

DIPLOMADOLGOZAT

Bóta Dorottya

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

Településmérnök mesterképzési szak

**BARNAMEZŐS TERÜLETEK REHABILITÁCIÓS
LEHETŐSÉGEI A KISPESTI TRAKTORGYÁR PÉLDÁJÁN
KERESZTÜL**

Belső konzulens: dr. Bérczi Szabolcs István
egyetemi adjunktus

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Tájépítészeti,
Településtervezési és
Díszkertészeti Intézet,
Településépítészeti és
Települési Zöldinfrastruktúra
Tanszék

Készítette: **Bóta Dorottya**

Budapest

2024

NYILATKOZAT

Bóta Dorottya (név) (hallgató Neptun azonosítója: QHQB4E) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A diplomadolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom¹.

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

Kelt: Budapest, 2024. év november hó 11. nap


dr. Bérczi Szabolcs István
belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.

NYILATKOZAT

a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Bóta Dorottya
A Hallgató Neptun kódja: QHQB4E
A dolgozat címe: Barnamezős területek rehabilitációs lehetőségei a Kíspesi Traktorgyár példáján keresztül
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 diplomadolgozat¹ egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

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

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

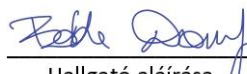
Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

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

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után

nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumában.

Kelt: Budapest, 2024 év 11 hó 12 nap


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés és célkitűzések.....	2
2.	Szakirodalmi áttekintés	3
3.	Vizsgálatok.....	7
3.1.	Magasabb rendű tervek bemutatása.....	7
3.1.1.	Budapest Településszerkezeti Terve	7
3.1.2.	Budapest Főváros Rendezési Szabályzat.....	8
3.1.3.	Integrált Településfejlesztési Stratégia.....	9
3.1.4.	Agglomerációs Vasútfejlesztési Stratégia	10
3.1.5.	Kerületi Építési Szabályzat.....	10
3.2.	Városszerkezeti elhelyezkedés	11
3.3.	Történeti áttekintés	13
3.4.	Közúti közlekedés	15
3.5.	Közösségi közlekedés.....	16
3.6.	Kerékpáros, gyalogos közlekedés és mikromobilitási eszközök.....	18
3.7.	Funkcióvizsgálat.....	19
3.8.	Területhasználati vizsgálat	20
3.9.	Tervezési terület elemzése.....	21
3.9.1.	Megközelíthetőség, belső úthálózat vizsgálata.....	21
3.9.2.	Épületfunkciók vizsgálata	22
3.9.3.	Épületek állapota	23
3.9.4.	Karaktervizsgálat.....	24
3.9.5.	Zöldfelületek vizsgálata.....	25
3.9.6.	Telekméret vizsgálata.....	26
3.9.7.	Tulajdonviszony vizsgálata	27
3.9.8.	Beépítettség vizsgálata	28
3.9.9.	Szintszámok vizsgálata.....	29
3.9.10.	Beépítési sűrűség vizsgálata	29
3.9.11.	SWOT analízis	30
3.9.12.	Érték- és problémafeltárás.....	32
4.	Fejlesztési koncepció és rendezési program.....	33
6.	Szabályozási koncepció.....	43
7.	Következtetés, javaslat	45
8.	Összefoglalás.....	46
9.	Melléklet.....	48

1. Bevezetés és célkitűzések

Diplomadolgozatomban olyan helyszínre koncentráltam, mely napjainkban is egy igen fontos aktuális témával foglalkozik, mint a barnamezős területek jelenléte és azok felhasználása, integrálása meglévő városainkban.

Jelenleg Budapesten több olyan terület van, mely alulhasznosított vagy évek óta nem történt rajta semmilyen beruházás, beavatkozás, pedig igen nagy értékkel rendelkeznek. Több szempontból is érdemes foglalkozni a témával, hiszen városrehabilitáció és városfejlesztés szempontjából kell velük foglalkozni, mert sokszor egy nagyobb beruházásnál vagy új fejlesztésnél a befektetők, tervezők helyhiánnyal küszködnek. Azzal, hogy a rozsdáövezeteket bevonjuk a jelenlegi piacba, máris elkerülhetjük a városok, települések exponenciális növekedését, meggátolva azok összeolvadását. Ezen felül a jelenlegi városszövetet segíti abban, hogy kialakuljon egy folyamatos szövet, illetve az elszigetelt, a városban lévő „lyukakat” segíti megszüntetni. Ez a fajta újrahasznosítás gazdaságilag is rejt magában potenciált, hiszen kihasználva a helyigényt, melyen új lakóprojektek, ipari vagy kereskedelmi projektek valósulhatnak meg, új munkahelyeket teremthetnek, növelhetik az ingatlanok értékét, melyek gazdasági növekedéshez vezethetnek. Jelenleg miniszteri és jogszabályi változás is történik a barnamezős területek ügyében, hogy a befektetők inkább a meglévő területekhez nyúljanak, minthogy egy teljesen másikat jelöljenek ki. A gazdasági előnye mellett társadalmi előnnyel is rendelkeznek, akár közösségépítés terén is, hiszen azzal, hogy új helyeket, tereket teremtünk, javul az életminőség a helyi lakosság számára. Nem utolsósorban esztétikai előnyökkel is jár egy ilyen fajta fejlesztés, hiszen az elhanyagolt és esetlegesen romos állapotban lévő épületek rehabilitációjával és revitalizációjával javítható a városrész, kerület arculata, illetve a modern kialakítás és épületek vonzóvá tehetik a területet, növelve a kerület vonzerejét a lakosok, befektetők és a látogatók számára egyaránt.

Ezen előnyök és a rozsdáövezetek felhasználásának népszerűsítését szeretném diplomadolgozatomban egy konkrét példán keresztül bemutatni, hogy miért jó, milyen potenciális lehetőségek állnak rendelkezésre, hogyan lehet egy régen nem használt területet újra gondolva a jelenlegi településszövetbe és annak rendszerébe adaptálni, továbbá milyen jogszabályi előírásoknak, műemlékvédelemnek kell megfelelni ahhoz, hogy megvalósítható legyen bármilyen rozsdáövezeti projekt. Vizsgálataim mind megalapozzák a dolgozatomban fő pontját, hogy egy részletes analízis alapján és a külső kapcsolatokat, ingereket megfigyelve, hogyan lehet egy jelenleg alulhasznosított területet újra élettel telivé tenni, az itteni lakosok, a környező vagy akár külső agglomerációból érkező látogatók számára egy attraktív területet

készíteni, mely mind a helyi potenciálok felhasználásával valósul meg. A dolgozat további felépítésében a forráskutatások magyarországi és külföldi példákon keresztüli bemutatása és elemzése segíti vizsgálataim és koncepció alkotásom kialakítását, megalapozását. Ezt követően a részletes vizsgálatok elemzése, eredmények levonása után, a megfelelő javaslattétel és a diplomadolgozat fő alkotóeleme, a tervezett koncepció és a megvalósulni kívánt fejlesztés kap helyet.

2. Szakirodalmi áttekintés

Diplomadolgozatom egyik legfontosabb eleme maga a rozsdáövezetek, barnamezős területek átalakítása, a bennük rejlő potenciálok kiaknázása. Jelenleg Budapesten több barnamezős terület megtalálható, melyek néhol kisebb területtel rendelkeznek, de van, hogy nagy kiterjedésűek ezek a telkek. Viszont a pozitív jellemzői mellett vannak negatívumai ezen területeknek, mint hogy a tulajdonosok kiléte kérdéses, illetve, hogy egy barnamezős területen sok a tulajdonos, továbbá maga a nagy méretük is hátráltatható tényező lehet beépítés szempontjából. Több esetben az önkormányzatoknak nincsen elegendő pénzügyi forrása ahhoz, hogy le tudjon bonyolítani vagy megvalósítani egy projektet, még ha a fejlesztés az adott területen szükséges is lenne. Emellett a jelenleg hatályban lévő településrendezési szabályok is korlátozó tényezők egy fejlesztés folyamán. (Kócsi, 2004) A városi szövetbe beékelődött, nagy telephelyek fejlesztésével foglalkozni kell. A cél az, hogy ezeket a területeket úgy illesszük a városszövetbe, hogy szervesen kapcsolódjanak annak mindennapi ritmusához, legyen szó lakhatásról, munkahelyekről vagy közösségi terekről. Így válik a múlt öröksége a jövő alapjává, hogy a város mindig tudja tartani a lépést a mai igényekkel, úgy, hogy az ipari múlt örökségét hordozó épületek állapotát fenntartsuk vagy akár szerves részévé tegyük a fejlesztésnek. A dolgozatban ezen kérdések és szempontok alapján szeretném megvalósítani tervemet.

Az ipari területek hasznosításánál figyelni kell a múlt által adott lehetőségekre is. Az ipari forradalomnak hatása volt a ma is ismert ipari építészet kialakulására, ahol megjelentek a pillérvázás szerkezetek, melyek azt eredményezték, hogy tágasabb belső tereket tudtak létrehozni. Ahogy haladunk a fejlődésben, egyre inkább a flexibilitást helyezték előtérbe és a régi szerkezetű épületek vagy bontásra kerültek, vagy pedig elvesztették funkciójukat. (Lepel, 2004) Ez azt eredményezte, hogy több ipari épület üresen áll és állapotuk folyamatosan romlik, miközben gazdasági, társadalmi és építészeti értékkel rendelkeznek, melyeknek megőrzése fontos szempont. Ennek egyetlen módja a funkcióváltáson alapuló hasznosítás. Azonban fontos szempont még a környezetpszichológiai megközelítése is egy átalakításnak. Hiszen az emberek

érzései, megfigyelésük a környezettel kapcsolatban nagyban befolyásolhatják a tervezést. (Lepel, 2004) Egy ipari fejlesztésnél figyelembe kell venni a szerkezet adta lehetőségeket, hogy az adott funkció, mellyel felruházzuk az épületet milyen módon befolyásolja a tér használatát. A tér egyszerű olvashatósága növelheti a téri hatékonyság érzését. Az, hogy egy ipari épületet másik funkcióval töltünk meg felkeltheti a látogatók felfedezési kedvét, melyet diplomadolgozatomban szeretnék hasznosítani is. Emellett egy ilyen hasznosítás nem csak az épületre, hanem a környezetre is jó hatással van. (Lepel, 2004)

Nemzetközi és hazai példákon keresztül szeretnék bemutatni néhány jó barnamezős beruházást, melyek segítettek a tervezés folyamán. Egyik ilyen beruházási példa a 2019-ben meghirdetett Közlekedési Múzeum tervének pályázata, melyet nemzetközi szinten hirdettek meg és több pályázat is érkezett. A meghirdetett pályázat során egy olyan kulturális negyed kialakítása volt a cél, melynek a Közlekedési Múzeum a főbejárata. Figyelembe vették a gyalogos kapcsolatok tekintetében a Népliget közelségét, mellyel így közvetlen kapcsolat tud kialakulni itt és a Józsefvárosi pályaudvarral is, mely egy színvonalas környezetet adva eljuttatja a látogatókat a belváros kapujáig. Egyik fontos cél volt, hogy a nagy kiterjedésű rozsdasíni területeket, élővé és használhatóvá varázsolják. Figyeltek a közlekedési elérhetőségre is, maga a terület jól ellátott, melyben főleg a vasút szolgálja ki a területet. (Vitézy, 2019)

A nyertes pályázat a Diller Scofidio és Renfro iroda által elképzelt terv nyerte meg. Tervükben egy olyan kulturális központot hoztak létre Kőbányán, mely a mai igényeknek megfelelően formálható. Az építész iroda vezetője mesélt a terv fő szempontjairól, mely az állagmegóvás és a meglévő épületek felhasználásával történő új, innovatív megoldásokkal ellátott hely létrehozása volt. Egy teljesen átgondolt terv valósult meg, ahol kifejezetten figyeltek a geotermikus energia és a napenergia integrálására, hogy az energiaszolgáltatást visszaszorítsák. Ennek azért is van fontos szerepe, főleg a mai 21. században, hiszen ezáltal egy fenntartható működést hozhatnak létre, azzal az üzenettel, hogy igenis az erőforrásaink véglesek. (Renfro, 2019)

Jelenleg diplomadolgozatomban ugyanez a cél, mint a Közlekedési Múzeum esetében, hogy egy nagy egybefüggő területet használhatóvá tegyek és állandó részévé alakítsam egy meglévő szerkezetnek. Továbbá az állagmegóvás és a meglévő épületekben adta lehetőségek kiaknázása is egy fontos cél, hiszen a karakteres nagy hangárépületek megadják a terv vázlatát és új élettel lehet felruházni őket. A védendő épületek kiválasztása is az általam értékesnek gondolt

épületekből áll, hiszen a régi traktorgyár emlékét őrzik és mind olyan építészeti stílust hordoznak magukkal, melyet érdemes megtartani, nem beszélve a nagy kiterjedésű, egybefüggő épületbelsőkről, melyek jól szabdalhatók, átalakíthatók, a mai kortárs igényeknek és a kijelölt funkcióknak megfelelően. A cikkben továbbá arról is olvashatunk, hogy az európai nagyvárosok távlati terveiben szerepel a belváros autómentesítése, mely több százéves múltra nyúlik vissza, ahol nem a járművek foglalták el a közterületeket. A koncepciómban kiemelt szerepet kap ez a szemlélet: célom, hogy a közösségi tér és annak funkciói mindenki számára könnyen hozzáférhetők és teljes mértékben kihasználhatók legyenek. Azonfelül arra ösztönzöm az ide látogatókat, hogy ismerjék meg és használják a közösségi közlekedési hálózatot, amely nemcsak ezen a területen, hanem Budapest egészében is megbízhatóan működik.

Másik érdekes megvalósult példa a Gasometer-projekt, mely kiváló példa arra, hogyan lehet étellel megtölteni egy elhagyatott ipari területet. Ausztria Simmering gazdasági övezetében valósult meg a projekt. Az 1896 és 1899 között épült épületek eredetileg Bécs gázellátását biztosították, mely négy darab téglapépítésű gázsilóból áll. Egészen 1969-ig működött a gázellátás, míg abban az évben a város áttért a széngázzal a földgázra. (INT-01) Utána pár évig még gáz tárolására használták a silókat, de utána teljesen használaton kívül álltak az épületek. Majd Jean Nouvel vezetésével 1999-2001-ig elindult a fejlesztés a területen. Legfőbb koncepció az volt, hogy a négy 55 méter magas téglasilók homlokzatát meghagyták és a belső szerkezetet teljesen lebontották és új étellel ruházták fel az épületeket. Úgy képzeltek el, hogy ez egy önálló rendszerként működik, ahol lakások és irodák egyaránt megtalálhatók. Mind a 4 épület más-más funkciókat kapott és más tervezők is vettek részt a projektben. Az „A” silót Jean Nouvel rendezte be, ahova egy nagy plázát tervezett, úgy, hogy hatalmas ablaknyitásokkal biztosítja a fényt az épület belsejébe, mellyel eléri azt a különleges játékot, hogy a metál és a csillogó üveg találkozik egymással. A tükrök, fénytörések és az átláthatóság játéka teszi lehetővé azt, hogy bepillantást lehessen nyerni az eredeti struktúrába és abba, hogy miként találkozik egymással a régi és a modern kor, mely a jelenlegi nagyvárosaink folyamatos tervezés alatti állapotát tükrözi. A „B” silóhoz Coop Himmelb(l)au tervezett egy hajlított épületet, mely a kerek épület kiegészítéseként hat, mint egy pajzs. Az épületben helyet kapott egy koncertterem, diákszálló és egy bevásárlóközpont is. (INT-02) A „C” silóba Manfred Wehdron olyan lépcsőzetes lakásokat tervezett, melyekhez mind tartozik egy belső kert. (1. ábra) A „D” silót pedig Wilhelm Holzbauer tervezte meg. Az ő fejlesztése annyiban, különbözik a többitől, hogy ennek nincsen belső tere, mert a központi tengelyben a liftberendezések találhatók. Ennek eredményeként egy központi belső tömb alakult ki, amely

három további kompakt részre tagolódik, a lakásokra és a hozzájuk tartozó hasonló léptékű udvarokra. (INT-03) Ebben a példában is rengeteg olyan elem valósul meg, amellyel könnyedén és innovatív gondolatokkal egy kompakt kisebb városrészt lehet alkotni.



1. ábra: Gasometer-projekt (forrás: <https://en.wikiarquitectura.com/building/gasometer/#>)

Dolgozatomban több olyan elemet is át szeretnék venni, mint például a megnyitott tetőszerkezet és a megtartott homlokzatba illesztett lakások.

Tervezésemben a kulturális szerep is helyet fog kapni, mely a régmúltra is ad visszatekintést. Egyik nemzetközi példa is jól integrálta a kulturális negyed kialakítását Amszterdamban, a Westergas negyed megvalósításában. Ezen a területen 17 darab műemléki épület áll, melyeket különböző kulturális funkciókkal és programokkal ruháztak fel a tervezők és a jelenlegi tulajdonosok. (2. ábra) Úgy tekintenek erre a területre, mint egy másik negyed, ahol mindig történik valami izgalmas, eseménydús. Olyanra tervezték, hogy az emberek mindig szeressenek ide járni, új dolgokat kipróbálni. A két tulajdonos – Lisca és Duncan Stutterheim, tulajdonosok az alábbi mondták a helyszínről: „Energia, nyitottság, inspiráció és kreativitás a fő kulcsszavak nálunk.” (INT-04) Számomra ez a példa azért inspiráló, hiszen egy kisebb

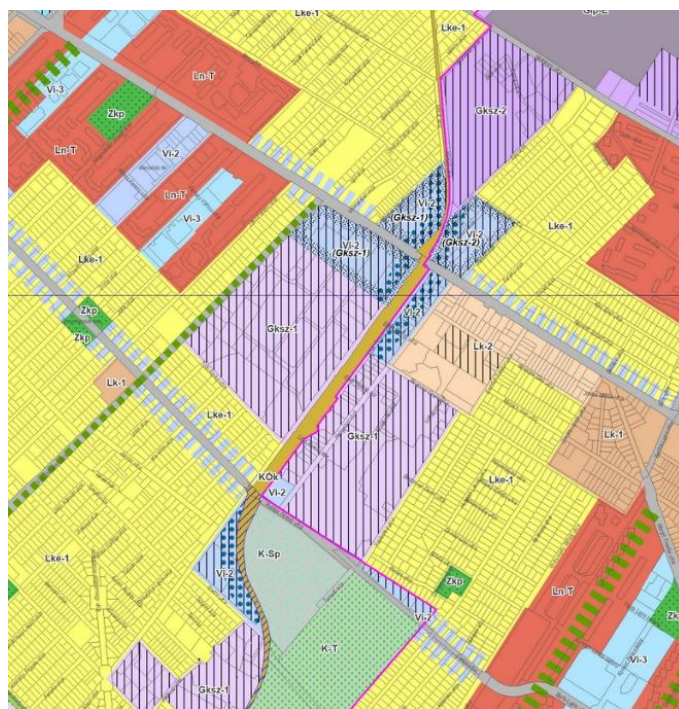


2. ábra: Westergas negyed átalakítási projektje (forrás:INT-12)

A felkutatott tervek segítettek a végleges tervezésben, hogy mit is képzeltem el erre a területre, hogy ez egy állandóan pezsgő, aktív része legyen Kispestnek és vonzó legyen a külső kerületekben és az agglomerációban élők számára egyaránt.

