

SZAKDOLGOZAT

Éliás Milán

2025



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Tájépítészeti, Településtervezési és

Díszkertészeti Intézet

Tájrendező és kertépítő mérnöki alapképzés

ÉLHETŐ CSIKÁGÓ

Belső konzulens: Szczuka Levente

Egyetemi tanársegéd

Belső konzulens

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

Készítette: Éliás Milán

A Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

2025



TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS.....	1
2.	TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS.....	4
2.1.	VII. KERÜLET KIALAKULÁSÁNAK TÖRTÉNETE.....	4
2.2.	CSIKÁGÓ TÖRTÉNELME.....	5
3.	CSIKÁGÓ KIALAKÍTÁSA.....	7
3.1.	ÉPÍTÉSZETE.....	8
3.2.	ÉPÍTÉSZETE.....	8
3.3.	GANGOS BÉRHÁZAI	10
3.4.	KÖZTERÜLETI RENDSZERE	11
4.	CSIKÁGÓ SZOCIÁLIS HELYZETE	16
4.1.	SZOCIÁLIS ÉS DEMOGRÁFIAI ELEMZÉS	16
4.2.	MITŐL LESZ ÉLHETŐ EGY VÁROS?	17
	Biztonságos	19
	Fenntartható.....	20
4.3.	CSIKÁGÓ ÉLHETŐSÉGI VIZSGÁLATA	22
	Élő	22
	Biztonságos	23
	Fenntartható.....	27
5.	Csikágó fejlesztési kontextusa és tervezési irányai	30
5.1.	FEJLESZTÉSI ÉS STRATÉGIAI DOKUMENTUMOK.....	30
	Országos szintű dokumentumok	30
	Fővárosi szintű dokumentumok.....	31
	Helyi szintű dokumentumok.....	32
5.2.	FEJLESZTÉSEK.....	34
6.	ÖSSZEGZÉS.....	36
7.	KÖVETENDŐ PÉLDÁK, PROJEKTEK	38
8.	JAVASLATOK.....	41
8.1.	JAVASLATOK KÖZTERÜLETEKRE.....	41
	Bethlen Gábor tér	41
	Garay tér	41
	Foghíjtelkek.....	42
	Közutak.....	43
8.2.	JAVASLATOK BELSŐ UDVAROKRA ÉS KÖRNYEZETÜKRE	50
9.	LEZÁRÁS – KONKLÚZIÓ	55
10.	FORRÁSOK.....	58

1. BEVEZETÉS

Kutatásom témájaként mindenképp egy releváns, urbanisztikai kérdéssel akartam foglalkozni, ahol vizsgálataim, észrevételeim, valamint javaslataim ne csak az általam választott területen, de bármilyen hasonló adottságú városi közegben felhasználható legyen a jövőben.

A világ nagyvárosainak népessége napról napra növekszik, ami a közeljövőben bizonyosan nem fog megváltozni, tekintettel az általa nyújtott számos lehetőségre és azoknak közelségére. Ugyanakkor a szabadterek és a természet közelségének jelentősége ezzel egy arányban növekszik. A mai modern, városiasodott világnak köszönhetően közlekedés és információáramlás gyorsult, így egyre több időnk szabadult fel, amit valahol és valamilyen formában el kell töltenünk. Az emberi interakciók is teljes mértékben átformálódtak, gondoljunk csak az internet nyújtotta lehetőségekre, vagy csak a mindennapi életünkre. Régebben a hírekért utcára kellett menni, ki kellett mozdulni otthonról, bevásárolni, mindenki templomba járt és ami ma ugyancsak szinte elképzelhetetlen, hetente akár hatszor munkába ment az átlagember. Manapság egy egész munkanapot el tudnánk végezni az ágyunkban, ha akarnánk. De nem akarunk. Nem akarunk, mert az ember egy társas lény, akinek a szociális interakciók nélkül mit sem ér az élete. Úgy tűnhet, hogy a személyes jelenlét elvesztette az értékét a mai világban, én mégis úgy gondolom, hogy még sosem volt ekkora szerepe. Azzal, hogy egyre több időnk van saját magunkra, felértékelődtek a közösségi területek és szerepük. Napjainkban ezek csupán teret adnak nekünk és másoknak, mindenféle funkció nélkül, annak érdekében, hogy együtt legyünk és a mi saját, drága időnket töltsük el ott.

