van. Ezzel a körvasút vonalán lévő kerületekkel, például Óbudával és Újpesttel az eddiginél hatékonyabb és gyorsabb közlekedési kapcsolat alakul ki. Ezzel a terület a városszöveten belül az eddigieknél egy elérhetőbb pozícióba kerül.

5.3 A terület átfogó fejlesztési koncepciója



36. Fejlesztési koncepció sematikus bemutatása (saját ábra)

A terület részletes átfogó koncepcióábrája a dokumentum 15. mellékletében található.

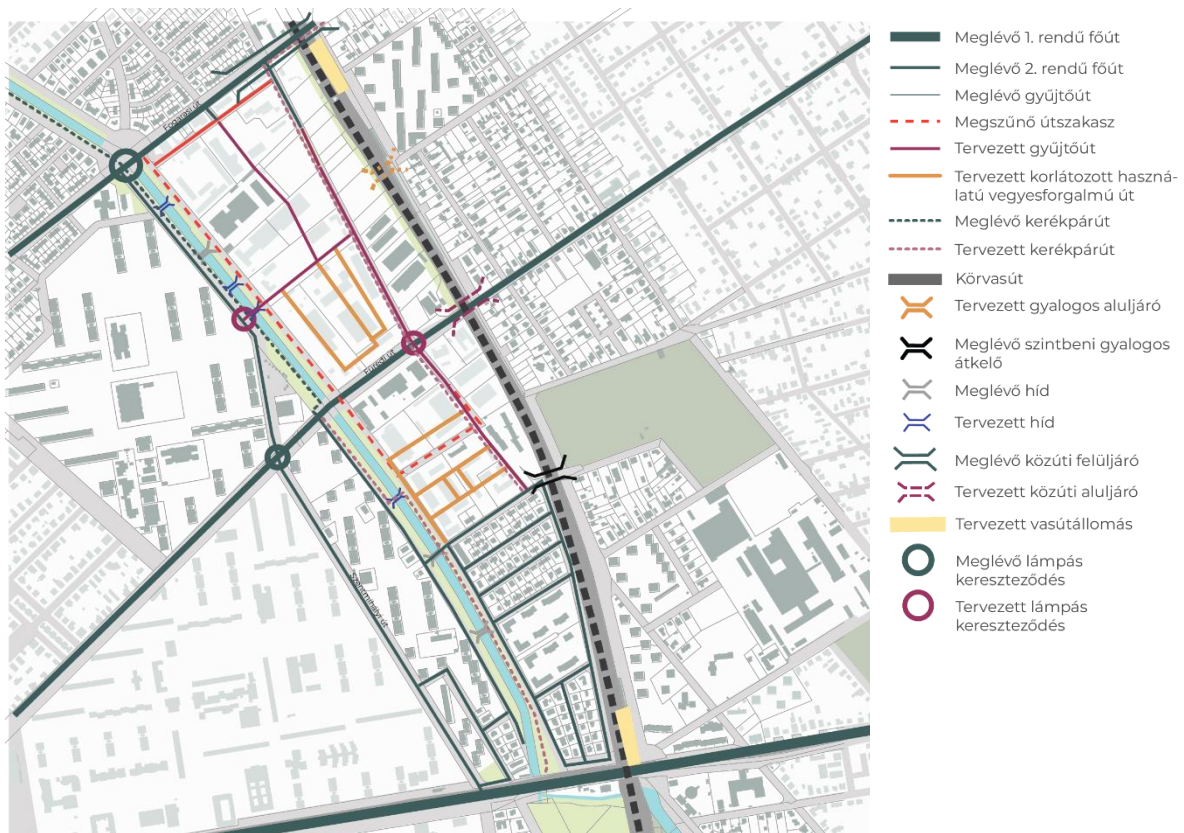
Az átfogó koncepció alkotás során a közúti, kerékpáros, gyalogos kapcsolatok kerületek bemutatására, valamint a tervezett beépítések és azok funkciói.

Kijelölésre kerültek a tervben a hosszanti, illetve fő kereszt tengelyek, amelyek a megfelelő közlekedési kapcsolatokat biztosítják. A beépítésnél jellemző, hogy a zajosabb, forgalmasabb utak és a vasút közvetlen közelében a gazdasági és iroda funkció dominál. A belső zónákban és a Rákos-patak mellett pedig különböző adottságokkal rendelkező lakó zónák tervezettek. Ezek mellett intézmény és kereskedelmi funkciók kaptak még helyet a területen. Zöldfelületi szempontból a Rákos-patak mente egy hosszanti zöld tengelyt képez, amelyhez kettő, épületek közé benyúló nagyobb kiterjedésű zöldfelület társul.



37. Átfogó koncepció ábra (saját ábra)

5.4 Közlekedés



38. Tervezett közlekedési rendszer (saját ábra)

A tervezett közlekedési hálózat a meglévő főúthálózathoz igazodik. (Alapvetően a gyalogos és a kerékpáros közlekedést előnybe helyező, az autós közlekedést háttérbe szorító rendszer jön létre, abból a célból, hogy egy fenntartható, biztonságos és egészséges városrész jöjjön létre.

A környező területekhez való közlekedési kapcsolódás szempontjából, a Fogarasi úti felüljáró, illetve a Fogarasi út megmaradna jelen állapotában. A Füredi útnál a vasúton való átkelés külön szintben lévő átjárón történik a tervezett állapot szerint, ahol a gépjármű forgalom a vasút alá van levezetve. Ezzel elkerülhető lesz a torlódások kialakulása a vasúti átkelőnél.

Gyalogosforgalom szempontjából a vasúton jelenleg egy kifejezetten csak gyalogos átkelő található, a Sashalmi parkerdőnél. Egy új tervezett vasúti átkelő létesül, a Fogarasi és a Füredi út közötti szakaszon. Itt a gyalogos forgalom a vasút alatt kerül átvezetésre, a

vasúti töltés adottságaiból kifolyólag. Ezzel elérésre kerül, hogy az újonnan beépült területtel a XVI. kerület ezen része is közvetlen gyalogos kapcsolatot tud létesíteni.

A Gvadányi út egy szakaszának megszüntetésével a Rákos-patak partja mellett, létrejön egy autómentes, funkciógazdag, jelenleginél szélesebb zöldsáv a patak mellett. Ennek az útnak a pótlására a tervezési terület közepén halad át egy jelenleg is részben meglévő, de struktúrájában megváltozó két irányú gyűjtőút, amelynek nyomvonala jelenleg is megtalálható a területen. A Gvadányi utcát többségében menekülőútvonalnak használták az autósok, viszont ezzel, hogy a forgalom átkerül egy nehezebben megközelíthető és forgalomcsillapított útra, ezzel az áthaladó forgalom nagy része más útvonalat fog választani, és inkább csak a helyben lakók fognak erre közlekedni gépjárművel. A tömböket erről az útról lehetne majd megközelíteni. Az út a biztonságos közlekedés érdekében forgalomcsillapítás alkalmazott, amely útpályaának az 50 méterenkénti sávelhúzásával valósul. A többi tervezett gyűjtőút egyirányúra tervezett, az átmenő forgalom csillapítása és elkerülése céljából.