3.1. Magasabb rendű tervek bemutatása

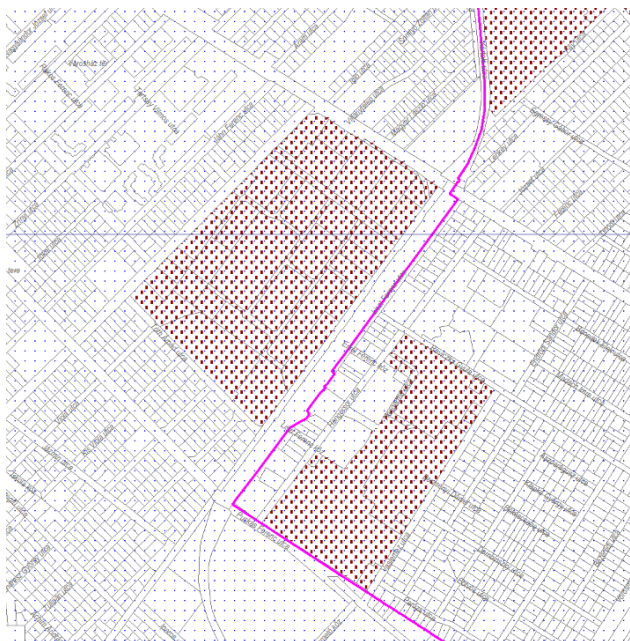
A Településszerkezeti Terv (TSZT) a főváros hosszútávú városfejlesztési céljait, irányelveit és a szabályozását foglalja magában. Meghatározza az épített környezet alakulását és irányt mutat ahhoz, hogy a város milyen irányban fejlődjön és hogyan lehet fejleszteni azt, úgy, hogy fenntartható, élhető és jól szervezett városi környezet tudjon létrejönni. Egyik fő eleme a Településszerkezeti Tervnek a területhasználat és a funkcionális zónáknak a meghatározása. A Kisperesti tervezési területen, a volt Traktorgyár területén és annak környékén az alábbi területhasználatokat határozták meg, mely az ábrán is látható. (3.ábra) Közvetlen környezetében leginkább a kertvárosias beépítés látható, illetve a lakótelepi beépítések. Magán a területen főként gazdasági, jellemzően kereskedelmi szolgáltató területek vannak kijelölve, melyeken főként gazdasági, ipari és kereskedelmi funkciók működnek. Az Üllői út felőli



7

oldalán pedig intézményi terület van kijelölve, de a hosszútávú tervben ezt a területet is gazdasági, kereskedelmi szolgáltató területnek jelölték ki.

A teljes tömb jelenleg jelentős változással érintett terület. A terv meghatározza, hogy a tervezett intézményi terület és a kötöttpályás közlekedési terület közé a környezeti terhelés alapján nem lehet lakófunkciót létesíteni. A terv amellet kitér az élıhetőségre és a környezetvédelemre is, melynek fontos eleme a tervezett fasorok telepítése vagy a meglévı értékek felismerése. A terület nyugati részén a Vas Gereben utcában a TSZT jelölése alapján jelentıs kondicionáló közterületi zöldfelület áll rendelkezésre. Környezetvédelem tervlapon a teljes tervezési terület a traktorgyári múltjának köszönhetıen potenciálisan talajszennyezett, mely veszélyeztetı tényezı lehet a fejlesztés során, de talajkármentesítéssel a teljes terület megújítható. (4. ábra) (TSZT, 2021)

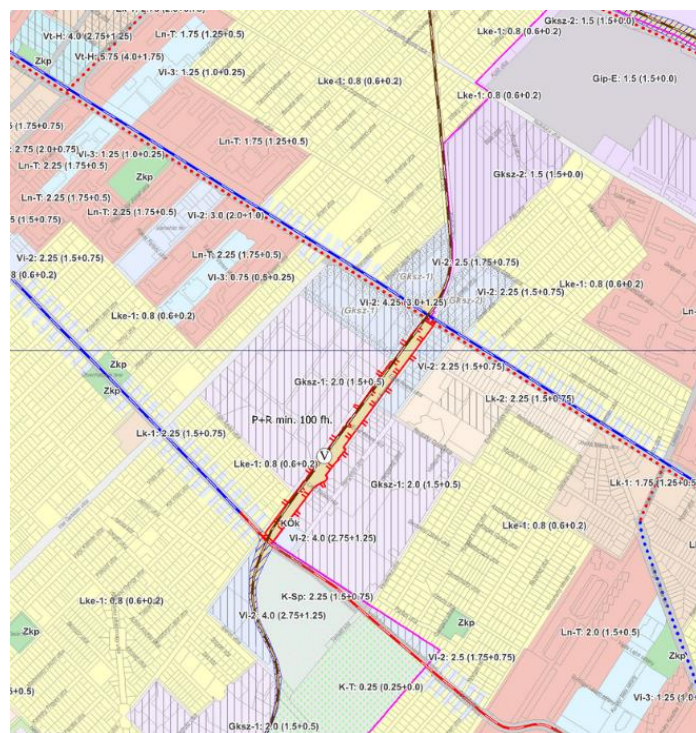


4. ábra: Településszerkezeti terv kivágat, környezetvédelemi tervlap (forrás: TSZT,2021)

3.1.2. Budapest Fıváros Rendezési Szabályzat

A Fıvárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) egy olyan szabályozási dokumentum, mely a TSZT területfelhasználására alapszik és a város beépítési szabályait és fejlesztési irányait határozza meg, mind részletesen és jogi formában egyaránt. Meghatározza részletesen, hogy milyen pontos számok és keretek között lehet kialakítani a beépítési sőrőségeket az adott területfelhasználási egységen belül. A környezı területeken a területfelhasználási kategóriának megfelelıen a beépítési sőrőség számai eltérık. A kertvárosias területeken kisebb ez a szám, még a lakótelepen szinte kétszerese a kertvárosi területhasználatnak. Viszont a kizárólag épületen belül elhelyezhetı parkoló fırhelyek parkolási sőrőségi száma szinte megegyezik a különbözı területfelhasználások esetén. A tervezési területen, ahogy már a korábbiakban

említésre került, a gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató területfelhasználás van kijelölve (Gksz-1), melynek a beépítési sűrűség értéke 2,0. Emellett meghatározza a területfelhasználási kategória szerinti elhelyezhető funkciók sűrűségének értékét is, amely, 1,5. A fenti kijelölt intézményi területen ezek a számok magasabbak, ezáltal enged egy magasabb beépítést is, mely indokolt a nagy zajszennyezettséggel rendelkező Üllői út mellett. Az FRSZ



5. ábra: Fővárosi Rendezési Szabályzat kivágata (forrás: FRSZ, 2017)

ezen a területen továbbá kijelöl egy tervezett vasúti P+R parkolót, melynek a minimum férőhelye 100 autóra elegendő, mely a mellékelt ábrán is látható. (5. ábra) (FRSZ, 2017)

3.1.3. Integrált Településfejlesztési Stratégia

Az Integrált Településfejlesztési Stratégiában (ITS) meg van határozva egy hosszú távú, átfogó városfejlesztési terv, mely a főváros céljait és prioritásait határozza meg. Legfőbb célja, hogy integráltan kezelje a gazdasági, környezeti és társadalmi kihívásokat, illetve összhangban van az Európai Unió és a Magyarországi stratégiai célokkal is. A Kispesten lévő fejlesztési terület akcióterületként szerepel az ITS-ben. Azt a fejlesztési stratégiát jelölték ki a területnek, hogy az egykori Traktorgyár területét megújítsák és hogy a fejlesztők számára vonzó vállalkozási terület legyen belőle, ahol arra ösztönzik a vállalkozásokat, hogy innovatív megoldások mellett a zöld ipar is megtelepedjen ezen a területen. Az akcióterület több előnnyel is rendelkezik, melyek közé tartozik, hogy az ingatlanállomány fejlesztésre alkalmas, illetve nagyon magas az infrastrukturális ellátottság, mely vonzóvá teheti a területet. Épületállomány

tekintetében értékes, egyedi ipari örökséget hordozó épületek is állnak. Viszont hátrány is, hogy ezen épületek állapota már elavult és a hozzájuk tartozó infrastruktúra is az. Az ITS olyan lehetőségeket vett számba, mint egy ipari park kialakításának lehetőségét, vagy kompakt város (smart city) modell megvalósításának helyszínét, esetleg a helyi gazdaság és a vállalkozói közösségeknek a fejlesztési lehetőségét. (ITS, 2017)

3.1.4. Agglomerációs Vasútfejlesztési Stratégia

A Kispesti volt Traktorgyár területe mellett halad el az agglomerációba tartó Lajosmizsei 142-es vasútvonal, amely a Nyugati pályaudvartól egészen Kecskemétig közlekedik. Az elmúlt években érkezett a Budapest Fejlesztési Központ, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. és a kormány által egy tervezett javaslat, mely szerint a teljes vonalon villamosítani, illetve akadálymentesíteni tervezik a megállókat és az állomásokat. Ebben az agglomerációs vasútvonalban a Kispesti megálló is érintett, melyre olyan fejlesztést javasoltak, hogy a jelenlegi vasúti megállót az Üllői úthoz közelebb tennék és az egyvágányú pálya helyett, kétvágányú pályát terveznek. Ezen a szakaszon továbbá a közúti átjárók és a vágányok külön szintűvé tételét javasolják, mely így az egész beruházás költségét nagyon megemeli, így maga a megvalósítás egyelőre bizonytalan. A jelenlegi állapot szerint ez az egyetlen budapesti elővárosi vasútvonal, mely nincsen villamosítva és csak óránkénti járatok közlekednek, mely így zsúfoltságot okoz a járatokon. A fejlesztésben szeretnék a járatok számát is sűríteni. Lakossági fórumon is kikérdezték a lakosság véleményét a fejlesztés kapcsán. (INT-05)

3.1.5. Kerületi Építési Szabályzat

A Kerületi Helyi Építési Szabályzat (KÉSZ) a kerület építési és fejlesztési szabályait határozza meg. Maga a KÉSZ az FRSZ alapján készül, de az adott kerületnek, jelen esetben a XIX. kerület sajátosságait és igényeit veszi figyelembe. A KÉSZ tervlapján jól látható, hogy az intézményi és a gazdasági, kereskedelmi jellemzően szolgáltató övezetekre osztja a tervezési területet, melyek a kerület igényeinek és szabályozásának megfelelően az alábbi kategóriákba sorolta: Gksz-1/XIX/4 és Vi-2/XIX/10. (6. ábra) A Gksz-1/XIX/4 előírásai közé tartozik, hogy az építési övezet elsősorban a munkahelyi területeknek van kijelölve, mely nem igényel védőtávolságot az üzemi tevékenységek miatt. Továbbá gazdasági bejárat csak akkor létesíthető lakóterület felől, ha máshol nincsen közterületi kapcsolata, illetve, ha lakóövezettel közvetlen határos, akkor 30 m-es sávban nem létesíthető termelőtevékenység, rakodásra használt terület nem használható és építmény nem építhető. A mellékletben az alábbi övezetre pontosan meg vannak adva a határértékek, melyeket az építés során figyelembe kell venni. (KÉSZ, 2021) A Vi-2/XIX/10 előírásait pedig a Budapest Főváros XIX. Kerület Kispest Önkormányzat

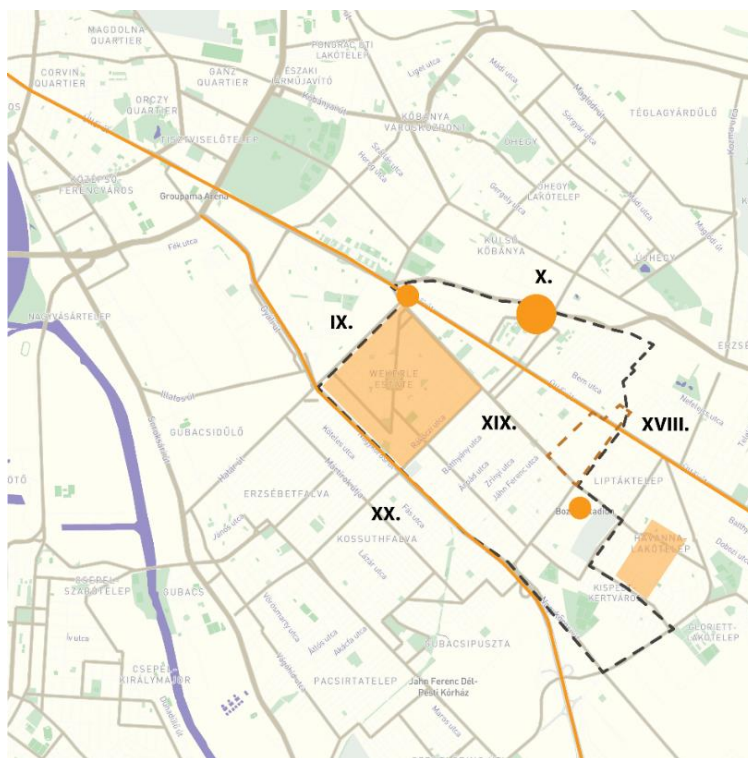
Képviselő-testületének 19/2023. (IX. 27.) önkormányzati rendelete 5. §-a hatályon kívül helyezte, így a Vi-2 általános előírásai lehetnek irányadók a tervezés során. (KÉSZ, 2021)



6. ábra: Kerületi Építési Szabályzat kivágata (forrás: KÉSZ, 2021)

3.2. Városszerkezeti elhelyezkedés

A XIX. kerület Budapest dél-keleti részén található. Szomszédos kerületei közé tartozik a belvároshoz közel a IX. kerület (Ferencváros), északon a X. kerület (Kőbánya), keleten a XVIII.

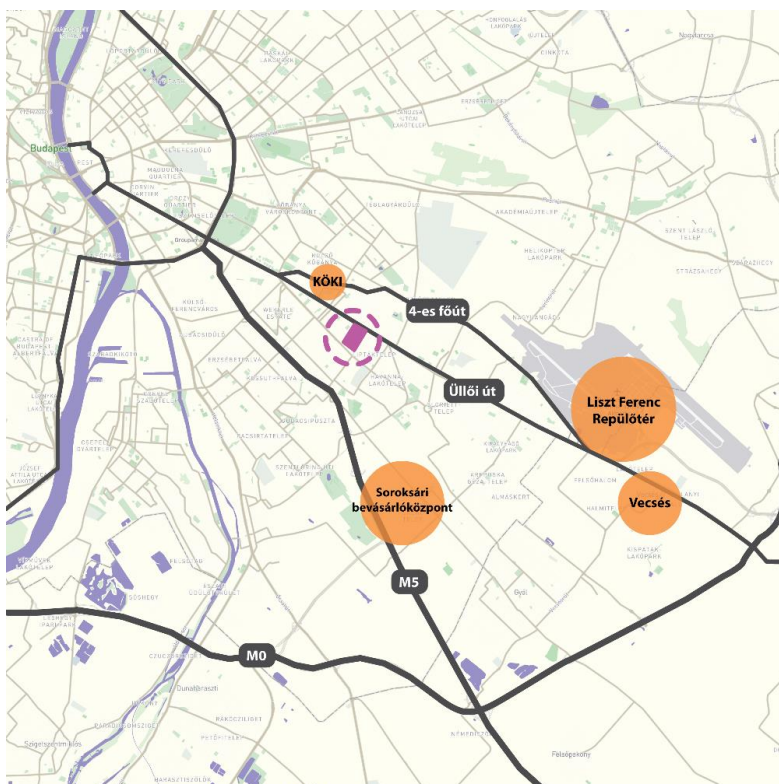


7. ábra: Budapesten való elhelyezkedés és kapcsolatok (saját szerkesztés)

kerület (Pestszentlőrinc-Pestszentimre) és a délen pedig a XX. kerület (Pesterzsébet) határolja. (7. ábra)

A kerületben lévő ismertebb tájékozdási pontok a Wekerletelep, mely szabályosan szerkesztett alaprajzáról híres, s különleges értékkel bír a kerület életében. Továbbá tájékozdási pont a KÖKI terminál, amely igen meghatározó Kispesten, hiszen sok ember megfordul ott, illetve közlekedés szempontjából is csomópontként funkcionál. A helyiek számára a Bozsik Aréna, amely az Ady Endre út mellett található, még egy kerületi tájékozdási pontként funkcionál, hiszen sok látogatója van a focimeccsek és az egyéb rendszeresen szervezett programok miatt. A Kispesti traktorgyár területe Kispest dél-keleti részén található. Magában a kerületben is kivételes helyen helyezkedik el, hiszen a XIX. kerület és a XVIII. kerület találkozásánál van. A Traktorgyárat az Üllői út, a Hofherr Albert utca, a Tóth Árpád utca és a Vas Gereben utca határolják. Közvetlen környezetében, mint tájékozdási pontok, a Kispesti vasútállomás található meg, illetve a Kispesti lakótelep, mely szinte a kerület 1/3-át teszi ki. Továbbá a területhez közel van az Ady Endre út is, mely egy másik meghatározó közlekedési tengelyként működik a kerület életében, illetve a Bozsik Aréna, ami kedvelt látogatási helyszín.

Kaputérségek tekintetében Budapest ezen részének egyik legmeghatározóbb pontja a Liszt Ferenc Repülőtér, mely nagy forgalmat, embertömegeket generál és egy alközpontként működik. Közvetlen közelében emiatt Vecsés is igen forgalmas. A reptér, illetve Vecsés is az Üllői út és a 4-es főút mentén található, mellyel egészen a belvárosba eljuthatunk, valamint a tervezési terület is kapcsolódik az Üllői úthoz. Másik meghatározó kaputérség a Soroksári bevásárlóközpont területe, hiszen az agglomerációból érkezőknek és a külvárosi lakosoknak ez az egyik fő helyük, ahol beszerzik mindennapi szükségleteiket. Mivel ezek a meghatározó térségek Budapest külső szélén és kerületeiben helyezkednek el, a belsőbb kerületekben, főleg Budapest ezen területén, nincsen egy domináns alközpont, mely fellendítené, étellel töltené meg az itteni kerületek életét. A dolgozat egyik fontos pontja, hogy ezen a területen kialakuljon egy alközpont, mely az itteni lakosokat, a külsőbb kerületek lakóit, illetve az agglomerációból érkezőknek megfeleljen. (8. ábra)



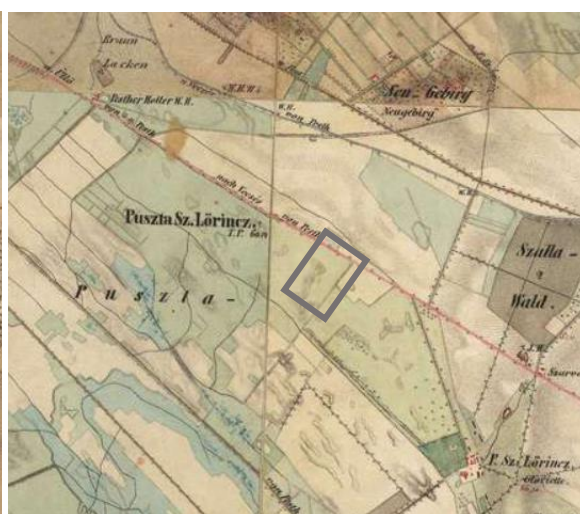
8. ábra: Budapesten lévő kaputérsegek (saját szerkesztés)

3.3. Történeti áttekintés

A terület történetét tekintve már a katonai felmérések során fellelhető volt. Az első kettő katonai felmérés idején (1782-1869) (INT-06, INT-07) (9. ábra, 10. ábra) a területen még puszták és mezők álltak, azonban a III. katonai felmérésnél (1869-1887) már látható önálló községgént, ahol Kis Pest-ként szerepel. (INT-08) (11. ábra) Maga a község 1871. június 11-én alakult.



