

DIPLOMADOLGOZAT

Hantos Ádám

2024.



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

TELEPÜLÉSMÉRNÖKI MESTERKÉPZÉSI SZAK

A K-HÍD ÉS FILATORIGÁT TÉRSÉGÉNEK REVITALIZÁCIÓJA

Belső konzulens: Dr. Bérczi Szabolcs István
Egyetemi adjunktus

Belső konzulens
intézete/tanszéke: Tájépítészeti, Településtervezési és
Díszkertészeti Intézet, Településépítészeti és
zöldinfrastruktúra tanszék

Készítette: Hantos Ádám

Budapest
2024.

NYILATKOZAT

a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: Hantos Ádám
A Hallgató Neptun kódja: P61FSL
A dolgozat címe: A K-HÍD ÉS FILATORIGÁT TÉRSÉGÉNEK REVITALIZÁCIÓJA
A megjelenés éve: 2024
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet,
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és 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 valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

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

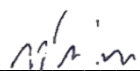
Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

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

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

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

Kelt: 2024. év 11. hó 12. nap



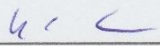
NYILATKOZAT

Hantos Ádám (hallgató Neptun azonosítója: P61FSL) 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.

Tartalomjegyzék

1	VIZSGÁLATOK, ELEMZÉSEK, ÉRTÉK- ÉS PROBLÉMAFELTÁRÁS.....	1
1.1	BEVEZETÉS	1
1.2	ELHELYEZKEDÉS	2
1.3	A TÉRSÉG FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE	4
1.4	A HELY SZELLEME	6
2	TELEPÜLÉSSZERKEZETI SZINTŰ VIZSGÁLATOK, ÖSSZEFÜGGÉSEK FELTÁRÁSA, ELEMZÉSE, ÉRTTELMEZÉSE	8
2.1	DOMBORZAT	8
2.2	ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA, NDVI ÉS LOMBKORONAFEDETTSÉGI INDEX	9
2.3	TÁGABB LÉPTÉKŰ KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK VIZSGÁLATA	10
2.4	CSOMÓPONTOK VIZSGÁLATA	14
2.5	TERÜLETKAPCSOLATI HÁLÓ VIZSGÁLATA.....	16
3	VÁROSÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLATOK	17
3.1	BEÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK VIZSGÁLATA ÉS ELEMZÉSE.....	17
3.2	MEGLÉVŐ FUNKCIÓK FELTÉRKÉPEZÉSE.....	19
3.3	VÉDETT ÉRTÉKEK FELTÉRKÉPEZÉSE	21
3.4	BELSŐ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER	23
3.5	KÖRNYEZETI ÁLLAPOT BEMUTATÁSA.....	24
3.5.1	SZINTSZÁMOK.....	24
3.5.2	HELYEK ÉS BEÉPÍTÉSI KARAKTEREK.....	25
3.5.3	ZÖLDFELÜLETI ÉS TERMÉSZETI ÉRTÉKEK	30
3.5.4	KÖZLEKEDÉSI ÁLLAG ÉS ÁLLAPOT VIZSGÁLAT	31
3.6	PROBLÉMA-, ÉS ÉRTÉKTÉRKEPEK, SWOT-ANALÍZIS.....	32
3.6.1	PROBLÉMATÉRKEP	32
3.6.2	ÉRTÉKTÉRKEP	34
3.6.3	SWOT ANALÍZIS.....	36
4	A TÉRSÉGRE VONATKOZÓ MAGASABB SZINTŰ TERVEK, KONCEPCIÓK ÁTTEKINTÉSE, BEMUTATÁSA, ÉRTÉKELÉSE.....	37
4.1	BaTRT.....	37
4.2	TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV.....	38
4.3	FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT	41
4.4	ÓBUDA BÉKÁSMEGYER ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA (ÓBÉSZ).....	41

4.5	TERVEZETT FEJLESZTÉSEK A TERÜLETEN	43
4.6	INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA	46
5	FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ.....	47
5.1	JÖVŐKÉP	47
5.2	TERVEZÉSI PONTOK ÉS TENGELYEK	49
5.3	CÉLKITŰZÉSEK.....	50
5.4	RENDEZÉSI PROGRAM	51
5.5	HELYZETÉRTÉKELÉS.....	52
5.6	BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG VIZSGÁLATA.....	54
5.7	ÚJ ALAPELLÁTÓ INTÉZMÉNY IGÉNYE.....	56
5.8	BEÉPTÉSI KONCEPCIÓ	58
5.8.1	VÁZLATOK.....	58
6	VÉGLEGES RENDEZÉSI PROGRAM	61
6.1	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV	61
6.2	SZÜKSÉGES TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSOK BEMUTATÁSA	64
6.3	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV TÉRBELI BEMUTATÁSA.....	64
6.4	KÖRNYEZETALAKÍTÁSI RÉSZLETTERVEK.....	64
6.5	EGYSZERŰSÍTETT ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT, SZABÁLYOZÁSI TERV	65
6.6	SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ	65
7	ÖSSZEFOGLALÁS	74
8	Források.....	75
9	Internetes források.....	75
9.1	Irodalmi források	75

1 VIZSGÁLATOK, ELEMZÉSEK, ÉRTÉK- ÉS PROBLÉMAFELTÁRÁS

1.1 BEVEZETÉS

A diplomamunkám egy roppant alulértékelt és alulhasznosított terület Budapest III. Kerületében. A területet azért választottam mert kedves emlékek kötnek az Óbudai-szigethez, és mindig vegyes élmények jutnak eszembe a Filatorigát HÉV megállórol. Az elmúlt években sokat mentem át a területen, mivel a közelben dolgozom. A gyakori látogatásaim során egyre többször gondoltam a kontrasztos állapotokra. Vajon miért van az, hogy a sziget egy akadálypálya mögé van rejtve – ez volt a gondolat mely újra és úrra a felszínre bukkott. A HÉV-en ülve néztem a romos épületeket és az autószerelő műhely oldalát, amikor tudtam hogy egy házsorral hátrébb ott gyönyörű ártéri lombkorona, a Duna, és a K-híd. Az áthaladóknak némi vigaszt adnak a



1.ábra: K-híd és Óbudai-sziget
(saját fotó)

művészek, akik fogták ezt az elhagyatott de forgalmas vonalat és graffiti kiállítást csináltak belőle. Nemrégiben elindult valami a környéken. Elkezdett felépülni a WaterfrontCity, újabb és újabb funkciók telepedtek meg a Harisnyagyárban. Ennek nyomán döntöttem el hogy diplomámban megragadom ezt a mostani átmeneti állapotot, és kidolgozom a szerintem legjobb komplex megoldást a területre.

A Filatorigát és a K-híd revitalizációja nem csupán egy elhanyagolt városi terület újjáélesztését jelenti, hanem jelentős lépést is egy élhetőbb, fenntarthatóbb Budapest felé. A terület történelmi és kulturális jelentősége, közlekedési szerepe, valamint a város szövetébe való kapcsolódása különösen fontossá teszi, hogy a fejlesztés egy komplex, integrált megközelítést alkalmazzon. Diplomamunkám célja, hogy megvizsgáljam a terület épített és természeti környezetét, mindennapi kihívásait, valamint olyan megoldásokat javasoljak, amelyek támogatják a pezsgő életet, a nyugodt lakhatást, a rentábilis működést, és a

munkahelyek létrejöttét. A revitalizáció során különös figyelmet fordítok a fenntarthatóság és az élhetőség szempontjaira. A cél az, hogy a Filatorigát és a K-híd környéke a közösség aktív találkozópontjává váljon, ahol a lakosság, a látogatók és a vállalkozások egyaránt előnyöket élvezhetnek. A revitalizáció során felhasznált megoldások figyelembe veszik a helyi adottságokat és igényeket, támogatják a klímavédelmet, csökkentik a károsanyag-kibocsátást és a zajszennyezést, valamint növelik a terület biodiverzitását, és nem utolsósorban táptalajt szolgáltatnak a képzőművészetnek és a kulturális életnek.



2. ábra: Filatorigát HÉV megálló (saját fotó)

Célkitűzések

Diplomamunkám célja, hogy egy fenntartható, modern és közösségi térként jelenítse meg a Filatorigát és a K-híd környékét, hozzájárulva Budapest alközpontjainak gyarapodásához, és előkészítve ezzel a térség jövőbeli lakóterület-fejlesztéseit. Egy olyan helyet szeretnék létrehozni, ahol lakni, áthaladni és maradni is jó, oly módon, hogy egymást a különböző állapotok ne zavarhassák. Diplomamunkámban a Filatorigát revitalizációjának koncepcióját fogom bemutatni, mely az élhető, mégis pezsgő környezetre, a könnyen elérhető tömegközlekedési kapcsolatokra, és a kialakult környezethez való adaptációra fókuszál.

1.2 ELHELYEZKEDÉS

A terület karakterét elsősorban az **Óbudai-sziget** (egykori Hajógyári-sziget), a helyi ipari és egyéb műemlékek, valamint a graffiti fal adja. Egyfajta összekötőtérség **Budapest III.** kerületében, melyet egy oldalról a Duna valamint az Ágnes Briz út (továbbiakban rakparti út), másik oldalról a Szentendrei út vág el. A terület közepét keresztbe átellenesen a **H5-ös HÉV**



3. ábra: A Filatorigát elhelyezkedése Magyarországon belül (saját ábra)

(Helyiérdekű Vasút) halad át, mely kiemelten fontos eleme Buda észak-déli tömegközlekedésének.

A tervezési terület északi részén egy **kisvárosias** beépítés található, mely jellegében inkább **kertvárosias**, hol zárt sorú, hol szabadonálló, hol kertes, hol társas, egyszóval kusza **lakóterület**. Egy részén a szomszédos egykori **Textilgyár** – ma gazdasági terület – kinövéseként még raktárakat is találhatunk. A terület déli részén az egykori **Harisnyagyár** téglalapú épületét, valamint egy felhagyott ipari és gazdasági **barnamezős tömböt láthatunk**. A terület rendkívül fragmentált és több léptékben is beszorított. Ennek révén vált **átmenőtérséggé**, és ennek révén nem tud megfelelően hasznosulni az Óbudai-sziget sem. A különböző **nagyforgalmú közlekedési elemekből származó zajhatás** pedig kezeletlenül élhetetlenné és élvezhetetlenné teszi a területet.

A Duna és az Óbudai-sziget, valamint a belváros közelségéből adódóan fontos **fejlesztési területté** vált ez a hely Budán, ezt bizonyítja a **Waterfront City** magasházas beruházása is. A terület rendkívül jó elhelyezkedéssel bír, és rengeteg értékkel rendelkezik. Ilyen például az ikonikus **K-híd**, mely szerkezete nyomán kapta nevét. A híd a legfontosabb gyalogos, kerékpáros, autós, és buszos kapcsolat Buda és a sziget közt. A híd azonban hídfőtérrel nélküli, mivel eredetileg vasúti áruszállítási célt látott el, környezetében akkoriban falusias jellegű területek voltak jellemzőek. Későbbiekben pedig a rakparti út végleg elvágta a hidat a gyalogosoktól. Ennek nyomán a K-híd **hídfőtérrel** nélkül maradt. A terület közepén a híddal szemben autómosó, autókereskedés, autószerelv, a közlekedés felügyeleti főosztály kormányhivatala és műszaki vizsgálóállomás is található.



3. ábra Mozaik csomópont (saját fotó)

A **terület jellegét a közlekedés határozza meg**, a közterületek elsősorban az autót és az áthaladást szolgálják. A közlekedés másodrangúsítása fontos alapkő a terület revitalizációjának szempontjából. Azonban az észak-déli magasabb rangú közlekedési kapcsolatok, a nagyobb léptékű rendszer megfelelő működése érdekében nem korlátozhatóak nagy léptékben. A fennmaradó lehetőség tehát az adaptáció és a részleges szeparáció, valamint a szigettel való megfelelő léptékű kapcsolat megteremtése.

1.3 A TÉRSÉG FEJLŐDÉSTÖRTÉNETE

A rétegrendek vizsgálatát tekintve (1. melléklet) látható, hogy a tervezési természetes állapotában kb. **6000 évvel ezelőtt** a Solyvár és a Tábor-hegy irányából érkező vízfolyások kiömlő területe volt. A Dunai csatlakozás két oldalán stabil teraszok fekszenek, míg nyugatra egy mocsaras terület helyezkedett el. Érdekes, hogy a mai Hajógyári-öböl ekkor még teljes csatornaként létezett, és több langyos forrás is megtalálható volt rajta és környezetében.

Sokaknak egyértelmű talán, hogy a terület már a **Római korban** is lakott volt. **Aquincum** római városa feküdt ugyanis a mai Budapest III. kerületének szívében. A város a 4-5. század környékén még lakott volt, később azonban felhagyták a germán népvándorlás következtében. A várost egy **castrum** (római katonai tábor) és egy **polgári város** egysége alkotott (2. melléklet). A tervezési terület az egykori 6000 fős Castrum külvárosi területén helyezkedik el. Vele szembe az Óbudai szigeten volt a helytartói **villa**, az egykori langyos források közelében. A tervezési terület térségében sok régészeti jelentőségű érték került már elő a talaj megbontásakor, elképzelhető, hogy a terület alatt is találhatóak hasonlóak. Azonban a környező beruházások indokán **készült régészeti kutatások** azt támasztják alá, hogy valószínűleg **jelentős épített emlékekkel itt már nincs nagy esély találkozni** (2-3. melléklet). Erősíti ezt a tény, hogy a katonai felmérések idején (4. melléklet) ez a terület a közeli folyók kapcsolódási pontja volt a Dunával. A gyakran elárasztott terület pedig vizenyős volt, és feltehetőleg jelentősen kimosott altalajjal rendelkezett.

A **rómaiak távozásával** az egykori település területe **feledésbe merült**, egészen a **18. századig**. A mai Filatorigát területe akkoriban egy mezőgazdasági használatú, egyébként vizenyős terület volt. A rómaiak után legközelebb a 18. század végén került intenzívebb funkció a terület közelébe.

A **Filatorigát** név az olasz eredetű "**filatore**" – fonó szóból ered, amely arra az ötemeletes selyemcérnázó üzemre, a **Filatóriumra** utal, amely az 1780-as évek végén épült fel Óbudán. Ez a selyemgyár az első volt az országban, és akkoriban a Habsburg Monarchia **legnagyobb** ilyen létesítménye volt. A filatóriumban a selyemgombolyítóban feltekert nyersselymet dolgozták fel: a finom selyemszálakat összesodorták, vastagabbá fonták, így alakult ki a szőhető selyemcérna. A gyár több mint **3000 orsóját** vízienergiával hajtották meg, ám ez nem bizonyult elegendőnek az üzem működtetéséhez. Ennek következtében a Filatórium 1789-ben csődbe ment. (INT-01, INT-02)

A terület Buda később Budapest jelentős **ipari külterülete** volt, a **19. században** és a **20. század** elején jelentős szerepet játszott a város fejlődésében. Az **Óbudai Hajógyár** 1835-ös letelepedésével Gróf Széchenyi István jelentős ipari fellendülést hozott a térségbe. A gyárban eleinte csak fatestű gőzhajókat gyártottak. A két part között egészen 1858-ig nem volt állandó átkelőhely. A gyár folyamatos fejlődése, és a nehezebb, valamint több alapanyag folyamatos fejlesztést igényelt. Elsőként megépült Magyarország első fa tolóhídja, melyet a hajók áthaladásakor a partok felé szét lehetett tolni. Később 1884-ben egy vas emelőhidat építettek, mely csörlős szerkezettel húzta fel a platformot.



4. ábra Filatorigát egykori vízfolyásai és a gát nyomvonala (INT-03)

A "**gát**" szó a névben egy tényleges árvízvédelmi gátra és a hozzátartozó zsilipre utal, amelyet a Duna árvizei és a visszaduzzasztott négy patak áradásai ellen építettek 1881-82-ben. 1888-ban nyitották meg a H5-ös HÉV (helyi érdekű vasút) Filatorigát és Szentendre közötti szakaszát, ekkor még nem a mostani helyén. A legnagyobb hozamú Aranyhegyi-patakot 1912-ben terelték el mesterséges mederbe.

A katonai térképek jól bemutatják a tervezési terület korai állapotát, és a ritka de nagyléptékű változásait (4. melléklet). Egy ilyen a Filatori-, Radl-, Bründl-, Aranyhegyi-árok Dunai torkolatának betemetése volt. Körülbelül ezzel egy időben 1903-ban megépítették a

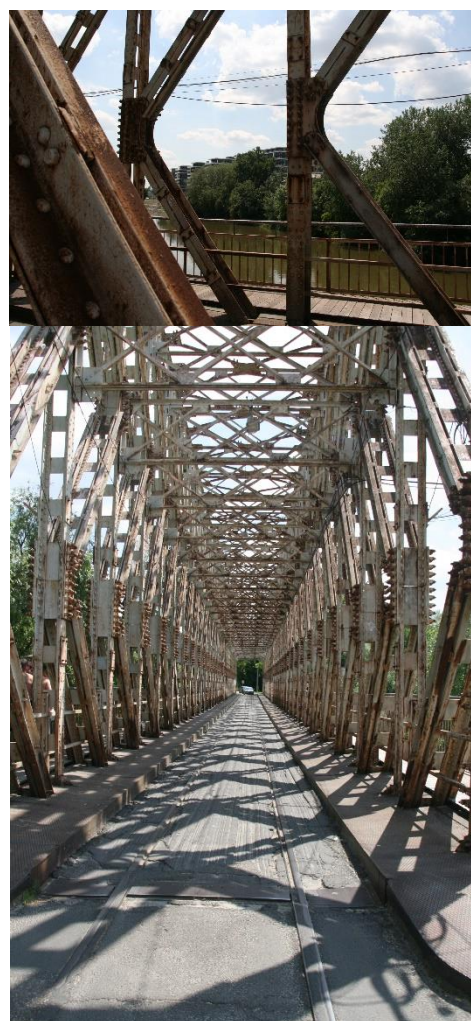
Körösi Csoma Sándor Gimnázium (akkoriban Szentendrei úti iskola), mely ma bár kissé kopott állapotban, de mégis műemléki szerepet tölt be.

A mára **felismerhetetlenségig toldott Textilfestő** vállalat épületei nem sokkal az iskola alapítása után 1908-ban kaptak a tervezési területtől északra helyet. A **Harisnyagyár (később Filtex)** 1923-ban telepedett le a mai helyén. A gyár sok átépítésen és tulajdonoscserén esett túl, míg funkcióját a rendszerváltozás nyomán gazdasági okokból elvesztette.

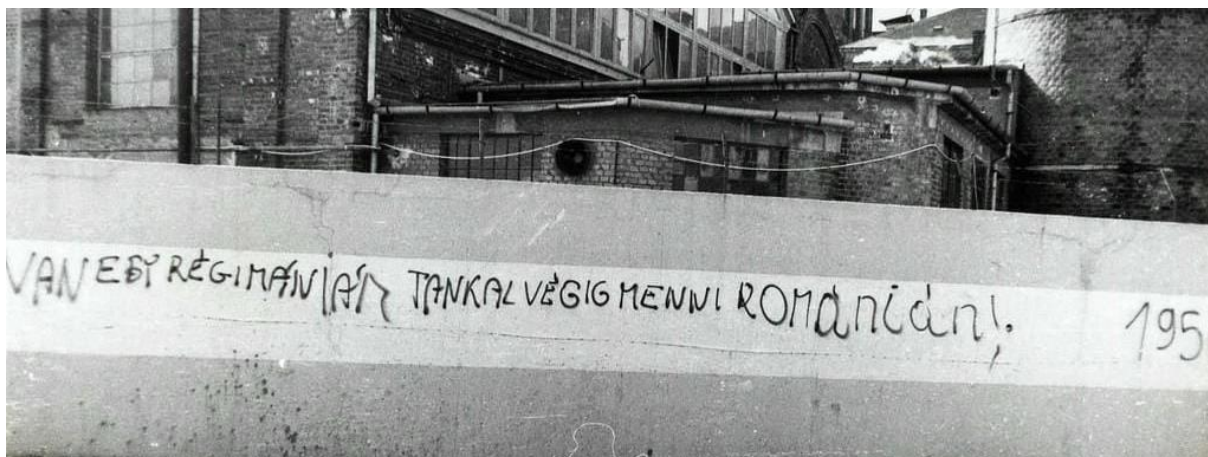
A vasút fejlődésével 1955-ben megépült a **K-híd**, mely az Óbudai hajógyár vasúti kapcsolatának megteremtése mentén jött létre. A hajógyár vágánycsatlakozása miatt ível át a Dunán ilyen szokatlan szögben. Nevét az egyedi „K” alakú szerkezetéről kapta, mely egy gyorsan felépíthető katonai híd elemeiből épült. A hidat 1990-ben a hajógyár felszámolásával együtt kivonták a vasúti forgalomból. A szokatlan szögben érkező híd hídfőtérségében a hatvanas években készült ortofotón is látható, hogy egy kertvárosi jellegű lakóterület, valamint egy hatalmas vasúti rendező helyezkedett el. A **HÉV megálló** 1978-ban épült az egykori vízfolyások torkollatának területére, egy átfogó nyomvonal korrekcióval.

1.4 A HELY SZELLEME

A Filatorigát ma is ismert, de nem ipari központként, hanem egy **különleges kulturális** helyszínként. Az 1980-as évektől kezdve, mára a terület a **graffiti** művészet egyik hazai központjává vált, ahol a város egyik legnagyobb legális graffitifala található. A fal azóta is vonzza a graffiti művészeket, valamint az érdeklődőket, és fontos szerepet játszik a **kortárs street art fejlődésében** Magyarországon. Érdekes utánajárni ennek a relatíve jól dokumentált fejlődési görbének, melyet több blog is rögzít (INT-04).



5. ábra: K-híd (saját fotó)



6. ábra: A Harisnyagyár graffitifala 1980-ban (INT-05)



7. ábra: A Harisnyagyár graffitifala 2022-ben (INT-04)

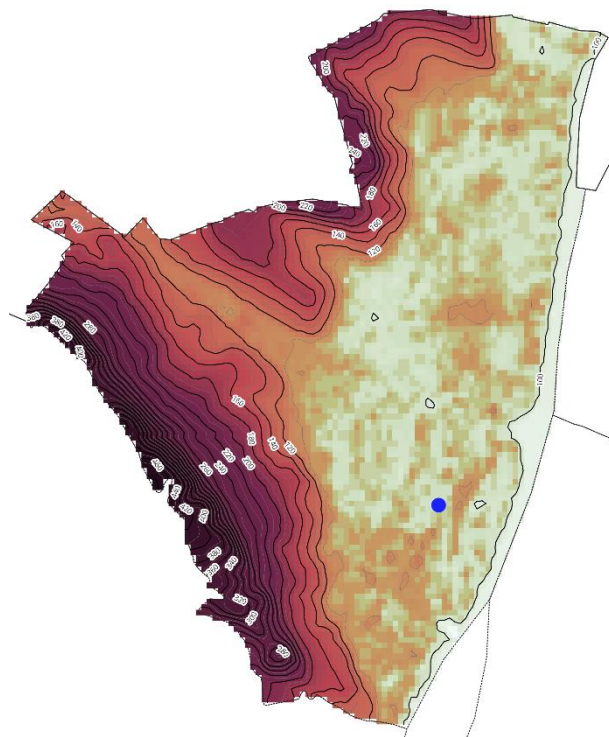
A hely feltehetőleg a kieső fekvése miatt **izgalmas underground** szellemmel rendelkezik. A letűnt korok hagyatékai a mai napig vonzzák az embereket, ezt mutatja a **Harisnyagyár** mai funkciója is. A 20. századi téglapépület ma helyet ad jóga stúdióknak, táncstúdióknak, designer boltoknak, és még sok más 21.századi igényeknek megfelelő magas minőségű létesítménynek. A tömegvonzó emlékek és az állandó ingyenes graffiti kiállítás azonban önmagában kevés ahhoz, hogy a **HÉV**-en utazók csupán ezek miatt leszálljanak. Fontos tehát a hely szellemének megtartása mellett bekapcsolni a területet a különböző közlekedési keringési rendszerekbe, mint gyalogos promenád vagy kerékpár útvonal.