Két új jelzőlámpás kereszteződés is létrejön, az egyik a Füredi út és a tervezett forgalomcsillapított gyűjtőút kereszteződésénél, a másik pedig a Szentmihályi és egy keresztirányú Szentmihályi útra kifutó tervezett út kereszteződésénél. Ezen esetekben a minél inkább biztonságos autós és gyalogos átkelés biztosítására javasolt a közúti lámpák elhelyezése. A tervezett új gyűjtőutak mellett, gyalogosbarát, korlátozott használatú utcák is kijelölésre kerültek. Ezekről bővebb kifejtést a dokumentum környezetalakítási tervének közlekedésről szóló fejezete tartalmaz.

A teljes ábrát a dokumentum *16. melléklete* tartalmazza.

5.5 Zöldfelületek



39. Tervezett zöldfelületi rendszer (saját ábra)

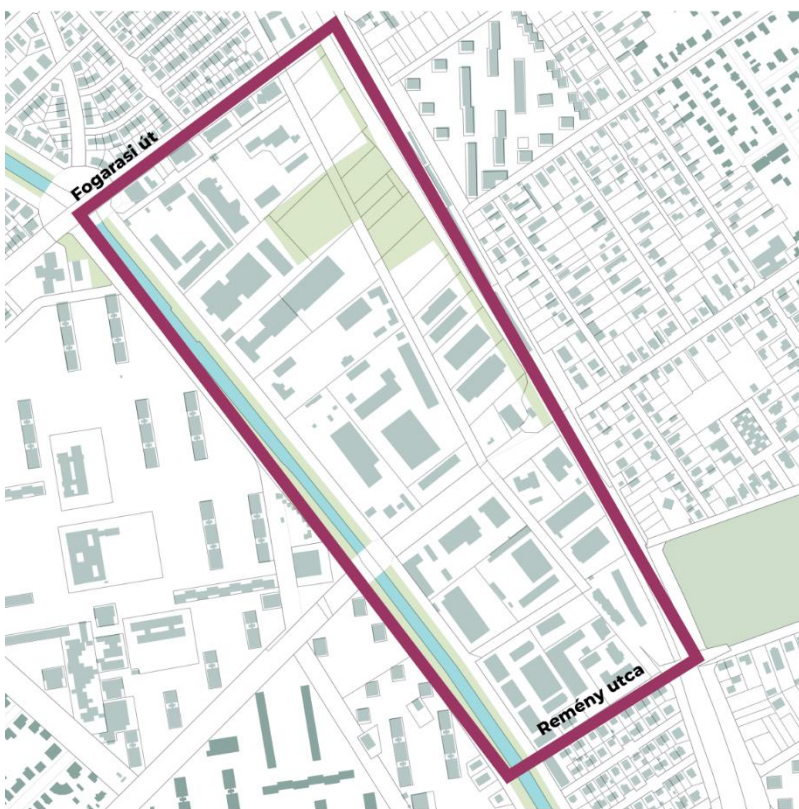
Az ábra a tervezési területen belüli jelentősebb zöldfelületeket hivatott bemutatni. Két jelentősebb kiterjedésű zöldfelület tervezett a Rákos-patak mellett, egy az északi egy a déli tervezési területen. Mind a kettő rekreációs tevékenységekre alkalmas zöldfelületi elemekkel rendelkező, funkciógazdag, kikapcsolódásra alkalmas park. Az északi, amely a NAV épülete mellett helyezkedik el egy csendesebb kikapcsolódásra alkalmas terület képében valósul meg. A déli, hőerőmű mellett elhelyezkedő park pedig egy aktívabb kikapcsolódásra hivatott, sportfunkciókban gazdag zöldfelület. A lakó funkciójú telkeken belül szintén gazdag zöldfelületi háló alakul ki. Jelentős arány származik a társasházak, illetve a déli részen lévő sorház zöldfelületeiből. Az északi tervezési területen a társasházak kertjében közös használatú, néhol kisebb magán használatú zöldfelületek kerülnek kialakításra.

Két telken jelenik meg korlátozott használatú intézményi zöldfelület. Az egyik a vasút melletti irodaházakhoz tartozó parkosított területen. Ez napközben mindenki számára használható lenne, viszont éjjelre elzárásra kerülne. A másik pedig a szakiskolához tartozó zöldfelület, amely a köz számára is használható lenne. Az ábrán jelölésre került

ezen intézményi zöldfelületek mellett még az Óvoda kertje, amely az óvoda sajátja, kizárólag az óvoda dolgozói és a gyermekek használhatják. Széles sávban kibővítésre kerül a Rákos-patak mentén, ahol a patak partja funkciókkal és gyalogos sétányokkal gazdagodik. A tervezett tömbközi sétány szintén zöldfelületekben gazdagra tervezett. A gyűjtőutak mentén pedig 2 oldali fasor került kijelölésre.

6. Környezetalakítási terv

A környezetalakítási terv lehatárolása látható a térképen. A terület északi határa a Fogarasi út, Keleti határa a Körvasút, déli határa a Remény utca, nyugatról pedig a Rákos-patak.



40. Környezetalakítási terv lehatárolása (saját ábra)

6.1 Bontásra javasolt épületek



41. Bontásra és megtartásra kerülő épületek (saját ábra)

A megtartásra és bontásra javasolt épületek kataszterét a 19. 20. melléklet tartalmazza.

A bontásra javasolt épületek között többségében leromlott állagú, alulhasznosított vagy funkciójában nem erre a területre illő épületek találhatók.

A terület északi részén, főként autószerelők, gazdasági épületek, kisebb kereskedelmi egységek és irodák találhatók. Ezek közül a gazdaság egy része, az irodák és a kisebb kereskedelmi egységek egy része a tervezett beépítésnél új épületekben kapnak helyet.

Megtartott épületek közé tartozik a NAV épülete, amely jelenleg aktív használatban van, kihasznált. A vasút mellett épült gazdasági épületek szintén megtartásra kerülnek. Egyrészt amiatt, mert puffer területet biztosítanak a vasút és az újonnan létesülő lakó funkciójú beépítés között, másrészt pedig nagy részük az elmúlt pár évben épült, és jelenleg is aktív használatban állnak. Szintén megtartásra kerül a hőerőmű épülete. A déli területrészen két relatív új lakóépület is található a gazdasági beépítés között beékelődve, ezek szintén megtartásra kerültek.

6.2 Tervezett közlekedés



42.Tervezett közlekedési ábra (saját ábra)

A közúti kapcsolatok a fejlesztési koncepciónál leírásra kerültek. Ebben a fejezetben a környezetalakítási terv célterületére fókuszálva kerül kifejtésre a részletesebb közlekedési hálózat.

Gyalogos szempontból cél volt a szerteágazó gyalogos hálózat kiépítése. Kettő keresztirányú a vasutat és a patakot is átszelő tengely is kijelölésre került, az egyik a megépülő Fogarasi út mellett elhelyezkedő vasútállomás és a Rákos Patak közötti gyalogos tengely a másik pedig a tervezett XIV és XVI kerületet összekötő gyalogos aluljáró tengelyén helyezkedik el. Hosszanti tengelyt tekintve, szintén kettő kifejezetten gyalogos forgalomra épülő út került kijelölésre. Az egyik a Rákos- patak mentén húzódik végig, amely változatosabb, sétányos kialakítást kap, a másik pedig a tervezett beépítés közepén húzódó, zöldfelületekkel gazdagított, közúti forgalomtól védett egyenes vonalú gyalogos sétány. Az utóbbi a célból került kijelölésre, hogy ne csak a tervezett hosszanti tengelyű gépjármű forgalomra is tervezett út mellett lehessen sétálni, hanem legyen a tömbök között egy autóforgalomtól többségében mentes biztonságos, gyerekbarát sétány

is. A fő gyalogos tengelyek mellett még több szerteágazó, keskenyebb, kifejezetten gyalogos útvonal került kijelölésre.