10. ábra: Kispest I. katonai felmérés idején
(forrás: arcanum.hu)



9. ábra: Kispest II. katonai felmérés idején
(forrás: arcanum.hu)

A községgé nyilvánítása előtt már volt a településnek magja, melyet Herrich Károly által tervezett „sakktábla” mintájú parcellák alkották. (INT-10) Az 1941-ben készült felmérés idején jól kirajzolódik a mai Kispeszt településhálózata, ahol pedig maga a tervezési terület, a Kispesti Traktorgyár fellelhető. (INT-09) (12. ábra)



12. ábra: Kispeszt III. katonai felmérés idején
(forrás: arcanum.hu)



11. ábra: Kispeszt IV. katonai felmérés idején
(forrás: arcanum.hu)

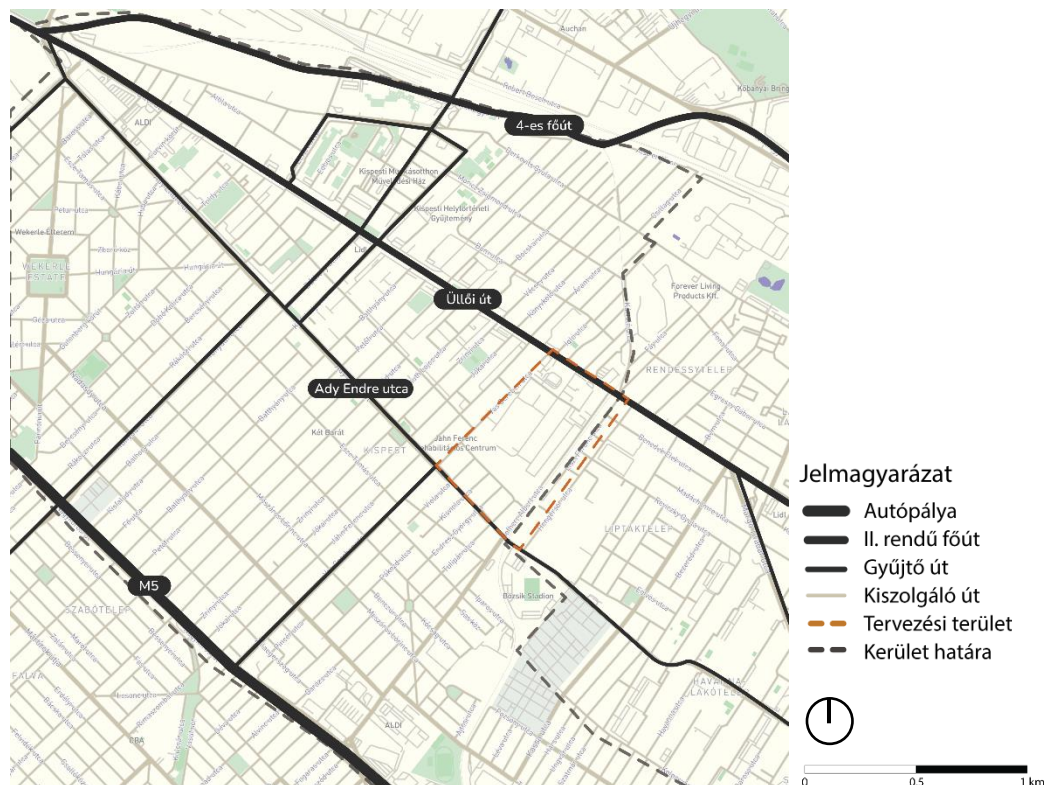
Már akkor szembetűnő volt a terület szerkezetében, hiszen a hatalmas hangárépületekkel kitűnik a sűrűn lakott, kisebb épületekből álló kertvárosias szerkezetből. A gyár 1900-ban nyitotta meg kapuit, melyet Hoffher Mátyás és Schrantz János alapított a bécsi gyárak leányvállalataként. Elsősorban fém- és vasöntődék működtek itt. (Stieber, 2017) Akkoriban a mezőgazdasági és ipari gépgyártásban a piacon sok vállalat volt jelen. (Stieber, 2012) Egyik ilyen versenytársa volt Hoffher-Schrantz alapítóknak a Clayton-Schuttleworth vállalatok. 1912-ben fel is vásárolták a telephelyüket, mellyel így a 4 fő alapítótag megalkotta a Magyar Gépgyári Művek Rt., mely így Kispeszt és ennek a régiónak az egyik legnagyobb gyára lett. Egészen az I. világháborúig lendületesen fejlődött a gyár, majd később a tulajdonosoknak rá kellett jönniük, hogy a más igények miatt nem elég csak a mezőgazdasági eszközöket gyártani, hanem a hadiparba is be kell szállniuk, ahhoz, hogy a gyár működése fennmaradjon. Elkezdték különböző szállítóeszközöket gyártani, illetve felszereléseket, melyek segítették a háborúban a szállítást. Az ipar fejlődésének hatására ezen a telepen megjelentek a traktorok gyártása, mégpedig az egyhenger izzófejes nyersolajmotorral hajtott traktorok, amelyek igazi sikert arattak az akkori piacon. (Farkas, 2022) Fejlesztését leginkább az 1920-as években fejlesztették ki. A II. világháború közeledtével és a szovjetek megszállásával 1945. január 16-án a Vörös Hadsereg berendezte a telephelyet tankjavító üzemnek, hiszen akkoriban a gyártás is háttérbe szorult. Majd 1945. szeptember 22-én a szovjet parancsnokság átadta a régi tulajdonosoknak a gyárat, köztük dr. Erdős Józsefnek. 1951. november 21-én pedig az államosítás hatására

átnevezték a gyárat Vörös Csillag Traktorgyárnak. 1968-ban a gyár termelésének 60 %-a export szállítás volt, ahol 5500 darab dömper traktort vittek a piacra, főleg a Szovjetunióba. Maga az üzem hússzor elnyerte az év üzeme elismerést. (Molnár,1972) Következő fontosabb időpont a gyár életében, mikor 1973. június 30-án hozzácsatolták a győri Rába Magyar Vagon- és Gépgyárhoz, mely így az egyik gyáregységeként üzemelt. Egészen a 2000-es évekig volt mezőgazdasági gyártás, és 2002-ben egy 5 tagú belső vezetés vette át a céget. Pár évig még működött a gyártás, majd 2006. szeptember 12-én felszámolási eljárás indult a gyár ügyében. Akkora már minden gyártás kifutott és a vasöntödének a termelése is leállt. 2012-ig fennmaradt HOFFER néven a telephely, majd pedig a teljes felszámolásával megszűnt. (Farkas, 2012) Mai funkciója és rendeltetése szerint jelenleg is működő gazdasági funkciók működnek rajta, melyek a nagyobb kereskedelmi cégeket szolgálja ki, illetve kisebb munkásszállók is megtalálhatók a területen. Ma már csak a régi kémények és a nagy hangárépületek vélik sejtetni a gyári múltat, de semmilyen más nem utal rá, hogy itt régen egy virágzó mezőgazdasági gépeket gyártó vállalatóriás működött.

3.4. Közúti közlekedés

A XIX. kerület, Kispest kiemelt közlekedési csomópont a városban, de nagyon jó közlekedési kapcsolatokkal is rendelkezik, mind belváros felé, mind a külső kerületek és régiók felé. Közúti közlekedés szempontjából az Üllői út az egyik legmeghatározóbb kapcsolatot adja a belváros és a külsőbb kerületek között. II. rendű főútnak minősül, hiszen kapcsolatot biztosít a Hungária körúttal, a Liszt Ferenc Repülőtérrel is egészen a Kálvin tértől Vecsésig. Egyenes szerkezetével szinte kettészeli a kerületet, ezzel is egy meghatározó struktúrát adva a kerületnek. Másik kerületi kapcsolatot biztosító gyűjtőút, az Ady Endre út, mely a XIX. kerületet köti össze a szomszédos XVIII. kerülettel, ezzel egy fontos közlekedési tengelyként funkcionál a kerületben. A kerület szerkezetének ez az út is szerves része, mely még inkább erősíti ezt az egyenes, szerkesztett hálózatot. Továbbá a kerület déli határán a XX. kerület határvonalaként az M5 autópálya köti össze a fővárost az agglomerációs településekkel. A kerület nyugati részén található a Határ út, amely elválasztja Kispestet a IX. kerulettől. Északon a 4. számú főút határolja el a kerületet a X. kerulettől. Közvetlen kapcsolatot biztosít a Liszt Ferenc Repülőtérrel és több települést is összeköt teljes Magyarországon, így rendeltetését tekintve az I. rendű utak kategóriába tartozik. A főút egészen Magyarország határáig Záhonyig vezet, kapcsolatot biztosítva Ukrajnával. A kerületben még vannak olyan kisebb gyűjtőutak, melyek közvetlen kapcsolatot adnak a környező kerületekkel, mint például a Szabó Ervin utca és a Hunyadi utca, de ezek szerkezetileg és funkciójukat tekintve, nem olyan meghatározó

szerepet töltenek be a kerület életében, mint az Üllői Út és az Ady Endre út. Az úthálózatot tekintve az egész kerület egy szabályos rendszert követve, a sugárutak között húzódó ortogonális utcahálózathoz épül fel, melyet a mellékelt ábra is jól mutat. (13. ábra)



13. ábra: Kispest közúti közlekedése (saját szerkesztés)

3.5. Közösségi közlekedés

Kispest közösségi közlekedés szempontjából kiemelkedő helyzetben áll. Az itteni lakosok többféle lehetőség közül választhatnak, amivel gyorsan eljuthatnak a belvárosba vagy akár külsőbb kerületekbe vagy agglomerációs településekre egyaránt. Rengeteg buszjárat biztosítja a zökkenőmentes közlekedést nappal és az éjszaka folyamán is. Az Üllői fontos szerepe miatt több buszjárat is megtalálható rajta, mint a 93, 93A, 136 buszok nappal, melyek a kerületben garantálják a közlekedést. Éjszakai buszok szintén a teljes rendszer működését biztosítják. Ezen járatok a 914, 950 és a 950A. Ezen autóbuszok egész Észak-Pestet összekötik Kispesttel, így egy teljes hálózatot adva a kerületek és a belváros között. Nemcsak autóbuszok, de villamos is megtalálható az Üllői úton. Ez az 50-es villamos, mely a Határ úti csomóponttól egészen a XVIII. kerületig közlekedik. Az Ady Endre úton expressz buszjáratok és buszjáratok közlekednek, mint a 68, 132E és a 268 autóbusz. A 68 és a 268 busz egészen a X. kerületen keresztül a XVII. kerületig közlekedik. A 42 villamos pedig csak az Ady Endre úton közlekedik a Határ úti csomóponthoz, amely onnan más közösségi közlekedési eszközökkel biztosítja a

belvárosba való bejutást. A Határ úton és a Határ út, Üllői út csomópontjáig az expresszjáratok közlekednek, mint a 84E, 89E, 94E, 142E, és a 292E buszok. Ezek a buszok Kispestet és a XVIII. kerületet kötik össze. Kispesten két legfőbb közlekedési csomópont a 3-as metróhoz köthető, hiszen onnan nagyon sok vonat, busz, villamos biztosítja az eljutást. Egyik ilyen csomópont a metró Határ úti megállója, mely a kerület kapujaként funkcionál. Innen nappali és éjszakai járatok is indulnak, melyeket már kifejtettem, de több busz is közlekedik kerületen belül, melyek megadják a megfelelő lefedettséget. Másik nagy sűrűsödési csomópont, ahonnan elővárosi vonatok, elővárosi buszok is indulnak, a Kőbánya-Kispest megálló. Ez mondható hangsúlyosabb csomópontnak a kerület életében, hiszen több lehetőség adódik a belvárosba vagy a külső településekhez való eljutásban. Azzal, hogy a kerületben 2 megállója is van a 3-as metrónak, nagyban megkönnyíti a közlekedést, és szerves részeként működik az egész fővárosnak. Kispesten a megállók megfelelnek a rásétálási távolságnak, mely 300 méter. A mellékelt ábrán is jól látható, hogy sok megállóval rendelkeznek a buszok és a villamosok, így az egész kerület megfelelően ellátott. (14. ábra) Továbbá a kerületben vasúti közlekedés is folyik. Egyik vasútvonal a tervezési terület mellett halad el, a 142-es vasútvonal. Ezen a szakaszon pont a tervezési terület mellett van a Kispesti megállója, melyet mai napig használnak a kerületi lakosok, illetve a XVIII. kerületben élők, hiszen ez a vasútvonal választja el egymástól a két kerületet, így könnyen elérhető. A 142-es vasútvonal egészen a Nyugati

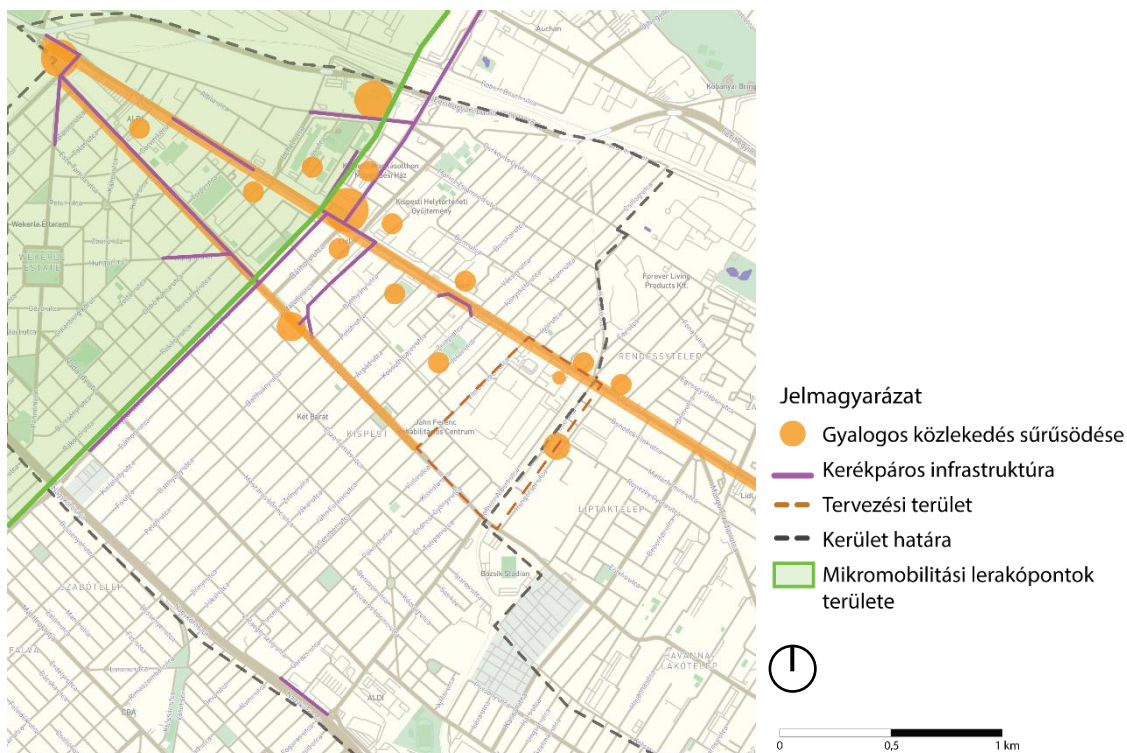


14. ábra: Kispest közösségi közlekedése (saját szerkesztés)

pályaudvarig megy, de a külső kerületeken keresztül egészen Kecskemét felé több települést érintve. A Kőbánya-Kispest megállón keresztül pedig egész Kelet-Magyarország régióba mennek vonatok.

3.6. Kerékpáros, gyalogos közlekedés és mikromobilitási eszközök

Kerékpáros közlekedés és mikromobilitási eszközök terén teljes Kispest részben ellátott, csak szakaszosan található meg benne kerékpárutak. Az Ady Endre úton félig van kijelölt kerékpárútvonal, a többi szakaszon nincsen. A Hunyadi János utcán és Szabó Ervin utcán a KÖKI bevásárlóközpont felé vezető utakon is van kijelölt kerékpárútvonal. Az Üllői úton is csak szakaszosan vannak kijelölve utak. (15. ábra) A kerület többi részén viszont hiányzik a kerékpáros infrastruktúra, de a magasabb rendű tervekben van fejlesztés kiadva a tervezett kerékpárútvonalakra. Mikromobilitási eszközöket, mint például az elektromos roller csak korlátozottan lehet használni Kispesten. A Wekerle telep széléig és a Hunyadi János út találkozásánál található a Lime elektromos rollerek lerakási határvonala, onnantól tovább nem helyezhetők el az eszközök. (INT-11) Fejlesztési tervemben erre a felmerülő problémára is szeretnék reflektálni, hogy minél inkább a közösségi közlekedést és a mikromobilitási eszközök használatának előtérbe helyezését segítsen elő és a gépjármű használat minél inkább szoruljon háttérbe. Gyalogos forgalom a kerületben több fókuszpontra sűrűsödik, olyan helyekre, ahol valamilyen funkció sűrűsödés történik. Ilyen területek a KÖKI bevásárlóközpont a Shopmark területe a Határ úti megállóhoz közel, illetve Kispest központja, a Kispesti piac és környéke. Ezeknél a csomópontoknál általában több közösségi közlekedési eszköz is megtalálható, mely még inkább fokozza a gyalogos közlekedés sűrűsödését. Maga az Üllői út és az Ady Endre út is vonz maga után nagyobb gyalogos forgalmat, hiszen a sok megálló és az út melletti kereskedelmi, szolgáltató funkciók vonzzák őket. Kijelenthető, hogy a gyalogosforgalomnak a sűrűsödése olyan területekre koncentrálódik, ahol több funkció van és többféle közlekedési lehetőség is fellelhető.