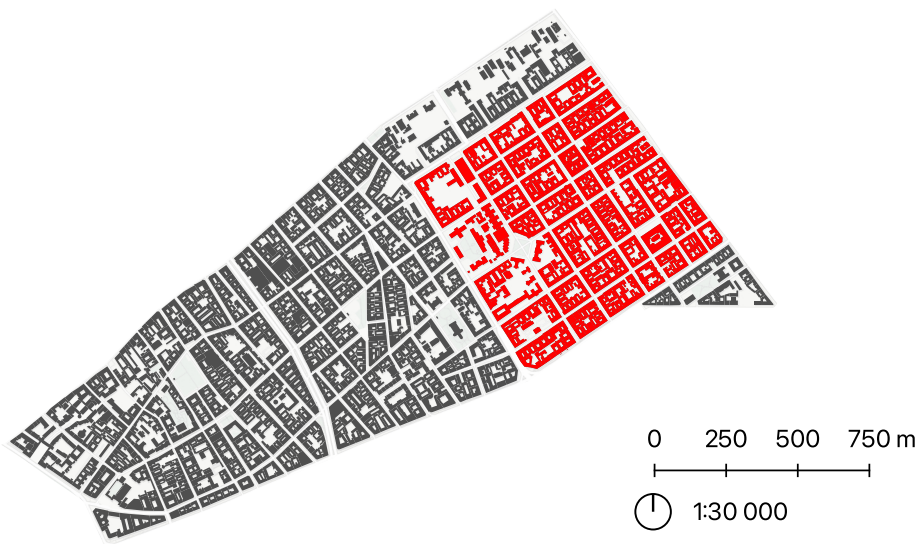
Budapest is tökéletesen beleilleszkedik ebbe az irányzatba, ahogyan lassacskán formálódik át, mint szociális közeg. A belső kerületekben lévő zöldfelületek és rekreációs lehetőségek manapság az egyik legtöbbször felmerülő várostervezési és -üzemeltetési kérdések közé tartozik, mivel a helyi lakosok szociális és egészségügyi életminőségére rendkívüli mértékben kihat, nem is beszélve az esztétikai értékeiről. Fókuszterületként, egy olyan területet akartam választani, ahol az előbb említett jelenség fellelhető, valamint az épített, közösségi terek legnagyobb mértékben hatnak ki a lakosok életkörülményeire. Budapest belső (V., VI. és VII.) kerületeire esett a választásom, mint lehetséges fókuszterület, majd némi kutatómunka után a VII. Kerület, pontosabban „Csikágó” városrész lett a végső befutó. (1. ábra) „Csikágó”, fővárosunk egyik legizgalmasabb része, annak egyedülálló története, társadalmi

összetétele, valamint urbanisztikai és építészeti adottságai miatt. A sűrűn beépített városrész véleményem szerint tökéletesen mutatja be Budapest jellegzetes építészeti arculatát. Négyzethálós beépítettség, ahol az utcák kilencven fokban találkoznak, a többnyire száz évnél is idősebb gangos társasházak egyértelműen egységes képet tükröznek, melyek többnyire három-, vagy négyszintes magassággal rejtegetik saját belső udvarukat az utca népe előtt. Éppen ezek a belső udvarok a legnagyobb kincsei ennek a területnek, közösségépítő és rehabilitációs szempontból, zöldfelületek hiányában, így ezek rekonstrukciója és integrálása közösségi- vagy magáncélú szerepre kulcsfontosságú lesz a városrész élhetőbbé alakításához.

A tanulmány célja, hogy részletes kutatómunka után, egy letisztult átfogó képet festhessek fel „Csikágó” jelenlegi helyzetéről, mind településszerkezeti, zöld-infrastrukturális, valamint szociális helyzetéről, annak érdekében, hogy egy reális, mégis többrétű, átfogó koncepciótervet tudjak felmutatni. Különös figyelmet fordítok a belső udvarokra, mivel véleményem szerint ezekben rejlik a sűrű beépítettség által kreált problémák megoldása, szociális, esztétikai és fenntarthatóság szempontjából is.

A tanulmányban részletesen megvizsgálom a városrész múltját, történetét, valamint a mai arculatához és külleméhez vezető útját. Általánosságban is kitérek Budapest építészetére, azon belül, jellegzetes, gangos társasházaira, valamint ezeknek közösségformáló és szociális szerepére. Feltárom, hogy mik az alappillérei egy kellemes, praktikus és fenntartható közösségi térnek, és ez hogyan kivitelezhető egy szürke, zsúfolt belvárosi közegben. Kitérek fejlesztési és stratégiai dokumentumokra, tervekre és lehetőségekre, hiszen az önkormányzat szerepe kulcsfontossággal bír, főleg a különböző pályázati lehetőségek okán, valamint az üzemeltetési kérdések is feltárássra kerülnek. Végezetül hazai és külföldi példák nyomán javaslatokat dolgozok ki, egy élhetőbb, zöldebb és szociálisabb „Csikágó” létrehozása érdekében.