A helyre a **barna és a szürke** szín jellemző, környezetére pedig a **zöld**. Érdekes ellenerők kontrasztja látszik itt, mely erők nézetem szerint **konfliktusban állnak**. Az első két színről már sok szó esett, a zöld azonban már régen előttük jelen volt. Igazoláért elég végigsétálni a Hamvas Béla sétányon, vagy a hídról ránézni az ártéri erdőre.

2 TELEPÜLÉSSZERKEZETI SZINTŰ VIZSGÁLATOK, ÖSSZEFÜGGÉSEK FELTÁRÁSA, ELEMZÉSE, ÉRTELMEZÉSE

2.1 DOMBORZAT

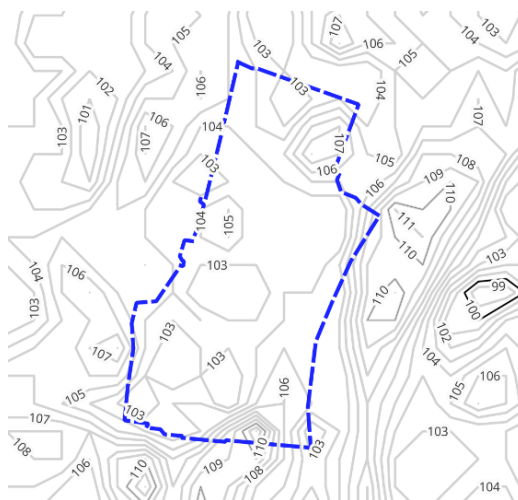
A harmadik kerület érdekes domborzati helyzettel rendelkezik. Nyugatról a Budai-hegység lába található, mely a déli szakaszon a legmagasabb, helyenként akár a 480m tengerszint feletti magasságot is eléri. Az északi szakasz ennek a magasságnak körülbelül a fele. A kerületet keletről a Duna határolja, a hegység lába után hirtelen a Dunával megegyező magasságú platót találunk. A plató kiterjedése adja a kerület lapos keretek közt beépíthető települési térségét, a hegység kondicionáló jellegű természeti értéként működik. Igazán egyedi kerület ez, mivel szinte mindenhol látszik a Budai-hegység, ezzel gyakorlatilag egy félteknőt alkotva.



8. ábra: Óbuda DEM alapú domborzatmodellje (saját ábra, az adatsor USGS Earth Explorer-ről származik)

Az egyik negatív tulajdonsága ennek a teknő effektusnak a **déli keresztmetszet szűkülés**. Mivel a hegység a kerületben itt a legmagasabb, és a Duna is itt van hozzá a legközelebb. A hely szűkülete és az **agglomeráció nyomása** miatt nincs más opció, mint összevonni és gyorsítani az ide érkező utakat. A **domborzati viszonyok** tehát részlegesen **hozzájárultak** ahhoz, hogy a **tervezési terület** és főleg az azt követő délebbi részek (Flórián tér után Újlak fele) **átmenő térség szerepét viselik**. Negatívum továbbá a **hegységből gyorsan lezúduló csapadék**, mely természetes állapotában 6000 éve a mocsárba illetve a vízfolyásokba végezte volna, azonban mai állapotában komoly mérnöki munkát igényel annak kezelése.

A tervezési terület a Nasa által szolgáltatott DEM (Digital Elevation Modell) szerint laposnak mondható. A legnagyobb kimutatható eltérések nagyjából 3 méter körül vannak. A valóságot megfigyelve ezt alátámasztható, és annyival kiegészíthető hogy az **Ángel Sanz Briz út** menti **töltés** a lakóterülettől számítva **kb. 1-1.5m** magas. Illetve az egykori **gát töltése** a **Bogdáni úton gyakorlatilag szintbe került**, csak a Duna felé figyelhető meg a talajszint esése. A nyíltan és ingyenesen elérhető magassági modellek azonban semmilyen módon sem tudják kiváltani a geodéziai felmérést. Ebből kifolyólag **a területre vonatkozó magassági adatokat csak tájékoztatás jellegűen vettem figyelembe.** A legjobb elérhető Copernicus modell ugyanis csak **25 méteres felbontású** ami azt jelenti hogy, minden egyes pixel a földfelszín egy 25 x 25 méteres területének átlagos magasságát ábrázolja.



9. ábra A tervezési terület domborzata
(saját ábra, az adatsor USGS Earth Explorer-ről származik)

2.2 ZÖLDFELÜLETEK VIZSGÁLATA, NDVI ÉS LOMBKORONAFEDETTSÉGI INDEX

A tervezési **terület nagy része gazdasági és barnamezős** területekből áll ennek betudható, hogy a **zöldfelületek aránya igen alacsony** főleg az **említett részeken**. **Mérséklő** faktort jelentenek a középső **lakóterület magas minőségű közúti fasorai**, és szintén jó minőségű telken belüli **privát zöldfelületek**, ezt igazolja az **NDVI** (5. melléklet) vizsgálat is. A tervezési területtől **nyugatra** nagy összefüggő **lakótelepi zöldek** találhatóak, **kifejlett növényállománnyal**, terepplasztikával, és nagy kiterjedésű összefüggő **gyepes felületekkel**. Az egyetlen gyalogos vagy kerékpáros elérési lehetőség a Szentendrei út felüljárója alatt a Ladik utca, ami nem ad lehetőséget zöld folyosó létesítésére, és ezzel elvágja a területtől a lakótelepi zöldterületeket. A teljes bevonhatatlanság ellenére a kapcsolat fontos és érdemes építkezni rá, elsősorban közlekedésileg, de emellett „soft tájépítészeti” zöld elemekkel kiegészítve. **Északra** a **textilfestő nem rendelkezik jelentős zöldfelülettel**. Az **Auchan** áruház tömbjében kelet-nyugat irányban a **textilfestővel határosan** egy **parkosított** rész található, az említett terület, a parkolóhoz közeli parkosított területek, valamint a **parkolók sávelválaszó fasorai** jelentős értéket hordoznak. Kevésbé mondható ez el a Szentendrei út és az Auchan épülete közti mederről. **Arányaiban eltörpülnek** azonban a pozitívumok, amikor a **parkoló** burkolt felület

arányával összevetjük azt. Feltehetően egyszer funkciót vált a tömb, ekkor lehetőség fog nyílni a meglévő faállomány megfelelő kontextusba foglalására. A tervezési területtől **délre, jó** kondícióban lévő **lakótelepi zöldterület** és -felület található, valamint a **WaterfrontCity** építési terület, mely **nagyrészt bolygatott**. A fasorokkal, lombkoronafedettséggel, szabályozásból eredő minimális zöldfelületi értékekkel kapcsolatos tételeket a későbbi fejezetekben fogom tárgyalni. **Óbuda**, de Budapest léptékében is jelentős **zöldtartalék** az **Óbudai-sziget**, a sziget **jelentős részét** a mai napig a **Hajógyár foglalja el**, mely az idők elteltével és az alacsony használati intenzivitással szintén **jelentős zöldvagyonnal** bír. A **sziget kifejtett és dús lombkorona tömegének zöme annak peremén**, az ártér mentén és a Hajógyári-öböl mentén található. Rengeteg potenciál rejlik a szigetben, amely eléréséhez és beteljesítéséhez erősíteni kell a különböző közlekedési keringési rendszereket. Vonzáskörzetet kell kialakítani a sziget bejáratánál, és megfelelő összekötésekkel egyértelmű közlekedési útvonalakat kell nyitni a sziget felé.

A **zöldkapcsolatok** teremtése **mikro és makro szinten** is prioritás lenne, azonban a jelen fejlesztései ezt kevésbé támogatják. A **zöldfelületek rendszerszerű felfogásának** mentén a tervezési terület **legfontosabb dolga a folyosók képzése**, hogy a **későbbi fejlesztések** erre építkezni tudjanak, ezzel átételeken kapcsolódva az **Óbudai-szigethez**.

2.3 TÁGABB LÉPTÉKŰ KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK VISZGÁLATA

A terület, amelyet a **Duna és a Szentendrei út**, valamint az **Ágnes Sanz Briz** útnak nevezett **rakparti út határol**, fontos közlekedési **csomópont**. Közepén áthalad a **H5-ös HÉV**, amely jelentős szerepet játszik Buda északi és déli közlekedésében. A terület értékes adottságai között szerepel a **K-híd**, amely gyalogos, kerékpáros, autós és buszos összeköttetést biztosít Buda és a sziget között, bár a rakparti út idővel elvágta a gyalogos hozzáférést. **Nyugatra kiterjedt lakótelep** helyezkedik el, melyek gyalogosan, kerékpárral valamint autóval a **Ladik utcánál**, a **Szentendrei út felüljárója alatt** keresztül érhetők el.

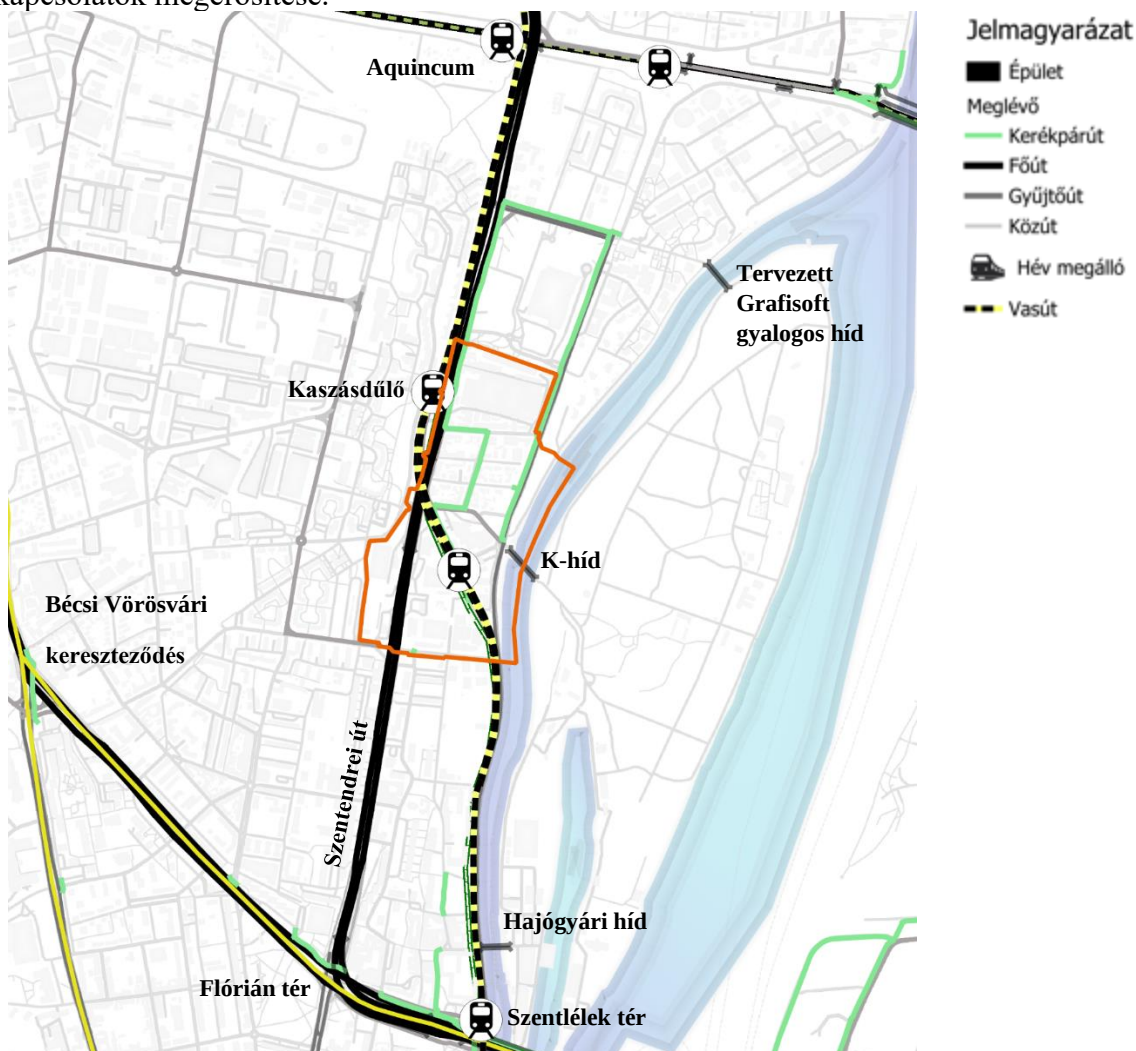
Közúti közlekedés

A **Szentendrei út** Budapest egyik **észak-déli irányú főútvonala**, amely Óbudán halad át, és fontos közlekedési tengelyként köti össze a **város északi részét Szentendrével**. A Szentendrei út szélessége az útszakasztól függően változó, általában három vagy négysávos mindkét irányban, így jelentős mennyiségű forgalmat képes lebonyolítani. A Szentendrei út **6 sávos felüljárón** vezet körülbelül **340 méteren** a BMW márkakereskedéstől a Reményi Ede utcáig.

Az út mentén gyakran sűrű a forgalom, különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban, mivel nemcsak a helyi, hanem a városba be- és kivezető átmenő forgalom is itt összpontosul. Az út mellett találhatóak **fontos csomópontok**, mint a **Bécsi út** vagy a **Lajos utca** kereszteződései. A tervezési terület délnyugati sarkában található **Bogdáni** úti kereszteződés szerencsére nagy kapacitású, ezért **elbírja a Waterfront City és a tervezési terület forgalmi súlyát is**.

Az Ágnes Sanz Briz útnak nevezett **rakparti út** a Duna mentén húzódik, és fontos közlekedési **tengelyként szolgál Budapest északi részén**. Ez az útszakasz párhuzamos a Szentendrei úttal, de a Duna közelsége miatt sokkal szűkebb, jellemzően egy-két sávos mindkét irányban. A rakparti út **kisebb forgalmat bonyolít le**, mint a nagyobb városi utak, mégis gyakran **zsúfoltta válik**, főleg hétköznapi reggeli és délutáni **csúcsidőkb**en, amikor a környező lakóövezetek és a sziget közötti, valamint a **Mozaik utcai csatlakozásnál** közlekedés megnövekszik. Az út környezetében gyalogos- és kerékpárutak is találhatóak, így a környék kedvelt a kirándulók és sportolók számára is. Az egérút-szerű rakparti út a harmadik kerület déli **érszűkületének egyik fontos teherviselője**, ezért annak kapacitása és megszakítatlan forgalma magas szintű kerületi és fővárosi érdek. Elképzelhető hogy a jövő szemléletében ez már máshogy lesz.

A terület közlekedésközpontú kialakítása az autósforgalmat helyezi előtérbe, ezért a revitalizáció során az áthaladó közúti közlekedés megfelelő keretek közé szorítása kulcsfontosságú. Az észak-déli főútvonalak erős **korlátozása** azonban **nem kivitelezhető**, így az adaptáció és részleges szeparáció jelenthet megoldást, valamint a sziget és a terület közötti kapcsolatok megerősítése.



10. ábra: A tervezési terület nagyszabású közlekedési hálózata (saját ábra, OSM és OTrT adatok alapján.)

Közösségi közlekedés

A tágabb léptékű tömegközlekedési hálózat vizsgálati térképe a 6. mellékletben szerepel.

A tervezési területen **keresztül halad** a Szentendrei út felüljárója alatt átbúvó **H5-ös HÉV** (Helyiérdekű Vasút) Budapest egyik fontos elővárosi vasútvonala, amely a **Batthyány tér és Szentendre között** közlekedik, és az **észak-budai régió egyik fő tömegközlekedési**

vonala. A H5-ös HÉV a Batthyány térről indul, és több **nagyobb megállón áthaladva** – mint például a Margit híd, Szépvölgyi út– éri el Óbudát, majd a városhatárt elhagyva a Dunakanyar irányába folytatja útját Szentendréig. A vonal kiemelten fontos a városi és elővárosi ingázók számára, mivel gyors összeköttetést biztosít a városközpont és az északi agglomeráció között. A H5-ös HÉV vonalán csúcsidőben gyakori, **10-15 perces követési időkkal közlekednek** a szerelvények, így nagy kapacitással szolgálja ki a **jelentős utasforgalmat**. A vonal részben a Szentendrei és a rakparti utakkal párhuzamosan halad, biztosítva a gyors és közvetlen elérést **Budapest több pontjáról az északi elővárosi települések felé**. A H5-ös HÉV a fő közlekedési kapcsolat Filatorigát és a belváros, illetve északi agglomeráció, például Szentendre között. A **Batthyány térre körülbelül 10 perc** alatt lehet eljutni, ahol **metróra lehet átszállni**. **Buszok** tekintetében a **34-es és a 106-os busz** is közlekedik a **Szentendrei** úton, az elérhető megállók a Bogdáni út kereszteződésénél, valamint a Kaszásdűlőn elérhetőek. A buszok a **Göncz Árpád városközpontot kötik össze Békásmegyerrrel**, az északi szakaszon eltérő nyomvonalon. A **tervezési területre** egyedül a **226-os járat** közlekedik csak **időszakosan**, május 1-jétől október 14-éig közlekedik **hétfőgén és ünnepnapokon**.

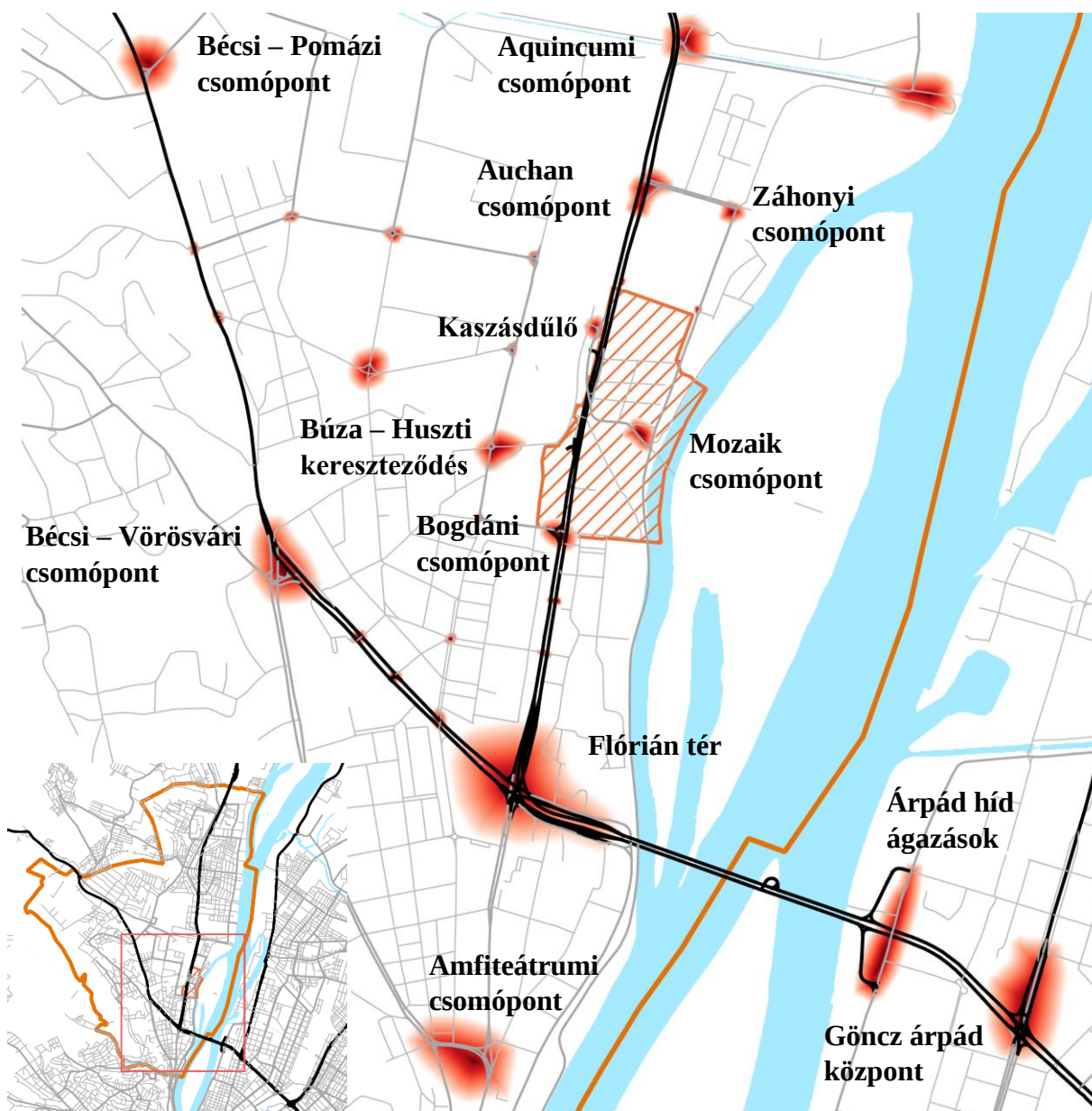
Villamosok tekintetében a jelenleg egyetlen elérhető távolságban lévő villamosjárat az **1-es villamos**. Az Árpád-hídon keresztül, összeköti Óbuda déli és északnyugati részeit. A **legközelebbi megálló az Árpád-híd** budai hídfőjénél található, ami pár perc séta a Filatorigát megállótól. A tervezési terület közelében nincs P+R parkoló, azonban a magasabb rendű tervek fejlesztési elemként tartalmazzák azokat, összhangban a tervezett metrómegállóval.

Kerékpáros közlekedés

Kerékpáros szemmel a III. kerület ezen része **felemás benyomásokat idéz**. Az elmúlt években sok **új dedikált kerékpárút létesült**, azonban ezek sajnos **összefüggő rendszernek még nem nevezhetők**. Sok **rövid és hosszú fragmentum** van elszórva, több különböző nyomvonaltervvel. Érdemes lenne kerületi szinten újra összevetni a meglévő, a lehetséges, és a magasabb rendű tervek által javasolt nyomvonalak egyeztetésének lehetőségét. Mindezek ellenére mivel a kerület települési része domborzatilag lapos, és sok bevonható lineáris zöldinfrastruktúra elemmel rendelkezik, remekül megfelel kerékpáros fejlesztésekre. Fontosnak találom megjegyezni hogy ezen átfogó nyomvonalak meghatározásánál vegyük figyelembe annak célját. Jól szeparálva kell gondolkodni a kerületben a rekreációs és a forgalmi kerékpár hálózatokról. Példának okáért a Budapest Agglomeráció Területrendezési Terve (BATrT) megjelenít egy kerékpárutat mely a tervezési területre az Óbudai-szigeten keresztül érkezik be

és halad tovább a Hamvas Béla sétányon. Mivel a sétány nem vezet semmiféle jelentős lakóterület felé, és a sziget sem rendelkezik hasonlóval, ezért ezt a kerékpár útvonalat a rekreációs jellegű utak közé sorolnám és ennek megfelelően fejleszteném. A Szentendrei úton is található több összefüggő szakaszt kirajzoló kerékpársáv, mely útvonal a belvárosból érkezik és sűrűn lakott településrészek felé vezet a III. kerület északi része felé.