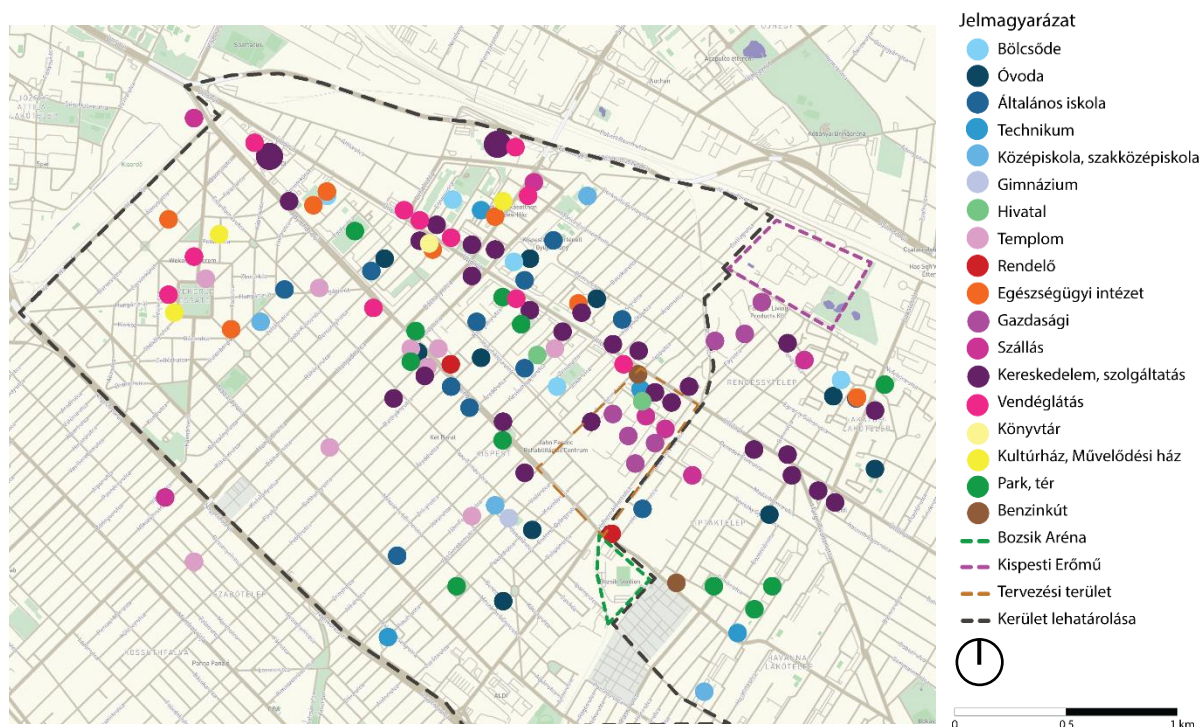


15. ábra: Kispest kerékpáros és gyalogos közlekedése (saját szerkesztés)

3.7. Funkcióvizsgálat

Mint minden városrész, Kispest is rengeteg, különböző funkcióval rendelkezik. A kerületben egyes helyeken sűrűsödnek a funkciók, de vannak olyan területek is, ahol csak csekélyebb számú funkció található meg. Ez az arány összefügg a területhasználattal és a beépítéssel is. Leginkább az Üllői úthoz és az Ady Endre úthoz közel sűrűsödnek a funkciók, hiszen könnyen megközelíthetők és a nagy forgalom miatt több ember látja és használja. Intézményi funkciókkal Kispest nagyon jól ellátott, főleg a lakótelepek környékén találkozhatunk az oktatási intézményekkel, melyekből egészen a bölcsődétől a gimnáziumokig minden megtalálható. A tervezési területen is megtalálható egy intézményi funkció. A kerületben összesen kettő hivatali funkcióval rendelkező intézmény épület áll, melyek ellájtják Kispestet és a környező kerületeket. Az egyik intézmény szintén a tervezési területen helyezkedik el. Egészségügyi funkciók leginkább lakótelepek környékén található, de a Wekerle telepen is megtalálható néhány. A legnagyobb egészségügyi intézet pedig az Ady Endre úton van, amely biztosítja az egészségügyi ellátást a kerületben. Gazdasági funkciók túlnyomóan olyan területeken vannak, ahol régen is valamilyen gazdasági folyamat folyt, mint a tervezési területen is, illetve az Üllői út északi oldalán, mely az ábrán is jól kirajzolódik. (16. ábra) Ma már nem az a rendeltetészerű funkció működik rajtuk, mint régen, ma már inkább nagykereskedelmi, gazdasági szolgáltatások vannak. Az egész kerületben egyedül a tervezési területen működnek munkásszállók. Kereskedelem és szolgáltató funkciókból van a legtöbb a

kerületben és igen elszórtan. A nagyobb csomópontoknál, mint a KÖKI bevásárlóközpont környéke és a Határ út, Shopmark környéke ott szintén több ilyen funkció sűrűsödik, de kiemelkedően az Üllői út mentél lelhetők fel ezen funkciók. Kulturális és művelődési funkciókból van a legkevesebb a kerületben, illetve a szomszédos kerületekben is. Egész Kispesten egy darab könyvtár áll rendelkezésre. Sport és rekreációs funkciók elszórtan vannak a kerületben, de méretüket tekintve nem számottevők.

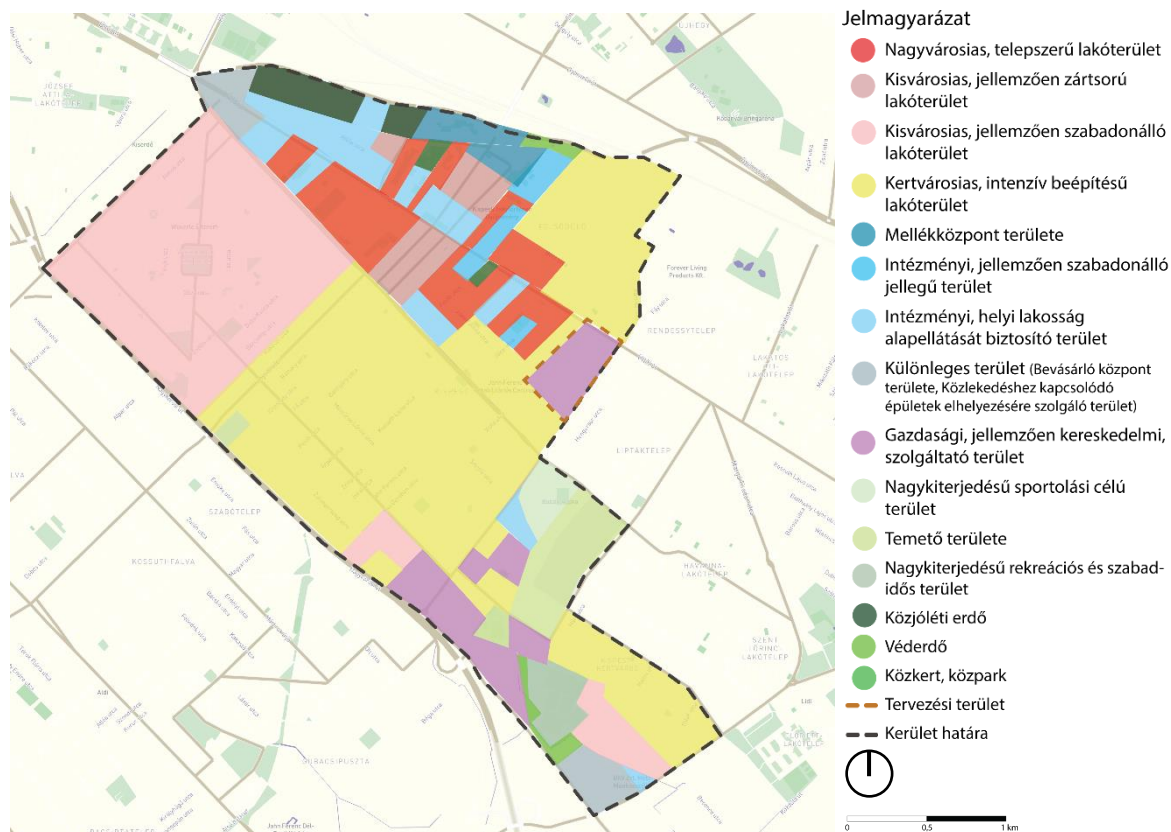


16. ábra: A kerület funkció vizsgálata (saját szerkesztés)

3.8. Területhasználati vizsgálat

A területhasználat is jól megmutatja, hogy az előző fejezetben kifejtett funkciók hol található meg, hiszen a területhasználat rendeltetése szerint többféle funkciót megengedhet az adott területhasználat. Kispesten a legnagyobb területet elfoglaló területhasználatot a lakóövezetek teszik ki, hiszen a külsőbb kerületekre jellemzőbb, hogy nem olyan sűrű beépítés van és nincsen olyan sok funkciókeveredés sem. Túlnyomórészt kertvárosias területhasználat a jellemző, melyhez nagyobb családi házak társulnak. A Wekerle telepen kicsit sűrűbb a beépítés ott, már kisvárosias lakóterületek vannak, illetve elszórtan az Üllői út mentén található meg a nagy lakótelepi területek is. Szinte ez a három meghatározó lakóövezet alkotja Kispestet. Kisebb arányban elhelyezkednek vegyes területek is, ahol leginkább intézményi területek vannak. A 4-es számú főút mentén pedig erdőterületek, leginkább véderdő célú véderdőterületek, de vannak rekreációs célú erdőterületek is. Másik nagy területű területhasználat a gazdasági területek. Ez a terület a tervezési területem, ahol kereskedelmi,

szolgáltató és gazdasági területek helyezkednek el. Ma már egy ilyen területhasználat a városban nem feltétlen hordoz magával pozitív tulajdonságokat is, hiszen nagy zajjal jár és káros anyagokat is bocsáthatnak ki. Ezért is nem igen működnek már ezek a telepek és területek, melyek így kihasználatlanul állnak és csak a területen lévő épületek állapota romlik és hanyatlik a térség. (17. ábra)



17. ábra: Területhasználatok a kerületben (saját szerkesztés)

3.9. Tervezési terület elemzése

3.9.1. Megközelíthetőség, belső úthálózat vizsgálata

A tömb vizsgálatánál az első lépés a helyszíni bejárás volt, hiszen a vizsgálatok a helyszíni bejárás alapjának. A tömb valójában egy **nagyon zárt, nehezen megközelíthető tömbbelsővel rendelkezik**. Több helyen vannak gazdasági kapubejáratok, melyek csak sejtetni vélik, hogy mi lehet a tömb belsejében, de aki nem ismeri arra a járást, nem lép be a területre. Maguk az épületek is több helyen szinte egy magas falként hatnak. **A tömb déli részén igazán zárt a tömb**, ahol maga a 8-10 méteres épület magasodik felénk és egy nagy 5-7 méteres kerítéssel teljesen elzárja a tömb déli oldalát a lakosoktól. **Itt egyáltalán nincsen feltárása a tömbnek**, nem biztosítja semmi, egy kisebb gazdasági szervezetnek nyílik a kapuja erre az oldalra, de az is csak telken belül biztosítja a bejutást. A Vas Gereben utcai oldalon végig kisebb telkeken jelenleg is **működő kereskedelmi, szolgáltató egységek működnek, amelyek**

lezárják a tömbnek ezen oldalát, hiszen mindegyik telek kerítéssel el van kerítve. Az Üllői út felől pedig autókereskedések határolják a tömböt. A **Hofherr Albert utca felőli része szintén hasonló helyzetben van, csak egy ponton lehet a tömbbelsőre elérni**. Ez egy kisebb kapu, ahol be lehet sétálni, de nem irányított a belsejébe való bejutás. Viszont, ha azon az úton bemegyünk, részlegesen bejárható a tömbbelső, mely a mellékletben lévő ábrán is látható. (M-1 melléklet) **Gépjárművel leginkább csak a tömb szélén lévő kisebb épületekbe lehet behajtani**, mint a Vas Gereben utcában és az Üllői úton. A tömbbelsőbe a Vas Gereben utcáról nyíló kiszolgáló út felől lehet behajtani, a mellékletben lévő ábrán (M-1 melléklet) is jelzi, mely az ottani épületeknek biztosítja a megközelíthetőséget, de azt is csak inkább a tömb felső részéig. **Gyalogosan már több helyen bejárható a telep**, de mivel nem lehet tudni a területek határait, illetve, hogy nem egyértelmű a magántulajdonban lévő és a köztulajdonban lévő területek határai, így **részlegesen járható be a tömb**. A helyszínbejárás után a köztulajdonban lévő, illetve a magántulajdonban lévő telkeket is megvizsgáltam. Ott kirajzolódik, hogy a belső feltárást, a korábban említett kiszolgáló út szolgálja ki, de az is csak részlegesen, hiszen a déli oldalra és a tömb Hofherr Albert utcai oldalára már nem lehet kijutni. Az ábra jól szemlélteti, hogy **a tömbnek két helyen van a megközelíthetőségi pontja**, de a valóságban, igazán egy bejárata van a tömb nyugati oldaláról, mert a vasútállomás felőli bejáratnál, ahol a József Attila utcának kéne biztosítani a bejutást, jelenleg elkerített parkolóként használják, lásd a mellékletben. (M-1 melléklet) Ahogy említettem a tömb déli része az, amely a legnehezebben megközelíthető mind kívülről és belülről egyaránt. A belső szerkezetében a nagy hangár épületek elválasztó hatással rendelkeznek, illetve a kerítéssel elkerített, elzárt területek szintén erősítik az átjárhatatlanságot.

3.9.2. Épületfunkciók vizsgálata

A teljes 22 hektáros egykori ipari terület mai hasznosítása ma már más, hiszen **jelenleg jellemzően gazdasági, kereskedelmi és szolgáltató funkciók működnek** a telepen. A tömbben összesen 36 épület található, amelyek funkcióit és pontos megnevezésüket részletes elemzésben vizsgáltam. Az Üllői út felől tekintve a Vas Gereben utcától végig haladva az alábbi funkciók találhatók meg. A tömb sarkán jelenleg egy benzinkút üzemel, mely Kispest és a szomszédos XVIII. kerület igényeit látja el. Mellette intézményi és hivatali funkcióval bíró épületek találhatók meg, például a BGéSZC Ganz Ábrahám Két Tanítási Nyelvű technikum és a Nemzeti Közlekedési Hatóság, Műszaki Vizsgálóállomása. Az Üllői út és a József Attila utca közötti területet túlnyomórészt kereskedelmi és szolgáltató funkciójú épületek foglalják el. Elsősorban egy autószerelvíz található a hivatal és benzinkút mellett és az Üllői út mentén pedig

autókereskedések és autóalkatrész szaküzlet szolgálja ki az erre érkezők igényeit. Ezen üzletek a Ford Petrányi Üllői úti márkakereskedése és a Homasita Kereskedelmi Kft. A Hofherr Albert utcáról nyílik a Hotel Nevis munkásszálló, és hasonló szálláshelyi funkciót tölt be a Kispesti Red Star Hotel is. Az Üllői út mellett és a Hofherr Albert utca találkozásánál kereskedelem, szolgáltató funkcióval, a Nemzeti Dohánybolt fogadja a vásárlókat. A vasútállomás felé, a tömb központi részén további gazdasági, kereskedelmi funkcióval rendelkező épületek vannak. A munkásszálló alatt található a Sali-Daru Kft. A belső nagy hangárépület és a környezetében lévő kisebb épületek a Vimpex Drink Kft. és a Hard Drink Company Kft. cégekhez tartoznak. Ezen épületek között a legkisebb épületben vendéglátó funkció van, ahol egy kisebb büfé üzemel. A tömb déli csücskében a Hofherr Albert és Tóth Árpád utca sarkán lévő markáns gyári épületben és a mellette lévő épületekben gazdasági funkció üzemel. Aktívan nem használják az épületeket, leginkább csak raktározásra, de a hozzájuk tartozó telken tárolják a gépjárműveket, amit a BRFK hoz ide a telepre. A Tóth Árpád utcáról továbbá az Abacus Medicine Hungary Kft. telephely nyílik, mely szintén gazdasági funkciót tölt be. Tovább haladva a Vas Gereben sarkán áll egy kisebb épület, melyben jelenleg laknak, így lakófunkciót tölti be. A Vas Gereben utcán végig haladva az Üllői út felé végig kereskedelmi és szolgáltató funkcióval működő cégek vannak, melyek közt van festékszaküzlet, autófestékszaküzlet, bűváraruház és oktatást nyújtó cég, illetve autómosó. A József Attila útról nyíló épületekben pedig autószerelő működik, illetve raktározásra használják a nagy hangárépületeket. **Vannak olyan épületek is, amelyek üresen állnak és folyamatosan romlik az állapotuk.** A vizsgálatról készült ábra a mellékletben található. (M-2 melléklet) Az épületfunkciók vizsgálata szintén kulcsfontosságú elemzés volt, hiszen egy átfogó képet ad arról, **hogy jelenleg milyen hasznosítással működnek az épületek**, a tervezési koncepció folyamán, mely **funkciókat szeretnénk megtartani vagy melyeket átalakítani, vagy éppen átvenni néhány hasznosítást.** Továbbá az elemzés rávilágít arra, hogy a jelenlegi gazdasági, kereskedelmi funkciók hogyan járulnak hozzá Kispest gazdaságához, milyen hatással vannak a helyi közösségre, számottevő-e a termelés vagy nem.

3.9.3. Épületek állapota

Az épületek további kiemelt vizsgálatai közé tartozik az állapotfelmérés, hiszen a fejlesztés megalapozása az, hogy mely épületeket lehet felhasználni, melyeket bontani vagy melyek rendelkeznek olyan építészeti stílusjegyekkel mely védendő és értékes. A Traktorgyár területén vegyes az épületek jelenlegi állapota. Összesen öt kategóriába soroltam az meglévő épületeket, melyek az alábbiak: a **kiváló állapotban lévő épületek**, amelyek nem igényelnek felújítást.

Ezek az épületek jó állapotúak, karbantartottak, és jelenlegi funkciójuk ellátására teljesen alkalmasak. A **jó állapotú épületek**, amelyek kisebb karbantartást vagy felújítást igényelhetnek, de alapvetően megfelelően funkcionálnak. A **mérsékelt állapotú épületek**, amelyek már jelentősebb beavatkozást igényelnek. Ezek az épületek hasznosíthatók, de állapotuk javítása a közeljövőben szükséges lehet. A **romlott állapotban lévő épületek**, amelyek komolyabb felújítást igényelnek. Ezek az épületek már nem ideálisak a jelenlegi funkciók ellátására, és állagmegóvásuk sürgetővé válhat. Az utolsó kategória pedig a **rossz állapotú épületeket** jelenti és azonnali beavatkozást vagy akár bontást igényelhetnek. Ezek az épületek jelentős állagromlást mutatnak, és a további használatuk már nem javasolt akár biztonsági vagy gazdasági szempontból. Miután meghatároztam a kategóriákat, minden épületet megvizsgáltam és besoroltam. Leginkább a jó és a mérsékelt kategóriába tartozik a legtöbb épület. Ezek az épületek a tömb belsejében lévő hangárépületek, a kisebb épületek a tömb szélén, illetve az utcafrontra nyíló kereskedelmi épületek. A déli részén a tömbnek pedig inkább romlott és rossz állapotban lévő épületek állnak, melyekre felújítás lenne szükséges a különleges karakter megtartásához, lásd a mellékletben. (M-3 melléklet) Összességében állapotuk szerint több épület felhasználható a tervezéshez, melyeket fel is fogok használni, azonban vannak olyan épületek, melyek helyzete, állapota indokolja a lebontását.