Innentől a Damjanich utca, Dózsa György út, Thököly út és Rottenbiller utca által közrefogott rész, a továbbiakban: Csikágó



1. ábra – Csikágó elhelyezkedése

2. TÖRTÉNELMI ÁTTEKINTÉS

2.1. VII. KERÜLET KIALAKULÁSÁNAK TÖRTÉNETE

A kerület története a török hódoltság utáni években indult el a maga útján a 18. század közepén. Akkori nevén, Felsőkülváros, a mai Kiskörút mentén húzódó városfal belső oldala mentén helyezkedett el és csupán néhány tanya, elszórt szőlősök és kertek jellemezték. 1734-ben 11, később, 1792-ben már 559 házat számoltak össze, ami rohamos növekedésről tanúskodik. A kerület jelenlegi formáját a kialakuló utcahálózat (pl. Dob utca, Király utca) határozta meg. Az 1870-es években kialakított Nagykörút elősegítette a környező területek növekedését, fejlődését, amely 1873-ban teljesedett ki, a városegysítéssel. Budapest VII. kerülete ekkor formálódott meg, ugyanis Felsőkülvárost (akkor már Terézvárost) túl méretesnek és népesnek nyilvánították, így végül a Király utca mentén szétválasztották. A kerületi polgári kör 1881-ben kérvényt nyújtott be, hogy az újonnan alakult kerületet elnevezhessék, I. Ferenc József feleségéről, Erzsébetről, amit 1882. február 7-én el is fogadtak, így megalakult Erzsébetváros. (BERZA et al., 1993)

1884-ben megnyitotta kapuit a Keleti pályaudvar, ami jelentősen felgyorsította a városrész további fejlődését, ugyanis munkások és kereskedők laktak be a korábbi mezőgazdasági területeket (2. ábra), egy jobb és jövedelmezőbb élet reményében. (BÁN, 2011) Ennek az eseménynek tudható be a hihetetlenül gyors, négyzethálós beépítése a területnek bérházakkal, a Nagykörút és Dózsa György út között. A mai napig ez a városrész Budapest egyik legsűrűbben lakott területe, köznyelvi nevén, Csikágó.

A kerületben, pontosabban a Dohány utcában található, az 1859-ben épült zsinagóga, mely Magyarországon, sőt Európában is a legnagyobb. A helyi zsidóság mértéke miatt, itt helyezkedett el a budapesti gettó, a Király utca, Kertész utca, Dohány utca és Károly körút között. A gettó 1945. január 18-án szabadult fel, ahol ekkor nagyjából 70.000 zsidó származású ember tartózkodott. (BERZA et al., 1993)

2.2. CSIKÁGÓ TÖRTÉNELME

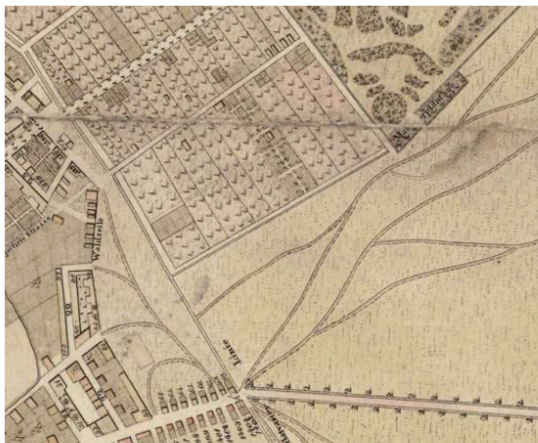
„Mérnökök jelölték ki a káposztaföldek és kusza konyhakertek közt a majdani utcák nyomvonalát. A teremtés lázában épült az új negyed, olyan sebesen nőtt ki a földből, hogy messzi kerületekből is a csodájára jártak. Amint a kívülállók számára is derengeni kezdett az egymást derékszögben metsző utcák könnyedén átlátható világa, az és(z)szerűség és a korszerűség tiszta képlete, a negyed megkapta egyesek szerint gúny-, mások szerint becenevét. Csikágó. Mert a képeslapok Chicagót, a tengerentúli prérimetropoliszt hirdették a modern városiasság netovábbjának. Csikágó, mert egyedül Chicagóban harapózik ilyen sebességgel a ráció rácsszerkezete, és zabálja fel a környező üres síkságot. A keresztelő idején a bűnről még szó sem esett. Az új pesti negyed mintha versenyt futott volna az ismeretlen amerikai nagybácsival; két év alatt lett a semmiből.” (BÉKÉS, 2006)