2.4 CSOMÓPONTOK VIZSGÁLATA



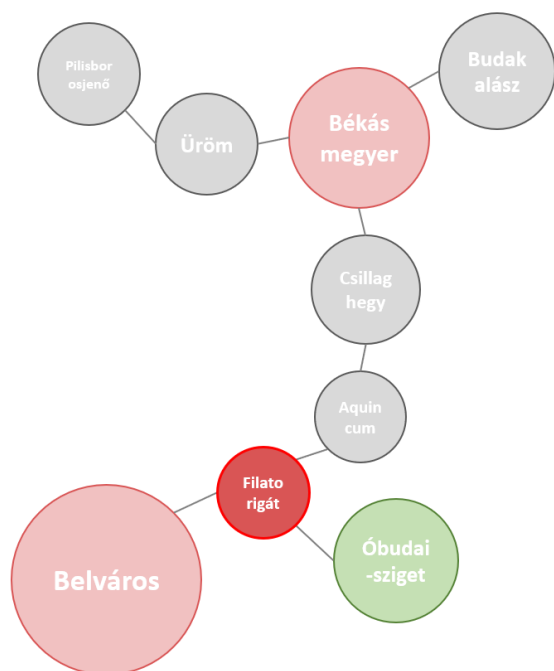
11.ábra: Csomóponti vizsgálat térképe (saját ábra, alapadatok forrása az OSM, BaTrT)

A tervezési terület több **nagy belvárosi csomópont közrefogásában**, egy áthaladó térségben helyezkedik el. Az említett csomópontok a III. kerület közúti nyomásán túl az **agglomeráció terhét** is viselik. A csomópontok gyakran, mint a **Flórián tér** vagy az **Aquincumi** csomópont esetében többszintűek, és kötőtpályával bírnak.

Az **Aquincumi** csomópont meghatározó csomópont a III. kerületben, ahol a Szentendrei út, az Árpád fejedelem útja és a H5-ös HÉV vonala találkozik. Itt ágazik el északra, a Szentendre irányába vezető útvonal a fővárosi úthálózatról. Az Aquincumi csomópont felül egy **töltésen** vezetett **vasúti sín**, valamint az alatt a H5-ös hév valamint kétszer hat sáv vezet. A tervek szerint (BKK megrendelésében a Speciálterv megvalósíthatósági terve alapján) az északi vasúti összekötő hídon (más néven Újpesti vasúti híd) kétszer két sáv közút – amiből kétszer egy sáv buszsávként – fog létesülni. A fejlesztések nyomán a forgalma várhatóan jelentősen nőni fog, mely egyrésztől fenyegeti a tervezési területet, másrésztől pedig lehetőségeket rejt magában. Az Aquincumi csomópont környezete egyaránt fontos **közlekedési és kulturális szempontból**, hiszen közel található az **ókori Aquincum régészeti parkja**, amely Budapest egyik leghíresebb római kori emléke. A **csomópont nagy forgalmat bonyolít** le, különösen az elővárosi forgalom tekintetében, mivel fontos kapcsolatot jelent a H5-ös HÉV, a személygépkocsik és a kerékpáros közlekedés számára.

A **Flórián tér** Óbuda egyik legforgalmasabb csomópontja, ahol a **Szentendrei út, a Vörösvári út és az Árpád híd találkoznak**. A tér kiemelt szerepet játszik Buda északi részének közlekedésében, mivel a belváros felé vezető egyik fő útvonal, amely összeköti a városközpontot az északi városrészekkel és az agglomerációval. A Flórián tér **Budapest egyik legkomplexebb és legbrutálisztikusabb látványú közúti csomópontja**. A lakótelepi sávházakkal övezett komplex felépítményekkel rendelkező csomópont a híd felől hat sávot fogad, és szintén hatot vezet rá vagy irányába. Kétszer két sáv felüljárón, kétszer három pedig szintben kapcsolódik a Szentendrei úttal, mely utána hat sávban folytatódik.

2.5 TERÜLETKAPCSOLATI HÁLÓ VIZSGÁLATA



11. ábra: A térség kapcsolati hálója
(saját ábra)

Kitekintve a terület közvetlen környezetéből láthatjuk, hogy a **Filatorigát Békásmegyert** és a **Budapesti agglomerációt** köti össze. **Békásmegyer** a településhálózatban **regionális alközpontként** működik Budapest szintjén, melyhez kisebb városrészek és agglomerációs városok **kapcsolódnak**, mint **Üröm, Budakalász és Csillaghegy**. Filatorigát központi szerepe a településhálózatban összekötő funkciót tölt be a Belváros, az északi fővárosi területek és az agglomerációs települések között. A **tervezési terület** a legjelentősebb **elérési útvonala az Óbudai-szigetnek**, és közvetlen kapcsolatban áll a Flórián térral. Megfelelő **kaputársági**

elhelyezkedéssel és kapcsolatokkal rendelkezik, a belváros terjeszkedésével és megfelelő tervezési eszköztárral ez a pozíció betöltésre vár. Fontos megfogni az első benyomást, mivel befele haladva rögtön tizennégy-tizenhat szintes panelházak fogadnak a maguk komor merev térszerkezetükkel és arcukatukkal.

3 VÁROSÉPÍTÉSZETI VIZSGÁLATOK

A következőkben városépítészeti szempögből vizsgálom a terület különböző releváns aspektusait, mint a beépítési paraméterek, funkciók meglétét és területi elterjedését, vagy a védett épített és természeti értékeit.

3.1 BEÉPÍTÉSI PARAMÉTEREK VIZSGÁLATA ÉS ELEMZÉSE



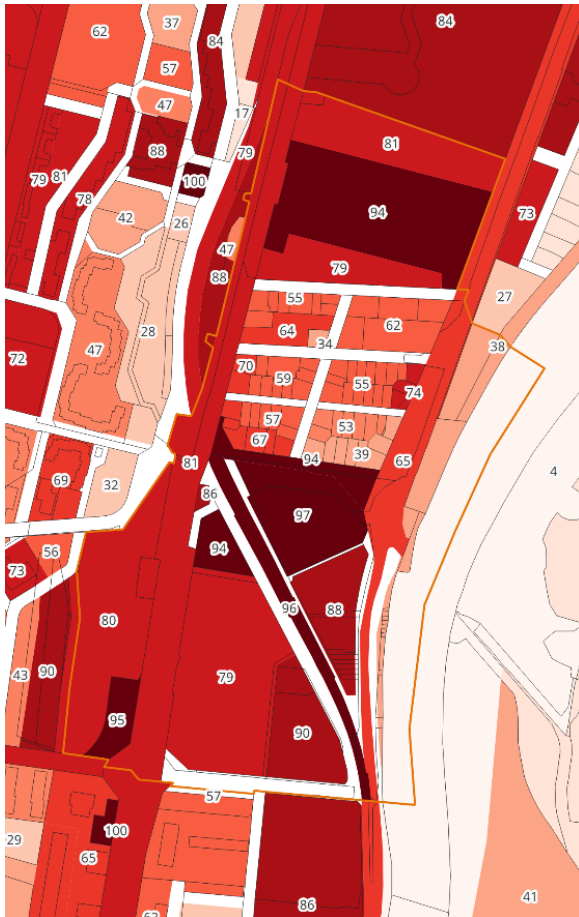
12. ábra: OBÉSZ által előírt maximális beépítési százalékok (saját ábra)



13. ábra: OBÉSZ által előírt minimális zöldfelület százalékok (saját ábra)

- A hatályos OBÉSZ beépítési paraméterei alapján a barnamezős és gazdasági területek rendkívül magas beépítési aránnyal és alacsony minimális zöldfelületi aránnyal rendelkeznek, a valóságban a minimális értéket sem érik el zöldfelületi szinten ezek a telkek.

- A lakóterület a forgalmasabb útszakaszok mentén alacsony zöldfelületi aránnyal rendelkezik, a nyugodtabb tömbelsőkben azonban a külső arány duplája tapasztalható.
- A beépítési paraméterek tág tervezésre adnak lehetőséget, mely az egyéb szabályozási rendszerekkel való egyeztetés során nyer valós értelmet. Első benyomásra a **barnamezős területek beépítési százalécai roppant magasak**, azonban a hatályos övezeti kontextus mellett már könnyebben értelmezhetők.



14. ábra: Valós burkolt felületek képpontosztályozás által felmért aránya 2013-as infra Orto fotó alapján telekre vetítve (saját ábra)



automatikus osztályozási folyamatokban. Az ilyen osztályozásban előszeretettel használják a Normalized Difference Vegetation Index (NDVI) értékeit, amely az NIR és a vörös hullámhossz közötti különbséget fejezi ki, segítve a növényzet azonosítását és a környezeti változások feltárását.

Az adatokat egy egyszerű kategóriarendszer felállítása mentén osztályoztattam: zöld lomborona és gyepek, illetve zöldet nem tartalmazó burkolt (beton, aszfalt) és vízfelületek. A burkolt felületek adatait összevettem a maximális beépítési százalékkal, valamint a minimális kialakítandó zöldfelületi aránnyal.

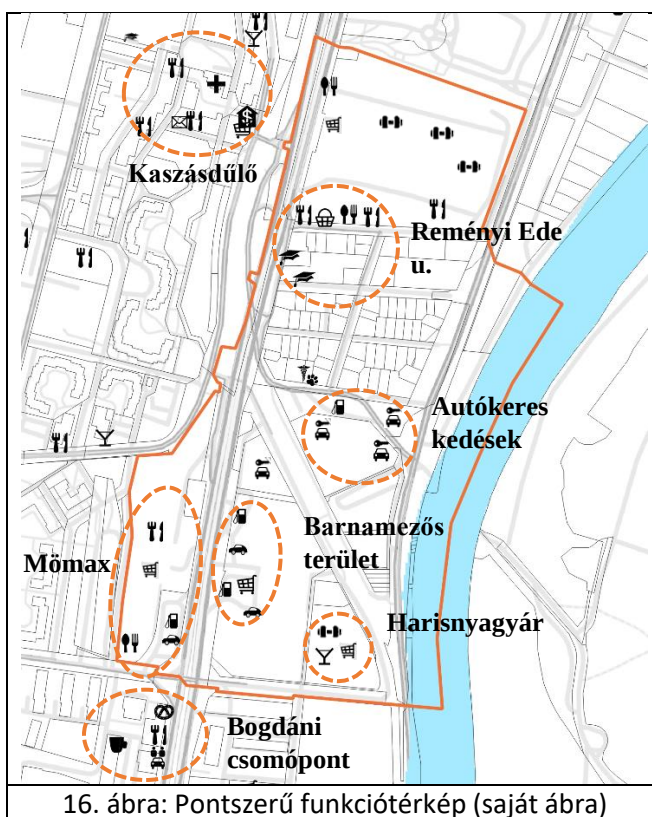
A felmérésből látszik, hogy a **tervezési területen található lakóterület jelentős zöldfelületi tartalékokkal rendelkezik**, míg a **gazdasági területek még a minimális elvárásokat sem teljesítik**. Tervezéskor kiemelt figyelmet kell szentelni a lakóterületek növényállományának megfelelő tovább örökítésére, valamint a zöldfelülethiányos területek fenntartható zöldítésére.

3.2 MEGLÉVŐ FUNKCIÓK FELTÉRKÉPEZÉSE

A pont alapú funkciókat térképesen vizsgálva jól **kirajzolódnak** bizonyos **tömörülések**. A tömörödések jelzik a terület azon részeit, amelyek **jellemző desztináció szereppel bírnak**, és jellegükben vagy **csomópontok**, vagy egy **kiemelt funkció környékének** felértékelődéséből adódó fejlődés mentén **alakultak ki**.

A **Kaszásdűlő** helyet ad egy közepes méretű élelmiszer boltnak (Spar), több étteremnek, postának, kulturális központnak, gyógyszertárnak, nyugdíjas háznak, általános iskolának, iskolaszanatóriumnak, két óvodának és

egy bölcsödének is. A csomópont lakótelepi oldalán sok különböző szolgáltatási egység található meg, főleg a panelházak földszintjein. A Kaszásdűlővel szemben a **Textilfestő** gyár



16. ábra: Pontszerű funkcióterkép (saját ábra)

egykori telephelyén ma a **PP Center** üzemel. A center egy nagy téglalap alapú épület, mely az évek során összenőtt és egymásra épített raktárcsarnokokból tevődik össze. A terület helyet ad

sok különböző funkciónak, azonban **kialakítása miatt nem alakult ki értelmezhető funkció központ**. Sok olyan tevékenység is megjelenik itt, mint a raktározás, könnyűipar, iroda és – észrevételeim alapján – lakóegység is. A terület szintén barnamezősnek nevezhető, sok olyan nagy légtérre igénylő szolgáltatás került ide, ami máshol meg se tudott volna telepedni, ilyen például a



17. ábra: Vendéglátóhely a PPCenter Reményi Ede u. oldalán (saját fotó)

MonkeyBulder mászóterem vagy a Laser aréna lézerteg komplexuma. A felsorolt elemek azonban inkább desztinációs funkciók, tehát az emberek csak akkor mennek oda, ha kifejezett céllal érkeznek. A legtöbb olyan funkció, amely a **környező embermozgásokra épít**, a **Textilfestőtől délre található Reményi Ede út tengelyének elején** helyezkedik el. Itt található a Laci konyha, a Kajálda, és a kontrasztos Amerikai burgerező, melyek **nagy forgalmat bonyolítanak** le, valamint több különféle szaküzlet is helyet kap itt. A tömb túloldalán pedig a **Kőrösi Csoma Sándor Két Tanítási Nyelvű Baptista Gimnázium** található.

Kissé délre a lakóterületen túl található az **Audi márkakereskedés** és szerviz. A **Das Welt** óbudai autójavító (újabbán a Dongfeng nevű kínai állami tulajdonú autógyártó cég márkauzlete), valamint egy Mol kút és egy autómosó. **A part felé délebbre** a rakparti út és a HÉV vonala közé beszorulva megtalálhatjuk az **Óbudai Vagyonkezelő Nonprofit Zrt.** épületét valamint a Mozaik Utcai **Műszaki Vizsgálóállomás** és a Budapest Főváros Kormányhivatala **Közlekedés Felügyeleti Főosztály** hivatali épületét. **A háromszög nem csak területfelhasználásban részesíti előnyben az autókat, hanem funkciójában is.**



18. ábra: Az Audi szalon és környéke (saját fotó)

Délre, a barnamezős területen találhatunk két további benzinkutat, és a környezetükbe telepedett autókölcsönzőt. Az autókölcsönző bódéját személyesen még nem láttam nyitva, az északabbra lévő benzinkutat pedig pár éve bezárták. A terület tehát nagyrészt kihasználatlan és funkció nélküli.



19. ábra: Bezárt benzinkút és környezete (saját fotó)

A **Szentendrei út túloldalán** megtaláljuk a Mömax bútoráruházat a maga nagy terjedelmével, valamint a régi Filatorigát állomás épületét (ma villamossági épületként üzemel) a Szentendrei úton, egy Mol benzinkutat, egy KFC éttermet és a Bogdáni úti buszvégállomást.

Ahogy a telekszintű funkciótérképen (7. melléklet) is látszik, a tervezési terület **négy szegmensre bontható**. Az **első a vegyes gazdasági terület északon**, ami délebbre terjeszkedik, ahol szinte csak **lakó** rendeltetés tapasztalható. Ugyanitt található az Óbudai Rehabilitációs és Foglalkoztatási Központ méltánytalan épületei is. A Mozaik **utcán túl kezdődik az autós központ**, és a beszorult intézményi területek. **Délen pedig a Harisnyagyár** és az egyéb **barnamezős** csarnokok illetve az ahhoz kapcsolódó területek állnak.

3.3 VÉDETT ÉRTÉKEK FELTÉRKÉPEZÉSE

A **Filatorogát és térsége volt ipari térség**, a múlt nyoma, mely a mai napig hat a településrészre. A történelem azonban nem csupán szennyezett talajt és befedett vízfolyásokat hagyott maga után.



20. ábra: Textilgyár védett épületrésze (saját fotó)

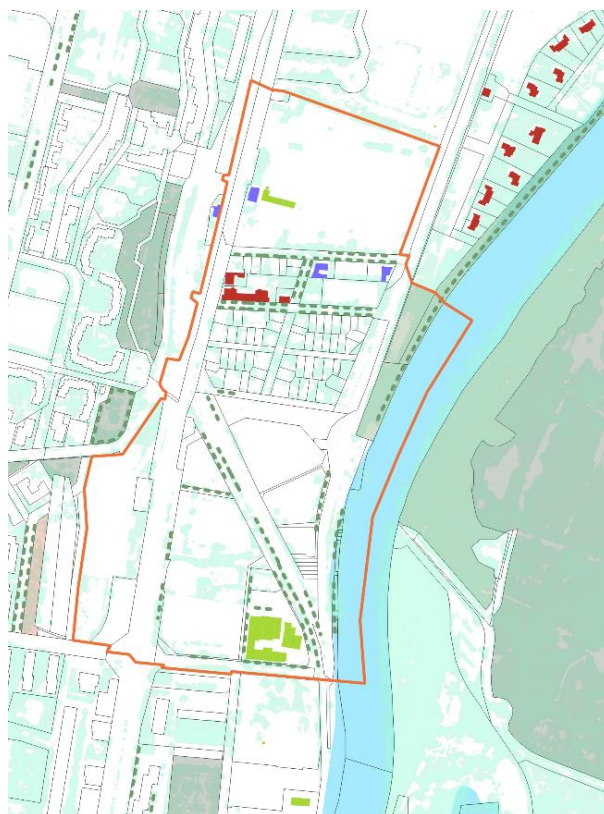


21. ábra: Harisnyagyár belső kertje (saját fotó)

A legfontosabb épített emlékek

Budapest ezen részén mind ebből az **ipari** múltból maradtak ránk. Legmagasabb védettségi szinttel a Kőrösi Csoma Sándor Két Tanítási Nyelvű Baptista **Gimnázium** rendelkezik, mely **műemléki** besorolással (Törzsszám: 15285). Az épületet Hikisch Rezső tervezte, a szobordíszeket pedig Beck Fülöp készítette. Az iskola 1909 és 1910 között épült, a több mint **110 éves** középület bizonyára látott már szebb időket is. Ennek ellenére állagát tekintve általánosan elfogadható. A **főépület mellett további kettő épület található**, egy az **iskola** használatában van, a **másik** sokkal kisebb, és **használaton kívülnek tűnik**. A kis épület nagyon rossz állapotban van, sok helyen hiányzik a vakolat és kőburkolat. Hasonlóan rossz állapotba került a főépület Szentendrei útra néző homlokzata is, a nagyobb felületet ezért pár éve egy molinóval eltakarták. **Fővárosi**

oltalom alatt áll a Textilfeső és a Harisnyagyár, mely épületek nagyon hasonló stílusúak. Téglából rakott nagy boltívek és gyárablakok jellemzik őket. Fontos, hogy mindkét épületcsoporthoz tartozik egy kerületi szinten **külön védett**, hetven méter magasság körüli **gyárkémény** is. Ugyanez a két épületcsoport védett kerületi szinten is. Az említett épületeken kívül kevés értékes építészeti érték lelhető fel a kertvárosias-kisvárosias jellegű lakóterületeken. Saját véleményem szerint kivétel ezalól egy nemrég épült irodaház a Reményi Ede utca végén, egy háromszintes társasház az iroda tömbjének túlsó végén, és egy kétszintes lakóépületnek épült ház az utca elején.



Zöldterületek

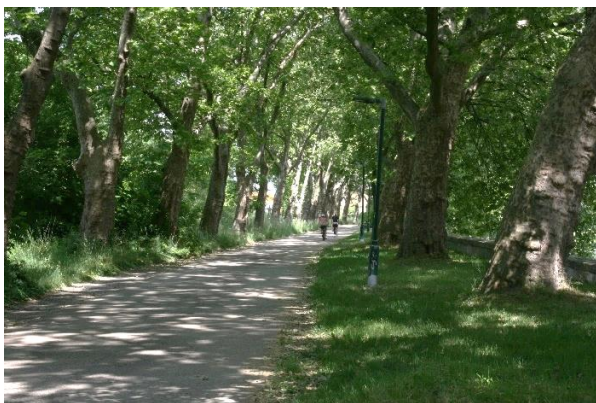
Lombkoronafedettség

Műemlék

Helyi védett

Megtartandó

22. ábra: A terület védett és védelemre javasolt épített valamint természeti értékei (saját ábra)



23. ábra Hamvas Béla sétány (saját fotó)

Kitekintve láthatjuk délen a Szeszgyár fővárosi védelem alatt álló épületét, illetve a 10 épületből álló **Tisztviselő telep** műemléki védelem alatt álló villáit és ikerházait, a hozzájuk tartozó fejlett lomboronahálózatot, mely a hely igazi értékét adja.

Az épített örökségeken kívül azonban sok más értékes **zöldinfrastruktúra elem** is fellelhető a területen. Ilyenek a védett természeti értékek mint a **Hamvas Béla sétány platánfasora**, vagy az **Óbudai-sziget gyepes és vízparti erdős területei**.

3.4 BELSŐ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER

Gyalogos közlekedés

A területre **gyalogosan északról a Kaszásdűlőről** lehet bejutni, **délről** jellemzően a **Bogdáni útról** a Harisnyagyár előtt elhaladva, vagy a **Landik utcán** a hévvel párhuzamosan. Lehetőség van továbbá a szigetről és a **Hamvas Béla** sétányról is érkezni, de jellemzően a fordított irány a gyakori. Lehetséges emellett a felüljáró alatt a **Ladik utcán** keresztül gyalogosan, gépjárművel és kerékpárral is bejutni a területre.

Bár van lehetőség több irányból is megközelíteni a területet, a **leggyakoribb gyalogos belépő és kilépő pont a HÉV megálló**. A megállóból az **Audi köz** nevű telkek közötti **sikátoron** lehet eljutni a



24. ábra: A terület belső közlekedése (saját ábra)

hídhöz. A területen nagyon **szűk keresztmetszet** bonyolítja a teljes tervezési terület legnagyobb **gyalogos és kerékpáros forgalmát**.

Kerékpáros közlekedés

A kerékpárosközlekedés részben megoldott, viszont annak vonalvezetése nem túl elegáns. A megközelítési pontok a **Bogdáni** úton, a rakparti út mentén a töltésen, és a felüljáró mellett a **Mozaik** utcán, a **K-hídon** és a **Hamvas Béla sétányon** lehetségesek. A kijelölt útvonal a HÉV mentén halad, ennek ellenére gyakoribb útvonal a szűk Audi köz. A faragmentált szakaszok és a gyakori átkelők nagyban lassítják a kerékpáros közlekedést. Kerékpártároló a közelben nem fellelhető.



25. ábra: Az Audi köz (saját fotó)

Közúti közlekedés

Autóval északról a **Szentendrei útról**, valamint a **Mozaik** utcáról lehet megközelíteni a területet. A déli területet csak a Bogdáni útról lehet megközelíteni. Az északi és déli területrészek között a **HÉV** sávján keresztül az **átjárás nem lehetséges**.