Kerékpáros közlekedés tekintetében, a tervezett kerékpárutak kapcsolódnak a meglévőkhöz. A Füredi és a Fogarasi út közötti szakaszon a patak tervezési területtel ellentétes oldalán halad végig jelenleg a kerékpárút. Az újonnan kialakított kerékpárosok számára is használható vegyes használatú út a tervezési terület déli szakaszán a patak tervezési terület felőli oldalán halad végig. A Füredi út előtt csatlakozik a meglévő kerékpárútba. A tervezett hosszanti tengelyen végig menő gyűjtőút két oldalán pedig egy-egy önálló kerékpárút került kijelölésre, annak érdekében, hogy a vasúti megálló minél könnyebben megközelíthetővé váljon mikromobilitási eszközökkel.

A tervezett hosszanti irányú gyűjtőút 21 m szélességűre tervezett. Ez a szélesség magába foglalja a kétirányú útpályát, a két oldalon lévő zöldsávot a kerékpárutat és a két oldalon elhelyezkedő gyalogos járdát. A gyalogos járda, illetve a kerékpárút egységes szélességűre tervezett, viszont a már említett forgalomcsillapítás miatt a zöld sáv változó szélességű. Azokon a szakaszokon, ahol ez kiszélesedik, ott közúti parkolóhelyek és a fasorok mellett évelő ágyások is helyet kapnának.

A Fogarasi útról nyíló, a Rákos-patakhoz közelebb eső gyűjtőút 16 méter széles. Ez az út egyirányú forgalmaz bonyolítana le. Az útpálya 3.25m széles, amelyet két szélesebb zöldsáv szegélyez, majd kétoldalt egy-egy gyalogos járda. A zöldsávban az előzőhöz hasonlóan fasor és közterületi parkolóhelyek is helyet kapnának.

Délre haladva a területen a NAV épülete és a Füredi út között tervezett beépítésnél a korlátozott forgalmú, vegyes használatú (gyalogosok és autósok számára is használható) közterületeken változó szélességű burkolt felületek találhatóak. A közterület szélessége itt szintén változatos, 7 és 30 méter közötti számokat mutat, de mindenhol van legalább 3 méter széles burkolt felület, ahol gépjárművel végig lehet haladni. Ezekre az utakra alapvetően csak a lakók hajthatnának be, illetve engedéllyel az ő vendégeik. Várakozni ezeken az útszakaszokon 15 percre lenne lehetőség a kijelölt várakozóhelyeken, hosszabb parkolásra nem.

A Füredi úttól délre elhelyezkedő terület egységeken keresztül halad a hosszanti irányú gyűjtőút, amely a Fogarasi út felől halad végig a területen. Ehhez az úthoz kapcsolódnának amelyek szintén vegyes forgalmúak és korlátozott használatúak lennének.

6.3 Tervezett épület funkciók



43. Tervezett épületfunkciók (saját ábra)

Az ábra a tervezett épületfunkciókat és az eltérő földszinti funkciókat mutatja be. A Fogarasi út, a Körvasút és a Füredi út mellett irodaházak létesülnek. Gazdasági funkciójú épületek tervezettek a meglévő gazdasági funkcióhoz kapcsolódóan. Egy oktatási intézmény, egy óvoda is helyet kap a területen. A védettebb, közúti és vasúti zajtól és rezgéstől mentesebb területrészekben a lakó funkció dominanciája jellemzi a területet.

Földszinti kereskedelmi, vendéglátói és szolgáltató funkciók kerületek kijelölésre a Rákos-patakra merőleges, vasútállomáshoz tartó gyalogos sétányon lévő lakóépületek közterületre néző alsó szintjén. Itt ezeknek az egységeknek a terasza a sétányon helyezkedik el. Az Körvasút mellett tervezetett irodaház komplexum alsó szintjei szintén funkciógazdagok, ez hivatott élettél telivé tenni a hosszanti irányú gyűjtőutat.

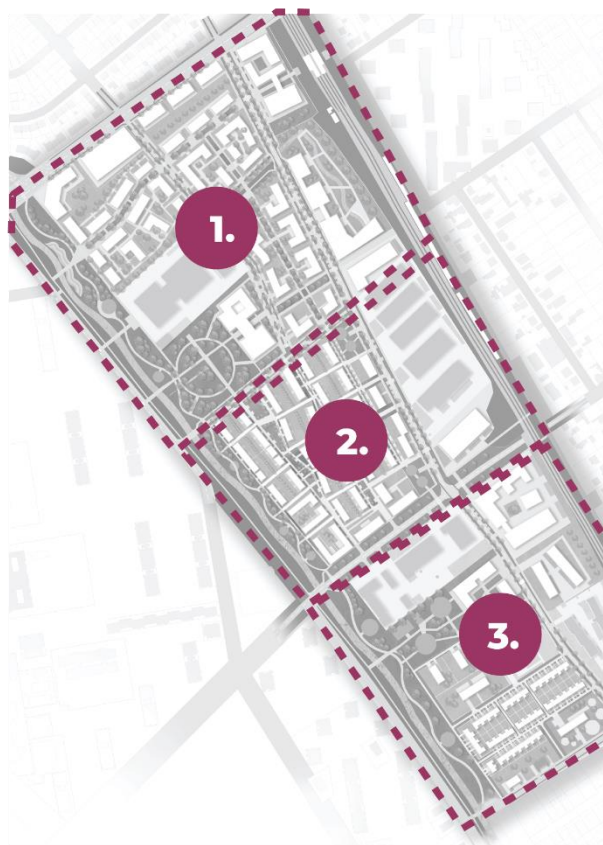
6.4 Tervezett szintszámok

Szintszámok tekintetében fő irányelv volt, hogy a tervezési területen északról délre haladva egyre csökkenjenek a szintszámok. (23. melléklet) Az északi területrész, jelenleg is sokkal nagyvárosiasabb és forgalmasabb jelleget mutat, így itt magasabb szintszámok kerültek alkalmazásra. A déli területrész jelenleg egy nyugalmasabb, kisvárosias, kertvárosias képet mutat, így itt alacsonyabb szintszámok kerültek alkalmazásra.

A területen földszint és F+6 emelet közötti szintszámok tervezettek. Az északi területrészen magasabb szintszámok kerültek alkalmazásra. Itt jellemzően 3 és 6 közötti szintszámok jelennek meg. Dél felé haladva ez a szám egyre csökken. A Füredi út melletti lakó területen 2-4 szintes épületek, míg a Füredi úttól délre már földszintes lakóépületek is megtalálhatóak lenének.

6.5 Tervezett beépítés

A tervezett beépítés részletes terve a 24. mellékletben található. A tervezési terület három egységre bontható. A tervezett beépítés a terület kiterjedéséből és beépítési típusaiból, illetve a környező fejlesztések megvalósulását figyelembe véve három ütemben kerül megvalósulásra. Részletesen a megvalósuló elemek a következő fejezetben kerülnek kifejtésre. Ebben a fejezetben az egyes ütemek összefoglalója található.