3.9.4. Karaktervizsgálat

A területen több épület rendelkezik különleges karakterrel, mely a régi ipari múlt jellegzetességeit hordozza magával, mint a nagy, vasszerkezetű hangárépületek, melyek könnyen formálhatók, a kisebb szalagablakok vagy nagy szalagablakok a homlokzaton. A terület egyik **legkitűnőbb ipari jellegét adják a shed-tetős épületek**. Ebből két darab van a teljes Traktorgyár területén, melyek a tervezési program kialakítása során megőrzendők. A **vizsgálat során készítettem egy katasztert**, melyben minden épületet felmértem a következőm paramétereket elemezve. Az épületek magassága, alapterülete, illetve, hogy az épületek homlokzata milyen anyagból készült, miből áll az épületek burkolata, emellett milyen az épületek állapota. Az állapotvizsgálat során már felmértem az épületeket, de indokoltnak éreztem, hogy a kataszterben szintén szerepeljen. Továbbá a jelenlegi funkcióját, és hogy milyen jövőbeni funkciót lehet adni az épületnek a fejlesztés során. Még három szempont alapján részleteztem az épületeket, a homlokzat megközelíthetősége és a bejáratok szempontjából, illetve, hogy **számomra melyek értékesek, akár szerkezetileg, akár a megjelenésben**. Ez a szempont fontos volt a koncepcióalkotásban, hiszen a **kiválasztott épületek adták meg a meglévő struktúrát**, amelyhez illesztettem a tervezett épületeimet. A

kataszter alapján lehetett meghatározni, hogy mely épületeket érdemes megőrizni és voltak olyan kisebb, funkció nélküli épületek, melyek nem elég értékesek ahhoz, hogy a beépítési koncepció során megtartandónak tekintsük. Illetve több olyan épületet lebontásra kerül, melynek funkciója már nem indokolja meglétét a területen, vagy nem illeszkedik a tervezett rendszerbe. A helyszínbejárás során készített fotókkal - vagy ahova nem lehetett bejutni, ott légifotókkal – illusztráltam az épületek jelenlegi állapotát, mely egy része a 18. ábrán is látható. A teljes kataszter megtalálható a mellékletben. (M-4 melléklet)

23.  Forrás: saját fénykép, 2024	Magasság: 9 m, F+2, hangárépület Alapterület: 8180 m² Homlokzat anyaga: tégl Épület állapota: felújításra szorul, de szerkezetében megfelelő, homlokzat védelemre érdemes Régi funkció: -, raktározás Mire lehet használni a fejlesztés során: lakó, kereskedelmi, rekreáció Homlokzat megközelíthetősége, hol a bejárat: 
--	---

18. ábra: Épületkataszter adatlap (saját szerkesztés)

3.9.5. Zöldfelületek vizsgálata

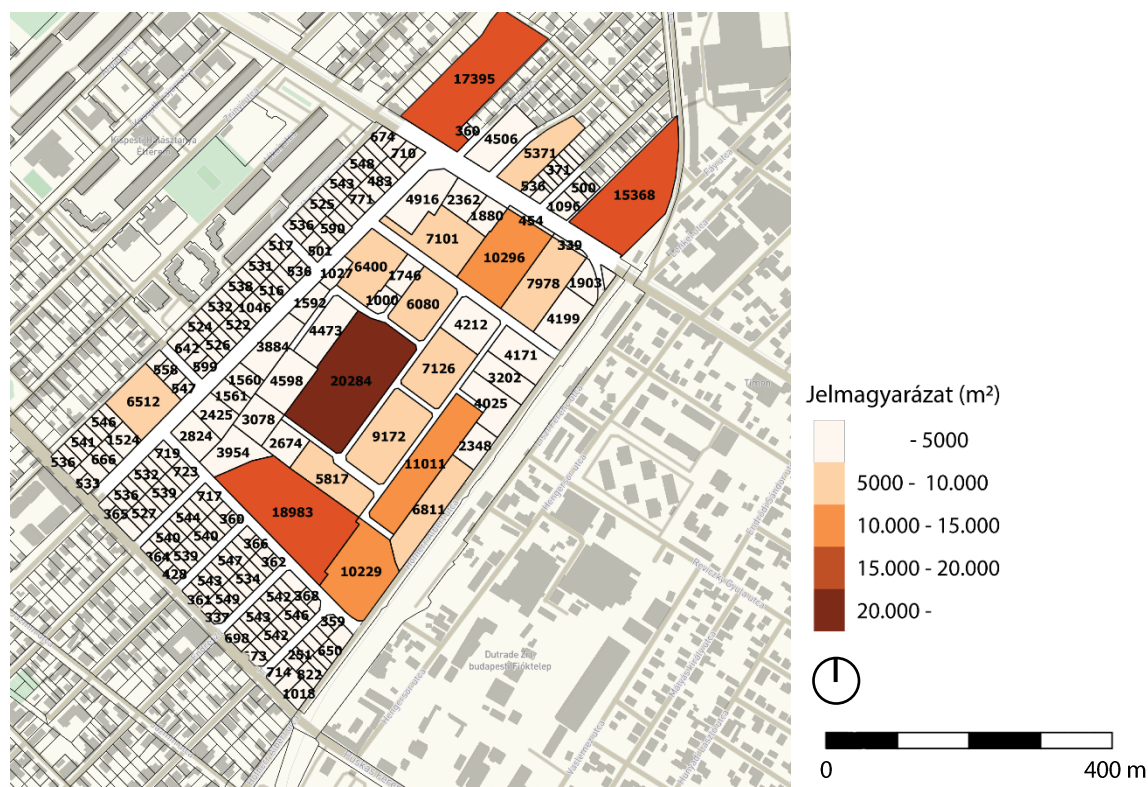
Kispest kertvárosi jellegének köszönhetően nagyobb zöldfelületi aránnyal rendelkezik, mint a belső kerületek. Vannak olyan területek kerületen belül is, ahol nagyobb számban jelennek meg zöldfelületek, mint például a Wekerletelep és a lakótelepek környékén, hiszen a lakótelepeknél mindig figyelembe vették a nagyobb zöldfelületi arányokat, hogy egy élhetőbb környezetet tudjanak kialakítani. Több városi park is szétszórtn megtalálható Kispesten, ezek közül Templom téri és Kossuth téren lévő zöldfelületek kiemelkedőbbek. A Traktorgyár környékén a kertvárosias családi házakhoz tartozó zöldfelületek azok, melyek kiemelkedőbb értékkel bírnak, illetve a közelben lévő Kispesti lakótelep zöldfelületei. **A Traktorgyár tömbjében kevés zöldfelületi elem található meg**, néhány helyen vannak kisebb facsoportok vagy gyepes területek. **Nincsenek többszintes növényállománnyal rendelkező területek**, melyek az egészséges életmód feltételei. Nemcsak a levegőminőség miatt, hanem vízelvezetés szempontjából is fontos szerepet töltenek be. **A gyár déli területein szinte semmilyen zöldfelületi elem nincsen**, mert az egész területet beton vagy murvás talaj borítja. A Tóth

Árpád utcán a kerítések mellett viszont található egy fasor, melyek kerület szinten védettek. A Vas Gereben utcán végig mindkét oldalon szintén fejlett, védett fasorok húzódnak. Diplomadolgozatomban **fokozott figyelmet fordítok a két utcában lévő fasorok védelmére** és fejlesztési koncepciómba felhasználom őket. A munkásszállók környékén vannak kisebb facsoportok némi gyepes területtel, de a hatályban lévő előírásoknak nem felelnek meg a mutatók. Az Üllői út és a tömb belsejébe vezető József Attila utca által közre fogott területeken van a legnagyobb területtel rendelkező zöldfelületek, melyek szintén kisebb facsoportokból állnak. A vizsgálatról készült ábra a mellékletben található. (M-5 melléklet) Összességében a **teljes tömbben a minimális zöldfelületi arányt el nem érő zöldfelületekkel rendelkeznek a telkek.**

3.9.6. Telekméret vizsgálata

Ebben az elemzésben a telekméretek azt mutatják meg, hogy a város szerkezetéhez képest mekkora a léptékváltás és milyen nagy területek állnak rendelkezésre a fejlesztéshez. Az ilyen **nagy, összefüggő telekstruktúra nemcsak a tervezés folyamatát könnyítik meg, hanem hatalmas lehetőségeket rejt magában.** Az egybefüggő, kiterjedt területek vonzóbbá teszik a projektet a befektetők és kivitelezők számára egyaránt, hiszen így a nagyobb volumenű fejlesztések iránti érdeklődés is nő. A készített elemzés jól szemlélteti, hogy **a régi Traktorgyár területén sokkal nagyobb léptékű telekméretek vannak, mint a környező kertvárosias területeken.** Átlagosan a telekméretek 5000 m² körüliek. A mellékletben (M-6 melléklet) szereplő tervlapon látható, hogy a tömb belső részein, illetve a déli részén nagyobb, egybefüggő telkek vannak, és a környező utcákhoz csatlakozó telkek már sokkal inkább kisebb méretekkel rendelkeznek. Ezen telkek reflektálhatnak a szemben lévő beépítéshez és telekméretekhez, de a jelenleg működő funkcióknak is köszönhetően kisebb a méretük, hiszen a rajtuk álló épületek mérete sem olyan nagy, mint az ipari épületek a tömb belső szerkezetében. A tömb legnagyobb telkén helyezkedik el a legnagyobb hangárépület is, amely magasztos méretével uralja a területet. Ennek kiterjedése 20.284 m². (19. ábra) A következő jelentős méretű telken egy régi shed-tetős épület található, mely a hely ipari múltját idézi. Ehhez a telekhez 18.983 m²-es terület tartozik, mint a mellékletben lévő ábrán látható. (M-6 melléklet) A két telek szomszédos elhelyezkedése miatt, lehetőség adódik arra, hogy a meglévő telekosztást figyelembe véve könnyedén összevonhatók legyenek, ezáltal egy impozáns, egybefüggő terület tud létre jönni. A nagyobb telkek elhelyezkedését tekintve a belső

szerkezetben helyezkednek el, és egytől egyig hosszúkás, nyújtott formával rendelkeznek. (M-6 melléklet)



19. ábra: Telekméret vizsgálat (saját szerkesztés)

3.9.7. Tulajdonviszony vizsgálata

A tulajdonviszonyok elemzése megmutatja, hogy a tömbön belüli és a környező telkek milyen tulajdonban vannak, illetve mennyire szétdarabolt a viszonyuk vagy milyen mértékben tartoznak egy tulajdonoshoz. A tervezési területen látható, hogy szinte **a teljes tömb gazdasági szervezetek tulajdonában álló telkekből adódik össze**. Ennek számos előnye lehetnek, mint például egy fejlesztéssel kapcsolatban gyorsabb lehet a döntéshozatal és rugalmasabbak lehetnek a szervezetek is, ha egy kézben vannak a telkek, vagy csak néhány szervezet tulajdonában. Egy egységes fejlesztési lehetőségnek a kialakulására is nagyobb az esély, hiszen gyakran cél, hogy az egy kézben lévő telkek esetében az teljes tömbre vonatkozó, összehangolt koncepció valósulhasson meg, mely javítja a hely életminőségét is. Továbbá **négy darab telek van önkormányzati kézben**, mely egy potenciális fejlesztésnél nem számottevő szám, hiszen gyakran az önkormányzatok forrásai nem engedhetik meg, hogy nagyszabású projektekben vegyenek részt. **Állami területek pedig az Üllői út és a Vas Gereben utca találkozásánál találhatók**, melyeken jelenleg benzinkút, autókereskedés és egy hivatal üzemel. Közvetlen környezetében a tömbnek leginkább természetes személyekhez tartoznak a telkek. A lakótelepek környékén vegyes a tulajdonviszony, vannak, ahol szövetkezetekhez tartoznak a

telkek, illetve tartós földhasználókhoz, de természetes személyek tulajdonában vannak telkek. A környéken leginkább a közterületek azok, mint utcák, parkok, iskolák, bölcsődék területe, amelyek önkormányzati tulajdonban állnak. Ezen vizsgálatok szemléltetése a mellékletben található. (M-7 melléklet)

3.9.8. Beépítettség vizsgálata

Az elemzésben a telkek beépítettségi mértékét vizsgáltam. Az eredményből kivehető, hogy **a teljes terület beépítettsége nagyrészt a megfelelő határértékeken belül helyezkedik el**, de vannak olyan telkek, melyek átlépik a határértéket. Az ilyen telkek esetében az egykori ipari funkciójú tömbökre lehet asszociálni, hiszen a szorosan egymás mellett elhelyezett beépítés is erre a stílusra volt jellemző. Ez a beépítési mód a teljes kihasználtság érdekében volt, hiszen a legfőbb cél az volt, hogy a lehető legtöbb hasznosítható alapterület álljon rendelkezésre a termelés, raktározás vagy logisztika számára. **A traktorgyár környezetében jellemzően kisebb a beépítettség**, hiszen ott más beépítés található. Az ottani értékek nem lépik túl a KÉSZ-ben meghatározott értékeket. **A tervezési területen viszont már vannak magasan kiugró értékek**, mint a Hofherr Albert utcához közeli vékony hosszúkas telek, melyen egy szintén majdnem 220 méter hosszú épület található. Ennek **a teleknek a beépítettsége eléri a 93 %-ot**. A József Attila utca felől álló belső szerkezetben lévő hangárépületek beépítettsége eléri a telek méretének a felét, az 50 % körüli értékeket. Ezeken a telkeken sokkal kisebb a zöldfelületi arány is, mint más telkek esetében. A Vas Gereben utca felőli utca mentén lévő telkeknél kivehető, hogy alacsonyabb beépítettséggel rendelkeznek, mint a tömbbelsőben lévő telkeknél, melyek pontos adatai a mellékletben szereplő ábrán látható. (M-8 melléklet) Az Üllői útra csatlakozó telkeknél szintén hasonló a helyzet. Ez a funkciójuknak is köszönhető, hiszen a kereskedelmi, szolgáltató funkciókhoz nem kell akkora alapterület kihasználtság, mint régen az ipari építészet során. **A tömbön belül vannak olyan telkek, melyek nem szerepelnek a vizsgálatban, hiszen semmilyen építmény nem áll a telkeken**. Ezeket nagyrészt **burkolt felületek vagy kisebb területtel rendelkező zöldfelületek alkotják**. A nagy beépítettségű területek fejlesztése kihívásokat is jelenthetnek, de lehetőségeket is kínálnak. Az egyik kihívás, hogy a sűrű beépítettség kevés szabad zöldfelületet hagy, ami a városi környezetben a lakosság számára elengedhetetlen a jó minőségű életkörülményekhez. Emellett a beépített terület újra felhasználása gyakran bontási és jelentős rehabilitációs munkát igényelhet, amely drágábbá teszi a fejlesztést. Ugyanakkor lehetőségként megemlíthető, hogy az ipari területek nagy és egybefüggő telkeinek felosztásával, részleges bontásával vagy azok átalakításával új funkciókat lehet létrehozni, amely költségkímélőbb. Ez a lehetőség a fejlesztési koncepció egyik eleme.

A megtervezett fejlesztés keretében pedig csökkenthető az épületek sűrűsége, és új, rekreációs és közösségi terekkel, parkokkal gazdagítom a környezet, amely hozzájárulhat a város élhetőségéhez és az életminőség javításához.

3.9.9. Szintszámok vizsgálata

A Traktorgyár területén és környezetében az épületek szintszáma majdnem megegyező. Átlagosan földszinti épületek helyezkednek el a környéken, de maga a lakótelepen lévő panelépületek magassága a 30 méterrel kiemelkednek a környékről. **A tömbben is vannak nagyobb belmagassággal és magassággal rendelkező épületek.** Ezek leginkább a **hangárépületek, melyek funkciójukat tekintve úgy épületek, hogy elérjék a 6-7 méteres belmagasságot.** Ilyen magasságú épületekből a Traktorgyár területén belül összesen 12 darab épület van. **Nemcsak magasságban, de alapterületben is kiemelkedő számokat mutatnak a többi, kisebb kereskedelmi, szolgáltató épülethez képest.** A **Vas Gereben utca felőli épületek és a Tóth Árpád utca felőli alacsonyabb alapterületű épületek** magassága reflektál a szemben lévő jellemzően földszintes kertvárosias beépítéssel. Általában a különböző magasságú épületek más-más hatást gyakorolnak a környezetükre, a településképre és a beépítési struktúrára. A kerület ezen részén a lakótelepeket figyelmen kívül hagyva, szinte hasonló magasságokkal rendelkeznek az épületek, ahol a belső hangárépületek magassága nem annyira szembetűnő különbség. **A Hofherr Albert utca és a Tóth Árpád utca sarkán lévő markáns épület az, amely leginkább kiemelkedik a földszintes családi házak közül a 10-12 méter magasságával,** mely a mellékletben lévő ábrán látható. (M-9 melléklet)

3.9.10. Beépítési sűrűség vizsgálata

A beépítettség és a szintszámok vizsgálata után a beépítési sűrűség számításával is foglalkoztam. Ebben az elemzésben nagyon kevés telek esetén volt kimagasló érték sűrűség tekintetében. **A korábban említett telek, mely átlépte a beépítettség mértékét, annak a legnagyobb a beépítési sűrűség értéke, amely 3,6.** Ez az eredmény sejthető volt, hiszen az épület hatalmas alapterülettel rendelkezik és magassága 6-8 méter, amely a telek méretéhez viszonyítva magas értéket adott. **Továbbá még egy nagyobb alapterületű raktárépület értéke kimagaslóbb a többi értékhez képest a tömbön belül, melynek értéke 2,43.** Ez az épület is alapterületéhez képest kisebb telken áll, ezért is ilyen az eredmény. A többi nagyobb hangárépület és raktárépületnél vannak 1,0 feletti értékek, mely a korábbi felvetéseket igazolják, miszerint régen ipari munkák elvégzésére lettek tervezve ezek az épületek. **A tömb többi telke és a környéken lévő épületek beépítési sűrűsége nem haladja meg az 1,0 értéket,** ezzel pedig egy egészséges léptékű és légtérarányú telek és épület kapcsolat alakult ki.

Ennél az elemzésnél is kirajzolódnak azok a telkek, melyeken nem áll épület, így nem rendelkeznek értékkel, lásd a mellékletben lévő ábrán. (M-10 melléklet) Településmérnökként a várostervezésben fontos szerepet tölt be a beépítési sűrűség és a szintterületi mutató értékei, hiszen ezek segítenek meghatározni, hogy a különböző fejlesztések esetén hogyan alakuljanak a tervezett beépítések kiegyensúlyozottan, úgy, hogy ne a zöldfelületek lássák kárunkat.

3.9.11.SWOT analízis

Minden tervezési folyamat során fontos egy olyan stratégiai tervezési eszköz, amely a terület fejlesztésére használhatunk. Ilyen a SWOT-analízis. Ennek célja, hogy olyan átfogó képet adjon az adott területről és aktuális helyzetéről, továbbá a meglévő erőforrásokat segítse a hatékonyabb felhasználásában és a következő lépések meghatározásában.

Erősségek

A Traktorgyár erősségei közé tartozik, hogy **nagy, egybefüggő telkekből áll**, melyen könnyebben lehet megvalósítani a tervezést. Emellett a meglévő épületállomány is **erősséggé válhat, hiszen több olyan épület van a tömbben, melyek értékes építészeti karakterrel rendelkeznek** és szerkezetüket tekintve könnyen átalakíthatók, bővíthetők vagy megbonthatók, melyek egy ekkora fejlesztésnél csak pozitívként szolgálhatnak. Illetve amit még az erősségekhez gyűjtöttem, hogy **rendkívül jól ellátott közlekedési infrastruktúrája van a tömbnek**. Az Üllői útról busszal és villamossal is meg lehet közelíteni, de az Ady Endre úton is ugyanazon lehetőségek állnak rendelkezésre. Maga a két fő út közötti távolság mind 300 és 500 méter közötti, mellyel még ha a tömb közepéről is indulunk el gyalog, nincsen messze egyik megállótól sem. **A Kispesti vasútmegálló közvetlen közelsége** is olyan agglomerációs és régiós kapcsolatot biztosít a tervezési területtel, mely kevés területnek adódik meg.