Az északi lakóterületek csendesek, mivel csak a célforgalom használja, a déli területeken csak a Ladik utcán közlekedik autó, de ott sincs túl nagy forgalom. A terület fő forgalma a Szentendrei úton halad, azt követi a Mozaik utca, és végül a rakpart északi szakasza.

3.5 KÖRNYEZETI ÁLLAPOT BEMUTATÁSA

3.5.1 SZINTSZÁMOK

A szintszámok felmért állapotának térképe a 8. mellékletben található meg.

A terület északi részén a Textilgyár csarnoképülete nagyjából egyenletesen terület el. A lakóterületek jellemzően földszintesek, gyakran beépített tetőtérrel. A terület közepén különböző kivitelben, de magasabb épületek találhatóak. A barnamezős csarnokok egységes magasságúak, kiugróan magas az itt található valamikori iroda.

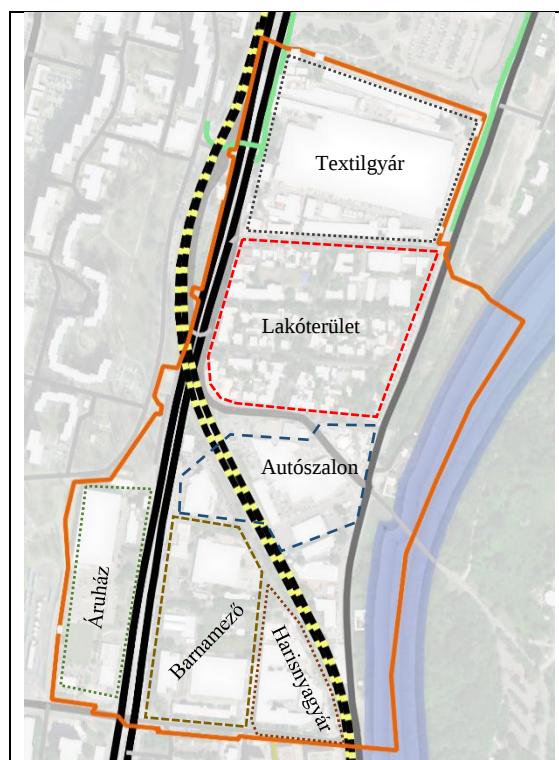
3.5.2 HELYEK ÉS BEÉPÍTÉSI KARAKTEREK

A tervezési terület több jól elkülöníthető karakterű területegységre bontható. A területek beépítési karakterét, a helyek egyedi szellemét szegmensekre bontva fogom elemezni a következőkben.

A Harisnyagyár területe

Dél felől az első területegység, mely nagynevű múltra tekint vissza. A Harisnyagyár területe a Filatorigát városi szövetének egy **ikonikus**, ám jelenleg nagyrészt kihasználatlan és elhanyagolt része. Egykoron az ipari termelés jelentős helyszínéként működött, ám mára a funkcióját vesztett gyárépületek és az üres terek az ipari korszak lezárultával inkább leépülést és elhagyatottságot sugallnak. A terület azonban nagy potenciállal rendelkezik mind a közösségi, mind a kereskedelmi és kulturális funkciók szempontjából.

A Harisnyagyár épülete egy ikonikus ipari építmény, amely a 20. század első felében a magyar textilipar egyik jelentős helyszíne volt. A masszív, téglából épült szerkezet a korabeli ipari építészet jellemző vonásait hordozza magán: magas, nagy ablakokkal tagolt homlokzat, tágas belső terek és letisztult, funkcionális kialakítás, amely a gyártási folyamatok gördülékenységét támogatta. Az épület belső szerkezete szilárd, a vastag falak és a tágas mennyezeti magasság a nagyméretű gépek és a gyártósorok befogadására szolgált. Ezt felismerve az **elmúlt években sok kisvállalkozás költözött** be az épületbe, látszólag lassan, de biztosan **új életet próbálnak lehelni a területbe**.



26. Ábra Tervezési terület karakter térképe (saját ábra)



27. ábra: Harisnyagyár homlokzata (saját fotó)

A Harisnyagyár külső megjelenése ma már az ipari építészet egyfajta mementója, az ipari múlt karakteres lenyomatát képviseli a városképben. A gyár területe jól kapcsolódik a K-hídhöz és a Filatorigát vasúti és tömegközlekedési vonalaihoz, így egy revitalizáció során kialakítható egy olyan központi városi tér, amelyet a különféle funkciók és a felhasználók – helyi lakosok, vállalkozások, turisták és ingázók – egyaránt használhatnak.

Barnamezős felhagyott ipari és gazdasági terület

A terület határos a Harisnyagyárral, egykor koherens részét képezve annak, ugyanis gazdasági és ipari növekménye volt a Harisnyagyárnak, bár gyártási szinten nem tartoztak össze. A területet végleg **2018-ban hagyták fel**, ez megfigyelhető a google earth felvételein is. A felhagyását követően **rapid romlásnak indult** a területen található épületek állaga, mára a régi irodaházak és csarnoképületek többnyire hasznosíthatatlanok. A terület épületállománya két nagy csarnoképületre, két egykori irodaházra és két benzinkútra bontható, melyből mára csak egy működik.



28. ábra: A barnamezős épületállomány (saját fotó)

Egy jól átgondolt revitalizáció során a barnamezős terület könnyedén válhatna új közösségi csomóponttá, amely lakófunkciónak, a szolgáltatási szektornak és a kreatív iparnak is helyet adna, miközben megszünteti a környezeti terhelést és javítja a városrész összképét. A területhez kapcsolódik a **BMW márkakereskedése**, mely kiemelkedik a terület szintjéből a maga körülbelül öt emeletével. A márkakereskedés több szinten kiállító terekkel, a fennmaradó részeken irodaterülettel van ellátva. Az épület jelenlegi környezetéhez képest **túlzó nagyságúnak** tűnik, méretéből és pozíciójából eredően kevésbé szerencsés helyzetbe van szerkezetileg, mivel a hídfőtérség felől nézve **kitakarja a Budai-hegyeket**. Tovább



29. ábra: BMW épülete (saját fotó)

haladva észak felé a Szent Erzsébet Karitászs Központ századfordulós épülete található. Az épület bár romos állapotú értékes építészeti jelleget hordoz, feltehetően lakóépületnek épült, és véleményem szerint feltétlenül megtartandó.

Az autó szalonok és szervizek gazdasági területe

A terület közepén, a K-híd hídfőtérképében található egy **nagy kiterjedésű gazdasági terület**. A területen a meglévő funkciók valamikor a **hatvanas évek második felében telepedtek meg** itt, ezt bizonyítja a történelmi elemzés fejezetben szereplő 1963-as ortofotó is. A terület nagy része körbekerített, a publikum elől elzárt. Részekre



30. ábra: Audi szalon (saját fotó)

bontva, jelenleg egy nagy épületbe van foglalva a szervíz és az autószaon. A szalon és a Mozaik utca között található egy benzinkút. Délebbre egy autómosó és a Főváros Kormányhivatala, valamint az Óbudai Vagyonkezelő épülete van beszorítva a hég és a rakparti út közé. A terület jellege leginkább a burkolt gazdasági terület kifejezéssel írható le.

A terület legimpozánsabb épületrésze a 2010 környékén épült autószaon kiállító tere, amely betolakszik a be nem épített terület képébe, és dominálja azt. Az épület funkcionálisan kitakarja az évtizedek alatt szétterjedt autószervíz épületegyüttesét. A **teljes területen itt a legerősebb az autós hatás**, mely egyértelműen dominál.

A kertvárosi jellegű lakóterület

A kertvárosi terület visszamutat a **terület iparosodást megelőző állapotára**. A terület ugyanis falusias jellegű beépítéssel rendelkezett. Az iparosodással és a lakótelepek megépülésével ez az organikus fejlődés el lett vágva a térség nagy részén, talán egy kivétellel. A terület ugyanis bolygatatlan módon maradt, bár évtizedekig vasúti vágányok övezték, szomszédjában pedig komoly ipari tevékenység alakult ki. A terület azonban egy roppant **beszorult állapotba került** a Szentendrei út és a rakpart közrefogásában, eltérő területfelhasználással tőle északra és délre.

A terület jellege ma felemás képet mutat. Beépítés szempontjából a kertvárosi a jellemző kép, északra haladva fel azonban feltűnnek kisvárosias elemek is. Nagyrészt viszont földszintes kertesházak figyelhetők meg, délre a **Mozaik utca felől sok üres telek** és sok romosabb állapotú földszintes épület. Északra helyenként magasabb társasházak is megjelennek.



31. ábra: Utcakép a kertvárosi területen (saját fotó)

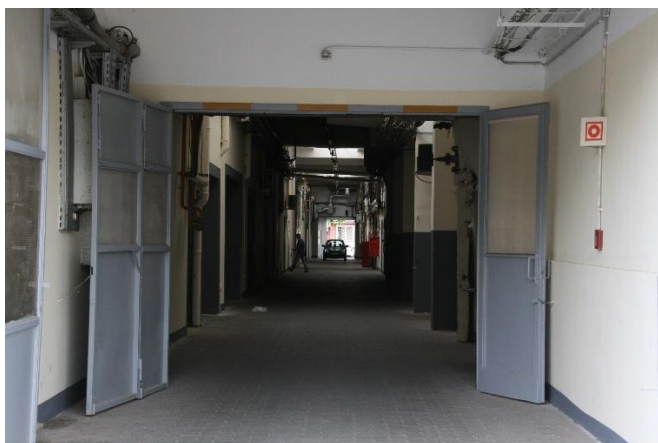
A beépítés képe alapján kimondható, hogy egy átmeneti fejlődési időszakban van a terület, a kertvárosi jelleg és a kisvárosi jelleg között. Feltehetően azért lassult le ez a folyamat mert a környezeti nyomás elfojtotta azt.

A Textilgyár és környezete

A Textilgyár területe – mai nevén **PPCenter** – egy **gazdasági, logisztikai, és szolgáltató központ** a Kaszásdűlő HÉV megállóval szemben. A területen számtalan épület található, rengeteg funkcióval és felhasználási egységgel. Több épület ezek között védettséget is élvez, pár kivétellel ezek az épületek képviselnek egyedül fontos **építészeti** vagy **helytörténeti értéket** a tömbben.

Az épület jellemzően nagy léptékű, funkcionalista alaprajzi elrendezése, robusztus szerkezeti megoldásai és ipari és logisztikai célú kialakítása révén egyedi térszervezést képvisel. Kívülről azonban ebből csak egy hatalmas kiterjedésű, téglatest alakú **egybefüggő csarnok** látszik. A különböző korokban történt hozzáépítések nyomán az egykori Textilgyár mára nagyjából 230 méter hosszúságúra, és 110 méter szélesre duzzadt.

Rendkívül **erős elvágó hatással bír** a Dunapart és Szentendrei út közrefogásában, mivel az észak-déli kapcsolatokat hatalmas tömegével ellehetetleníti. A terület jelen formájában a funkcióktól eltekintve kevés pozitívumot szolgáltat környezetének. Rendezetlenség jellemzi és a kissé leromlott állapot. Szerkezetileg nem kapcsolódik sehova, egyértelmű bejárata csak a **Szentendrei út felé nyílik** ahonnan egy **U alakú belső úton** lehet gépjárművel vagy gyalogosan közlekedni. A nagy egybefüggő csarnokot két észak-déli tengely tagolja, melyek fedettek és az



32. ábra: A PPCenter belső keresztfolyosóinak egyike (saját fotó)

épület en belül helyezkednek el. Az említett **folyosókról** elérhetőek a tömör **tömbön belüli** épületrészek. Úgy gondolom hogy a terület igazi problémája nem az épület terjedelmében vagy funkciójában keresendő, hanem a szerkezetre való hatásában. Fontos tehát, hogy olyan nyitások történjenek itt meg, amelyek lehetővé teszik az épületegyüttesen való átkelést, főleg gyalogos módon.

A Szentendrei út túlsó felén található áruház és környezete

A barnamezős területről nézve a Szentendrei út túlsó felén helyezkedik el a Mömax **áruház épülete**, valamint mögötte egy **BKK busz végállomás**. A terület szerkezetileg a felüljáró alatt futó Ladik utcán keresztül van kapcsolatban a fő tervezési területtel. Nem újkeletű, hogy ezen a helyen egy nagyléptékű épület áll, a jelenleg megtalálható **áruház 2004 környékén épült**, de már azt megelőzően is gazdasági terület volt. Mindezek előtt a hatvanas években még a vasúti rendező területe volt, az autószacon területéhez hasonlóan.

Jelenleg kissé alulhasznosított terület, viszont nagy potenciál van benne. A terület egyfajta városkapu pozícióba van. A Szentendrei úton haladva ugyanis ez az első telek, ami a hosszú és magas lakótelepi házakat felvezethetné, annak érdekében, hogy ne a semmiből nőjenek ki azok, amint lejövünk a felüljáróról.



33. ábra: Szentendrei út a terület sarkáról (saját fotó)

3.5.3 ZÖLDFELÜLETI ÉS TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

A tervezési terület **felemás helyzetben** van **zöldfelületek és lombkoronafedettség** terén (9. melléklet). A volt ipari, jelenleg gazdasági illetve barnamezős területek zöldfelületi szempontból nagyon alacsony értékekkel bírnak. A barnamezős használaton kívüli csarnokok telkén tapasztalható értékjavulás, azonban ez csak a felhagyást követő szukcessziós folyamatnak tudható be.

A lombkoronafedettség a tervezési területen **legintenzívebben** a kisvárosias-kertvárosias jellegű **lakóövezet tömbjeiben** tapasztalható. A legerősebb faállomány az utcákon található ezen a részen, ennek ellenére a tömbbelsőik is rendkívül zöldek. Fontos megőrzendő értékek ezek, ezért tervezéskor kiemelt figyelmet kell, hogy kapjanak. Természetesen bizonyos egyedeket ki kell majd vágni, mert rendezetlen környezetben nőttek ki – pl. kerítésen át vagy közel az út aszfaltfelületéhez. A területen azonban egy egységes zöldítést kell véghez vinni.

A területhez kapcsolódó jelentős zöldfelületek közül a legfontosabb az **Óbudai-sziget**, mely zöldfelületi lefedettség arányában kiemelkedő, kiterjedésében pedig hatalmas. A sziget sajnálatosan **alulhasznosított** az értékeihez képest, a terv talán egyik legfontosabb dolga lesz ezt megváltoztatni. Egy másik kiemelt elem a **Hamvas Béla sétány** mely véleményem szerint **Budapest egyik**, ha nem a **legszebb sétánya**. A sétány a K-hídtól a **Tisztviselőtelepen** át a Grafisoft parkig tart. Hatalmas öreg dupla platánfasor, amely alagutat képez, és megmagszakítva kilátást ad a **Dunára**. Magas vízálláskor a meredek töltés rézsú és beton védmű mentén kering a folyó, **alacsony vízállásnál** viszont **kinyílik egy közlekedő terület**, mely bejárható – a merészebbek néha kerékpárral is használják. Érdemes építeni erre, mivel nagyon szép ága ez a Dunának, dús lombkoronákkal, nagy madárpopulációval, és nyugodt vízfelülettel melyet szeretnek kihasználni a kajakos és kenus sportolók is.

Nyugatra az elvágó hatású Szentendrei úton túl a **lakótelep zöldfelületei** találhatóak, mely kifejtettek és beálltak. Az épületek közelében terepplasztikaként dombok találhatóak, feltételezhetően zajvédelmi és esztétikai okokból telepítve. Az **egyetlen gyalogos megközelítési lehetőség a Ladik utcán keresztül** van. A legértékesebb lakótelepi zöldfelületek a Kaszásdűlő fele és észak-északnyugat irányban a sávházak között találhatóak.

A közlekedési útvonalak helyenként zöldfelület mentesek, helyenként található valamilyen zöldfelület a közelben, részben pedig rendkívül értékes fasorokkal és zöldfelületekkel rendelkeznek. Ahogy az általam készített összes zöldfelület felmérés mutatja, a Harisnyagyár körül elvadult növényzettel találkozhatunk, a HÉV megálló, Audi köz és környezete teljesen zöldfelület mentes, a lakóterület közúti részei nagyon szép faállománnyal rendelkeznek, utána a Textilfestő megint csak teljesen zöldfelület mentes. A Hamvas Béla sétány és a kis és kertvárosias jelleget viselő lakóterületen kívül mindenhol az autós közlekedés a meghatározó, ezért sehol nem ügyeltek a megfelelő zöldfelületek kialakítására. Helyenként ezt a hiányosságot az évek során próbálták fasorokkal mérsékelni például a rakpari út menti töltésen, azonban összefüggő hálózat nem alakult ki. Az elemek megvannak, csupán összekötésre várnak.

3.5.4 KÖZLEKEDÉSI ÁLLAG ÉS ÁLLAPOT VIZSGÁLAT

A **fő gyalogos tengelyek** a HÉV megálló – Harisnyagyár illetve a HÉV megálló – K-híd irányokba mutatnak. Kevésbé jelentős tengely jelenleg a Kaszásdűlő – lakóterület (Leányfalvi út) – K-híd. A fő tengelyek mentén tapasztalhatunk egyfajta **döcögő**, felváltott **állapotot** a gyalogosként kellemes és kellemetlen állapotok között.

Kiemelten **problémás részek a gyalogos közlekedésben a Leányfalvi úton** tapasztalható szabálytalan járdaszélességek. Enyhítő tényező hogy az utca csak a célforgalom által használt. A **Harisnyagyár** környezete nagyon leromlott a szomszédos épületek felhagyásával, nem kellemes terület gyalogosan. A **Filatorigát HÉV megálló** nagyon elzárt és a felületek nagy részét beton fedi, pontosan jelzi, hogy itt az embernek nincs maradása. Az **Audi köz** egy ragtapasz a nyílt seben, mivel két kopár terület közt vezet el, de legalább gyorsan át lehet jutni a tömbön. A kis gyalogos és kerékpáros útvonal valamikor 2014 és 2015 közt került kialakításra, kialakítása előtt meglehetősen nehézkesebb volt a közlekedés.

3.6 PROBLÉMA-, ÉS ÉRTÉKTÉRKÉPEK, SWOT-ANALÍZIS

3.6.1 PROBLÉMATÉRKÉP

A probléma térkép a 10. mellékletben megtalálható.

A terület sok megoldásra váró problémával rendelkezik. Talán a legerősebben szembetűnő ezek közül az autóutak **elvágó hatása**. A hatás egyből szembetűnik gyalogosként, mivel nagyon nehéz szabályosan közlekedni a területen. A gyalogosátkelők részben hiányoznak, részben zebrával ellátottak, a rakparti úton még lámpás rendszer is üzemel, azonban annak gyalogos átkelésre biztosított előre kalkulált ideje rendkívül alacsony.

Az **autókereskedések**, valamint **szervíz** abszolút **nem illik** az **Óbudai-sziget fő bejáratához**. A területen megnyitották az **Audi köz** nevű átkelőhelyet mely a HÉV és a sziget közt a leggyorsabb és egyben az egyetlen értelmezhető átkelési lehetőséget adja. A gyalogos és kerékpáros közlekedés áttekerése egy ilyen területen szintén **kellemetlen** hatásokkal jár, ezt erősíti hogy az átkelési **keresztmetszet** is igen **szűk**.

További problémát okoz a **HÉV nyomvonalának** további **elvágó hatása** a területen. A Szentendrei út a lakóteleptől, a rakparti út a Dunától és az Óbudai-szigettől vágja el a területet. A fennmaradó részt keresztbe osztja a HÉV terjedelmes nyomvonala. Az erős elvágó hatáshoz társul egy szintén **erős zajhatás** is, ami feltehetően a **szerelvények és a vágánytechnológia korából** adódik. **További keresztirányú elvágó hatás a Mozaik utca**, mely több különálló útszakaszban halad át a terület közepén. Az átkelés kellemetlensége valószínűleg hozzájárul az Óbudai-sziget általános alulhasznosítottságához.

A magas **forgalmú utak magas szintű zajszenyezéssel is járnak**, melyek kezeletlenül a terület lakhatatlanságához vezetnek. Fontos kiemelni, hogy helyenként ez a kezelés megtörtént, ilyen helyszín például a rakparti út menti töltés, és a rajta vezető zajvédelmi fal.

A **lakótelep és a tervezési terület között** csupán egy helyen, a Ladik utcán lehet szintben átkelni, azonban az élmény feltehetőleg sokakat tántorít el annak használatától. A **felüljáró alatt** egy koszos **sötét** szakasz vezet itt át. Felettünk autók tömege, mellettünk zúg el az öreg HÉV, előttünk pedig egy kopott zebra. A problémához hozzáadódik, hogy sok mindenért nincs értelme idejönni, aki ezt az utat használja, bizonyára a lakótelepen lakik és a HÉV megállóba vagy az Óbudai-szigetre tart. **Elsősorban** tehát **területi kapcsolódás színhelye** az átkelő, fontos lehet ezért a kerékpáros keringésbe bevonni. Az utazók a lakhelyüktől gyorsan eljutnak a HÉV megállóba, ahol le tudják rakni a kerékpárt, és tovább utazhatnak. Fontos

fejlesztési hely lehet a mostani Mömax területe is, hogy a két terület közötti átjárást erősítse valamilyen tömegvonzó tényező.

A tervezési terület **déli részén** egy nagy kiterjedésű **barnamezős terület** található. A területet valamikor 2018-ban hagyták fel, azóta folyamatosan romlik annak állapota. A falak repedtek, a tetők helyenként beszakadtak. Az egykori irodák és gyáracsarnokok ma fiatalok bandázóhelyévé, és hajléktalanok alkalmi szállásává váltak. Sajnos elég központi helyzetben van a terület, és **sok irányból látszik az elhagyatottság következménye**.



34. ábra: A Waterfront City épületei, a barnamező túlvegéből (saját fotó)

Látszik például a nemrégiben épült **Waterfront City** magasépületeinek **erkélyeiről**, mely épületek véleményem szerint messze túl magasodnak azokon a kereteken, amit a terület elbírna. A magasházak a tervezési terület nagy részéről látszanak, nem is akárhogyan. Az épületeknek komoly tömege van, ami jelenleg nincs egyáltalán elosztva. Egyedül uralják a látótér felsőbb szegmenseit.

A **K-híd** szerkezetéből adódóan különleges esztétikummal bír, azonban **állagában az idők során sokat romlott**. Elsődleges szempont egy felújítás, mivel lassan szerkezetileg lesz a híd alkalmatlan az átkötés biztonságos létesítésére.

Probléma, hogy a **lakóterület rendezetlen utcakeresztmetszetekkel rendelkezik**, a vegetáció kinőtt kereteiből, betonkordonnal van biztosítva a kerékpársáv és hiányos a járdarendszer. További probléma a területtel, hogy kisvárosias besorolása ellenére kertvárosként jelenik meg. A terület részlegesen átment a fejlődési szakaszon, mivel több helyen a sokkal odaillőbb F+2-F+3 szintszámú beépítés már felütötte (nem a közelmúltban) a fejét.

Hagyatékként maradt ránk a **Textilfestő tömbje**, mely az évek során egyre sűrűbben szabott tömbbé alakult. Mára egy nagy fedett téglalapot találhatunk, benne egymáshoz illesztett csarnokokkal. A terület roppant elzárt minden irányból, egy saját belső hurkon kívül máshonnan a gyakorlatban nem megközelíthető.