44.A tervezett beépítés ütemezése (saját ábra)

1. ütemben megvalósuló elemek:

A tervezett Fogarasi út mellett elhelyezkedő vasútállomás megvalósulása magával vonz egy területi fejlesztést. A terület fejlődésével sor kerül a Rákos-patak mellett húzódó magasfeszültségű felsővezeték föld alá vitele. A meglévő Öv utca ezen szakaszának a nyomvonala felújításra/átalakításra kerül ebben az ütemben, és megvalósul a Gvadányi út forgalmának erre az útra való terelése és ezzel a Rákos-patak zöldsávjának kiszélesítése, gyalogosbaráttá tétele. Kiépül a Rákos-patakot, valamint a vasútállomást és a NAV épülete melletti parkot és a XVI. kerület összekötő gyalogos tengelyek is. Szintén megvalósul a NAV épülete mögött lévő egyirányú gyűjtőút kiépítése, és az új Rákos-patakot átszelő gyalogos hidak megépülése. A fő tengelyek kiépülés után valósulnak meg az első ütemre tervezett, iroda, kereskedelem, gazdaság és lakó funkciójú beépítések, valamint a közpark kialakítása.

2. ütemben megvalósuló elemek

Második ütemben valósul meg a Füredi útnál lévő Körvasúti fejlesztés, amely a gépjármű forgalom vasút alatti átvezetése. A megvalósult fejlesztés után kerül sorra a hosszanti tengelyű gyűjtőút további átépítése, biztonságos, élhető úttá való átformálása. Ezzel egyetemben az ehhez kapcsolódó, Szentmihályi útra kifutó egyirányú gyűjtőút is kialakításra kerül a hozzá tartozó gépjármű forgalomra is alkalmas Rákos-patakot átszelő híddal. Ezeknek a közlekedési infrastruktúrális elemeknek a kiépülését követően elindul a gyalogosbarát lakóterület megépülése, valamint a Körvasút menti gazdasági funkció bővülése. A gazdasági és lakó funkció között, a két funkció elválasztása céljából kisüzemi, kiskereskedelmi egységek létesülnek.

3. ütemben megvalósuló elemek

Harmadik ütemben kerül megvalósításra a hosszanti irányú fő gyűjtőút harmadik szakaszának kiépülése, amely a Remény utcánál ér véget. Kiépülnek emellett ebben a szakaszában a fejlesztésnek a vegyes használatú útszakaszok. A közúti infrastruktúra fejlesztése után pedig kiépítésre kerül a közpark, kereskedelmi egység, az átalakult gazdasági funkció a Körvasút mellett, illetve a már meglévő lakóépületekhez kapcsolódó lakó funkciójú fejlesztések.

6.6 Ütemezés és részletes leírás

6.6.1 Első ütem részletes leírása:



45. Első ütem részletezése (25. melléklet, saját készítés)

Tervezetten az első ütemben valósul meg a Fogarasi út melletti terület rész, amely szervesen kapcsolódik tervezett vasútállomáshoz. Fő rendezési elvek, a patak menti zöldfelület, a NAV épülete melletti park kialakítása, a Gvadányi út megszűnő szakaszának pótlására egy forgalomcsillapított gyűjtőút megtervezése, illetve egy Rákospatakhoz kapcsolódó belső, tömbök közti, védett sétány kialakítása, valamint a vasút elvágó hatását csökkentő két új gyalogos aluljáró kialakítása.

A vasútállomáshoz kapcsolódóan a Fogarasi úti felüljáró mellett kiépül egy kereskedelmi központ, valamint egy hozzá tartozó parkolóház. A kereskedelmi központ mellől lehet a vasútállomásra gyalogos aluljárón keresztül eljutni, valamint a Fogarasi úti felüljárón is új gyalogos feljáró létesül. A kereskedelmi központnál lévő burkolt felületeken kerül kialakításra a vasútállomáshoz tartozó mikromobilitási pont, kerékpártároló, kerékpáros szervízpont, és kültéri várakozó tér.

Szintén a Fogarasi úton, valamint az azon haladó felüljáró mentén irodaházak tervezettek. Ezek a Fogarasi út melletti irodaházak 4 és 6 szint közötti magasságúak és kisebb irodai egységek kerülnek kialakításra az épületbelsőkhöz, amelyekben a jelenleg a területen üzemelő kisebb irodák kapnak helyet. Nagyobb kiterjedésű, nagyobb belső terekkel rendelkező 5-7 szintes irodaházak épülnek a Körvasút mellett, amelyek földszintjén kereskedelem, szolgáltatás és vendéglátás kap helyet. Ezekbe tervezetten nagyobb cég/cégek tudnak helyet kapni. Az épületek a Rákos patakhoz egy itt lévő mellékágára szerveződnek rá, parkos kialakítással. Ez a park napközben bárki számára elérhető lenne, éjszakára lenne csak korlátozva a használata.

Lakótömbök tekintetében az épületek szintszámai F+3 és F+5 között mozog. Az északi 3 lakótömbnél egy telken belül több épület helyezkedik el. Ezek a tömbök autómentesen kerülnek kialakításra. Amennyiben szükséges, a burkolat kialakítása, illetve a bejáratok lehetővé teszik a gépjárművel behajtást, de ez csak szükség esetén lenne engedélyezett. Ezen tömbökhöz tartozó parkolási lehetőség a közeli kettő létesítendő parkolóházban kerül megoldásra. A Rákos-patakhoz közelebb elhelyezkedő parkolóház földszintjén benzinkút, autóalkatrész boltok kapnak helyet.

A telkeken belül társasházakhoz tartozó közös zöldfelület létesül, ahol játszótér, kültéri edző egységek találhatóak, vagy akár a közösségi kertészkedésre is alkalmas parcellák kerülnek kijelölésre. Egyes épületek földszinti lakásaihoz pedig kisebb saját kertrész is tartozik. A tömbhöz tartozó, sétányra néző épületek földszintjén kereskedelem, vendéglátás és szolgáltatás funkció kap helyet.

Az irodaépületeken, illetve a lakóépületeken extenzív zöldtetők kerülnek kialakításra. Ezek az alacsony fenntartási költség mellett előnyösek abból a szempontból, hogy az épületek szigeteléséhez is hozzájárulnak, valamint vízmegtartó képességükkel hozzájárulnak a terület korszerű esővíz kezeléséhez.

Dél felé haladva a gyalogos tengely mentén szintén lakóépületek létesülnek. Ezen a részen viszont egy telken egy épület helyezkedik el, amely 5 méteres előkerttel rendelkezik. A parkolás ezen tömbök esetén telkenkénti mélygarázzsal megoldott. Ezekben az épületekben lehetőség nyílik szociális bérlakások létesítésére is. Minden

egyres épületben megadott számú szociális bérakás létesítendő. A tervezett Rákospatak menti park mellett pedig szakiskola kap helyet.