Gyengeségek

A sok pozitívum mellett gyengeségekkel is rendelkezik a terület. Egyik ilyen tényező, hogy az **Üllői út és a vasút kereszteződésénél nehéz az átjutás**, mind gyalogosan és a gépjárművel érkezve is, hiszen rengeteg autó közlekedik az Üllői úton, mellyel nagy forgalmat generálnak és a sok közlekedési lámpa feltartja a sort, illetve ritkábban váltanak, így gyalogosként sem a legbiztonságosabb. A sok gépjármű pedig magával vonzza a **nagy zajt**, a buszok a nagyobb teljesítményű motorok hangjával és a villamosok is a síneken való közlekedéssel erősítik a zajt. Helyszínbemjárás során **a környék ridegnek hat és nem érezzük magunkat biztonságban az elhagyatott épületek és a kisebb utcák által generált labirintus hatástól**. Továbbá, hogy

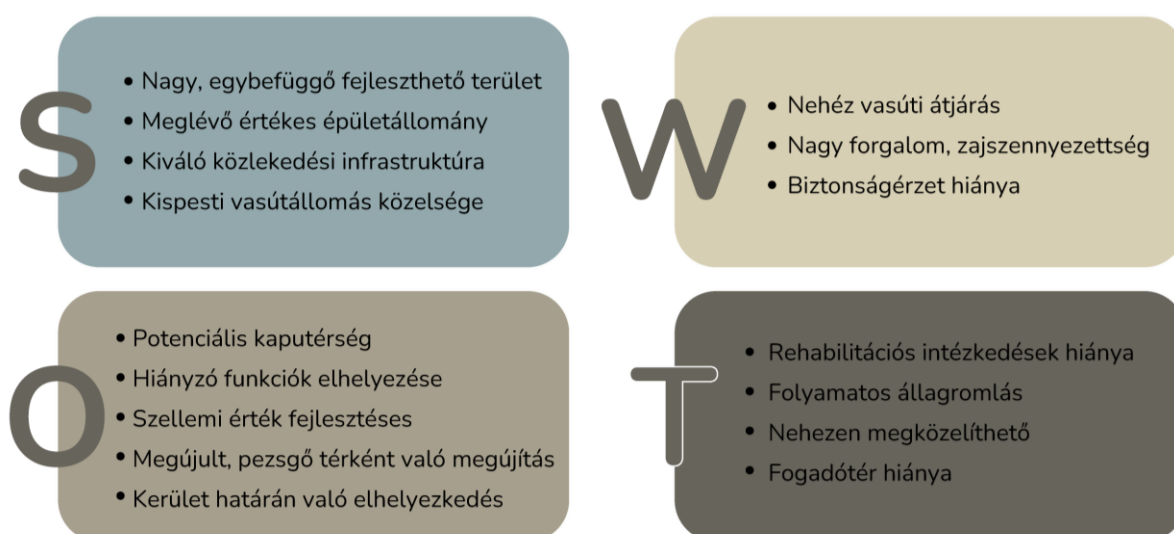
kevesebb az olyan terület, ahol emberekkel találkozhatunk, csak fokozza ezt az érzést. Miután a belső tényezőket összeszedtem, rátérek a külső tényezők által befolyásolt hatásokra.

Lehetőségek

Lehetőségek ennél a tömbnél is adóttak. **Potenciális kaputárság** tud kialakulni itt, hiszen jó közlekedési csomópont található itt meg. A funkcióvizsgálat pedig kiadta, hogy **melyek azok a funkciók, melyekkel hiányos a kerület és tervezésem során olyan funkciókat tudok elhelyezni**, melyek nincsenek meg a Kispesten és a szomszédos kerületben egyaránt. Maga a Traktorgyár a régi formájában van jelen a köztudatban és ennek a lehetősége, hogy egy **megújult, élettel teli területté lehet alakítani** a tervezés folyamán és amelyet majd megismerhetnek új formájában az itteni lakosok. Azzal, hogy **új funkciókkal és kulturális alközponttá lehet alakítani a területet, potenciálisan fejleszthető a szellemi értéke**. Továbbá különleges helyzete miatt, hogy a **kerület határán helyezkedik el**, olyan kapcsolatot lehet kiépíteni az új tervezéssel a két kerület között, mely esetleg nem alakult ki eddig.

Veszélyek

Az utolsó kategória pedig a veszélyek kategóriája, melyek közé tartozik, hogy **jelenleg a tömbön semmilyen állagmegóvási, rehabilitációs intézkedések nincsenek és folyamatosan romlik az épületek állapota**, főleg azon épületeké, melyek építészeti értékkel bírnak. A **területet mivel nehezen lehet megközelíteni**, nem alakult ki olyan helyzet, hogy egy fogadótér tudjon kialakulni, nagyobb volumenű embertömeget legyen képes befogadni.



20. ábra: SWOT analízis (saját szerkesztés)

Ez a fajta elemzés segített abban, hogy a területet átfogóan, részletesen átlássam és olyan fejlesztéseket tudjak rá javasolni és tervezni, mely elősegíti a térség fejlődését. A teljes analízis eredményeit a 20. ábrán láthatjuk.

3.9.12.Érték- és problémafeltárás

A Traktorgyár területe és környezete rendelkezik több pozitívummal és negatívummal egyaránt, melyet már a SWOT analízis is megalapozott.

Értékfeltárás

Elsősorban a legkiemelkedőbb értékkel bírnak a **nagy, egybefüggő területek**, melyekre nagyobb eséllyel lehet megpályázni egy nagyobb beruházást, főleg, ha a tulajdonviszony szerint ezen telkek egy céghez vagy szervezethez tartoznak. Magukra az épületek is értékkel bírnak, hiszen a **nagy alapterületük miatt könnyen alakíthatók és bővíthetők**, illetve **értékes homlokzatukkal, anyaghasználatukkal az ipari múltat hordozzák magukkal**, mely ennek a tömbnek a fő koncepciót adja. A régi Traktorgyár örökségének és szellemi értékének a köztudatba való beépítése, megadja a hely hangulatát és felértékelődnek az elhagyatott, értékes épületek. A terület elhelyezkedése Kispest és a XVIII. kerület határán egyedülálló lehetőséget kínál, hogy a két kerület között különleges kapcsolat tudjon kialakulni. Jelenleg egy 22 hektáros tömbön gazdasági, kereskedelmi és szolgáltató funkciók működnek, amelyek nem igazán vonzzák a látogatókat, csak, akik célirányosan mennek a szolgáltatásért. A közlekedési infrastruktúrát tekintve az **Üllői út és az Ady Endre út tökéletesen ellátja a tömböt közösségi közlekedés szempontjából**, de gépjárművel is meg lehet közelíteni a tömböt. A 142-es vasútvonal követlen a Traktorgyár mellett húzódik, amely biztosítja a kapcsolatot a belvárossal, egészen a Nyugati pályaudvarig és a külsőbb kerületekkel és az agglomerációs településekkel is egyaránt. Az Üllői út azonban nemcsak közlekedés szempontjából rendelkezik előnnyel, hanem az útra szervezett intézményi és kereskedelmi funkciók egyszerű megközelíthetőségét is biztosítja, továbbá a **nagyobb volumenű épületek biztosítják a zajvédő hatást a tömbbelsőnek**. Mivel a Traktorgyár területén igen kevés jelentős zöldfelület áll rendelkezésre, ezért minden olyan meglévő állományt védeni kell, hiszen csak pozitív hatásai vannak egy fának. A **Vas Gereben utcában és a Tóth Árpád utcában lévő védendő fasorok is értékként szolgálnak a területen**. Az értékek listájában még szerepel a közelben lévő **Kispesti lakótelep** is, hogyha a tervezett fejlesztést tekintjük, akkor nagy valószínűséggel fog érkezni nagyobb gyalogosforgalom ebből az irányból, hiszen sok ember él a tíz emeletes panelépületekben, akik egy kis kikapcsolódásra várnak.

Problémafeltárás

Azonban a jelenlegi állapot szerint több negatívum is felmerült a terület vizsgálata közben. Értékeknél szerepelt **az Üllői út és környéke**, de azzal, hogy több kerületet és települést köt össze a belvárossal, **hatalmas forgalmat is von maga után, mely zajjal jár**. Ez a **zajszennyezettség a környező épületeket érinti**, rontva az életminőséget. Maga a **vasútvonal**, amely tud megfelelő közlekedési kapcsolatot biztosítani, **egyaránt elvágó hatással is rendelkezik**. Általában a több vágánnyal rendelkező, de már az egy vágánnyal rendelkező vonalak is elvágják a kapcsolatot a két oldalán lévő területtel. Sokan nem szeretnek áthaladni a síneken, hiszen nem olyan jól belátható és balesetveszélyes is. Többször kell akár pár száz métert sétálni, hogy egy olyan ponthoz érkezzenek az emberek, ahol biztonságosan lehet áthaladni. **Az Üllői út és a vasút felszíni találkozásánál hasonló elvágó és nehezen átjárható, balesetveszélyes helyzetek tudnak kialakulni**. A **Vas Gereben utca burkolatának minősége jelentősen romlott**, amely kockázatot jelent az arra közlekedő járművek számára, hiszen növeli a meghibásodás esélyét. Az útszakasz felújítása nemcsak esztétikai megjelenését javítaná, hanem a közlekedés biztonságát is, hozzájárulva a helyi infrastruktúra fejlődéséhez. **A tömb több helyen zárt**, mely a vizsgálatok során már említésre kerültek. **A magasabb épületek** mellett sétálva, szinte **nagy térfalként hatnak**, amely mellett inkább elsétál az ember, minthogy megálljon és bemenjen a tömbbe. **Ezek a térfalak leginkább a Hofherr Albert utca és a Tóth Árpád utca felől érzékelhetők**. **Feltárása és megközelítése a tömbnek kevés helyen** valósul meg. Egyik ilyen pont a Vas Gereben utcáról nyíló József Attila utca, illetve a Hofherr Albert utca felől magántelken keresztül lehet bemenni a Traktorgyár közepéhez. Ezek a csekély számú megnyitások, csak akadályozzák a tömb teljes átjárhatóságát, elősegítve azt, hogy a látogatók elkerüljék a területet. **A sok térfalnak és a rossz megközelíthetőségnek köszönhetően a teljes Traktorgyár területe nem biztonságos**, hiszen kevesen járnak arra, nincsen állandó mozgás a tömbben, továbbá az átláthatatlan belső térrendszer tovább rontja a helyzetet. A SWOT analízisben már említésre került az **épületek állapotának romlása**. Jelenleg a területen több olyan épület áll, melynek nincsen funkciója és lassan elveszti régi szépségét és minőségét. Az érték- és problémafeltárás megjelenítése a mellékletben található. (M-11 melléklet)

4. Fejlesztési koncepció és rendezési program

A megalapozott vizsgálatok és érték-, problémafeltárás után a fejlesztési koncepció megtervezése volt a következő lépés a tervezésben. A koncepció több szempontra is kitér, mely

sejteni véli, hogy milyen megfontolt döntések alapján lett megtervezve. Fejlesztéssel egy olyan környezetet képelek el erre a területre, mely egy hosszútávú és fenntartható megoldásokat adna a kerület számára. Ehhez a megvalósításhoz olyan eszközök és beavatkozások is kellenek, melyek ezt a szemléletmódot erősítik.

Funkciók és területhasználatok meghatározása

Az egyik legfőbb aspektus a funkciók és területhasználatok meghatározása. Olyan területhasználatok kerületek elhelyezésre, melyek a 21. századi igényeknek és a kerületnek is megfelelők és pozitív hatással vannak a társadalomra, gazdaságra. Továbbá a meglévő funkciók vizsgálata azért volt fontos, mert a fejlesztések során olyan hiányzó funkciókkal lehet felruházni a területet, mellyel egy új, élhető alközpont alakítható ki. A tervezett koncepció szerint az Üllői út mentén intézményi és irodai funkciókat elhelyezésére kerül sor, mely egyfajta védőfalként óvna a belső tereket a nagyforgalmú út zajától, miközben esztétikailag egy egységes homlokzattal rendelkező markáns határt képeznek. A Tóth Árpád utca felőli oldalra lakóterületeket lesznek elhelyezve, ahol a meglévő ipari jellegű épületállomány nagyobb részét megőrizni érdemes, hogy erősítse az egyedi karkaterét a területnek. Ez a csendesebb, zöldfelületekkel gazdagított rész kiváló életminőséget biztosítana a lakóknak. (21. ábra)

Nagy kiterjedésű rekreációs terület kialakítása

Fejlesztésem során kiemelt figyelmet szentelek annak, hogy a közösség számára vonzó, elérhető zöldfelületek szülessenek, hiszen a zöld környezetben való élet alapvetően hozzájárul az emberek jobb életminőségéhez. Továbbá fontos célom, hogy ne csak új zöldterületeket hozzak létre, hanem a meglévő zöldfelületek rehabilitációja és újrahasznosítása révén is gazdagabb, élhetőbb környezetet teremtsék. A tömb nyugati oldalán egy nagyobb kiterjedésű rekreációs terület kialakításra kerül, mely nemcsak a helyi lakosokat szolgálná ki, de a szomszédos kerület lakói számára is vonzó közösségi és pihenési lehetőségeket kínál. (21. ábra) Ebben a nagy közösségi rekreációra alkalmas közparkban megtalálható a gyermekek számára játszótér és egy kisebb illemhelyiség is. A parkban továbbá sportolási lehetőségként egy futópálya is elhelyezkedik.

Kulturális, rekreációs, vegyes központ kialakítása

A rendezési terv középpontjában egy izgalmas, sokszínű közösségi tér megalkotása áll, amely könnyű hozzáférést biztosít a különböző funkciókhoz. Ez a belső közösségi tér egy valódi találkozási pontként tud működni, ahol a látogatók kikapcsolódhatnak, élményeket

szerezhetnek és kellemesen tölthetik el az idejüket. (21. ábra) A vegyes funkciójú épületek között megtalálható kulturális kiállításokra alkalmas kiállítóterek és galériák, illetve egy múzeum is helyett kapott, mely a Traktorgyár múltjára emlékszik vissza. A Hofherr Albert utcához közeli hosszú hangárépületnek további funkciója is van, hiszen a gyalogosok számára tervezett hidat, ezen az épületen keresztül lesz átvezetve egészen a tömb közepén lévő épületéhez. Izgalmas megoldásnak gondolom, hogy egy meglévő struktúrát beemelek a tervbe, egy olyan helyzetet teremtve, hogy akár a felszíntől 4-5 méter magasan végig lehet sétálni az egész közösségi tér felett. Ez a térviszonyokkal való játék koronázza meg a fejlesztési tervet. A tömb közepén lévő hatalmas hangárépületben több különböző funkció kapott helyett, mint konferenciák lebonyolítására alkalmas terület, egy piac, egy könyvtár és egy félig nyitott, fedett terület, ahol sportpályák helyezkednek el. Ezzel szembeni épület, mely közvetlenül kapcsolódik a sportpályákhoz, egy sportkomplexumként üzemelne, ahol több beltéri pálya várja a látogatókat. A sportpálya mellett helyezkedik el a színpad, mely alakítható nézőterével szabadtéri és beltéri előadásokra is alkalmas. A déli részen lévő épületegyüttesekhez a meglévő hangárépületek lakófunkcióval csatlakoznak. A meglévő nagy hangárépület és a sarkon lévő épület közötti területen pedig a két épület lakásszámainak megfelelően lenne kialakítva mélygarázs, hiszen a régi, meglévő épületek aláépítése költséges és veszélyes az épület állapotára nézve. A Tóth Árpád utcából megközelíthető hangárépület a belső tér felőli részében vendéglátóegységek helyezkednek el, amelyek félig fedett, nyitott, teraszos kialakítással aktív részei lehetnek a közösségi térnek. A tervezett belső térről és funkciókról a mellékletben található a szemléltetések. (M-12 melléklet) A vegyes funkciókkal és épületrehabilitálással egy olyan nyitott, aktív közösségi teret hozok létre, mely felfrissíti a környezet látogatottságát és szerves részévé tud válni a területnek, javítva az életminőséget és a környezetet.

Tömb megfelelő feltárása

Egy másik jelentős szempont a tömb megnyitása és a tulajdonviszonyok egyértelmű lehatárolása, hiszen jelenleg nagyon zárt térfalakkal rendelkezik és nehezen lehet bejutni a tömbbe, átjárni azt. A tömb megnyitása által hozzáférhetővé és szervezési részévé válik a meglévő, környező városi szövetnek. Az egyik legfontosabb átjárhatósági irány, a területtől nyugatra lévő lakótelep és az arra rávezető utcával való kapcsolat. (21. ábra) A rekreációs funkcióval rendelkező közparkon keresztül, szintén a lakótelepről és a Vas Gereben utcáról érkezők tudják megközelíteni a belső, életteli teret és annak funkcióit. Egyik kiemelkedő megközelítő pontja a területnek, nem a felszínen történne, hanem a vasútállomás felől úgy, hogy a meglévő gyalogos átkelő hidat bevonásra kerül a koncepcióba. A XVIII. kerület felőli

oldalán koncepcionálisan tervezek egy kisebb fogadóteret is. A gyalogos híd másik oldalán pedig egyaránt egy kisebb fogadótér kialakítása valósul meg, ahova az emberek megérkeznek és meg tudják közelíteni az elhelyezett központi, pezsgő teret. A vasúti megálló áthelyezését a koncepció tervhez is felhasználható, a Budapesti Fejlesztési Központ által megálmodott terv szerint. Az ehhez kapcsolódó fő fogadótér is ezen a területen tud megvalósulni, hiszen innen számíthatunk az egyik legnagyobb gyalogos forgalomra. Ezen kapcsolatokkal és megnyitásokkal válik igazán a látogatóké a koncepció. Azonban a déli oldalról nem számíthatunk akkora gyalogos forgalomra, így azon a részen a tervezés folyamán nem kapott olyan léptékű és volumenű befogadó képességet, mint a fő támadási pontokon, de a bejutás lehetőségét, erről a területről is biztosítva lesz.

Állagmegóvás

Diplomadolgozatomban az állagmegóvás egy fontos szerepet tölt be, hiszen foglalkozni kell a problémával, hogy a jó állapotban lévő környezeti elemeket megtartsuk és felhasználjuk. A meglévő fasorok és zöldfelületek védelme, megtartása kiemelt szerepet kapnak, hiszen élhetőbb környezetet nyújtanak. Az Üllői út mentén koncepcionális szinten javaslom a tervezett fasorok kialakítása mellett, a kisebb facsoportok és zöldfelületek elhelyezését is. A korábban említett nehezen átjárható és veszélyes kereszteződés fejlesztése is a koncepció terv része. Továbbá a Hofherr Albert utca forgalomcsillapítása egyaránt a koncepció része, hiszen az új fejlesztéssel nagyobb gyalogos forgalomra számíthatunk. Összességében a koncepció a jelenlegi problémákra reagál, és olyan fejlesztéseket javaslok, amelyekkel egy régóta elhanyagolt, értékes területet újra élettel lehet megtölteni, és Kispest, valamint a környező kerületek egy új, integrált városi teret és közösségi helyszínt kapnak.