Összefoglalva a terület jelenleg helyenként roppant zajos, nehezen bejárható, és az élet nyomát alig mutatja. Minden szempontból az áthaladást szolgálja, azonban belül is a gépjárművel történő és kötöttpályás megoldásokat. Nagy kontrasztban van az Óbudai-szigettel, és annak elképesztő természeti kincseivel.

3.6.2 ÉRTÉKTÉRKÉP

Az értéktérkép a 11. mellékletben megtalálható.

A Filatorigát és K-híd területe sok problémája ellenére egy nagyon értékes terület Budapest szerkezetében. A terület **fő potenciálját a zöldterületek adják**, melyek túlnyomó része az **Óbudai-szigeten** található. A sziget rengeteg természeti értéke mellett jelképként is hat, az egykori **Hajógyár szelleme és materiális hagyatéka** miatt és az évente megrendezett Sziget fesztivál nyomán. A fesztivál rengeteg magyar és külföldi vendéget fogad, sok külföldi személynek a sziget területe adja az egyik legerősebb emléket az egész országról.



35. ábra: Kilátás a K-hídról az Árpád-híd fele
(saját fotó)

A fesztivál és az **Óbudai-sziget elsődleges** bejárataként szolgáló (12. melléklet) **K-híd** egy igazán egyedi és értékes hagyaték. A híd szerkezete egykor ideiglenes vasúti hídként indult, jelenleg egyedülállónak mondható szögéből és szerkezetéből adódóan. A hídon két oldalt közlekedhetünk át a túlpartra, miközben csodálatos kilátást kapunk a Dunára, egészen a fő ágig.

A tervezési terület **egyik legerősebb pontja a közlekedési kapcsolata a bel- és a külvárossal**. A határoló észak-déli főutak szabad bejárást adnak a belvárosba, a HÉV megálló pedig kiemelkedő tömegközlekedési kötöttpályás kapcsolatot biztosít. A HÉV mellett természetesen több, a Szentendrei úton közlekedő BKV busz is elérhető. A kapcsolatok több felfűzési pontot is kiadnak a belvárosban, mely direkt kapcsolatot ad a területnek Budapest legtöbb részével, a metróhálózat nyomán.

A tervezési terület koszos, de **büszke ipari múlttra tekint vissza**. Óbuda ezen része az iparosodás egyik legfontosabb területe volt a térségben. Ennek nyomán sok fontos, mára védett

épület maradt ránk, ilyen a **Harisnyagyár, Textilfestő**, de akár a kicsit távolabbi **Gázgyár** vagy a **Szeszgyár** is. A szép ipari téglalapületeken felül kiemelten fontosak a fennmaradt **gyárkémények** is, melyek külön védett értéként szerepelnek a kerületben.

A kiemelten fontos zöldfelületi értékekhez sorolandó a **lakóterület kitűnően magas lombkoronafedettsége** illetve fasorai, melyek bájos hangulatot keltenek az utcákon, illetve a Hamvas Béla sétány dupla platánfasorral szegélyezett, lélegzetelállító útvonala a Duna mentén.

Kiemelt érték a **graffiti fal**, amely a Harisnyagyár tömör burkolt téglakerítésén alakult ki az elmúlt 40 – 50 évben. A falfelület hasonlóan működik, mint a modern szociális média felületek képmegosztó hírfolyama. A posztolók jelen esetben az underground spray művészek, akik tageket (feliratokat) és tradicionálisabb grafikákat osztanak meg a nézővel, akik nagyrészt a HÉV-en



36. ábra: A Harisnyagyár kerítésére készült darab
(saját fotó)

ülve csodálják azt, ahogy a grafikák egymás után feltárnak. Sok stigma övezi ezt a művészeti ágat, mivel sok embernek van tapasztalata valós vandalizmussal összekötött graffiti művészettel. Bebizonyosodott azonban, hogy nem minden graffiti fenyegeti a közrendet és a tisztaságot, valamint ahogy a társadalom és a szubkultúra fejlődik, egyre jobban kezd egybeolvadni a kettő. Európa nagyvárosait járva sok rendezett keretek között kialakított felülettel találkozhatunk, ami kifejezetten graffitiművészek vásznaként lett létrehozva. Nem véletlen, mivel naturálisan érdeklődést keltenek ezek a folyton megújuló rajzok. Utolsó érvként felhoznám, hogy elterjedt szokás volt a falfirka már a Rómaiaknál is, ez alapján nem valótlán a gondolat, hogy ezerhatszáz éve Aquincumban nagyjából ugyanez a tevékenység folyt nagyjából ugyanazon a helyen.

Nem utolsósorban fontos kiemelni a rendkívül értékes panorámát, melyet a **Hármashatár-hegy** nyújt. A helyzet remek látványtengelyekre ad lehetőséget.

3.6.3 SWOT ANALÍZIS



Strengths erősségek

Duna közelsége

Közeleli rekreációs lehetőség (Óbudai-sziget közelsége)

A híd potenciálja, mint revitalizáló hatás

Jó közlekedési ellátottság

Jó tömegközlekedési ellátottság

A kertváros nagyon magas lombkoronafedettséggel bír



Opportunities lehetőségek

Bővülő tömegközlekedési kapcsolatok (metró?)

A nagy forgalomból kiinduló vendégszám potenciál

A térség fejlődése (közeleli beruházások)

Óbudai promenád kapcsolata

A várhatóan megnövekvő forgalom vendégeket vonzhat a területre



Weaknesses gyengeségek

Jelentős mennyiségű barnamezős terület

Inaktív gazdasági területek

A kertváros beszorultsága

A hídfőtérség térségnélkülisége

Nincs megfelelő kapcsolat a Duna-parttal

Sok a kihasználatlan terület



Threats veszélyek

Nagy áthaladó keresztirányú forgalom stagnálása/növekedése (átjáró térség)

Az átmenő terület jellegéből adódó természetes degradáció

A hév felújításának elmaradása

Az ötös metró kivitelezésének elmaradása

Az Újpesti vasúti híd fejlesztésével járó várható forgalomművekedés.

4 A TÉRSÉGRE VONATKOZÓ MAGASABB SZINTŰ TERVEK, KONCEPCIÓK ÁTTEKINTÉSE, BEMUTATÁSA, ÉRTÉKELÉSE

4.1 BaTRT

A következő tervismertetések és elemzések a 2018. évi CXXXIX. Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényen és a Lechner Tudásközpont WMS szolgáltatásán közvetített hatályos adatokon alapszik.

Ahogy a szerkezeti tervlapon is látható (13. melléklet), maga a tervezési terület Települési térség kategóriába tartozik. A területen észak-déli irányba áthalad a Szentendrei út (meglévő főút), keresztbe átellenesen a HÉV vonala, illetve keresztezi kelet-nyugati irányba a Mozaik utca (meglévő főút). A Mozaik utca a partvonalától pár méterre párhuzamosan, azzal északra mellékkútként (Ángel Sanz Briz út), délre főútként (Gr. Esterházy János rkp.) fut. Az Óbudai-szigeten keresztül, a Hamvas Béla sétányon fut az Országos kerékpárút hálózat egyik kerékpáros útvonala. Fontos azonban megjegyezni, hogy a Hamvas Béla sétány szórt burkolatú, ezért a kerékpárosok számára jelenleg kevésbé alkalmas kényelmes közlekedésre.

A területről kitekintve láthatjuk, hogy az Óbudai-sziget Nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség, valamint a nyugati ártéri területen mezőgazdasági térség kategóriába tartozik. A hajógyár egykori területe települési térség területfelhasználási kategóriába tartozik. Északra kelet-nyugati irányba az Újpesti vasúti híd (és tervezett közúti fejlesztése), valamint a Pók utca, délre az Árpád híd, a Flórián tér, valamint a Vörösvári út látható. Továbbá nyugatra látható a 132Kv-os térségi elosztó hálózat, mely Budapestet köti össze Solymárral és Ürömmel.

Ahogy a térképen látható (14. melléklet), az Országos Területrendezési Terv Térségi Övezetei közül a Tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete, az Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete, valamint az Ökológiai hálózat puffterületének övezete érinti a tervezési területet valamilyen formában. Az Ökológiai hálózat az Óbudai-sziget területeit óvja. A sziget belső része ökológiai puffer terület, mely az egyetlen sziget Budapesten ilyen övezeti besorolással. A külső, jellemzően ártéri területek Ökológiai folyosó övezetébe tartoznak a Duna telkeivel együtt. A Duna medrének teljes területe a Nagyvízi meder övezetébe tartozik. A tervezési terület közepén négy tömb, valamint a töltés területe Tájképvédelmi övezetbe tartozik. A töltés körülbelül 1,0-1,5 méter magas, a négy tömb pedig kis- és kertvárosias jellegű.

4.2 TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV

A következő tervismertetések és elemzések a 364/2021.(II.24.) Fővárosi közgyűlési határozattal módosított, 50/2015. (I.28) Fővárosi közgyűlés határozatával elfogadott Budapest főváros településszerkezeti tervén alapulnak.

Ahogy a TSZT első szerkezeti tervlapján (15. melléklet) is látszik, a tervezési terület igen vegyes képet mutat területfelhasználás terén. Azonban a sraffozott vonal mutatja, hogy egy várhatóan jelentős változással érintett terület. Északról délre haladva látható, hogy a textílfestő területe gazdasági, azon belül kereskedelmi, szolgáltató terület, mely várható változással érintett. Lefele Lk-1 kisvárosias zárt sorú lakó területként szerepel a nyolc, jelenleg helyenként szabadonálló épületekkel tűzdelt kertvárosi jellegű tömb. Az autókereskedés, autómosó és a közintézményeknek helyet adó középű tömb szintén gazdasági területként szerepel, az említett területen, illetve a lakóterületen nincs jelzés jelentős változásra. Lent a déli területeken találkozhatunk a Harisnyagyár Vi-1 vegyes intézményi besorolásával, és a barnamezős területen kijelölt K-Ker jelzés, mely egy nagy bevásárlóközpont jelentős változással érintett területét vetíti elő.

Látszik továbbá a tervezett gyorsvasút vonala a Szentendrei úton, mely a jelenlegi H5-ös HÉV-et kiváltó M5-metró tervezett nyomvonala. Az új metróvonal egyelőre bizonytalan nyomvonalon Szentendre és Ráckeve (és vagy Csepel) között kötné össze a várost észak déli irányban. A vonal felváltana több jelenleg HÉVként funkcionáló kötőpályás vonalat, és kiemelt szerepet viselne a Budapesten belüli tömegközlekedésben, valamint az agglomerációs tömegközlekedés fejlesztésében.

A zöldterületek és zöldinfrastruktúra elemek tekintetében a TSZT megjelöli a legfontosabb kondicionáló közterületi zöldfelületeket (fasorokat), melyek részben tervezett, részben már meglévő elemek. Területi kiterjedéssel bíró elemek között a legtöbb az Óbudai-szigeten található. A sziget külső ártéri pereme, mely a legnagyobb zöldvagyonnal bír, Tk vagyis természetközeli terület, a sziget belső része Zvp városi park, a fennmaradó területek K-Rek jelű nagy kiterjedésű rekreációs és szabadidős területek. A TSZT előrejelzése szerint tehát az Óbudai-sziget várt fejlődése a teljes rekreációs zöldterület felé tendál.

A TSZT második tervlapján látható (16. melléklet) a közlekedési infrastruktúra jelenlegi és tervezett állapota. Láthatóak például a tervezett metró megállói a Bogdáni út és a Szentendrei út kereszteződésénél a tervezési területemtől kissé délre, valamint egy megálló a Kaszásdűlőn

a mai HÉV megállónál. A tervek szerint a metró a Szentendrei úton térszint alatt közlekedne, később valahol a mai felüljáró területén felemelkedne, és csatlakozna a HÉV meglévő nyomvonalához. Fontos eleme lesz a metró a diplomadolgozatom utóéletének tekintetében.

Látszik továbbá, hogy a Szentendrei út I. rendű főút, a rakparti út II. rendű főút, illetve a kettőt összekötő Mozaik utca településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút besorolással bír.

A terv rendelkezik továbbá két P+R parkolórendszerrel, melyből a Kaszásdűlőn jelöl egy meglévő 100 fős parkolót, illetve a tervezési területen a mai barnamezős területre jelöl 150 további parkolóhelyet, mint tervezett elem. Az utóbbi összefüggésben áll a K-ker bevásárlóközpont tervezett területével és a metró megállóval.

Látszik továbbá az Óbudai-szigeten átvezetett, és a Hamvas Béla sétányon továbbfutó településszerkezeti jelentőségű kerékpáros tervezett útvonal, és a régen tervezett Grafisoft park gyalogoshíd.

Érdekesség, hogy a mai HÉV nyomvonalán egy tervezett felszíni közúti vasút (villamos) vonal jelzés szerepel. Elképzelhető, hogy a mai HÉV nyomvonalát, annak kiváltásakor átépítenék egy rakparti villamosvonalra. Véleményem szerint ez egy nagy visszalépés lenne, a szűk észak-déli közlekedési lehetőségek ellenére is.

A Fővárosi TSZT külön szerkezeti tervlapon tárgyalja az épített környezet és a magasságok kérdését. Mivel külön-külön nem szolgálnak túl sok információval, ezeket a tervlapokat térinformatikai eljárásokkal egyesítettem (17. melléklet). Az egyesített tervlapon látszik, hogy a tervezési területen több védett építészeti érték is található. A terület közepén a lakóterület sarkában három ilyen pont található, melyek műemléki érték jelzést takarnak. A 15285 törzsszámon bejegyzett védelem a mai Kőrösi Csoma Sándor Két Tanítási Nyelvű Baptista Gimnázium, az egykori Szentendrei úti iskola három épületét érinti. Az épületek három telken helyezkednek el, a telkek a következők 193957/7, 193957/8, 193957/9 a védelmet 1978-ban érdemelték ki.



37. ábra: A mai gimnázium annak átadása után nemsokkal (INT-06)

Délre láthatjuk a Harisnyagyár helyén a Fővárosi hely védett jelzést a védettséget 2019-ben kapta az egykori Harisnyagyár épületei és kémény. A védelem a Harisnyagyár telkére (9250/15 HRSZ) is kihat. A fővárosi védelem mellett az épület illetve a kémény kerületi helyi védelem alatt is áll.

Délre a tervezési területen kívül a Szeszfőzde épülete és környezete található, mely szintén kerületi és fővárosi védelmet élvez. Északra további két védett jelölés figyelhető meg, a valóságban az Óbudai Gázgyár tisztviselőtelepe, amely 10 műemléki házat takar. A villákat műemléki környezet veszi körbe, és maguk a telkek magassági korlátozással érintett védett jelzőt visel.

Óbuda ezen része teljes mértékben védett régészeti lelőhely, az Aquincum város fel nem tárt részleteiből eredően. Az Óbudai limes területe világörökség várományos terület, a limes mellékterületei, illetve a castrum mellékterületei – ezzel a tervezési terület egy része – a világörökségvárományos védő övezetbe tartoznak.

A tervezési terület barnamezős része magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45 m, mely feltehetőleg a terület városkapu jellegének erősítése miatt lett kijelölve.

A fővárosi TSZT 4. és 5. szerkezeti tervlapján nem sok információ vonatkozik a tervezési területre (18. melléklet). Északon a Textilfestő és környezete potenciális talajszennyezéssel érintett terület, ez a múlt század aktívan szennyező ipartevékenységeinek betudható. Kitekintve hasonló gondokkal küzd a Waterfront city és az Auchan áruház területe. Megjelenik továbbá egy vízminőségvédelmi terület, mely ezen a szakaszon a parttól számítva másfél kilométeren puffert képez. A terven megjelenített partmenti meglévő fasor kissé nagyított ábrázolással, a valóságban egy, a K-hídat övező szakaszon száz méter kihagyás tapasztalható. Látszik egy, a területről kifutó tervezett fasor a Szentendrei úton, mely részletekben már régóta létezik. Védelemre értékes területként az Óbudai-sziget jelenik meg, véleményem szerint abszolút helytállóan.

A szerkezeti terv hatodik szerkezeti tervlapján látható (19. melléklet) a K-híd és a Mozaik utca mentén húzódó hidrogeológiai B védőterület. A partmenti nagyvízi meder, valamint hullámtér, ami nem mellékesen az egész Óbudai-szigetet érinti. A Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek jelölés nem differenciál az építészeti értékes és hasznosított terület, és az omladozó házak között. A két csarnoképület alacsony és magas alapterületű, a környező irodai épületek pedig évek óta nyílászárók nélkül kibelevé áll. A

terület bejárásakor beszakadt tetőszerkezeteket és repedt falakat láttam szinte kivétel nélkül minden épületen. Részleges bontások már történtek a területen, erről egy hatalmas tört betonkupac árulkodik a telek Ladik utca felőli részén. A terület nem őrzött, a kapuk nem zártak, feltehetően a balesetek elkerülése végett bontottak le részeket 2018-ban, amikor a terület használaton kívül került. Véleményem szerint a területen a Harisnya gyár épülete az, amely igazán befolyásolja az alakítást, mivel, ha még állaguk meg is engedné, a maradék csarnok és egyéb épületek a városrész fejlődő koncepciójába nem illenek bele, tehát mindenképp bontandók.

4.3 FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT

A következő tervismertetések és elemzések a 48/2017. (XII.20.) Fővárosi Közgyűlés rendelettel módosított, 5/2015. (II. 16.) Fővárosi Közgyűlés rendelettel jóváhagyott Fővárosi Rendezési Szabályzatán alapszik.

A szabályzási tervlap tartalmában (20. melléklet) szinte megegyezik a fővárosi település szerkezeti terv tervlapállományával. A különbség abban rejlik, hogy az FRSZ határozza meg az irányadó szinttérületi mutatót, amit egy másik fejezetben tárgyalok.

4.4 ÓBUDA BÉKÁSMEGYER ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA (ÓBÉSZ)

A következő tervismertetések és elemzések a Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat Képviselő-testületének 20/2018. (VI.26.) önkormányzati rendelete Óbuda-Békásmegyer Építési Szabályzatán alapszik a 16/2024. (IX.26) önkormányzati rendeletekkel elfogadott módosításokkal bezárólag.

A szabályozási tervlapot tanulmányozva látszik (21. melléklet), hogy a lakótömbök zártSORÚSÍTÁSA szabályozási szinten ÖSZTÖNZÖTT, mely szándékot támogatom. Az építési szabályzat szöveges tartalmát vizsgálva, így nyilatkozik az építési szabályzat a tervezési területemen található övezetekkel kapcsolatban:

- **Lk-1/HZ-1, Lk-1/HZ-3, Lk-1/HZ-4, Lk-1/HZ-5, Lk-1/HZ-6:**

Ezekben az övezetekben a telek keretes beépítési móddal építhető be.

Az előkert mérete 5 méter, de illeszkednie kell a szomszédos beépítés kialakult előkertjéhez.

Az utcai sáv mérete (épületmélység) legfeljebb 12 méter lehet. ZártSORÚ épületcsatlakozásnál a csatlakozó homlokzatmagasság eltérése 1,5 méter lehet.

- **Lk-1/AI/Z-1:**

Ebben az övezetben a beépítés kialakulnak tekintendő. A következő rendeltetések megengedettek:

Kereskedelmi, szolgáltató, kulturális és közösségi szórakoztató, vendéglátó, szállás jellegű, igazgatási, iroda rendeltetésű, a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású üzemi, termelő rendeltetés.

A többlet parkolási kötelezettség a telken belül fásított felszíni parkolóban is biztosítható.

Az épületmagasság a Benedek Elek utca sarkán lévő épület esetében elérheti a 13,5 métert.

- **Lk-2/ZIK-2:**

Ebben az övezetben a telek zárt sorú építési helyén belül az épület többféleképpen elhelyezhető: zárt sorú csatlakozással, épülethézaggal vagy anélkül, ikertelek esetén ikres csatlakozással, oldalhatáron állóan, 14 méternél nagyobb telekszélesség esetén szabadonállóan.

Az egyéb területekről így rendelkezik szövegesen az OBÉSZ:

- **A Gksz-1/SZ-RF1, Gksz-1/SZ-RF2, Gksz-1/SZ-RF3:**

Az övezetekben tilos a védőtávolságot nem igénylő üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés, valamint a védőtávolságot nem igénylő üzemi rendeltetésű épületek létesítése. A Szentendrei út felőli előkertben 50 férőhelynél nagyobb befogadóképességű felszíni parkoló nem létesíthető.

- **Gksz-1/SZ-Ksz-7:** Ebben az övezetben számos épülettípus létesítése tilos:

nagykereskedelmi vagy raktáráruházzal, raktározási (épületben, szabadtérben, telephelyként), nem üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés, védőtávolságot nem igénylő üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés, védőtávolságot nem igénylő üzemi, kisipari, kézműipari, továbbá jelentős napi forgalommal nem járó termék előállítására, szállás jellegű épületek.

A meglévő mélygarázs bővíthető, vagy új mélygarázs létesíthető a buszvégállomáshoz kapcsolódó közhasználatú területen.

A különböző megtalálható közlekedési területekről így rendelkezik a szabályzat:

- **K-Ker** jelű területek a több önálló rendeltetési egységet magába foglaló bevásárlóközpontok elhelyezésére szolgálnak. (plaza jellegű terület)

- **Vi-1/Z-4** a Harisnyagyár övezete, mely a következő fontos elemeket köti ki:

Nem helyezhető el:

Termelő ipari rendeltetés – a szolgáltató ipar és a kézműipar kivételével. Nem a fő rendeltetést szolgáló raktározás. Ipari tevékenységre szolgáló önálló rendeltetési egységet tartalmazó egyéb rendeltetésű épület.

Parkolási kötelezettség:

Legalább 50%-ban az épület tömegén belül, vagy önálló terepszint alatti építményben, parkolóházban biztosítandó. Legfeljebb 50%-ban felszíni parkolóban is biztosítható. A meglévő épület magassága nem növelhető. A meglévő épületek közötti udvar üvegtetővel fedhető, a kialakult beépítési mértéke az udvarrészsel fedett területtel növelhető, és ennek során a beépítési mérték elérheti a 100%-ot.

- **Kt-kk:** Ez a kerületi jelentőségű közlekedési terület övezet elsődlegesen a közlekedést szolgálja.
- **KÖu-4:** Ez az övezet a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőutak közé tartozik. Területén épület nem létesíthető, csak a közlekedést szolgáló létesítmények (pl. parkoló).
- **KÖk:** Ez az övezet az országos vasúti hálózat, az elővárosi vasút és a H5 HÉV vonalai, megállói és állomásai, műtárgyai elhelyezésére szolgál. Ezen felül elhelyezhető rajta: Állomásépület, a vasúthoz tartozó üzemi épületek, szolgálati pihenő- és szállásépület, szolgálati lakás, forgalmi épület, szolgálati iroda, valamint az utasok kényelmét szolgáló, kizárólag állomásépülethez kapcsolódóan vendéglátó, kereskedelmi és szolgáltató funkciójú épület, önálló rendeltetési egység.

4.5 TERVEZETT FEJLESZTÉSEK A TERÜLETEN

A területtel kapcsolatban több terv is létezik, azonban ezek nem fókuszterületként kezelik hanem érintett elemként. Két kivétel van ezzel szemben, egyet a főváros régen tervez, egyet pedig már majdnem meg is építettek a terület szomszédságában.