A Rákospatak mellett elhelyezkedő kiszélesedő zöldsávban sétány és különböző különböző rekreációs és szabadtéri funkciók kapnak helyet. A kereszt tengelyű gyalogos sétány kifutásánál a patakmeder lépcsőzetes kialakítása tervezett, amely izgalmas téri elemet képez itt. Ez ülőalkalmatosságként is funkcionál, valamint biztosítja, hogy a patak megközelíthetőbbé váljon. A sétány kialakítása szintén közelebb hivatott hozni az embereket és a vízfelületet. A kacsaringós sétány hol megközelíti a patak vizét, hol eltávolodik tőle. A célirányos gyalogos forgalomra is gondolva pedig kiépítésre kerül egy egyenes vonalú gyalogos sétány az újonnan létesülő beépítés mellett. A patak partján játszótér, kutyafttató, kültéri edző alkalmatosságok, és a patak szerepét és elővilágát bemutató gyermekek számára játékok és interaktív táblák kerülnek kihelyezésre. A kihelyezett ülőalkalmatosságok egy része fedett, wifi elérhetőséggel és mobiltelefon töltő pontokkal rendelkezik. A patakpart revitalizációhoz kapcsolódóan egy becsendesebb tevékenységekre, pihenésre szolgáló közpark is kialakításra kerül, amely az épületek közé nyúlik. A parkban sétányok, padok találhatóak és egy vízgyűjtő esőkert is kialakításra kerül. Ez segít a víz helyben tartásában, illetve a párologtatásban, hogy egy fenntartható, vízmegtartó zöldfelület jöhessen létre a parkban.

Előképek:





6.6.2 Második ütem részletes leírása:



46. Második ütem részletezése (26. melléklet, saját készítés)

A tervezési területen második ütemben valósul meg a Füredi út mentén lévő javarészt lakó funkciójú beépítés, a gazdasági terület kibővítése, valamint a Füredi út menti iroda épületek. A Rákos-patak menti zöldfelületek fejlesztése is folytatódik déli irányba.

A Füredi út és az 1. ütemben létesült park közötti területen lakó funkciójú beépítés került tervezésre. Ezen a területen 2-4 szintes lakóépületek létesülnek. Az épületek előtt 3 méteres előkert került kijelölésre, kerítés a közterülettől nem határolja őket. Ennek célja, hogy az épületek ne váljanak el annyira a közterülettől. Ezeknek az előkerti, leginkább zöld sávoknak, valamint bejárati burkolt felületeknek a fenntartása a lakók feladata.

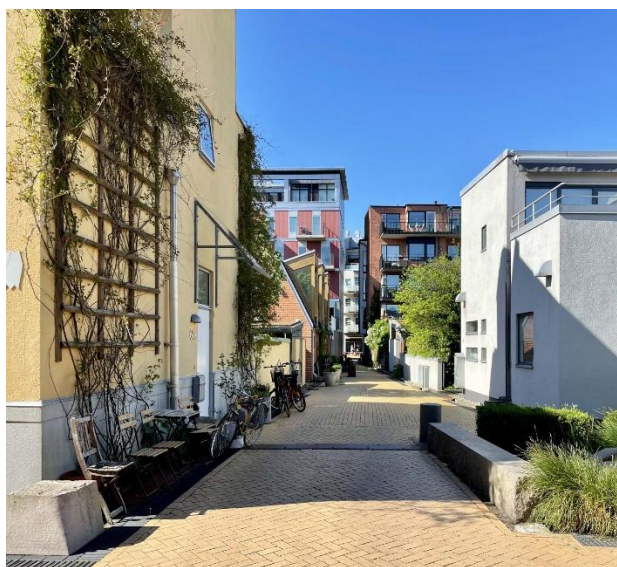
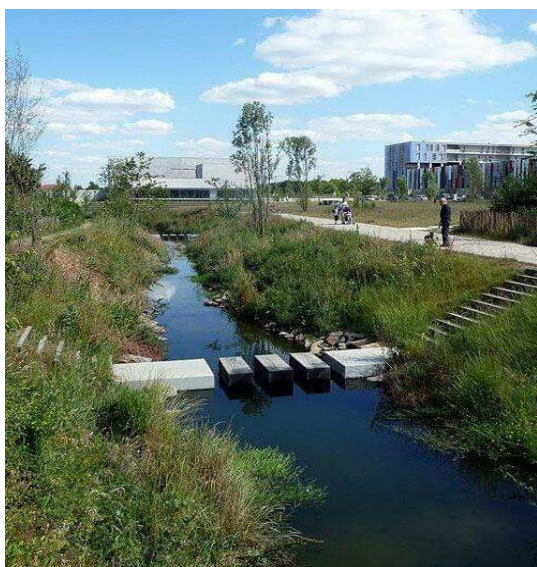
Az lakóépületek hátsó kertjének nagy része az összes lakó számára használható, viszont minden földszinti lakásnak van egy kisebb saját kertrésze. Ez szintén nem lenne kerítéssel elhatárolva, csak közepes méretű cserjékkel, sövénnel lenne lehatárolva. A közös kertrészekben veteményeskertet, díszkertet is létesíthetnek a lakók.

Az épületek külső megjelenését tekintve meghatározott egységes építészeti elemek mellett tervezetten egy szabadabb, változatosabb kinézettel rendelkező lakónegyed létrehozása tervezett. A lakások mérete szintén változatos, van amelyik épületben több szintes lakások is megtalálhatóak.

Az épületek között a közterületen a burkolt felületek vegyeshasználatúak. Gyalogosok és az itt lakók egyaránt használhatják, a lakók vendégein kívül viszont gépjárművel erre a területre más nem hajthat be. A közterületek közepén található zöldsávok szélén egy-egy várakozási hely került kialakításra. Ezekben a felületeken 15 perces várakozási idő megengedett, ez főként arra elég, amíg a lakó a bevásárlást ki tudja pakolni, vagy az idősebb rokonát bekíséri az épületbe. Parkolni ennél több ideig csak engedéllyel lehetséges itt, például mozgássérültek számára. A lakók számára a parkolás a lakóterület két sarkán elhelyezkedő két központi garázsban lehetséges. Az ide érkezők számára díj ellenében szintén használhatóak ezek a mélygarázsok, vagy a hosszanti gyűjtőút melletti kijelölt közterületi parkolóhelyek. A két mélygarázs tetején, játszótér, évelő ágyások, padok kapnának helyet. A lakó beépítés Füredi utca felőli oldalán kisebb méretű irodaházak kapnak helyet. A gazdasági terület felőli oldalon pedig kisüzemi, kiskereskedelmi épületek. Itt olyan épületek kerülnek kialakításra, ahol az alsó szinten üzlet helyezkedik el a felső szint pedig alkalmas arra, hogy az eladó ott lakjon, vagy ott készítse el a termékeit. Be tudnak ide költözni például kézműves termékeket vagy kisüzemi élelmiszer árúsító vállalkozások. Az itt létesülő gazdasági épület pedig a meglévőkhöz kapcsolódik, hasonló funkciót tölt be.

Közterületi zöldfelületek tekintetében a Rákos-patak menti zöldsávban végig húzódó sétány mellett több funkció is helyet kap. Ezen a szakaszon szintén patak revitalizálás történik, a meder kialakítása itt is természetesebbé válik, valamint a vízfelület elérhetőbbé. A vízhez lépcsőkön lehet lemenni, és az előképen is ábrázolt módon tipegőkön keresztül is lehet menni. Ezek a tipegők csak alacsony vízjárás esetén bukkannak elő és akkor játékos átkelési lehetőséget biztosítanak, valamint a gyermekek számára is kiváló játszó lehetőséget adnak.

Előképek:



6.6.3 Harmadik ütem részletes leírása



47. Harmadik ütem részletezése (27. melléklet, saját készítés)

Harmadik ütemben kerül megvalósulásra a terület Füredi úttól délre eső része.

A területen végig futó gyűjtőút itt fut bele a Remény utcába, amely a környezetalakítási terv határa is egyben.