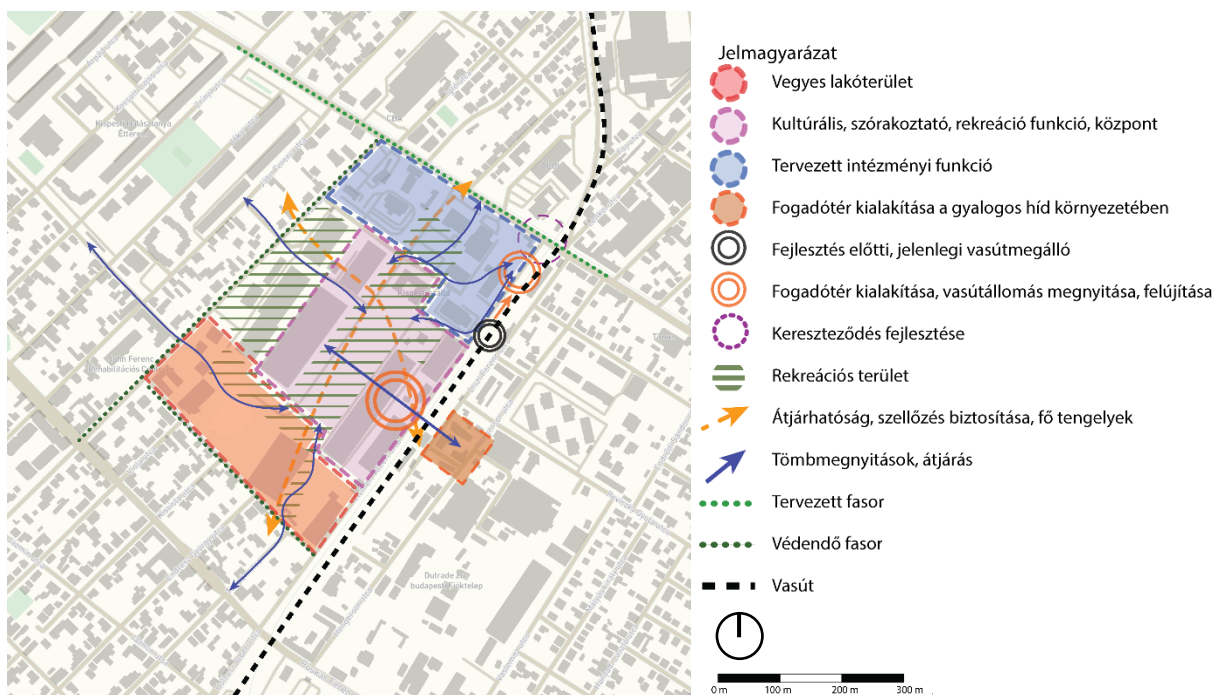
Értékmegőrzés

Elsősorban a meglévő épületek közül, több olyan épület megtartása és rehabilitálása, melyek különleges ipari építészeti stílussal rendelkeznek. A területen összesen hét darab ilyen építészeti épület van. Ezek az épületek elhelyezkedésükkel egy megfelelően határolt teret alkotnak, de megadják a teljes átjárhatóságot is. Méretüket tekintve különböző izgalmas funkciók elhelyezhetőségére alkalmasak, hiszen könnyen formálhatók szerkezeti adottságuk miatt. Az épületek rehabilitálását mai, kortárs igényeknek és lehetőségeknek megfelelően lehet alakítani, mellyel vonzóbbá válik a látogatók és az ide költözők számára. A rehabilitálni tervezett épületek között olyan épületek is vannak, melyek elhelyezkedésük, jó állapotuk és szerkezetük miatt kerület bele a tervezési folyamatba. A meglévő épületek helyzete és alakja

megalapozta a koncepciómat. A fejlesztés során a Tóth János utca és a Hofherr Alberet utca sarkán lévő az épületet megőrzésre és rehabilitálásra kerül, hiszen egy hangsúlyos fókuszpontként viselkedik, továbbá impozáns magasságával sejtetni véli, hogy ez a terület más, mint a megszokott kertvárosi területek. Emellett a nagy kiterjedésű épületek mellé, olyan kisebb léptékű lakóegységeket terveztem, melyek reflektálnak a környezetben lévő beépítésre is. Továbbá cél volt, hogy a középfolysós épületcsoportok elhelyezésével ellensúlyozzam a már meglévő nagy épületóriásokat, így átmenetet képezve a kertvárosi terület felé. Ezek az épületek, kialakításban és szerkezetben a XXI. századi igényeknek megfelelően lettek megtervezve. Anyaghasználat és technológia tekintetében olyan megoldásokat kerültek tervezésre az épületekhez, melyek lehetőleg kisebb környezeti hatást gyakorolnak a környékre a fenntarthatóság és a környezetbarát fejlesztés jegyében. Az Üllői út mentén egy olyan vonzó intézményi és irodai épületegyüttes kap helyet, amely hatékonyan megvédi a forgalmas út zajától a belső, pezsgő részt. A tervezett épületek egységes homlokzata egy letisztult, modern stílust tükrözne, harmonizálva a mai kortárs igényekhez.

Beépítési sűrűség szabályozása

A tervezésnél fontos a beépítési sűrűség és a szintterületi mutatók szabályozása, hiszen így lehet a befektetőket, új tervezőket korlátozni, hogy ne egy nagyon sűrű, magas épületekkel való beépítést hozzanak létre, amely nem erősítené az élhető környezet kialakítását, hanem gátolná benne a szabadterek rovására.



21. ábra: Fejlesztési koncepció (saját szerkesztés)

5. Környezetalakítási terv

A terv megalkotását a koncepció alapozta meg, amelyből egy részletes környezetalakítási tervet tudtam készíteni. (M-13 melléklet) A koncepció lefontosabb elemei a meglévő épületek rehabilitációja és azoknak való modern felhasználása, hasznosítása, amely megalapozta a vegyes funkciók elhelyezését is. A tömb teljes megnyitása és a teljes átjárhatóság szintén kiemelt fontosságú volt a tervezésnél, hiszen a tervezett funkciók miatt a tömbbe sok látogatóval számolok. A jó közösségi tereknek pedig szüksége van arra, hogy könnyen megközelíthető legyen a terület és több ponton feltárt legyen. A fogadóterek pontos meghatározása befolyásolta a tervben a megtartandó épületek sorsát is. A fogadóterek térségében fogadóépületek és terek köszöntik az ide látogatókat, melyek a megérkezést és a belső részhez való bejutást segítik elő. Koncepcióban négy fő területre osztható a Traktorgyár területe. A déli részén a lakóövezeti területekre, a tömb központjában, ahol a közösségi élet folyik, a vegyes funkciójú területekre, amellet a Vas Gereben utca mentén lévő nagy rekreációs területre, mely a pihenést, kikapcsolódást biztosítja és az Üllői út mentén végig haladó egységes térfalként ható intézményi és irodai épületek területére. Miután a koncepciót megterveztem, folytattam a részletes kidolgozással.

„A” – Központi, vegyes funkcióval ellátott épület

A tömb közepén elhelyezkedő hatalmas hangárépületben több funkció találkozik egymással. Itt található meg a könyvtár, ahova a gyalogos híd torkollik, biztosítva a másik épülettel való kapcsolatot. A könyvtár nem csak az alapfunkcióját látja el, hanem egy kisebb, belső fogadótér is ki van alakítva. Ennek az alapterülete 3000 m². A könyvtár mellett egy két szintes konferencia- és rendezvényközpont van kialakítva. A két szint teljes területe 7500 m² (emeleten 2500 m², földszint 5000 m²). A konferenciatermek mellett egy nagyobb közlekedő található, mely biztosítja az emeletre való feljutást (lift, lépcsőház), illetve a közpark és a belső tér közötti kapcsolatot. A közlekedőről nyílik a piac, melynek alapterülete 2000 m². A piac a helyi termelők és nagyobb vállalkozások termékeinek nyújt helyet, amely forgalma miatt mozgalmassá teszi ezt a pezsgő központi területet. Az épületben továbbá egy megnyitott, fedett pillérváz szerkezet alatt állnak a különböző sportpályák. Mindkét oldalról biztosítva van a feltárás. A sportpályák közvetlen közelében lévő épületben egy sportkomplexum kapott helyet, ahol több beltéri pálya és terem fogadja a látogatókat. Teljes területe 3000 m². Az épület könnyen megközelíthető a József Attila utca felől, biztosítva a sportközpont kiszolgálását. (23. ábra)

„B” – Kulturális funkcióval ellátott épület

A tervezés egyik fő eleme a hosszú, keskeny hangárépület, melybe múzeumot, galériát és kiállítótermet terveztem. Teljes alapterülete az épületnek 8000 m^2 , melyből a galéria területe 2500 m^2 , a múzeum és a kiállítóterület területe 4650 m^2 . Azért is hangsúlyos ez az épület, mert ezen az épületen keresztül megy végig a gyalogos híd, amely a régi vasúti gyalogos hídnak a meghosszabbítása. Az épületet keresztben egy szintén félig üveg, félig vas szerkezetű ívelt tetős épület keresztezi, amelyen maga a híd áthalad. Ennek funkciója a közlekedésre, áthaladásra fókuszál, illetve lépcsőházként funkcionál. Teljes területe 1200 m^2 . Emellett a felszínen is biztosítja a gyors átjutást a belső térhez. (23. ábra)

„C” és „D” - Kereskedelem, szolgáltató épületek

A Hofherr Albert utcával párhuzamos shed-tetős, kereskedelem, szolgáltató funkcióval rendelkező épület egyben maga a tér fogadóépülete is, hiszen északi irányban az épületet egy shed-tetős vas szerkezetes épületkiegészítéssel terveztem meg, amelynek megvalósítási példája a mellékelt ábrán is látható. (22. Ábra) Az épületben több kisebb üzlet foglal helyet, melyeknek alapterülete 1700 m^2 . Ennek teljes alapterülete 2700 m^2 , melyből a fennmaradó alapterületek a közlekedő és a működést szolgáló helyiségek. A vas szerkezetes épületkiegészítés területe 1000 m^2 . A másik épületben szintén kereskedelem és szolgáltató funkciók vannak. Az üzletek alapterülete 1500 m^2 . Ennek homlokzata egy másfajta ipari jelleget őriz a hatalmas nagy szalagablakaival, melyet érdemesnek tartottam a védelemre. Ezt az épületet a homlokzatot megtartva a gyalogos híd felé lévő fogadótéri oldala megnyitásra kerül, hogy egy kisebb előtér tudjon kialakulni. A fedett előtér alapterülete 500 m^2 , a közlekedő és ellátó helyiségek 500 m^2 -rel rendelkeznek, így a teljes épület alapterülete 2500 m^2 .



22. ábra: Megvalósítási javaslat (forrás: <https://ar.pinterest.com/pin/512073420141546352/>)

„E” – Színház épülete

A közösségi teret a szabadtéri színház határolja. Felépítését tekintve, úgy van kialakítva, hogy a nézőtér alakítható, továbbá az időjárási viszonyoknak megfelelően szabadtéri és zárt térben játszódó előadásokra is alkalmas az épület. Az épület teljes alapterülete 1200 m².

„F” és „G” – Intézményi, irodai épületegyüttesek

Az intézményi területre, a tervezett épületek keretes beépítésűek, amelyek kisebb egységekre vannak tagolva, de mégis az Üllői út mentén a homlokzat egységes képet ad, hiszen végig egy üvegfalú vasszerkezettel kötöm össze az épületeket. Ez a módszer kissé lágyítja a beépítést, de az előírt szabályozásnak is megfelel. A meglévő épületek felhasználásával a belső udvarokban privátabb irodai és intézményi zöldfelületek tudnak kialakulni. A terület két részre osztozik, az intézményi funkcióval ellátott épületekre („F”) és az irodai funkciókkal ellátott épületekre („G”). Az „F” betűvel jelzett épületek teljes alapterülete összesen 7000 m². Az Üllői út felőli homlokzatnál 15 méter a megengedett magasság. Viszont a belső térhez közelebbi oldalon már 9 méter magasak az épületek, hogy a belső térhez idomuljanak. A „G” épületek alapterülete 7500 m², melyek magassága megegyezik az intézményi funkciójú épületek magasságával. Az itteni kissé hátra léptetett traktus a vasútállomáshoz közel elősegíti a megfelelő fogadótér kialakítását. A zárt homlokzat pedig a nyitott tér felé tereli a látogatókat a tömb belső közösségi teréhez. Az irodai épületeknél és a színháznál, szintén látható egy hátra léptetés, mely elkerüli azt az irányított helyzetet, hogy az arra érkezők, azon a tengelyen haladjanak tovább. Az Üllői út felől az intézményi területen keresztül található egy észak irányú közlekedési tengely. (23. ábra)

„H” és „I” – Rehabilitált lakó funkciójú hangárépületek

Az épületegyüttesek mellett található az egyik legszélesebb, régi hangárépület, melyben lakásokat, illetve vendéglátó egységeket alakítottam ki. Ennek az épületnek a fő koncepciója, hogy a lakásokat az épület külső homlokzataira szerveztem és a belső részén a megnyitottam a shed-tetőt üvegfelületekkel a megfelelő bevilágítás érdekében. A hirtelen változó időjárási viszonyoknak köszönhetően, úgy terveztem tetőszerkezetet, hogy néhány helyen nincsen üvegtető, hogy a megfelelő mennyiségű csapadék bejusson az épületekhez tartozó zöldfelületekhez. További érdekessége az épületnek, hogy az utcafronton a teljes homlokzat megmarad és az épület belső tengelyén keresztül szintén be lehet menni a közösségi térre a lakóépületek, majd a vendéglátó egységeken keresztül. A lakások mérete egységes 120 m²-rel rendelkezik. Az itteni épületmagassághoz viszonyultak a tervezett lakások magassága is, mely

9 méter. A vendéglátóegységek összes alapterülete 800 m², melyekhez félig fedett, kiülős teraszok tartoznak a központi térre szervezve. (23. ábra) A kialakított lakások száma 36.

A tervben az utolsó markáns helyen és magasságával rendelkező épület a tömb legszélén található, a Hofherr Albert utca és a Tóth Árpád utca sarkán. A meglévő épület szintén a régi ipari stílusjegyeket hordozza. A tervezés folyamán egy kisebb hozzáépítést terveztem, mellyel privátabb kertek és lakások tudnak kialakulni. Elhelyezkedésével és impozáns magasságával az erre látogatóknak jelzi, hogy itt egy másmilyen terület található, amely külsőleg nem akar hasonlítani a meglévő környezethez, viszont szerves részévé tud válni. Ennek teljes alapterülete 3000 m², melyben 36 darab lakás helyezkedik el az F+2 magasságú épületben.

„J” és „K” – Tervezett lakóépületek

A közparktól délre a Tóth Árpád utca mentén, a csendesebb, kertvárosi övezethez közel helyeztem el a lakóterületet és a tervezett lakóépületeket. A lakóépületek tervezésénél a fő szempont a nagy, egy traktusként szolgáló hangárépületek ellensúlyozása volt, ami által kisebb blokkokból álló épületegyüttesek jöttek létre. A belső folyosós, fogatolt szerkezetként működő épületek elősegítik, hogy a lakások leginkább a környezetre legyenek hangolva, a zöld környezetre. Ez a kontraszt szerintem láttatni véli, hogy kétféle világ van a belső téren és itt. A tervezett lakóépületek kétféle minta alapján épültek. Az egyik épület 3 blokkból áll, melynek alapterülete 520 m². Magasságuk meghaladja a 9 és 12 métert. Ezekből a fajta épületekből 3 helyezkedik el a tervezési területen. A másik épület pedig 4 blokkból áll, melynek alapterülete 640 m². Az összes lakásszám a tervezett épületekben 159 darab lakás. A váltakozó épületmagasságok miatt ezen épületek magassága is 9 és 12 méter. Mindkét épületegyüttesben különböző lakásméretek állnak rendelkezésre. (67 m², 75 m², 85 m², 90 m²) (23. ábra)

Ezekben az épületekben belső szerkezeti átalakítással és tetőmegnyitásokkal, élhető lakásméretek alakíthatók ki. a tervezett lakások száma összesen 230 darab, melyhez 530 lakóval számolok. A jelenlegi jogszabályok értelmében minden lakáshoz kell biztosítani egy darab parkolóhelyet, így 230 parkoló elhelyezését az új építésű lakóépületek alatt tervezem meg, melyek megközelítését a környező utcák biztosítják. Összesen 3 mélygarázs tartozik az épületekhez.

A teljes tömbön elsődlegesen gyalogos forgalom van jelen, de két mikromobilitási pontot is kijelöltem a területen. Egyiket a vasútállomás mellé a másikat, meg a konferenciaterem és a tervezett lakóterületek közé. A tervezett mélygarázsok az intézményi területeken 3 irányból megközelíthetők, egy az Üllői út felől, egy a József Attila út felől, mely csak az intézményi

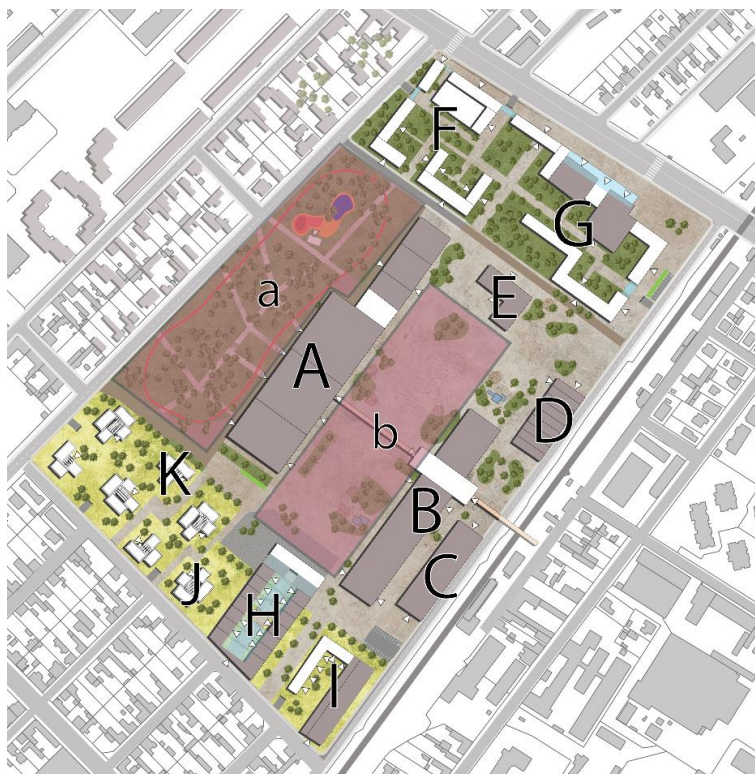
épületekig engedi be a gépjárműveket, illetve egyet a Hofherr Albert utca felől. Ezek a pontok, mind úgy lettek kialakítva, hogy a forgalmas közlekedési csomópontokat ne zavarja. A lakóterületeknél a Vas Gereben utcáról nyílik egy mélygarázs lejáró, a Tóth Árpád utcáról pedig három lejáró biztosítja a lakásokhoz tartozó mélygarázsokat.

„a” – Rekreatív zöldfelület

A közparkban leginkább egy játszótér található, melyhez tartozik egy kisebb kiszolgáló épület mosdókkal. A teljes park területén padok és egyéb elhelyezhető kültéri bútorok találhatók, melyek biztosítják a pihenést. A parkban egy futókör is szerepel az aktív sportolók számára. A közpark teljes területe 32,500 m². (23. ábra)

„b” – Belső közösségi tér

A belső, pezsgő közösségi tér nagy látogatószám befogadására alkalmas és megfelelő eljutást biztosít minden épülethez, így szerves részévé válik a tervnek. Két részre oszlik a tér. A gyalogos híd és a színház közötti terület leginkább a nagy tömegek fogadására és gyalogos közlekedésre szolgál, de kisebb pergolák, padok szintén megtalálhatók. Ez egy mozgalmasabb területe. A gyalogos hídtól délre a vendéglátóegységek felé, pedig egy sokkal nyugodtabb, pihenésre szolgáló tér fogadja a látogatókat. Itt több pad, pergola, műtárgy és nagyobb zöldfelületek helyezkednek el. A tér teljes területe 30,000 m².



23. ábra: Épületek megnevezése (forrás: saját szerkesztés)

A tervezési folyamat ütemezési terve nagyon fontos, hiszen egy projekt sikerességét tudja megmutatni. A tervet IV. fázisra osztottam. Az I. fázis a meglévő értékes épületek rehabilitálásával kezdődik, illetve a meglévő lenti ipari épületekben lévő lakások kialakítása és értékesítése. Miután megtörtént a lakások értékesítése, II. fázisban a belső közösségi tér kialakítása és a helyiségek kiadása következik. A múzeum, a galériák és vendéglátó egységek és a lakások bevételei tudják finanszírozni a tervezett lakások megépítését. Miután a lakások is megépültek és eladásra kerültek a sor, III. fázisban az intézményi és iroda épületek megépítése következik. Mivel ezeknek az építése is szakaszos, így folyamatosan lehet értékesíteni vagy kiadni az épületeket, melyek hozzák a bevételt. A megvalósítás utolsó, IV. fázisa pedig a közpark kialakítása. Mikor erre a beruházásra kerül sor, akkor már a területen van egy folyamatos bevétel és egy meglévő tőke, amelyből finanszírozni lehet a projektet.