Waterfront City

A Waterfront City egy új városnegyed fejlesztése a tervezési területemtől délre azzal szomszédosan, az egykori óbudai szeszyár területén. A projekt 5 hektáron valósul meg, közvetlenül az Óbudai-sziget mellett, a Duna-part közelében. A fejlesztő, a Biggeorge Property célja egy modern, de a múlt értékeit is megőrző városrész létrehozása. A projekt magában foglal lakó- és kereskedelmi egységeket, valamint "smart city" elemeket is.

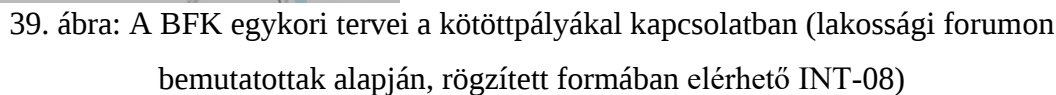
Waterfront city beépítési terve (38. ábra, INT-07)



Az épületek 9 és 13 emeletes, teraszos lakásokat tartalmazó társasházak építését végzik, penthouse lakásokkal a felsőbb szinteken és kertkapcsolatos lakásokkal az alsóbb szinteken. A fejlesztés megőrzi a területen

található kéményt és a védelem alatt álló központi épületet, amely a tervek szerint kiállítótérként fog funkcionálni. A gyaloghíd építése a Fővárosi Önkormányzattal való megállapodás függvénye, és csak a projekt egy későbbi szakaszában valósulhat meg. Ez bizonytalanságot jelent a fejlesztés egyik fontos elemével kapcsolatban. A fejlesztés területén halad majd keresztül a Kolosy térről induló Budai Promenádnak az a szakasza, ami a városrész Fő térét köti össze a tervezési területtel. Az összekötés nem a legjobb adottságokkal kapcsolódik a Harisnyagyár irányába induló promenád folytatásához, mivel a Waterfront city gyalogostengelye beleütközik a Harisnyagyárba. A dögös vonalvezetésen kívül a látványkapcsolat érthető, de a gyár jelenlegi állapota nem egy mutogatni való dolog.

H5-ös HÉV, és M5 metró fejlesztése



Hantos Ádám, A K-HÍD ÉS FILATORIGÁT TÉRSÉGÉNEK REVITALIZÁCIÓJA, 2024

A HÉV-vonalak fejlesztése az 5-ös metró megvalósításának előkészítését is szolgálja. A tervek szerint az északi és déli HÉV-vonalak a belváros alatt összekapcsolódnának, létrehozva egy észak-déli gyorsvasúti rendszert. *"A távlati tervek szerint a H5-öt a Duna és a belváros alatt később összekötjük a Kálvin térrel, az odáig szintén a föld alatt együtt meghosszabbított csepeli és ráckevei hévvel, ezzel pedig létrejön az 5-ös metró."* (nkk.hu)

„Jelenleg minden harmadik autós az elővárosokból érkezik Budapestre, és tizből csak hárman választják a közösségi közlekedést." (nkk.hu)

A HÉV-vonalak felújítása (22. melléklet) és bővítése vonzóbbá teheti a közösségi közlekedést, csökkentve a dugókat és javítva a levegőminőséget. 2020-ban a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa (FKT) egyhangúlag támogatja a H5, H6 és H7 HÉV-vonalak, a pályák, a megállók, az utastájékoztatási rendszer teljes felújítását, a járművek cseréjét és a csepeli és a ráckevei vonal Kálvin térig való meghosszabbítását. A MÁV-HÉV 54 új szerelvény beszerzésére írta ki a pályázat első körét. Két cég jelentkezett: az Alstom és a Stadler. Sajnos azóta leállt a beszerzés. Időközben megjelent a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, melynek egyik alapköve a HÉV-vonalak fejlesztése. A H5-ös HÉV fejlesztés főbb pontjai:

Pályafelújítás (biztonság, és külső szakaszokon akár 100 km/órás sebességelérése), megálló felújítás (zöldítés, állagjavítás), új szerelvények (sajnos késnek a gazdasági állapotokra hivatkozva), menetidő csökkentés, gyors járatok (nem minden megállót érint).

A H5-ös HÉV fejlesztése jelentősen javítja majd a közlekedési feltételeket a vonal mentén élők számára, és vonzóbbá teszi a közösségi közlekedést az autózással szemben. A kétséges gazdasági és politikai környezet a fejlesztés körül azonban bizonytalanná tette annak megvalósulását.

4.6 INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A magasabb rendű terveken kívül a kerületnek vannak saját tervei is, előre meghatározott és ütemezett haladási iránnyal. A különböző szakágakból származó tervek összességét a Budapest Főváros III. kerület Óbuda-Békásmegyer Integrált Településfejlesztési stratégia rögzíti annak három dokumentumában (megalapozó vizsgálat, stratégia, koncepció). Legalábbis 2021-ig így volt, utána egy gazdasági társaságot hoztak létre a problémakör kezelésére, amelynek 100%-os tulajdonosa Budapest Főváros III. kerület, Óbuda-Békásmegyer

Önkormányzat. Azonban az önkormányzati szerv sokkal zártabban végzi munkáját, az információátadás pedig projekt alapú.

A stratégia fő célja egy élhető, fenntartható és versenyképes kerület megteremtése. Ez magában foglalja a helyi lakosok igényeinek kielégítését, a beköltözők és gazdasági szereplők számára vonzó környezet biztosítását, a környezetvédelmi szempontok érvényesítését, a város szerkezetének javítását, valamint a magas színvonalú oktatás és egészségügyi ellátás biztosítását. A Duna menti területek fejlesztése során kiemelt figyelmet kap az árvízvédelem megoldása, a rekreációs lehetőségek bővítése, valamint a közlekedési kapcsolatok javítása. A kertvárosi területeken a túlzott beépítés, a burkolt felületek növekedése, a parkolási problémák és a csapadékvíz-elvezetés hiányosságai jelentik a fő problémákat. A környezetvédelem területén a fő cél a zöldterületek védelme, a beépítés korlátozása a hegyvidéki területeken, a levegő- és zajszennyezés csökkentése, a csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztése, valamint a természetvédelmi területek hatékonyabb védelme. A város szerkezetének javítása érdekében a barnamezős területek revitalizációját, az iparterületek átalakítását, a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, valamint a lakóterületek ellátásának javítását tervezik. A stratégia kiemeli az okos város megoldások szerepét a közlekedés, a környezetvédelem, az energiahatékonyság, valamint az e-közigazgatás területén. A források hangsúlyozzák az intermodális csomópontok fejlesztésének fontosságát a közlekedés hatékonyságának növelése és a környezetbarát közlekedési módok népszerűsítése érdekében. A források kiemelten kezelik az alapellátás erősítését, különösen az egészségügyi ellátás hatékonyságának növelését, a gyermek szakrendelés és a körzeti orvosi ellátás fejlesztését. A bölcsődei és óvodai kapacitásbővítés, valamint a szociális lakásépítés is a célok között szerepel.

A források alapján a K-híd az Óbudai-sziget egyik fő megközelítési pontja, amely felújításra szorul. A Filatorigát a Mozaik utca - BUSZESZ térségével együtt egy átalakulóban lévő, rehabilitációra szoruló posztindusztriális zóna, amelynek fejlesztési potenciálját a közeli lakótelepek és az Óbudai-sziget adja. Konkrétan említésre kerül az M0, illetve Körvasút menti körút északi szakaszának megépítése (az Aquincumi híddal), amelynek megvalósulása után jelentős forgalomcsillapításokra lehet számítani.

5 FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

5.1 JÖVŐKÉP

Koncepcióm megalkotásakor sok fontosnak talált elemet átvettem az Óbudai ITS alapelvei közül. Fontosnak találtam a gondolatot, miszerint a **Dunával való kapcsolatot**

erősíteni kell, azonban ezt a célt ki kell, hogy egészítsem saját gondolataimmal is. A Dunapart szerintem **minden ember érdekét kell, hogy szolgálja**, és a hídfőtértségnek elsősorban az emberek többségi igényének kell megfelelnie. Ellentétes gondolatok jelennek meg az ITS-ben, ahol a Duna az otthon és a nyugodt élet színtere. A dokumentum általánosságban támogatja a vegyes beépítéseket.

Véleményem szerint a K-híd budai hídfőjének térsége lehetne egy bejárat a város tüdejébe, egy nyüzsgő hely, ami vonzza és megtartja az embereket. Egy hely, ahol **könnyen át lehet kelni**, ha sietek, és **jól eltölteni az időt**, ha van időm **megállni**, vagy egy hely, ami útba esik. A múlt emlékei és a Duna látványa, valamint a hátunk mögött húzódó Budai-hegység mindig új látványokkal telíti az embereket. Egy hely, ahol a **zöld érték**. Egy hely, ahol a **szórakozás**, a **kikapcsolódás** és az **otthon képes egységet alkotni**. Egy hely, ahol a körülményeket befogadjuk, és adaptálódunk abból a célból, hogy azok előnyeit megfelelően ki tudjuk használni.

Elsődleges célpontok között szerepel a megfelelő **zajvédelem** kialakítása, akár tárgyi, akár beépítés szintjén. Tárgyi szinten értendők azok a zajvédelmi berendezések melyek külön állnak, és tömegükből vagy szerkezetükből adódóan elnyelik vagy visszaverik a hanghullámokat. Beépítés szintjén a zajvédelem szerkezetileg az épülettel összefüggésbe kerül kialakításra, ekkor az épület tömege veszi fel a rezgést, illetve a speciális üvegfelületek verik vissza azt. Fontos, hogy **bérlakásprogram** keretében minél több ember kaphasson igényének megfelelő nyugodt lakhatást. Ugyanakkor fontos, hogy rentábilis legyen a befektetés, ezért iroda, gazdaság és kereskedelem, valamint vendéglátás is helyet és teret kapjon a központban. A terület megfelelő fel- és kihasználása érdekében az épületek nagy része **vegyes funkcióval** kell, hogy rendelkezzen, főleg a meghatározó **gyalogos útvonalak mentén**. Közlekedés tekintetében a **kerékpáros kapcsolatok erősítését** kell előtérbe helyezni.

5.2 TERVEZÉSI PONTOK ÉS TENGELYEK

Tervemet több tengely egyeztetése mentén hoztam létre. A tengelyek **részben adottak voltak**, mint a **Harisnyagyár**ból adódó **térfal**, az Ángel Sanz Briz út melletti **töltés**, a **HÉV vonala** és a **híd centrikus látványtengelye**. Részben pedig új pontok kijelölésével alakultak, melyek vagy összekötésre váró, vagy új tengelyekkel kapcsolódtak más pontokhoz. Ilyen a **Leányfalu utca sarka**, mely az egyik legnagyobb **gyalogos befolyó pont** a **hídfőtér**ségbe, és a híd bejárata, mint másik pont.

Fő gyalogos belépési pontok a tervezési területre a **Kaszásdűlő** felől, és a **Waterfront city** felől. Valamint a **H5-ös hév** megállójából, valamint a jövőbe tekintve az **M5 metró** felől találhatóak. A terület fő kilépő pontjai az **Óbudai sziget**, mint **desztináció**, és a **Hamvas Béla sétány** mint promenád **útvonal**.

A kerékpár hálózat a töltésen halad jelenleg is, illetve délen a Bogdáni útról a Harisnyagyár előtt fut be a területre. Bevezet a hídfőhöz, majd csatlakozik a BATrT-ben található Óbudai-sziget – Hamvas Béla sétány tervezett kerékpárútba, mely elemet minden kerületi terv átvett. A **kerékpárút bekötések** a területre tovább emelné a központi jelleget, valamint a kerület szemszögéből segítene kialakítani egy **komplex hálózatot**. A **hídfőtér**ség **fejlődése** megfelelő kapcsolatok létesítése esetén pedig az **Óbudai-sziget** általános **kihasználat**ságán is javíthatna.

A létrejött **tengelyek** természetes **metszésénél**, mivel nem tudnak az Ángel Sanz Briz út miatt a hídhöz kapcsolódni, egy **kiemelt elemet** terveztem. Reagálva Óbuda ipari múltjára **mementóként** egy kémény szerű **műtárgyat** képzeltem el a metszéspontba. A tengelyek kiemelt célpontja rátereli az embereket a híd tengelyére, ezen kívül **látványtengelyeket köt össze** a **Textilfestő** és a **Harisnyagyár kéményeivel**. Konceptióm szerint a gyalogos



40. ábra: Tervezési pontok és tengelye
(saját ábra, az adatok forrása az OSM és Bing műhold)

közlekedés három összefüggő csomópontban folyik tovább, melyek a legrövidebb észak-déli kapcsolatot bár megtartják, azonban a térszervezés és a kémény által a fő gyalogos irány elmozdul a **kémény irányába, a K-híd centrikus tengelye felé**. Sajnos a Mozaik utca elvágó hatása miatt szerkezeti kapcsolat a legrövidebb úton nem létesíthető.

Jelenleg az OBÉSZ a **promenádot** letereli a **Waterfront city-ből a Hamvas Béla sétányra**. Tervem szerint a promenádhoz lehet csatlakoztatni a környező tömegközlekedési csomópontokat is. A térszervezés nyomán pedig meg lehetne tartani egy részét az gyalogosoknak, ezzel kiszolgálva a K-híd térségét.

A működéshez a **látványkapcsolatok** pontjai tehát a **kémények** állomásként funkcionáljanak, desztináció kell, hogy legyen a **Harisnyagyár** és a **Textil gyár** is, ezzel nyerne értelmet a kontinuitás. Hiszen a helyes tengelyek nem tesznek semmit, ha nincs cél, nincs miért haladni rajtuk. Annak érdekében hogy ez magvalósuljon a gazdasági és barnamezős területeket revitalizációt igényelnek. A meglévő tengelyeket hozzá kell igazítani a fontos pontokhoz. Kultúrális funkciót kell adni az arra méltó védett épületeknek, és minőségi lakókörnyezetet kell biztosítani azok környékén a zajos főúttól elhatárolva.

5.3 CÉLKITŰZÉSEK

Célirányok/Időtávok	Rövid	Közép	Hosszú
Épített környezeti	A beépítés méltó módon használja fel az igen értékes területet, melyen megépül. A terv reagálni tudjon a jelen problémákra, mint az erős zajhatások, valamint ki tudja aknázni saját lehetőségeit.	A beépítés reagálni és nyerni tudjon a tervi változásokra, mint az M5-ös metró megépülése, vagy a HÉV, illetve a rakparti út forgalommentes utóéletére.	Budapest terjeszkedő belvárosának alközpontjaként funkcionáljon a terület. A terület sejtmagként működjön, amire felfűződik a tovább burjánzó és sűrűsödő beépítés.
Közlekedési	A terv használja ki a páratlan kapcsolati lehetőségeit, ugyanakkor próbáljon meg minél inkább kimaradni a nagy áthaladó forgalomból. Építkezzen a tömegközlekedési lehetőségeire, és támogassa a létező kerékpár és gyalogos hálózatokat. Cél továbbá, hogy a parkoló autók semmiképp ne váljanak központi elemmé a	Céлом, hogy a meglévő tengelyek képesek legyenek befogadni a metróvonal Bogdáni úti megállójából származó megnövekedő gyalogos forgalmat. A közlekedőket pedig a lehető legrövidebb idő alatt összekösse a buszmegállóval, illetve a H5-ös hévvel, létrehozva komplex kapcsolódási pontot. A Szentendrei úton való kötőtpálya létesítés talán kiválthatja	A terület térsége átjáró jellegének megőrzése mellett olyan közlekedési struktúrát alakítunk ki, amely az autós forgalom visszaszorításával a tömegközlekedést helyezi előtérbe, ezzel biztosítva a gyalogosbarát, fenntartható és élhető városi környezet kialakítását.

	területen, ezért ahol lehet, ott mélygarázs kerüljön kivitelezésre. Az új HÉV kocsik beszerzése, és a vágányok modernizálása szükséges a terv optimális működéséhez.	a HÉV-et is egy ponton, mely lehetőségre a tervben reagálni kell. A rakparti közlekedésben az elsődleges cél a gyalogos illetve kiemelten a kerékpáros közlekedés fejlesztése, melyre a tervnek szintén reagálnia kell.	
Környezeti	A területen jelentősen növelni kell az általános zöldfelületi arányt. Elsődleges célterületet jelentenek ebben a kategóriában a Gksz területek a tervezési terület közepén. Továbbá kiemelten fontos, hogy folytatódjon a fasorok rendezett telepítése. Az Óbudai-sziget rengeteg értékkel rendelkezik, fontos hogy ezeket az értékeket megfelelően óvjuk és állapotukat felülvizsgáljuk.	A telepített és meglévő zöldinfrastruktúra hálózat pozitív úton befolyásolja a térség biodiverzitását, ezzel felértékeli a környező területek zöldfelületeit is. Fontos cél, hogy a területen történő zöldfelületek fejlesztése ne csak rövid- és középtávú javulást eredményezzen, ezért olyan eszközöket célszerű alkalmazni (pl.: stockholmi módszer) amelyek a területen elburjánzott közműhálózat mellett is képesek egészséges faegyedeket képezni.	Az Óbudai-sziget mint ökológiai magterület megfelelően legyen bekapcsolva egy Budapesti léptékű zöld tengelybe. Kapjon a sziget valamilyen attrakciót, lehetőleg a barnamezős részén, a zöldterület pedig legyen továbbfejleszhető, bolygatatlan formában.
Kulturális és szociális	A beruházással megnövekedett az alapellátó intézmények kapacitásterhe nem mehet túl keretein ezért, amely ágban szükség keletkezik, ott helyben kell kielégíteni azokat (szubszidiaritás). Cél továbbá a hely örökségére alapuló kulturális intézmények megalkotása, és az ITS-ben is szereplő szociális lakások kivitelezése és üzemeltetése is.	A terület elnyeri a hozzá méltó kulturális központ helyzetét, mely a művészeti ágak folyamatos támogatásán alapszik. Felismerve a terület értékét, egyre többen használják azt és terjesztik hírét. A terület gyakori helyszíne előadásoknak és konferenciáknak, a szórakozóhelyek pedig lehetőséget adnak koncertek rendszeres rendezésére, a lakókat nem zavaró módon.	A szociális lakásprogram keretén belül beköltözött, jellemzően alacsonyabb keresetű vagy pályakezdő személyek és családok, valamint a tehetősebb, jellemzően az épületek felsőbb szintjein élők egységes társadalmat alkotnak. Hosszútávon pedig képesek a szociális fejlődésre és a társadalmi egység megteremtésére.

5.4 RENDEZÉSI PROGRAM

A rendezési program megalkotásakor a fejlesztési koncepcióban, valamint az ITS-ben már megfogalmazott gondolatokat vittem tovább. A következő felsorolás tartalmazza a rendezési programom legfontosabb sarokköveit:

- A meglévő zöldfelületek fejlesztése, kapcsolatok alkotása új zöldfelületek létesítésével

- A barnamezős területek használatba vétele
- Az eddig megszokott gazdasági területek felszámolása és átformálása
- A vegyes területhasználatra való törekvés
- A szociális alapú lakásfejlesztés (pályakezdő bérlakásprogram)
- A sűrűségek és épületmagasságok tisztázása
- A megfelelő méretű és tályolású tömbök kiszabása
- A megfelelő alapellátási elemek biztosítása
- A fontos és meghatározó tengelyek kiszabása, azok mentén szerkezeti változtatások véghez vitele (észak-déli összeköttetés, promenád stb.)
- A fontos épített és természeti értékek védelme, és minőségi szintjük emelése
- Az Óbudai-szigettel való kapcsolat erősítése
- A kerékpáros úthálózat tisztázása, és fejlesztése
- Az elsősorban autós közlekedés átformálása gyalogos és kerékpáros közlekedéssé
- A meglévő és tervezett tömegközlekedési kapcsolatok összefűzése, és bevezetése a területre
- A Duna partjával való kapcsolat növelése
- Az elvágó hatások mérséklése
- A kéményekből és domborzatból adódó fókuszpontok erősítése és felfűzése
- A hídfőtérség nélküli K-híd térségének megteremtése
- Az ipartörténeti jelleg megőrzése és az azokkal kapcsolatos kiemelt fejlesztések
- A káros környezeti hatások mérséklése
- A tengelyek mentén a földszinti funkciók kiszabása
- Az ipari kémények láthatóságának biztosítása
- A zavaró hatású funkciók és a lakó rendeltetések megfelelő elválasztásának biztosítása
- A kulturális élet és a szórakozás lehetőségének biztosítása a területen

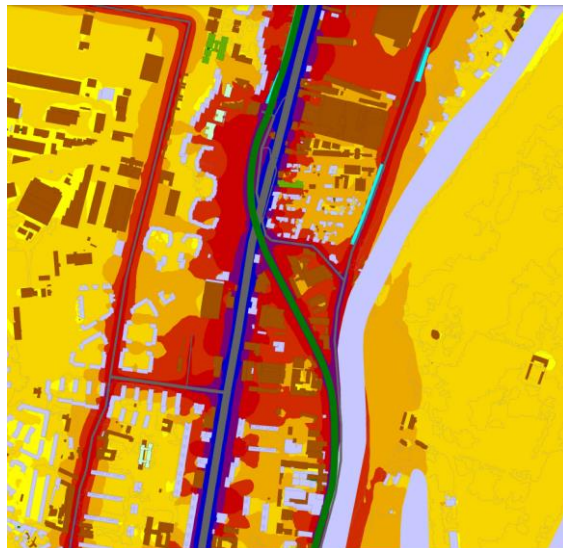
5.5 HELYZETÉRTÉKELÉS

Ahogy azt már az anyagban többször kifejtettem, a terület komoly **problémákkal küzd** például **gyalogos közlekedés**, és a **területek** megfelelő **hasznosításának** terén. Szerkezetében is tatóngó sebek találhatók, mint a Mozaik utca rendezetlensége, vagy az Audi köz kérdéses megoldása, mely gyalogos és kerékpáros **szűkületet** okozott.

A megfelelő szerkezeti változtatásokkal viszont fel lehet oldani ezen problémák jelentős részét, amelyeket pedig nem lehet, azok is mérsékelhetők. A terület szerkezetének rekonstrukciójakor el kell végezni azokat a munkákat, amik a terület fejlődéstörténete miatt elmaradtak, később pedig a meglévő elemekhez való függés miatt nem voltak kivitelezhetőek.

Folytatni kell a fontos, a szabályozásban már elkezdett szerkezet fejlesztését és nagyvonalúan tovább kell azokat vezetni az egész tervezési területen. Ilyen például az elkezdett **fasorosítás, vagy az Óbudai promenád előtérbe helyezése.**

A megtalálható gazdasági területek a barnamezős területekkel együtt komoly revitalizációra szorulnak. Ennek kivitelezésekor kiemelt szerepet fog kapni a nem létező hídfőtér megalkotása, és a vegyes funkciók támogatása.



41. ábra: Kivágat a III. Kerület
zajtérképéből (INT-10)

Kiemelten fontos a **magas színvonalú zajvédelem**, melynek része a szerkezeti szintű reakció. Fontos úgy kialakítani a tömböket, hogy a **belső kertek** és a főutaktól távolabbi **homlokzatok zajszennyezettsége komfort-szint alá csökkenjen.** Előtérbe kell helyezni azokat a funkciókat, főleg a Szentendrei út mentén, amelyek jobban viselik a zajnak kitettebb helyzetet. Ilyen például az irodák, ahol épület szinten kezelhetőek a zajhatások. Kiemelten fontosnak találom, hogy a felüljáró szintje fölé érjen az északi tömbben elhelyezkedő „védő épület”, mivel a hang annak hiányában átbukik és eléri a felüljáró alatti területeket.