A Füredi út mellett elhelyezkedő fűtőerőmű mellé kereskedelmi és vendéglátó funkciót ellátó épületegyüttes került elhelyezésre. Ezt a funkciót a fűtőüzem minimális zajú, de folyamatos hangja nem zavarja. Az épület park felőli oldalán, illetve a belső udvar felé teraszok helyezkednek el. A parkolás az út felőli oldalon a kereskedelmi egység telkén belül burkolt felületen lehetséges. Ehhez az épülethez kapcsolódik a Rákospatak mentén kialakított park, amely az északival ellentétben egy sokkal aktívabb kikapcsolódásra alkalmas zöldfelületi elem. A parkban kosárlabda pálya, gördeszka és BMX pálya, ping-pong asztalok, valamint egy kültéri falmászó egység kapnak helyet. A Körvasút mellett gazdasági épület kap helyet. Ez olyan kialakítással készülne el, hogy nem feltétlen csak gazdasági funkcióra lehessen használni, hanem műhely jelleggel kivehető helyiségek, vagy akár tánc stúdió, vagy más nagyobb helyigényű művészeti stúdió számára

is kivehető helyiségek kerülnének kialakításra. A Remény utca mellett Óvoda és bölcsőde került telepítésre. A helyszín megfelelő egy ilyen intézmény számára, mert ezen a területrészen már rendkívül alacsony a forgalom, illetve csendes a környék, így a gyerekek számára ez ideális helynek bizonyul. Alapvető cél lenne, hogy a gyermekek és szüleik gyalogosan, kerékpárral vagy más fenntartható közlekedési eszközzel érkezzenek az óvodába, de több parkolóhely is használható az ide érkezők számára. Parkolásra ad lehetőséget a Remény utca és az óvoda északkeleti oldalán kialakított közterületi parkolóhelyek.

Lakó funkciójú beépítést tekintve a meglévő lakóépületek köré helyeződött el az új beépítés főként 4 szintes szintszámokkal. A meglévőkhöz kapcsolódóan, több társasház létesült, ahol egy telken egy épület áll és egy telekhez egy mélygarázs tartozik. A telkekre vegyes használatú utakról lehet bejutni. Ide a behajtás csak a lakóknak engedélyezett. Ezek az épületek 5 méteres előkerttel rendelkeznek. A terület legdélebbi szakaszán pedig alacsonyintenzív sorházas beépítés került tervezésre. Itt szintén 5 méteres előkert társul minden telekhez, valamint gépjármű beálló is. Itt parkolásra telken belül az előkertben van lehetőség.

Előképek:



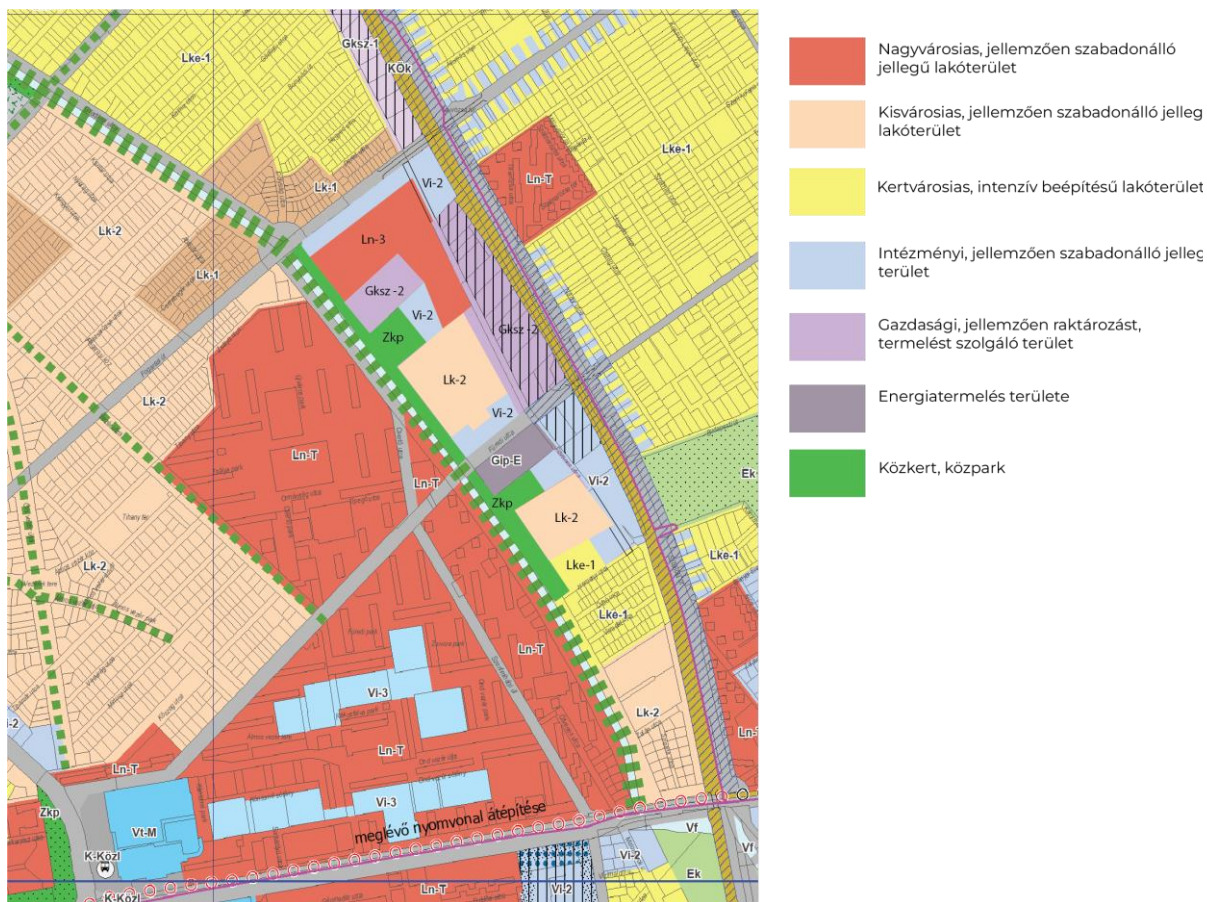


7. Rendezési program

A rendezési program során megállapításra kerültek a tervezett beépítés telekméretei, amelyek a 28. mellékletben találhatók.

A 29. melléklet tartalmazza, hogy egyes ütemekben, különböző funkciójú telkeken mennyi a bruttó beépülő szintterület. A lakó beépítésnél megadásra került, hogy hány lakás jön létre a területen és ahhoz tartozóan nagyjából hány beköltözőre lehet számítani. Megadásra került továbbá a telkek átlag mérete és az átlagos beépítési mérték adott területegységen, adott besorolásból.

8. Településszerkezeti terv módosítása



48. Településszerkezeti terv módosítása

Településszerkezeti tervmódosítás szükséges a tervezett beépítés megvalósulásához. Ezidáig Vi-2, Gksz-2 és Gip-E besorolású területek voltak a tervezési területen. Az átsorolás során a beépítésre szánt területek közül a következő besorolások jelentek meg: Ln-3, Lk-2, Lke-1. Beépítésre nem szánt területek közül pedig a Zkp besorolás újdonság a területen.

9. Egyszerűsített építési szabályzat

Jelenlegi kerületi építési szabályzat Budapest Főváros XIV. Kerület Képviselő-testületének 11/2021. (III. 26.) önkormányzati rendeletével került elfogadásra.