6. Szabályozási koncepció

A szabályozási koncepció a tervezési terület igényei alapján lett elkészítve. Legfontosabb, hogy a tömb központi, a közösség számára kialakítandó területén ne történjen beépítés - ezt szabályozási eszközökkel lehet biztosítani. A központi téren emiatt a szabályozási terv a telek be nem építhető része jelöl. Ezen a területen zöldfelületek és burkolt felületek egyaránt kialakíthatók, és műtárgyak is elhelyezhetők (beleértve pergolát, lábon álló kerti tetőt), de épület nem helyezhető el. Ez a fajta szabályozás a Tóth Árpád utca felőli hangárépület mellett is megjelenik, biztosítva az épület melletti megfelelő zöldfelületi arányt és a mellé-, illetve ráépítés lehetőségének tiltását.

A központi tér feltárása biztosításának érdekében olyan gyalogos tengelyek szerepelnek a szabályozásban, melyek nem beépíthetők. A vasútállomás felőli oldalon a gyalogos feltárás kötelezően biztosítandó (akár épületen belül). A Vas Gereben utca felől kijelölt közpark területére (Zkp) a jelenleg hatályban lévő Kerületi Építési Szabályzat által meghatározott előírások és határértékek vonatkoznak. (KÉSZ, 2021) A kijelölt zöldterületen belül a jelenlegi telekhatárok kötelezően megszüntetendők. Az Üllői út mentén kijelölt intézményi funkcióval ellátott területen építési vonal került meghatározásra, mely az egységes homlokzatú, keretes beépítést engedi. A Hofherr Albert utca és az Üllői út sarokhelyzeténél megengedett a meghatározott eltéréssel szabályozott építési vonal, mellyel egy visszaléptetett homlokzat is kialakítható. Az intézményi funkciók kiszolgálása érdekében önálló felszíni parkolók elhelyezése kötelező, melynek megengedett férőhelyeinek száma a mellékletben szereplő szabályozási tervlapon láthatók. (M-14 melléklet) Az intézményi terület megfelelő

zöldfelületének biztosítása érdekében a szabályozás szerint kötelezően ki lett jelölve a telken belül zöldfelületként megtartandó telekrész, melyre építmény nem helyezhető, azonban maximum 5 % burkolat létesíthető. A zárt sorú, keretes beépítés az intézményi zöldfelületeket védi az Üllői út által generált zaj- és rezgéshatástól.

A szabályozási koncepció szerint az egész terület besorolása Vi-2/XIX övezetbe tartozik, melyeket az alábbi táblázatban található határértékek alkotnak. (Így javasolt a területre vonatkozóan a fővárosi TSZT és az FRSZ módosítása is.) A tervezési terület teljes beépíthetőségének megakadályozása érdekében, új övezeti kategóriákat jelöltem ki, mely a Vi-2/XIX/14 és a Vi-2/XIX/15 besorolást kapták. (1. táblázat) A 1,6 értékű szinterületi mutató az új kijelölt lakóterületeknél engedi a 4. szintes építést 40 %-os beépíthetőséggel, a központi területen alacsonyabb szintszámokkal 60 %-os beépítettség alakítható ki. A meglévő épületek megtartásával olyan övezeteket hoztam létre, melyek nem engedik a túlzott túlépítést, de lehetőséget adnak a meglévő épületek bővítésére is. A jelenleg hatályban lévő szabályozásoknak megfelelően a Zkp-2/XIX övezet megfelelt a tervezési terület értékeinek, így a tervezett közpark területén új övezet kijelölése nem vált szükségessé. (2. táblázat)

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telek területe	Kialakítható legkisebb telekszélesség	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke		Épületmagasság		Szinterületi mutató (m ² /m ²)		Zöldfelület legkisebb mértéke
				Terepszint felett	Terepszint alatt	legkisebb	legnagyobb			
	(m ²)	(m)		(%)	(%)	(m)	(m)	szmá	szmp	(%)
Vi-2/XIX/14	1500	-	Z	70	70	7,5	15	3,0	1,0	15
Vi-2/XIX/15	3000	-	SZ	60	60	6	15	1,6	0,9	20

1. táblázat (saját szerkesztés)

Övezet jele	A kialakítható telek	Az övezetben					
	a legkisebb területe	a beépíthető telek legkisebb szélessége	a beépíthető telek legkisebb területe	a beépítési mód	a beépítettség megengedett legnagyobb mértéke	az épületmagasság megengedett legnagyobb mértéke	a zöldfelület legkisebb mértéke
	(m ²)	(m)	(m ²)		(%)	(m)	(%)
Zkp-2/XIX	8000	-	4000	SZ	2	4,5	75

2. táblázat (saját szerkesztés)

7. Következtetés, javaslat

A szakirodalmi kutatások és vizsgálatok alapján elmondható, hogy igenis van igény és lehetőség a barnamezős területek rehabilitására, átalakítására. Hiszen a mai világban az állandóan változó és fejlődő városszerkezetben, ahol sorra új beépítési projektek valósulnak meg, háttérbe szorulnak az ilyen értékes területek. A folyamatos építés a meglévő települések összenövését is elősegíti, mely nincs jó hatással környezetünkre. Budapesten több olyan barnamezős terület áll rendelkezésre, melyek nagyon jó helyen helyezkednek el, jó infrastruktúrával rendelkeznek, amelyek megkönnyítik a tervezést. A meglévő épületállományok felhasználása egy fenntarthatóbb szemléletmódot erősít, hiszen kisebb volumenű beavatkozással el lehet érni, ugyanazt, mint egy új beépítésnél. Az olvasott források is igazolják, hogy egy ma már régen nem használt területre, milyen jó terveket tudnak készíteni hazai és nemzetközi tervezőirodák, elősegítve a rozsdaovezetek fellendítését és a városszerkezetbe való illesztését. Kispest esetében is maga a terület egy kiváltságos helyen van, a vasút mellett. Régen a szállítmányozás miatt volt fontos, ma már viszont a változó igényekkel egy jó lehetőséget ad arra, hogy a külsőbb kerületekből és az agglomerációból könnyen el tudjanak jutni a belvárosba vagy éppen ide. Mivel közösségi közlekedés szempontjából is jól ellátott a terület, lehet ösztönözni az új fejlesztésnél a lakókat és az ide látogatókat, hogy hagyják el gépjárművüket és használják a közösségi közlekedést és a mikromobilitási eszközöket, ami egy fenntarthatóbb jövőhöz vezet. Budapestnek ez a területe egy központhiányos térség, és az új fejlesztéssel egy olyan alközpontot lehet létrehozni, melynek társadalmi, gazdasági előnyei vannak. A kerületben és a környező kerületekben hiányzó funkciók elhelyezésével, egy olyan folyamatosan élő, izgalmas közösségi teret lehet létrehozni, amelynek közösségépítő szerepe is jelentős. Egy új beruházás továbbá a kerület értékét és színvonalát is növeli. Emellett az ütemezési tervvel még meg is valósítható a projekt és nyereséges is.

A barnamezős területeken általában több védendő épület megtalálható, melyek valamilyen történeti múltat vagy építészeti értéket hordoznak magukkal. A Kispesti Traktorgyár esetében is egy több százéves múlttal rendelkező területről beszélünk, amelynek hatása volt a kispestiek életére. Egy rehabilitációs projekttel megőrizzük a Traktorgyár emlékét, úgy, hogy modern építészeti eszközökkel sejtetjük a múltat, de a mai igényekhez alakítjuk azokat, illetve a tervezett múzeum és kiállítás nem hagyja feledésbe merülni a múltat.

Környezetpszichológiai szempontból pedig az olyan barnamezős beruházások, ahol valamilyen zöldfelületi projekt is megvalósul, növeli az pozitív érzéseket, emellett életminőségi

és környezetminőségi előnyökkel is járnak. A zöld környezetre pedig minél inkább van igény, a városi lakásban élők körében. A tervezett közpark akár a teljes budapesti zöldfelületi rendszerébe be tud csatlakozni és a mozgalmas közösségi térrel pedig kiváló kedvelt látogató hellyé tud válni.

Összességében a barnamezős beruházásokban sok potenciál rejtőzik. Méretük miatt kiemelkedő, hiszen a nagy, egybefüggő területek, könnyítik a beruházás megvalósulását és inkább ruháznak be egy egységes fejlesztésbe a kivitelezők és befektetők. Kispesti Traktorgyár esetében is jó adottságokkal rendelkezik, ahhoz, hogy megvalósuljon a projekt és fellendítse a környéket, mind esztétikai, társadalmi és gazdasági szempontból.

8. Összefoglalás

Diplomadolgozatom lényege az volt, hogy megmutassam és hangsúlyozzam, milyen fontos és értékes olyan rozsdaovezetekkel foglalkozni, melyek fővárosunk mindennapi részét képezik, mégis feledésbe merülnek. Többször funkció nélkül üresen állnak és folyamatos állagromlásnak vannak kitéve. Gyakran olyan épületek állnak egyes területeken, amelyek egy új funkcióval életre kelhetnek, új értéket teremthetnek és teljesen átalakíthatják a környék atmoszféráját, új benyomásokat, érzéseket adva az embereknek. Egy jó állapotfelméréssel és kataszter készítésével pedig az értékes stílusjegyekkel rendelkező épületeket vagy az adott területre jellemző anyaghasználatú, építészeti stílusú épületeket meg lehet védeni és felhasználni. Az a másfajta megközelítési mód, hogy nem bontunk le mindent és egy teljesen új karakter nélküli lakóövezetet tervezünk, egy fenntarthatóbb, élhetőbb szemléletmódhoz vezethet, továbbá a karakterrel rendelkező épületek felhasználásával különlegesebbé lehet tenni a területet. Kispest fejlesztésénél több épület különleges építészeti jelleggel és értékkel bírnak, melyeket érdemes felhasználni. A nagy, egybefüggő alapterületű épületek is sokféle hasznosításra átalakíthatók, pont méretük és szerkezetük miatt. Ennél a fejlesztésnél fontos volt, hogy a helyi igényeknek, a kerület igényeinek megfelelően egy olyan alközpont tudjon kialakulni, mely fellendíti a terület életét. A hiányzó funkciók elhelyezésével egy közösségi tér tud kialakulni, amely nem csak fenntartja magát és megvalósítható, hanem társadalmilag hozzá tesz a közösség fejlődéséhez. Amikor egy terület folyamatosan használatban van és minden napszakban más-más korosztályok veszik birtokba a tereket, növekszik a biztonság, így elkerülhető, hogy a hely újra elhanyagolt és elhagyatott legyem, amely helyett egy pezsgő, mindenki számára nyitott közösségi tér alakuljon ki.

A jól megalapozott vizsgálatok elősegítették a tervezés folyamatát, mely sok tényezőre rávilágított, hogy miben szenved hiányt a kerület, vagy milyen pozitív tulajdonságokkal rendelkezik. Több pozitívum mellett kiemelkedő az infrastrukturális kapcsolatok egész hálózata, mely egy fejlesztés során fontos szempont, hiszen befektetői szemmel jelentősen csökken a beruházás összege, emellett a jövőbeli lakásvásárlók számára vonzóbb a környék, hogyha olyan területen található az ingatlan, ahol fejlett az infrastruktúra és több funkció megtalálható. Továbbá a közösségi közlekedés és a mikromobilitási eszközök előnyben részesítésével hozzájárulunk egy fenntarthatóbb jövő megteremtéséhez.

Szakirodalmi kutatások és megvalósult példák, sokszor azt mutatják, hogy megéri a város vagy kerület fejlődésének érdekében, hogy foglalkozzanak a barnamezős területekkel. Budapest esetében meglévő rozsdáövezeti projektekre egyre több a példa, hiszen pár éve megépült a Marina-part, mely szintén egy nagyszabású beruházásnak minősül, illetve a IX. kerületben alakuló ferencvárosi beruházás.

A diplomamunka során elvégzett munka rávilágított arra, hogy egy rozsdáövezeti terület rehabilitálása nem csupán kreatív kihívás, hanem egy összetett, felelősségteljes tervezési folyamat, amely alapos elemzést és helyi igényekre való érzékenységet és fenntartható gondolatok és megoldások keresését igényli. A tervezés alatt számomra fontos volt, hogy az ipari múlt értékeire építve új funkciókkal ruházzam fel a tömböt, amelyek nemcsak esztétikai szempontból újítják meg a területet, hanem hozzájárulnak a közösség életminőségének növeléséhez és a városi szövetbe való integrálásához. Ez a projekt tanulságos volt, hiszen megerősített abban, hogy egy alulhasznosított terület megújítása értékes és maradandó hatással lehet az egész kerület számára.

9. Melléklet

Irodalomjegyzék

Nyomtatott irodalom

- Kócsi, 2004 Dr. Sersliné Kócsi Margit, Ferencváros és a barnamező összefüggései, *Utóirat, Post Scriptum*, 2004/2. IV. évfolyam. 19.szám, 24-28. old.
- Lepel, 2004 Lepel Adrienn, Ipari épületek hasznosításának környezetpszichológiai vonatkozásai, *Utóirat, Post Scriptum*, 2004/2. IV. évfolyam. 19. szám, 13-16. old.
- Vitézy, 2019 Vitézy Dávid (2019): Rozsdaövezet helyett kulturális negyed. *Octogon, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum különszám*, 4-7. old.
- Renfro, 2019 Charles Renfro (2019): Átlátható, folyamatos, reformatív. *Octogon, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum különszám*, 54-57. old.
- Molnár, 1972 Molnár Géza: A 100 éves Kispest, 1872-1972, Budapest, Tankönyvkiadó Vállalat
- Stieber, 2017 A Kispesti Gép- és Traktorgyár vas- és fémöntődéinek története (1900-1973), *Mezőgazdasági Technika*, 2017.márciusi szám, 36-39. old.
- Stieber, 2012 Dr. Stieber József: HSCS traktorok a fejlesztés tükrében (1923-1948), *Mezőgazdasági Technika*, 2012. novemberi szám, 42-45. old.
- Farkas, 2022 Farkas Zoltán: A Hofherr gyár a hadsereg szolgálatában, *Haditechinkatörténet*, 2022/5, LVI. évfolyam, 70-75. old.

Internetes források

- INT-01 Gasometer City <https://www.viennadirect.com/sights/gasometer.php>
Letöltve: 2024.11.09.
- INT-02 Gasometer, Vienna, Austria <https://www.laufen.com/news-stories/gasometer-vienna-austria> Letöltve: 2024.11.09.
- INT-03 Gasometer <https://en.wikiarquitectura.com/building/gasometer/#>
Letöltve: 2024.11.09.
- INT-04 Westergas – The Other District, new name <https://www.amsterdamnow.com/en/news/westergas-the-other-district/> Letöltve: 2024.11.09.
Westergasfabriek

INT-05	Gyorsabb lesz a közlekedés a lajosmizsei vonalon	https://lajosmizseivasut.hu/hirek/gyorsabb-lesz-a-kozlekedes-a-lajosmizsei-vasutvonalon/ Letöltve: 2024.11.09.
INT-06	I.katonai felmérés térképe	https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/?bbox=2129031.646411072%2C6014010.941547606%2C2136976.3200384625%2C6017120.973135959&map-list=1&layers=147 Letöltve: 2024.11.09.
INT-07	II. katonai felmérés térképe	https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/?bbox=2129031.646411072%2C6014010.941547606%2C2136976.3200384625%2C6017120.973135959&map-list=1&layers=5 Letöltve: 2024.11.09.
INT-08	III. katonai felmérés térképe	https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey25000/?bbox=2129042.395368175%2C6014148.289332808%2C2136987.0689955656%2C6017258.320921161&map-list=1&layers=129 Letöltve: 2024.11.09.
INT-09	IV. katonai felmérés térképe	https://maps.arcanum.com/hu/map/hungary1941/?bbox=2129031.646411072%2C6014010.941547606%2C2136976.3200384625%2C6017120.973135959&map-list=1&layers=29 Letöltve: 2024.11.09.
INT-10	Kispest története	https://uj.kispest.hu/kispest/helytortenet/485-kispest-tortenete Letöltve: 2024.11.09.
INT-11	Lime applikáció	Google Play Áruház, Lime mobilalkalmazás 2024.11.09.
INT-12	Westergas képek	http://westergas.business/en/ Letöltve:2024.11.09. https://uniquevenuesofamsterdam.com/en/venue/westergas/ Letöltve: 2024.11.09. https://westergas.nl/en/whats-here/ Letöltve:2024.11.09.

Stratégiaiák, tervdokumentumok

TSZT, 2021	Településszerkezeti Terv a 364/2021. (II: 24.) Föv. Kgy. határozattal módosított, az 50/2015. (I.28.) Föv. Kgy. határozattal elfogadott
FRSZ, 2017	Fővárosi Rendezési Szabályzat a Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 13/2021. (III.4.) önkormányzati rendelete a Budapest Főváros Önkormányzat rendezési szabályzatáról szóló 5/20015. (II.16.) önkormányzati rendelet módosításáról

ITS, 2017	Integrált Településfejlesztési Stratégia a Budapest XIX. kerület Kispest Önkormányzat Képviselő-testület a 351/2017. (IX.28.) határozattal elfogadta
KÉSZ, 2021	Kerületi Építési Szabályzat a Budapest Főváros XIX. Kerület Kispest Önkormányzata Képviselő-testületének 32/2019. (XI.28.) önkormányzati rendelete

Ábrajegyzék

1. ábra: Gasometer-projekt (forrás: https://en.wikiarquitectura.com/building/gasometer/#)	6
2. ábra: Westergas negyed átalakítási projektje (forrás:INT-12)	6
3. ábra: Településszerkezeti terv kivágat, területhasználat (forrás: TSZT,2021)	7
4. ábra: Településszerkezeti terv kivágat, környezetvédelmi tervlap (forrás: TSZT,2021).....	8
5. ábra: Fővárosi Rendezési Szabályzat kivágata (forrás: FRSZ, 2017)	9
6. ábra: Kerületi Építési Szabályzat kivágata (forrás: KÉSZ, 2021)	11
7. ábra: Budapesten való elhelyezkedés és kapcsolatok (saját szerkesztés).....	11
8. ábra: Budapesten lévő kaputérsek (saját szerkesztés).....	13
9. ábra: Kispest II. katonai felmérés idején (forrás: arcanum.hu)	13
10. ábra: Kispest I. katonai felmérés idején (forrás: arcanum.hu).....	13
12. ábra: Kispest IV. katonai felmérés idején (forrás: arcanum.hu).....	14
11. ábra: Kispest III. katonai felmérés idején (forrás: arcanum.hu).....	14
13. ábra: Kispest közúti közlekedése (saját szerkesztés).....	16
14. ábra: Kispest közösségi közlekedése (saját szerkesztés).....	17
15. ábra: Kispest kerékpáros és gyalogos közlekedése (saját szerkesztés)	19
16. ábra: A kerület funkció vizsgálata (saját szerkesztés)	20
17. ábra: Területhasználatok a kerületben (saját szerkesztés)	21
18. ábra: Épületkataszter adatlap (saját szerkesztés).....	25
19. ábra: Telekméret vizsgálat (saját szerkesztés).....	27
20. ábra: SWOT analízis (saját szerkesztés).....	31
21. ábra: Fejlesztési koncepció (saját szerkesztés).....	37
22. ábra: Megvalósítási javaslat (forrás: https://ar.pinterest.com/pin/512073420141546352/)	39
23. ábra: Épületek megnevezése (forrás: saját szerkesztés)	42