A beépítés megformálásakor a szintszámokat úgy kell kialakítani, hogy a Textilgyár kéménye, valamint a Harisnyagyár kéménye minél kevésbé kerüljön kitakarásra, a fő gyalogos tengelyekről és a gyülekezőpontokról pedig lehetőleg mindkettő, de legalább egy látszódjon.

5.6 BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG VIZSGÁLATA



42. ábra: FRSZ által előírt maximális szintterületi mutatók (saját ábra)



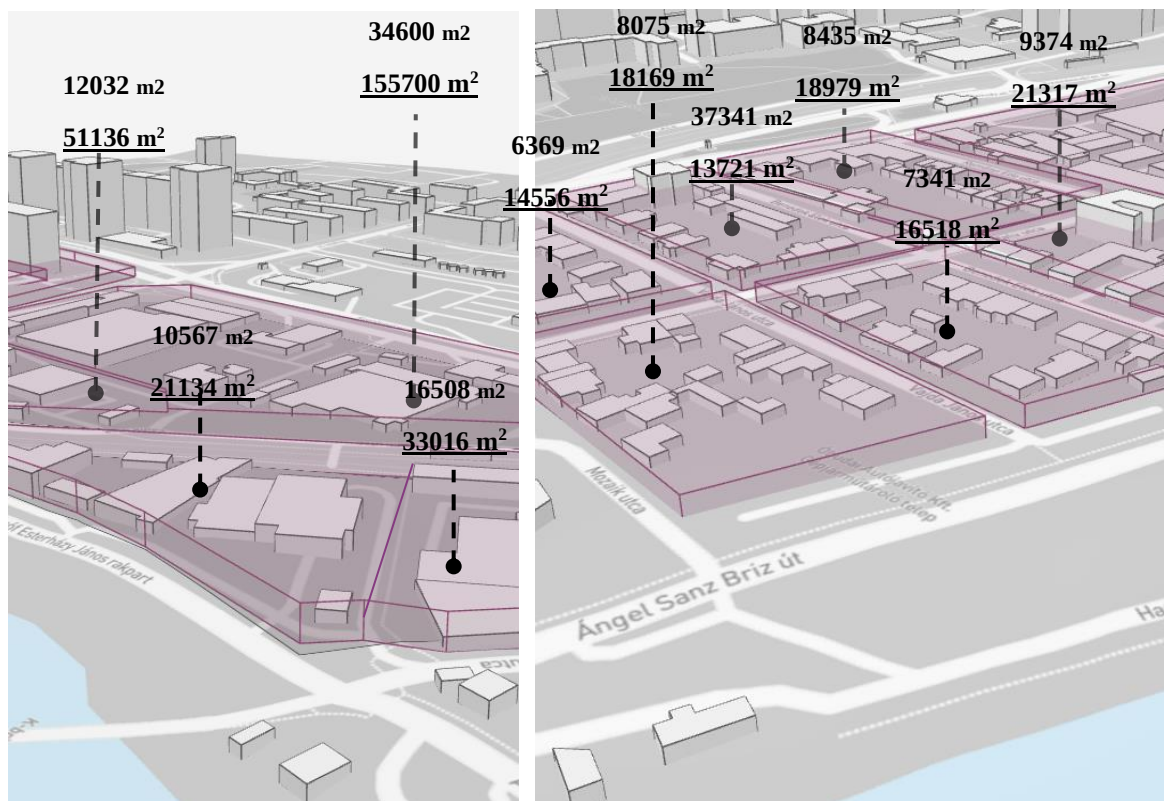
43. ábra: Valós szintterületi mutatók telekre vetítve (saját ábra)

A szigorúan vett tervezési területen, a közterületek kivételével bruttó ~ 390,000 m² beépíthető szintterület áll rendelkezésre a tömbökön belül. A parkolás tervek szerint a telkeken belül fog zajlani.

$$\text{Tömb szintterület } m^2 = \text{Tömb alapterülete } m^2 * (bsa + bsp)$$

$$\text{lakásszám becslés} = \frac{\text{Tömb szintterület } m^2 * \text{KÉSZ beép \%} * 0.8}{\text{bruttó átlag lakás alapterület}}$$

A képlet alkalmazásával ~ 3100 becsült lakás építhető a hatályos paraméterek alapján.



44. ábra: Tömb szintű alapterület és szintterület 3D elemzése (saját ábra)

A Népsziget öblén túl épülő MarinaCity a maga mintegy 16,5 hektár nagyságú területére 2500 tervezett lakást tervez, mely, közel, ha nem a maximális kihasználása az építési kereteknek.

A tervezési területen a mintegy 15,5 hektáros területen 3100 lakást becsültem a paraméterek teljes kihasználása mellett, az intézményi területek és a Harisnyagyár övezetének kivételével 2500 lesz ez a szám. Természetesen ez az érték csupán egy becslés a szabályozás kereteit figyelembe véve. A képlet nem veszi figyelembe a speciális eseteket, a területek tervezett funkcióját, a vegyes területek funkcióarányait, valamint a telkek beépíthető részét.



45. ábra: Övezet szintű lakásszám becslés (saját ábra)

5.7 ÚJ ALAPELLÁTÓ INTÉZMÉNY IGÉNYE

A tervezési területen található gimnázium és a Filatorigát HÉV megállótól számított 700 méteren belül négy általános iskola is rendelkezésre áll. Hasonló távolságon belül az óvodák száma három, bölcsődéből pedig csupán kettő áll rendelkezésre.

A fejlesztés következtében mintegy 5000 fő beköltözésével nő a lakosok száma, így arányosan az óvodáskorú gyermekek száma is a kerületben. Mivel a programomban már megneveztem, hogy a beépítési sűrűséget csökkenteni szeretném a területen, ezért a szabályozás során is kisebb beépítési sűrűséggel számolok.

Magyarországon az óvodáskorúak aránya a teljes lakossághoz mérve 2021-ben 3,2% volt (INT-09). A kialakított szociális lakások kedvezményezettjei a gyerekesek és a fiatal pályakezdők, ezt a faktort is figyelembe véve az óvodás korú gyermekek aránya a területen nagyjából 4-6% lesz. Ebből kiindulva:

- **Új óvodáskorú gyermekek várható száma:**

- $5000 \text{ fő} \times 0,05 \text{ (5\%)} \approx 250 \text{ fő}$
- $4000 \text{ fő} \times 0,05 \text{ (5\%)} \approx 200 \text{ fő}$
- $3000 \text{ fő} \times 0,05 \text{ (5\%)} \approx 150 \text{ fő}$
- $2000 \text{ fő} \times 0,05 \text{ (5\%)} \approx 100 \text{ fő}$

Az óvodáskorú (3-6 éves) gyermekek aránya általában a teljes lakosság 4-6%-át teszi ki. Ebből kiindulva a 3. kerület **125 147 fős lakosságának** 4-6%-a lehet óvodáskorú.

☐ **Óvodáskorú gyermekek száma 3.2% esetén:** $125\,147 \text{ fő} \times 0,032 \text{ (3.2\%)} \approx 4,005 \text{ fő}$

☐ **Óvodáskorú gyermekek száma 4% esetén:** $125\,147 \text{ fő} \times 0,04 \text{ (4\%)} \approx 5006 \text{ fő}$

☐ **Óvodáskorú gyermekek száma 5% esetén:** $125\,147 \text{ fő} \times 0,05 \approx \text{(5\%)} \, 6257 \text{ fő}$

☐ **Óvodáskorú gyermekek száma 6% esetén:** $125\,147 \text{ fő} \times 0,06 \approx \text{(6\%)} \, 7508 \text{ fő}$

A becslés szerint a 3. kerületben 4000-7500 óvodáskorú gyermek lehet, bár pontos számhoz a helyi népesség- és korstruktúra adatai szükségesek. Az 5063 elérhető férőhely figyelembevételével ez azt is jelentheti, hogy a férőhelyek száma már közel lehet a szükségeshez, vagy minimális bővítésre lehet szükség. A beépítési sűrűség csökkentésével pedig egyre valószínűtlenebbé válik, hogy új intézmény alapítása szükséges lenne.

Mivel nem áll rendelkezésre bölcsődékkal kapcsolatos adat kerületi szinten, ezért direkt módon nem tudom adattal alátámasztani a bölcsőde iránti igényt. Az elérhető adatok alapján a bölcsődébe beíratott gyermekek arányí az elmúlt nyolc évben 2,2%-kal nőtt 100 darab 0 és 2 éves lakos közt, az arány 2023.-ban 28,6 %.

TEIR 2023-AS ADATOK	BP ÁTLAG KERÜLETEKRE VETÍTVE	3. KERÜLET
BP: LAKÓNÉPESSÉG (DEC. 31.) (FŐ)	72344	125147
BP: ÁLLANDÓ NÉPESSÉG (DEC. 31.) (FŐ)	71866	122219
BP: TERMÉSZETES SZAPORODÁS, FOGYÁS (EZRELÉK)	-3.55	-3.48
BP: LAKÁSÁLLOMÁNY (DB)	39819	65815
BP: ÓVODAI FÉRŐHELYEK (FŐ)	2675 ^{*2022}	5063 ^{*2022}
BP: TORNATEREMMEL, TORNASZOBÁVAL ELLÁTOTT KÖZNEVELÉSI INTÉZMÉNYEK (SZÉKHELY SZERINT) (DB)	32 ^{*2018}	50 ^{*2018}

46. ábra: Demográfiai számítások (TEIR)

5.8 BEÉPTÉSI KONCEPCIÓ

5.8.1 VÁZLATOK



47. ábra: Fejlesztési koncepció (saját ábra)

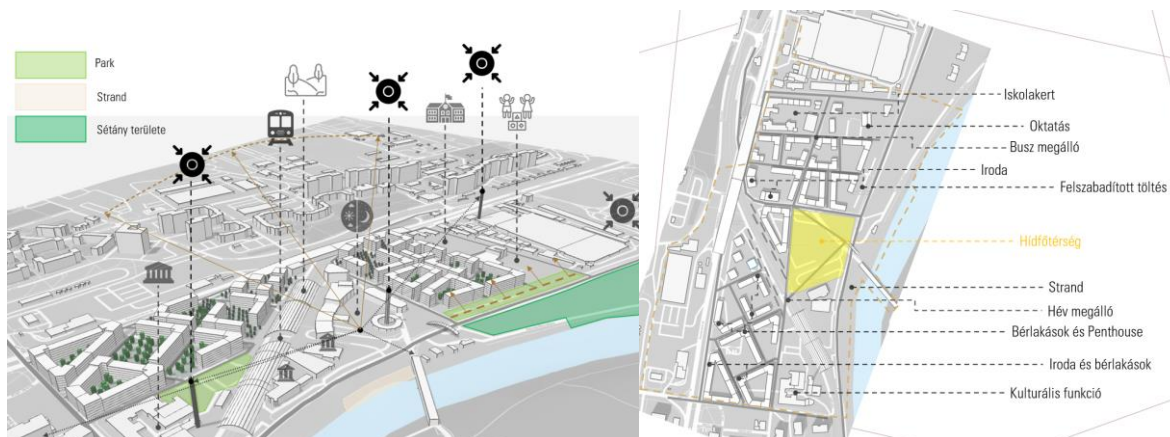
A beépítésem kialakításakor a megvizsgált és meghatározott tengelyek mentén kezdtem el felosztani a területet. Kezdetben elnagyolt térfalakat, útvonalakat, gyülekezési pontokat határoztam meg, majd a megfogalmazott gondolataim mentén terveztem tovább. Elsőként a Barcelonai tömbök mintájához nyúltam, melyet Ildefons Cerdà alkotott meg a 19.században. A szabályos grid rendszerre épülő tömbvariációk segítettek felismerni a fontos tömbosztási helyzeteket, melyeket az azt követő már valós léptékű tömbjeimben próbáltam megoldani. A tervezésemet ekkor három szerkezetileg jól elkülönülő egységre bontottam: a Harisnyagyár és a barnamezős területek, a központi hídfőtérsg területe, melyet a nem mozdítható HÉV nyomvonala, a Mozaik utca és a rakparti út határol, és a lakóterület, mely később csatlakozik a Textilgyárhoz. A területek csupán áttétes kapcsolati viszonyban állnak, mivel különböző (nem befolyásolható) elválasztó hatású elemek miatt teljesen összenőni igazából nem tudnak.

Ekkor már körvonalazódott a gondolat, hogy a hév káros hatását mérsékelni kell a területen, melyet eleinte egy átjárható műdomb formájában gondoltam megoldani. A domb egyik oldalán a Harisnyagyár, mely valamilyen kulturális funkciót kap, valamint a hozzátartozó parkosított terület, valamint a túloldalon található Műszaki vizsgáló épülete, mely később teret adhatna a nagyobb zajhatással járó vendéglátásnak. Az említett két hely, bár elválasztva, de mégis valamiféle kapcsolatot alkot, ezzel együtt a domb magasságából eredően remek kilátást kapunk a Dunára, olyannyira hogy egészen a fő ágig kilátunk.

A tömbosztásoknak többféleképpen kezdtem neki. Végül a legmegfelelőbb déli tömböt a látvány és kapcsolati tengelyek szabták meg, valamint a később fontossá váló benapozottság kérdése. Északon a tömbszerkezet már létező, ezért itt különböző apró szerkezeti változtatásokkal kísérleteztem, amelyek egyrészt forgalomlassítási, másrészt a tömbök megfelelő méretreszabása mentén jöttek létre.

A hídfőtérség szerkezete következett utoljára, mivel a meglévő és a tervezett tengelyek itt összpontosultak. Elsődleges szándék volt, hogy a beérkező tengelyek súlypontját eltoljam a K-hídhöz minél közelebb, ezzel együtt viszont adjak lehetőséget arra, hogy a legrövidebb úton át lehessen kelni a területen. A tervezés során a dombon kívül itt található a másik nagyvonalú elem, mely egy kémény formájában került kialakításra. A kémény a fontos fókuszpontok felfűzése, és a tengelyek erősítése érdekében jött létre. Mivel a híd és a tervezett hídfőtérség a rakparti út miatt nem tud folyamatos kapcsolatba kerülni, kellett egy elem, amely a tengelyeken közlekedőket összegyűjti és ráirányítja az Óbudai-szigetre. A kapcsolatok létesítése, és a gyors áteresztőképesség mellett azonban a pezsgő élet kialakulásához vendégmegtartásra is szükség van. Ennek érdekében a nagy egységet tovább kezdtem osztani, annak érdekében hogy egy nyugodt vendéglátásra alkalmas területrészt is meghatározzak a terven.

Régóta dédelgetett gondolatom a Dunapart megnyitása, és könnyebb szintbeli elérésének biztosítása, melyet az ITS is kiemelt pontként kezel a területben. A hely adott volt, mivel a K-híd mellett egy részen rézsű található, amely folyóparti lapos területben végződik. A horgászok gyakori helye terveim szerint strandként és az evezősök számára beszállási helyként fog működni. A közeli árvíz esemény viszont azt is megmutatta, hogy nem lesz elég egy könnyűszerkezetes lépcső a lejutáshoz, ezért a Budai partszakasz túloldaláról vinném le a gyalogos kapcsolatot, ahol már most is egy lépcsőzetes védmű található.



25. Ábra A tervezett funkciók előzetes tervvariációi

Funkciók tekintetében törekedtem a már korábban ismertetett okokból kifolyólag tengely menti földszinteken megfelelő kondíciókat kialakítani kiskereskedelmi üzleteknek és szolgáltatóhelyeknek. Törekvésem volt továbbá a belső tömbök megfelelő benapozottságának maximalizálása. További cél a meghatározó északnyugati szélirányba való zárás, hogy az út gőzét ne engedjem be a tömbökbe, valamint az egybefüggő tömbnyitások, hogy a belső levegő közlekedését megengedjem. Ezen a ponton már a domborzatban és látványtengelyekben is volt időm elmerülni. Fontosnak találtam, hogy a hídfőtérstől valahogy kitakarjam a Waterfront City tömegének egy részét, úgy, hogy a kémény zavartalanul látható maradjon. Emellett tengelyt állítottam a Remete hegy irányába.

A tervemben megpróbáltam a lehető legtöbb eddig említett pontot összefogni, és harmonizálni. A következőkben a tervem már végleges kiviteli formáját fogom bemutatni.

6 VÉGLEGES RENDEZÉSI PROGRAM

6.1 KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV

A **végleges rendezési program tervlapja a 23. mellékletben** megtekinthető. A rendezés program **megértését segítő tervlap a 24. mellékletben** található.

A következő fejezetben a teljesség igénye nélkül fogom bemutatni a beépítési terv különböző tételeit. A terv teljes megértéséhez fontos a fejlesztési és rendezési koncepció előzetes ismerete is, mivel az azokban kifejtett elemek a terv bemutatásában már csak említés szinten fognak szerepelni.

Tervem legfontosabb elemeinek a meghatározott kapcsolati tengelyeket, illetve a kiserkesztett tengelyek kapcsolati pontjain létrejött teresedéseket és térviszonyokat tartom. A legfőbb északi gyalogos belépési pont a Kaszásdűlőtől indul, majd a Textilgyár zöldített és rendezett gyalogosoknak megnyitott oldalán folytatódik, ahol belép a szigorúan vett tervezési területre. Az északi lakótömbök közti tengelyen folytatódik, ahol a jelen állapothoz képest egy tágabb útkeresztmetszetet tapasztalatunk. Az első tömböt követő kereszteződésnél mindkét oldalt buszmegálló található, amely rendelkezik saját, hozzá tartozó zöldterülettel. A kereszteződést elhagyva a járdák mindkét oldalt kitágulnak, ezzel teret adva a több irányból érkező, egy útszakaszon összegyűlt gyalogosoknak. A szélesítés azért fontos, mert a szakasz belevezet az egyetlen gyalogos átkelőbe a Mozaik utca ezen részén. Az északi lakótömböt elhagyva egy három oldalról zárt városi térbe érkezünk meg. A promenád, vagy másnéven a meghatározó gyalogos tengely itt válik először ketté. Lehetőség adódik ugyanis egy szűkülő keresztmetszeten át a HÉV megálló gyors elérésére, és a mementó kémény, valamint a K-híd látványtengelye felé lehet venni az irányt. A terv elsődleges céljai között szerepelt, hogy a tömegközlekedési kapcsolatokhoz a lehető legrövidebb utak vezessenek, ezért lehetőséget adtam arra, hogy ez mindenhol megvalósuljon, ugyanakkor a K-híd érdekében a gyalogos súlypont az említett elemek révén keletre terelődik. Folytatva utunkat, elérkezünk a mementó kéményhez, amely a tengelyek összefutásának középpontjában áll. Elérhető erről a pontról a rakpart menti sétány és kerékpárút, a K-híd, valamint az ez alatt található strand, amely

elsősorban az evezős sportolók beszállási pontjaként, és a fürdőzni vágyók számára lett kijelölve. A strand területe is rendelkezésre áll, jelentős változtatásokat nem igényel, csupán a lejutást kell biztosítani. A lejárati legjobb helye a kiépített betonlépcsős rakparton esedékes, tehát az elérés a híd alatt fog végbemenni. Ott, ahol a szintén a gyalogos tengelybe bekapcsolt Hamvas Béla sétány indul. Visszatérve a kéményhez, körbenézve láthatjuk a következő célpontunk, a Harisnyagyár kéményét, valamint az indulási pontunk, a Textilgyár kéményét. A promenád folytatódik dél fele egy szélesebb, nyugodtabb zöldített útvonalon a HÉV megálló fele. A gyalogostengely a Remete hegy látványtengelyére van rendezve, valamint elsődleges gyalogos kapcsolatot teremt az Óbudai-sziget és a Filatorigát HÉV megálló között. A megfelelő tengelyszerkesztés miatt a HÉV megállóját pár méterrel északnyugatabbra szerveztem. A HÉV megálló gyülekező- és áthaladótere a tengely végén található, itt kissé kinyílik a tér. Fontos sarokpont, hogy egy nagy kapacitású kerékpártárolót helyeztem itt el, annak érdekében, hogy a megálló a környéken lakók számára még könnyebben és gyorsabban megközelíthető legyen. Átlépve a vágányon beértünk a Harisnyagyár területességébe. A tengely egyértelműen gyalogos és kerékpáros mozgásra van tervezve, ez a burkolati szélességekben is megmutatkozik. Befele haladva láthatjuk a Harisnyagyárhoz tartozó parkot, elérve a gyárhoz a térarány beszűkül, ezzel jelezve a terület városkapu szerepét. Kilépve folytathatjuk utunkat a WaterfrontCity promenádján, vagy nyugatra a tervezett M5 metró megállója felé a Bogdáni úton. Visszalépve a HÉV megálló környékére, még egy tengellyel találkozhatunk. A magas téraránnal ellátott út vezeti el a gyalogosokat a HÉV-től a buszmegállóig, valamint ez az út fogja adni a legjobb kapcsolatot a tervezett M5 metró és a HÉV megálló között. A térarány szűkítése jelzés a gyalogosoknak arra, hogy ez itt egy gyors haladásra kijelölt helyszín.

A gyalogosátkelők a keresztezésekben a Reményi Ede utca eleje, a Mozaik utca és a rakparti út kivételével mindenhol szintben kiemelt burkolattal rendelkeznek. A belső utakon pedig lakó – pihenő övezet lesz kijelölve, ezzel csökkentve a különbséget az autók és a kerékpárok sebessége között. A Mozaik utca és a rakparti út közlekedési rendszerét úgy kell kialakítani, hogy a felkanyarodók ne tudjanak beragadni a két átkelő közé. Okos lámpás rendszer telepítését, és pontos konfigurálását tanácsolom ezen esetekben. A területrészt egyedül a Bogdáni útról és a Szentendrei útról lehet elérni. A HÉV-en keresztül nincs lehetőség autós átkelésre, az indukált közlekedési nyomás elkerülésének érdekében. Az északi tömbök szintén csak célforgalom számára nyitottak, kivétel ez alól a Reményi Ede utca, aminek mentén „kiss and ride”, és a Textilgyár környékét támogató 45%-os parkolók. A korlátok szabása a terület belső forgalmának csökkentése szándékával jött létre.