Közhasználatú területek

5. § (1) A Szabályozási terven „Gyalogút, gyalogos kapcsolat” és „Közhasználat céljára átadott területrész” jellel megjelölt ingatlanrészeket közhasználat céljára átadható területként– városrendezési megállapodásban részletezettek szerint – kell kialakítani és fenntartani.

(3) Ingatlan közhasználat céljára átadott területén burkolt felülettel csak gyalogos és kerékpáros felület, az ingatlanok kiszolgálását biztosító út és közcélú parkoló létesíthető.

Közterületi zöldfelület

7. § (1) A 14 méter szélességet elérő közterületi-, vagy a közforgalom számára megnyitott út létesítése vagy teljes szélességet érintő átépítése esetén kétoldali, legalább 2 méter szélességű zöldsávba ültetett fasort kell telepíteni.

(2) A megtartandó vagy telepítendő szerkezeti jelentőségű fasorral jelölt útszakaszon: a fasort meg kell tartani és ki kell egészíteni; a tervezett új vagy átépítésre kerülő közterületen fasort kell telepíteni; és a fa egészséges fejlődéséhez szükséges, a faegyed növekedésével fokozatosan bővülő, felszín alatt és felett elhelyezkedő, a fa lombkoronájával és gyökérzetével lehatárolt rész védelmét biztosítani kell.

(4) A közterület zöldfelületként fenntartandó részén kizárólag játszókeretet, sportkeretet játszóteret, pihenőkeretet, kutyafuttatót, sportpályát, közösségi keretet és parkolót lehet létesíteni és a terület legalább 60 %-án zöldfelületet kell létesíteni és fenntartani az övezetben előírt minimális zöldfelület biztosítása mellett.

A beépítésre szánt területek övezeti előírásai

Nagyvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület **(Ln-3)**

A nagyvárosias lakóterület magas intenzitású lakótelepek területe és a sűrű beépítésű, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, elsősorban lakó rendeltetésű épületek elhelyezésére szolgál.

Elhelyezhető a lakó rendeltetésen kívül:

- a) szolgáltató
- b) vendéglátó

- c) hitéleti
- d) nevelési, oktatási
- e) egészségügyi, szociális
- f) kulturális, közösségi szórakoztató
- g) szállás jellegű
- h) igazgatási
- i) iroda
- j) sport

Kisvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület **(Lk -2)**

A kisvárosias lakóterület alacsony intenzitású lakótelepek területe és a sűrű beépítésű, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, 12,5 m-es beépítési magasságot meg nem haladó elsősorban lakó rendeltetésű épületek elhelyezésére szolgál.

Kisvárosias lakóterületen elhelyezhető épület – a lakó rendeltetésen kívül:

- a) szolgáltató
- b) vendéglátó
- c) hitéleti
- d) nevelési, oktatási
- e) egészségügyi, szociális
- f) kulturális, közösségi szórakoztató
- g) szállás jellegű
- h) igazgatási
- i) iroda
- j) sport

Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület **(Lke -1)**

Kertvárosias lakóterület laza beépítésű, összefüggő nagy kertes, több önálló rendeltetési egységet magába foglaló, elsősorban lakó rendeltetésű épületek elhelyezésére szolgál.

Kertvárosias lakóterületen elhelyezhető épület – a lakó rendeltetésen kívül:

- a) szolgáltató
- b) vendéglátó
- c) hitéleti
- d) nevelési, oktatási
- e) egészségügyi, szociális
- f) kulturális, közösségi szórakoztató
- g) szállás jellegű
- h) igazgatási
- i) iroda
- j) sport

Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)

Az intézményi vegyes terület elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetést szolgáló épületek elhelyezésére szolgál.

Az intézményi vegyes területen elhelyezhető épület ezek mellett még:

- a) szolgáltató
- b) vendéglátó
- c) hitéleti
- d) nevelési, oktatási
- e) egészségügyi, szociális
- f) kulturális, közösségi szórakoztató
- g) szállás jellegű
- h) igazgatási
- i) iroda
- j) sport

Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2)

Az általános gazdasági terület a környezetre jelentős kedvezőtlen hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú, továbbá kereskedelmi, szolgáltató és raktár-rendeltetésű építmények elhelyezésére szolgál.

Az általános gazdasági területen elhelyezhető épület ezek mellett:

- a) szolgáltató
- b) vendéglátó
- c) igazgatási
- d) iroda
- e) sport
- f) gazdasági rendeltetés
- g) raktározási

Energiatermelés terület (Gip-E)

Energiatermelés területén nem helyezhető fel másfajta funkció.

Közlekedési célú területek

Közlekedési célú területek általános előírásai

70. § (1) Közúti közlekedési terület (KÖu) alövezetei: KÖu-2, KÖu-3 és KÖu-4, Kt-kk és KÖk.

(2) A KÖu-2, KÖu-3 és a KÖu-4 övezet területén gyalogos járda építését legalább 2 méter szélességben, minden építési telekkel határos szakaszon biztosítani kell.

(4) A KÖu-3 övezet a II. rendű főutak területe. Az övezet a II. rendű főútvonal, annak szervízútja, csomópontja, műtárgya, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elem, közúti vasúti (villamos) pálya, közmű és hírközlési építmény, továbbá zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

71. § (1) A Kt-Kk övezet a kerületi jelentőségű közutak területe. Az övezet a forgalmi szerepet betöltő gyűjtőút és kiszolgáló (lakó) út, annak csomópontja, műtárgya, csapadékvíz-elvezető rendszere, valamint parkoló, kerékpáros és gyalogos infrastruktúra elem, közmű és hírközlési építmény, továbbá zöldfelületi elem elhelyezésére szolgál.

(2) Kerületi (helyi) jelentőségű gyűjtőutak: a Tatai út, Dévényi utca, Szőnyi út (Mexikói út és az Udvard utca között), Ungvár utca (a Nagy Lajos király útja és a Csáktornya park között), Hermina út, Erzsébet királyné útja (a Hermina út és a Hungária körút között), Öv utca (az Erzsébet királyné útja és a Telepes utca között), Telepes utca (a Nagy Lajos király útja és az Öv utca között), Rákospatak utca (az M3 autópálya bevezető szakasza és a Szugló utca között), Vezér utca, Mexikói út (a Thököly út és a Kerepesi út között), Ifjúság útja, Szugló utca (a Róna utca és az Öv utca között), Egressy út és az Ond vezér útja.

Folyóvizek medre és partja terület

74. § *1 A folyóvizek medre és partja területének Vf jelű övezetén épület nem helyezhető el. A közművek műtárgyaival a Rákos-patak csak hidak, átereszek alatt vagy a meder alatt keresztezhető. A medertől merőlegesen mért 3-3 méter széles fenntartósávban építmény nem helyezhető el.

Zöldterületek – közparkok és közkertek előírásai

75. § (1) Közkert, közpark (Zkp) alövezetei: Zkp/Kp-1, Zkp/Kk-1 és Zkp/Kk-2.

(2) Kerületi jelentőségű zöldterületek alövezetei: Kt-Zkp-1, Kt-Zkk-1, Kt-Zkk-2, Kt-Zkk-3.

(3) A közterületként nyilvántartott zöldterületet közhasználat elől elzárni nem lehet, kivéve a közbiztonsági okból való zárvatartást.

(4) ***2** A zöldterületek övezeteiben

a) elhelyezhető:

aa) közbiztonság épülete;

ab) a vendéglátó rendeltetést tartalmazó épület;

ac) pihenést, testedzést szolgáló, épületnek nem minősülő építmény;

ad) ismeretterjesztést szolgáló, épületnek nem minősülő építmény;

ae) a terület fenntartásához szükséges építmény;

af) nyilvános illemhely,

ag) parkolási építmény vagy az övezettel határos, máshonnan nem megközelíthető, meglévő ingatlan kiszolgálását biztosító útkapcsolat és tartozéka;

b) kialakítható:

ba) játszókert, játszótér,

bc) sportkert,

bd) pihenőkert,

be) díszkert,

bf) kutya-futtató, vagy

bg) közösségi kert.

(5) A környezeti terheléstől védendő rendeltetésnek, különösen a pihenő- és játszóhelynek megfelelő védelmet nyújtó növényállományt kell kialakítani.

(6) A fásítottság mértéke legalább egy darab közepes vagy nagy lombkoronájú fa/100 m².

(7) Ha a meglévő zöldfelület az övezetben megengedett legkisebb értéket nem éri el, csak olyan építési tevékenység végezhető, amely a zöldfelület meglévő mértékét nem csökkenti.

(8) A Zkp/Kp, Kt-Zkp, Zkp/Kk és Kt-Zkk övezet területén épületnek nem minősülő építmény bármely részének terepcsatlakozástól mért legmagasabb pontja legfeljebb 3 m lehet.

Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek területe (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Terepszint alatti építés megengedett legnagyobb mértéke (%)	Zöldfelület megengedett legkisebb mértéke (%)	Épületmagasság megengedett legnagyobb mértéke (m)
Nagyvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület (Ln-3)						
Ln 3/8	800	SZ	40	50	35	15
Ln 3/10	2000	SZ	40	50	35	18
Kisvárosias, jellemzően szabadon álló jellegű lakóterület (Lk -2)						
Lk 2/21	900	SZ	50	50	30	13,5
Lk 2/22	800	SZ	30	40	55	12
Kertvárosias, intenzív beépítésű lakóterület (Lke -1)						
Lke 1/1	400	K	30	40	55	6,5
Lke 1/8	250	Z	35	40	35	6
Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület (Vi-1)						
Vi 1/12	800	Z	50	63	35	18
Intézményi, jellemzően szabadon álló jellegű terület (Vi-2)						
Vi 2/9	2000	K	35	35	50	10,5
Vi 2/30	2000	SZ	35	35	50	18
Vi 2/29	700	SZ	45	50	35	21
Gazdasági, jellemzően raktározásra és termelésre szolgáló terület (Gksz-2)						
Gksz 2/3	1550	SZ	35	40	35	18
Gksz 2/4	1500	SZ	35	40	35	12,5
Energiatermelés terület (Gip-E)						
Gip-E/1	-	K	35	50	40	18

13.A Rákos-patak Zalán utca és Kerepesi út közötti szakaszának javasolt metszete (forrás: Rákos-patak környezetének revitalizációja)

14.Településszerkezeti kapcsolatok (saját ábra)

15.Tömegközlekedési kapcsolatok (saját ábra)

16.Vasúti kapcsolatok (forrás:

https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/vasuthalozat_trkp_bp_2024_a3_01-4_2024-10-11.pdf

17.Kerékpáros kapcsolatok (forrás: <https://kenyi.kozut.hu/>)

18.Közlekedés vizsgálata- Átkelési lehetőségek a Rákos-patakon és a vasúton keresztül (forrás: saját ábra)

19.2022-es parkolási térkép Budapest (forrás:

https://archiv.budapest.hu/Kepek2023/bkk_arcuatos_parkolasi_rend_2022121.jpg)

20.2024-es parkolási térkép Budapest

(https://nemzetimobilfizetes.hu/parking_purchases/zonainfo)

21.P+R parkolók (forrás: <https://bkk.hu/downloads/map/188/>)

22.Közüti és vasúti zajterhelés (forrás: <http://zajterkepek.hu/>)

23.Zajterhelés mérésének eredményei (forrás: Zugló (XIV. kerület) Környezetvédelmi Programja 2018-2023)

24.Zöldfelületi intenzitás elemzés (forrás: Budapest Főváros XIV. kerülte Zugló, Kerületi Építési Szabályzat, Megalapozó vizsgálat)

25.A terület intézményi ellátottsága (saját ábra)

26.A terület kereskedelmi és vendéglátó egységei (saját ábra)

27.Épületek funkcióinak a vizsgálata (saját ábra)

28.Telekméretek vizsgálata (saját ábra)

29.BSÁ értékek a területen (saját ábra)

30.Szintszámok vizsgálata (saját ábra)

31.Szintterületi mutatók a területen (forrás: Budapest Főváros XIV. kerülte Zugló, Kerületi Építési Szabályzat, Megalapozó vizsgálat)

32. Demográfiai adatok (forrás: Teir)

33. Problématérkép (saját ábra)

33. Értéktérkép (saját ábra)

34. Célkritériumok (forrás: saját ábra)
35. Rákospatak menti rekreációs funkciók elhelyezkedése (saját ábra)
36. Fejlesztési koncepció tematikus bemutatása (saját ábra)
37. Átfogó koncepció ábra (saját ábra)
38. Tervezett közlekedési rendszer (saját ábra)
39. Tervezett zöldfelületi rendszer (saját ábra)
40. Környezetalakítási terv lehatárolása (saját ábra)
41. Bontásra és megtartásra kerülő épületek (saját ábra)
42. Tervezett közlekedési ábra (saját ábra)
43. Tervezett épületfunkciók (saját ábra)
44. A tervezett beépítés ütemezése (saját ábra)
45. Első ütem részletezése (25. melléklet, saját készítés)
46. Második ütem részletezése (26. melléklet, saját készítés)
46. Harmadik ütem részletezése (27. melléklet, saját készítés)
48. Településszerkezeti terv módosítása

12. Mellékletek

- 1.A terület kapcsolati rendszere
- 2.Közösségi közlekedés, rágyaloglás
- 3.Közösségi közlekedés, tömegközlekedési járatok
- 4.Közlekedés, átkelési lehetőségek a Rákos-patakon és a vasúton keresztül
5. Közlekedés, átkelési lehetőségek a Rákos-patakon és a vasúton keresztül
- 6.Zöldfelületek vizsgálata
- 7.Ellátottság vizsgálata, oktatási intézmények
8. Ellátottság vizsgálata, vendéglátás és kereskedelem
- 9.Beépítés vizsgálata, épületfunkciók
10. Beépítés vizsgálata, épületfunkciók részletes vizsgálata
- 11.Telekméretek vizsgálata
12. Szintszámok
- 13.Problématérkép
14. Értéktérkép
15. Átfogó koncepció
16. Tervezett közlekedési rendszer
- 17.Tervezett útirányok
- 18.Bontásra javasolt épületek
19. Bontásra javasolt épületállomány
20. Megtartásra javasolt épületállomány
21. Tervezett közlekedési rendszer és parkolás
22. Meglévő és tervezett épületfunkciók
23. Tervezett szintszámok
- 24.Környezetalakítási terv, Masterplan
- 25.Első ütem tervezett funkciói
- 26.Második ütem tervezett funkciói
- 27.Harmadik ütem tervezett funkciói
- 28.Tervezett telkek területe
- 29.Rendezési program
- 30.Szabályozási terv

31. Utca metszetek

32. Tömegmodellek