A környező magasforgalmú utak ugyanis önmagukban azok belépése nélkül nagy nyomást helyeznek a területre zajszennyezés formájában. A legjelentősebb zajszennyezési források mérséklése mindenütt megtörtént valamilyen formában. A rakparti út irányából a töltést a lakóövezetek mentén megtoldottam, tetejére összefüggő ültetőközege zajvédőfalat állítok. A fal mentén megmaradó kerékpáros és gyalogos közlekedés nagyobb teret kap. A fal ugyanis helyenként vertikálissá válik, és a töltés megszakadásával szintbe kerül a gyalogúttal. A sima beton falfelületek a graffiti falfestményeknek fog vásznat képezni. A sétány így kiállítótérként is fog funkcionálni, és folyamatosan megújulásban fogja tartani azt. Hasonló felváltott zöld és művészeti elem jelenik meg a HÉV és a lakóterületek között is a HÉV-től északnyugatra. Kiemelt elemként jelenik meg tervemben a HÉV-től délre elhelyezkedő domb. A domb a HÉV mentén támfal formájában jelenik meg, a megállótól indulva sétányon lehet rajta kényelmesen felmenni. A domb Hídfőtérség mentirésze egy öblöt képez a megmaradó műszaki vizsgaközpont téglalapú épülete előtt. A földszintes épület vendéglátóegységként folytatja életét, a domb védelmet ad a területnek a rakparti úttól és a HÉV-től, valamint védi a lakóépületeket a rendezvények zajától, így akár rendszeres hétvégi koncerteknek is teret adhat. A domb ezen a részen elég meredek ahhoz, hogy felmenjünk rajta, de kialakítható rajta amfiteátrum-szerű ülőtér, illetve füvesíthető is, hogy ki lehessen rá feküdni. A dombra felérve egy kilátóba jutunk, mely összeköti a HÉV két oldalán fekvő műdombokat. A kilátóról a sasszeműek az Árpád-hídat is láthatják, a kevésbé szerencséseknek be kell érnie az Óbudai-sziget legszebb ártéri lombkoronáival és a hömpölygő Dunával. A Harisnyagyár oldalán két irányba indulhatunk, vagy egy zöld támfal mentén egy lépcsőn lefele a Bogdáni útra, vagy a dombon a park illetve a HÉV megálló felé. A domb zajvédelmi és tájképi okokból került kialakításra, a Harisnyagyár melletti támfal folytatásra pedig azért volt szükség hogy az magasságával ki tudja zárni a kulturális tér belső keréből a terület legerősebb zajszennyező szakaszát. A másik legerősebb zajt a Szentendrei út kelti. Ebből az okból kifolyólag a felüljárót hangvisszaverő üveggel kell ellátni. A szintbeli területeken olyan irodaházakat terveztem, amelyek szerkezetükkel fogják elnyelni a kellemetlen hatásokat. Modern hangszigetelő üvegekkel ugyanis biztosítani lehet az irodában dolgozók kényelmét.

Az épületek zajvédelmi okokból magasabbak, mint környezetük, a magasság hozzá van igazítva továbbá a felüljáróhoz, hogy annak hangja ne tudjon átjutni az épületen. A tervezett épületek magasságának meghatározásakor az volt a rendező elv hogy a WaterfrontCity és a Szentendrei út menti 13-14 szintes épületek magasságát fokozatosan mérsékeljem egy emberi léptékhez közelebbi állapot felé.

A magasságok változnak épületfunkciók nyomán is. A központi tér és a Harisnyagyár területiségének Szentendrei úti irodái például funkciójukból adódóan magasabbak, mint környezetük. Jellemző ezekre a tömbökre hogy a Szentendrei út és a Mozaik utca felől iroda funkcióval bírnak, a tömb védett részén pedig a földszint kivételével a már ITS-en is megnevezett szociális, pályakezdő, és fiatal családok bérlakásprogramjának fognak helyet adni. A forgalmasabb tengelyek mentén jellemző, hogy valamilyen aktív földszinti funkció helyezkedik el.

6.2 SZÜKSÉGES TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSOK BEMUTATÁSA

A két terv területfelhasználásai megegyeznek, emiatt a módosítás szempontjából egyként fogom kezelni őket.

A terület északi Gksz-1 övezete marad a hatályos állapot szerint. A kertvárosi lakóterület is változatlanul Lk-1 övezetben marad, míg a terület közepén elterülő Gksz-1 megváltozik Vt-1 övezeti besorolásra. A K-Ker besorolású különleges övezet átkerül Ln-1 besorolásba. A Harisnyagyár területe változatlanul Vi-1 marad.

Az FRSZ -ben szereplő déli 4,25 és 4,5 beépítési sűrűség értékek csökkentését indítványozom 2,5-re, a már tárgyalt okokból kifolyólag.

6.3 KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERV TÉRBELI BEMUTATÁSA

A térbeli bemutatás 25. melléklet tartalma képezi.

6.4 KÖRNYEZETALAKÍTÁSI RÉSZLETTERVEK

Utcametszet

Az utcametszetek a 26. mellékletben szerepelnek.

Tér arány

A térarányok a 27.mellékletben szerepelnek.

Térfalak

A térfalak elemzése a 28.mellékletben szerepel.

Szélterhelés

A szélterhelés elemzése a 29.mellékletben szerepel.

Benapozottság

A benapozottság vizsgálata a 30.mellékletben szerepel.

Meglévő és tervezett úthálózat

Az úthálózat változásának vizsgálata a 31.mellékletben szerepel.

Zöldhálózat kapcsolati ábrája

A benapozottság vizsgálata a 32.mellékletben szerepel.

Tervezett lakásszám

A tervezett beépítéssel járó lakásszám, lakosszámítás a 33.mellékletben szerepel.

6.5 EGYSZERŰSÍTETT ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT, SZABÁLYOZÁSI TERV

6.6 SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

A szabályozási koncepció módosító tervlapja a 34. mellékletben található.

Szabályozáskor tervem konkrét elemei közül csak a legfontosabb sarokköveket rögzítettem elemként. Fontos volt például, hogy a tengelyek menti földszinti funkciók, mint rendeltetési egységek szerepeljenek a módosítás során. Bizonyos szakaszokon, ahol keresztmetszet szélesítésére, vagy térfal megszabására volt szükség, ott építési határvonalat, illetve építési vonalat jelöltem. A meghatározó tengelyek kivételével a belső útvonalak magánútként kerülnek kialakításra, ezért cserébe a beruházások egyszerűsítésének érdekében viszont nem kerülnek kiszabályozásra a tömbök. A homogenitás és a tiszta szabályozási környezet megtartása érdekében a tömbökön belül megpróbáltam minél kevesebb övezetet használni, azokat inkább területegység specifikusan kialakítani. Az OBÉSZ-ban ábrázolt promenád útvonalakat folytattam, valamint összekapcsoltam, ugyanígy tettem a kerékpáros úttal is annyi különbséggel, hogy a Harisnyagyártól induló kerékpárút a hídfőtérsegen megszakad, majd a Mozaik utca átkelőnél folytatódik. A meglévő fasorok jelentős részét meg tudtam tartani, a tervezett fasorok pedig jelentősen ki lettek egészítve. A közművek tekintetében az egykori gyár nagyközépnymású gázvezetékei esetében közműkiváltásra lesz szükség, ez vonatkozik az ivóvíz-hálózat itt húzódó gerincvezetékére is. A szigorúan vett tervezési területről kitekintve a Textilgyár oldalában egy gyalogosokat támogató kötelező zöldfelület létesítése lett megszabva.

A következőkben az övezeti változásokat fogom bemutatni:

K-Ker/SZ-1 → Ln-T/ Z-5

Az új F+5 szintű zártosuló lakóterületek egy új, saját övezetet igényelnek. Jelenleg a terület K-Ker/SZ-1 övezetbe tartozik, az övezet elsősorban bevásárlóközpont létesítésére lett meghatározva. A övezet kiválasztásakor az Ln besorolás szabályozási közege illett a legjobban

a tervezett terület szabályozási szándékaihoz. Azért igényel új övezeti besorolást a terület, mert a hatályos szabályozás nem tartalmaz olyan övezetet, ahol ilyen magas beépítési százalékok mellett ilyen alacsony a szintterületi mutató. Mivel ez az övezet sokkal aktívabb földszinti funkciókkal bír, ezt a szabályozásban is engedélyezni kell, az Ln övezet erre ad lehetőséget.

Hatályos

Területfelh asználási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
K-Ker/SZ-1	Z	10000	18	-	10	80	100	3.75	1.875	30

A tervezett övezetben a telken az 86. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- lakás,
- kereskedelmi, szolgáltató
- egészségügyi, szociális
- kulturális és közösségi szórakoztató,
- irodai,
- önálló mélygarázs rendeltetések létesíthetők;
- a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - vendéglátó,
 - mélygarázs
- a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító egyéb.

Tervezett

Területfelh asználási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Ln-2/ Z-11	Z	1000	16	-	15	70	100	1.5	1	18

K-Ker/SZ-1 → Ln-T/Z-6

Az új F+4 szintű zártosult lakóterületek egy saját, új övezetet igényelnek. Mivel a tervezett paraméterekhez nem létezik a hatályos szabályzásban megfelelő alternatíva, és jelenleg a terület K-Ker/SZ-1 övezetbe tartozik, az övezet elsősorban bevásárlóközpont létesítésére lett meghatározva.

Hatályos

Területfelhasználási kategória	Beépítési mód és épületelhelyezés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Területe	Szélessége	Mélysége	Zöldfelületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épületmagassága
						terepszint				
Övezeti csoport						Felett	Alatt	Általános	Parkolási	Épületmagassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B%TF	B%TA	SZTM á	SZTM p	Ém
K-Ker/SZ-1	Z	10000	18	-	10	80	100	3,75	1,875	30

A tervezett övezetben a telken az 86. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- lakás,
- kereskedelmi, szolgáltató
- kulturális és közösségi szórakoztató,
- irodai,
- önálló mélygarázs rendeltetések létesíthetők;
- a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - mélygarázs

Tervezett

Területfelh asznási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Ln-T/Z-6	Z	600	16	-	15	60	70	1.5	0.5	16

Ker/SZ-Ka2 → Ln-2/SZ-6

Önálló övezetet igényelnek F+4 szintű szabadonálló lakóterületek egy új, saját övezetet igényelnek. Mivel a tervezett paraméterekhez nem létezik a hatályos szabályzásban megfelelő alternatíva, és jelenleg a terület K-Ker/SZ-Ka-2 övezetbe tartozik, az övezet elsősorban bevásárlóközpont létesítésére lett meghatározva.

Hatályos

Területfelhasználási kategória	Beépítési mód és épületelhelyezés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Területe	Szélessége	Mélysége	Zöldfelületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épületmagassága
						terepszint				
Övezeti csoport						Felett	Alatt	Általános	Parkolási	Épületmagassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B%TF	B%TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Ker/SZ-Ka2	SZ	10000	18	-	20	80	100	2 /KH 0,5 /E 0.5	1,75	22

A tervezett övezetben a telken az 86. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- a. lakás,
- b. egészségügyi, szociális
- c. irodai,
- d. önálló mélygarázs rendeltetések létesíthetők;
- e. a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
- ii. mélygarázs
- f. a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító egyéb.

Tervezett

Területfelh asználási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gasság a
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Ln-2/SZ-6	SZ	1000	16	-	35	45	50	1,5	0,5	16

Gks-1/SZ-2 → Vt-M-Z-3

Az új vegyes településközponti F+4 szintű zárt sorú területek egy új, saját övezetet igényelnek. Mivel a tervezett paraméterekhez nem létezik a hatályos szabályzásban megfelelő alternatíva. Jelenleg a terület hasznosításához illő övezet szerepel a területen, a megváltozó területhasználati egységekhez viszont már nem illik a Gks-1/SZ-2 besorolás. A tervezett övezet Vt besoroláshoz képest igen alacsony beépítési sűrűséggel, és szintén alacsonynak mondható épületmagassággal dolgozik, azonban szükség van az övezet által nyújtott széles hasznosítási skálára.

Hatályos

Területfelh asznáási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Gks-1/SZ-2	Z	700	16	-	10	80	100	1,5	0,5	16

A tervezett övezetben bizonyos homlokzatok maximum magassági értékkel vannak ellátva a módosítási tervlapon.

A tervezett övezetben a telken az 168. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- a. lakás,
- b. kereskedelmi, szolgáltató,
- c. hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,
- d. kulturális és közösségi szórakoztató,
- e. szállás jellegű,
- f. igazgatási, iroda, valamint
- g. a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - i. vendéglátó,
 - ii. sport,
 - iii. önálló parkolóház, mélygarázs,
 - iv. kézműipari-, továbbá jelentős napi forgalommal nem járó termék előállítás, valamint
 - v. a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító, egyéb Tervezett

Területfelh asznáási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Vt-M-Z-3	Z	700	16	-	10	80	100	1,5	0,5	16

Gksz-1/SZ-4 → Vi-1/SZ-8

A meglévő jelenleg Gksz-1/SZ-4 intézményi jellegű területei illetve a kivitelezésre kerülő tisztán iroda rendeltetésű övezetek új besorolást kapnak a terület rendezésekor, igényelnek egy új, saját övezetet, mivel a tervezett paraméterekhez nem létezik a hatályos szabályzásban megfelelő alternatíva.

Hatályos

Területfelh asználási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Gksz-1/SZ-4	SZ	2000	50	-	25	45	45	1,5	-	16

A tervezett övezetben a telken az 180. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- kereskedelmi, szolgáltató,
- kulturális és közösségi szórakoztató,
- igazgatási, iroda,
- egyéb közhasználatot szolgáló,
- a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - vendéglátó,
 - önálló parkolóház, mélygarázs,

Tervezett

Területfelh asznási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lüeti aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Vi-1/SZ-8	SZ	1000	14	-	30	60	70	1.2	0.5	18

Lk-1/HZ-1; Lk-1/HZ-3; Lk-1/HZ-5 → Lk-2/Z-5

Az új F+3 szintű zárt sorú lakóterületek egy új, saját övezetet igényelnek. Mivel a tervezett paraméterekhez nem létezik a hatályos szabályzásban megfelelő alternatíva. Az érintett területek besorolását tekintve Lk-1/HZ-1; Lk-1/HZ-3; Lk-1/HZ-5 övezetekbe tartoznak. A hatályos övezeti paraméterek sajnos nem megfelelőek a tervezett beépítés megvalósításához.

Hatályos

Területfelh asználási kategória	Beépít si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Lk-1/HZ-1	HZ	500	14	-	40	40	45	1,0	0,75	12,5
Lk-1/HZ-3	HZ	600	14	-	20	45 /S 60	60 /S 65	1,5	0,75	7,5
Lk-1/HZ-5	HZ	60	14	-	20 /S 10	65 /S 70 /F 100	65 /S 80	2,5 /KH 0,2	0,75	10,5

A tervezett övezetben a telken az 102. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- lakás,
- kereskedelmi, szolgáltató,
- a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású

- i. vendéglátó,
- ii. mélygarázs,
- iii. a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító egyéb

Tervezett

Területfelhasználási kategória	Beépítési mód és épület elhelyezés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Területe	Szélessége	Mélysége	Zöldfelületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magassága
						terepszint				
Övezeti csoport						Felület	Alatt	Általános	Parkolási	Épületmagassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Lk-2/Z-5	Z	600	14	-	30	50	60	1,2	0,5	12,5

Lk-1/HZ-3; Lk-1/HZ-6 → Vi-1/Z-10

Az új irodaterületek az észak-nyugati tömbökben új építési övezetet kapnak, mivel a hatályos paraméterek nem megfelelőek, valamint az OBÉSZ nem tartalmaz olyan övezetet mely megfelelő értékekkel bír. A terület jelenleg Lk-1/HZ-3; Lk-1/HZ-6 övezeti besorolásokkal rendelkezik, melyek messze nem a tervezett funkció támogatására jöttek létre.

Hatályos

Területfelhasználási kategória	Beépítési mód és épület elhelyezés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Területe	Szélessége	Mélysége	Zöldfelületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magassága
						terepszint				
Övezeti csoport						Felülett	Alatt	Általános	Parkolási	Épületmagassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B%TF	B%TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Lk-1/HZ-3	HZ	600	14	-	20	45 / 560	60 / 565	1,5	0,75	7,5
Lk-1/HZ-6	HZ	600	14	-	20	30	35	2,0	0,75	12

A tervezett övezetben a telken az 180. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- a. kereskedelmi, szolgáltató,
- b. igazgatási, iroda,
- c. egyéb közhasználatot szolgáló,
- d. nem üzemi technológiájú kutatás, fejlesztés,
- e. a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - iii. vendéglátó,
 - iv. önálló parkolóház, mélygarázs,
 - v. a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító, egyéb

Tervezett

Területfelh asznási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Vi-1/Z-10	Z	1000	14	-	30	60	70	1.2	0.5	18

Lk-1/HZ-4 → Lk-1/SZ-8

A tervezett óvoda tömbje szabadonálló épületekből álló, kevert funkciójú terület. A jelenlegi besorolás Lk-1/HZ-4, amely paraméterei nem adnak lehetőséget a tervezett épületek kivitelezésére. A tervezett tömb tehát új övezeti besorolást fog kapni.

Hatályos

Területfelh asználási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Fele tt	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B%T A	SZTM á	SZTM p	Ém
Lk-1/HZ-4	HZ	1000	14	-	20	65 /S 70 /F 100	65 /S 80	2,5 /KH 0,2	0,75	10,5

A tervezett övezetben a telken az 102. § (1) bekezdés rendeltetései közül

- lakás,
- kereskedelmi, szolgáltató,
- hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális,
- szállás jellegű,
- a terület rendeltetésszerű használatát nem zavaró hatású
 - vendéglátó,
 - sport,
 - mélygarázs,
 - a lakosság napi alapfokú ellátását biztosító egyéb

Tervezett

Területfelh asznáási kategória	Beépíté si mód és épület elhelye zés	A telek legkisebb				A telek legnagyobb				
		Terüle te	Szélessé ge	Mélys ége	Zöldfe lületi aránya	Beépítés mértéke		Szintterületi mutatója		Épület magasság a
						terepszint				
Övezeti csoport						Felet t	Alatt	Általános	Parkolás i	Épületma gassága
ÉPÍTÉSI ÖVEZET JELE:	B-Éh	T	TSZ	Tm	Z%	B% TF	B% TA	SZTM á	SZTM p	Ém
Lk-1/SZ-8	Z	700	14	-	30	50	60	1.2	0.5	12.5

Az iskola Lk-1/AI/Z-1 övezeti besorolása megmarad. Szintén megmaradó övezet a Harisnyagyár Vi-1/Z-4 besorolása.

Az Lk-1/AI/Z-1 övezet esetében a szöveges előírások kiegészítését javaslom, hogy a tornacsarnok, illetve a főépülethez csatlakozó nyaktag szabályozott keretek közt kerüljön kialakításra.

Beépítésre nem szánt övezetek tekintetében a főtéren Zfk-1 övezet került bevezetésre, mely nem beépíthető városi fásított közteret jelöl. Az övezet szöveges előírásait ki kell egészíteni, a mementó kémény 20 méteres építménymagasságát megengedő szövegrésszel. Az övezet garantálja, hogy a terület nem lesz gépjármű közlekedés helyszíne. A téren található zöldterület méretéből adódóan Zkk-1 övezetbe került. A domb övezetei méretükből adódóan szintén Zkp-kk1 jelzést kaptak.

A magasabb rendű tervek által kijelölt parkolót továbbviszem, és kiegészítettem a Mozaik utca felől a hídfőtérsg egy tömbjében 150 férőhellyel.

7 ÖSSZEFOGLALÁS

A tervezési területem Budapest III. Kerületében egy volt ipari külvárosrészben található. Közvetlen átkelési lehetőséggel rendelkezik az Óbudai-szigetrel, és remek kül és belvárosi kapcsolatokkal rendelkezik. Célom az volt hogy a terület jelenlegi fragmentált és rendezetlen állapotát úgy komponáljam újra hogy az alkalmassá váljon ellátni egy központi mag szerepét.

Véleményem szerint sikerült elérnem azt a tervezett állapotot, amely a területhez méltó. Sikerült megoldanom azon problémák sokaságát amiért nekikezdttem ennek a közel sem egyszerű diplomaterületnek. Rengeteget tanunságot szűrtem le az út során, és sokat változott a meglátásom a K-híd és Filatorigát térségével kapcsolatban.

Tervemben összehangoltam a különböző adott és keletkezett tengelyeket, és azok mentén kialakítottam egy közlekedésre, pihenésre, és lakhatásra alkalmas területet. A hídfőtérség nélküli K-híd egy új, köztérrel rendelkező hídfőállást kapott. Az átközlekedők a lehető legkevesebb akadályba futnak bele az átkelés során. Sétálásra alkalmas utcákat és tereket alkottam, ahol különféle lehetőségeket találunk a maradásra, a hasznos időtöltésre és a továbbhaladásra. Teret adtam a művészeknek, hogy tovább folytathassák szenvedélyüket a publikum szeme előtt. Biztosítottam a nyüzsgő aktívföldszintes területeket, és a nyugodt célforgalmú lakótömböket. Kiegészítettem a meglévő műemléki gimnáziumot egy tornacsarnokkal, valamint elhelyeztem egy új bölcsödét, hogy az ittlakók nyugodtan végezhesék munkájukat.

Remélem, hogy a terület egyszer a valóságban is elnyeri méltó szerepét. Fontosnak tartom, hogy központ alakuljon itt ki, és ne csak a lakó épületek sokasodjanak, mert egy idő után elfogynak ezek az értékes központi elemek, és akkor már késő lesz. Sok északi terület áll rokon kapcsolatban a diplomám térségével. Viszont csak egy ilyen bír HÉV kapcsolattal, híddal, és védett építészeti értékekkel egyszerre, ez pedig a K-híd térsége.

8 Források

9 Internetes források

INT-01	https://www.turistamagazin.hu/hir/mi-koze-van-a-filatorigat-hev-megallonak-a-selyemhernyokhoz
INT-02	https://www.turistamagazin.hu/hir/amikor-meg-tele-volt-az-orosz-eperfakkal
INT-03	https://egykor.hu/budapest-iii--kerulet/filatorigat/3876#google_vignette.hu
INT-04	https://www.facebook.com/filatorigatgraffiti
INT-05	https://www.facebook.com/groups/689153219526820/
INT-06	http://ibkorosi.hu/galeria/iskolankrol
INT-07	https://www.biggeorge.hu/hu/kinalatunk/waterfront-city
INT-08	https://www.youtube.com/watch?v=CQG6vuHm16s
INT-09	https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/oktat/ovoda2021/index.html
INT-10	http://zajterkepek.hu/

9.1 Irodalmi források

KISFAZEKAS- ILLYÉS_ GURON 2015	Isolated Islands?, Kornelia Kissfazekas- Zsuzsanna Illyés - Balázs Gurdon, 2015
CSEMEZ- MAGYAR	TÁJHASZNÁLATOK ALAKULÁSA AZ AGGLOMERÁCIÓ ÉSZAK-BUDAI KAPUIBAN Csemez Attila – Magyar Veronika
CSAPÓ, 2000	CSAPÓ LÁSZLÓ Feimer László hadihídépítő és a „K”-híd
FÖLDRAJZI K., 2014	VII. MAGYAR FÖLDRAJZI KONFERENCIA KIADVÁNYA 2014 Miskolc Kiadó: Miskolci Egyetem Földrajz – Geoinformatika Intézet
DOI-SZILAS- BALOGH- HAJDU- KISJUHÁSZ- PAPP-SZABÓ 2020	A stratigraphic sequence of six thousand years hungarian archaeology vol. 9 (2020), issue 4, pp. 1–13. Szilas Doi - Gábor Szilas – Tibor Budai Balogh – Barbara Hajdu – Viktória Kisjuhász – Adrienn Papp – Nóra Szabó
SZILÁGYI 1939	Aquincum 38-39.o., BUDAPEST, 1939 SZILÁGYI JÁNOS OFFICINA NYOMDA ÉS KIADÓVÁLLALAT
HAJDU-TÓTH 2020	Híd a múlt felett: őskori településnyomok, római kori temető és korszakokat összekötő építmény az óbudai duna-partról, Hajdu Barbara – Tóth Farkas Márton, Magyar Régészet 9. Évf. (2020), 4. Szám, pp. 13– 21.
PAP, 2021	TÉRKÉPEK ÉS JELKÉPEK. A SZIGET FESZTIVÁL MINT MENTÁLIS HELY, Pap Viktória, 2021
GÁBOR- SZEMENSZKI 2007	Sziget Fesztivál, Gábor Kálmán, Szemerszki Marianna, 2007