Békés Pál egyike volt Csikágó számos híres, művészenek így leírásának hitelességét senki sem kérdőjelezheti meg. A rövid bekezdés átfogó és részletes módon mutatja be a már előbb említett városrészt, mely a Damjanich utca, Dózsa György út (régén Aréna), Thököly út (régén Csömöri út) és Rottenbiller utca között helyezkedik el. Erzsébetváros külső ívén elhelyezkedő utca, sokak szerint az egy időben megnövekedett bűnözés miatt kapta ezt a bizonyos (gúny)nevet, de az igazi oka ennek az egyedülállóan gyors beépítése és akkoriban szokatlannak számító arculata volt, mely sokakat az amerikai Chicago-ra emlékeztetett küllemével. (INT-01)

Az 1730-as évekig a térséget kisebb kertek, szántók, szőlősök borították így főleg mezőgazdasági területként üzemelt. Az 1780-as években a városegysítés hatására rohamos fejlődésnek indult, amit a Keleti pályaudvar 1884-es megnyitása csak tovább fokozott. (BERZA et al., 1993) Kereskedők és munkások népesítették be a korábban elhagyatott külvárosi részt, így lakóházak és munkásotthonok kiépítése kezdődött meg. A területet felparcellázták, kijelölték a későbbi utcák nyomvonalát és alig néhány év alatt, általánosságban három-öt emeletes bérházakat húztak fel. (2. ábra)

A 20. század elejére Csikágó szinte teljesen beépült és Budapest legsűrűbben lakott részévé vált. A bérházak legnagyobb arányban a munkás- és kispolgári rétegnek adtak otthont, akiket korábban a helyi hatalmas beruházások (Városliget, Nagykörút, Keleti pályaudvar) érdekében telepítettek be. A második világháború idején a közelben elhelyezkedő gettó jelentős hatással volt a városrész társadalmi és demográfiai összetételére, valamint az 1944. december 29. és 1945 február 13. közötti harcok és szőnyegbombázások során is jelentős károkat szenvedett a helyi lakosság és épületállomány. (BERZA et al., 1993) Később a szocializmus időszakában Csikágó

elhanyagoltá vált, ami a helyi lakosok életkörülményeit is jelentős mértékben megpecsételte. Az 1960-as évekre a környék a szegénységről, zsúfoltságról és a növekvő bűnözésről lett ismert. A rendszerváltás után elindult a lakások privatizációja, ám a megújuláshoz sokáig még hiányoztak az anyagi források. A 2000-es évektől lassú rehabilitációs folyamat kezdődött, mind a közösségi aktivitás, mind pedig épület- és infrastruktúra fejlesztés és megújítás szempontjából is. (CSAPÓ, LENNER, 2015)



Budapest (1830) Pest-Buda beépített területének várostérképe



Budapest (1872) Pest belterületének városrendezési térképe



Budapest (1903) Budapest belterületének és a külterület egy részének várostérképe



Budapest (1908) Budapest közigazgatási térképsorozata

2. ábra – Csikágó városszerkezeti változása

3. CSIKÁGÓ KIALAKÍTÁSA

Arculati szempontból a környék építészete abszolút beleillett Budapest látképébe, mégis felfedezhetünk egy fajta, sajátos hangulatot az itt kialakított épületek között. Első ránézésre különböző bérházak mind, egy egységes mintát követtek a maguk sokablakos, gangos belső udvaros elrendezésükkel. A tervezés során az elsőszámú cél, a minél több lakás elhelyezése volt, így sokszor előfordult, hogy egy ablak mögött egy egyszobás lakás volt található. (INT-01) Ugyancsak ennek a célnak tudható be, hogy a terület zöldítésére, élhetőbbé tételére már nem volt kapacitás, így alakult ki a még ma is megfigyelhető rideg, szürke belvárosi közeg.

A barátságtalan környék és alsóbb osztálybeli társadalmi közeg kombinációjaként, nem meglepő módon, a környék hamar a nyomor és bűnözés melegágya lett. Voltak idők, amikor bizonyos részek annyira veszélyesnek számítottak, hogy még a rendőrség is elkerülte. Leghírhedtebb a mára már lebontott, Százház utcai társasház volt. Az utca névének története onnan ered, hogy egy gazdag külföldi vállalkozó felvásárolt egy méretes területet a Thököly út mellett, ahová tervei szerint, száz darab egy emelet magas bérházat épített volna. A tervéből végül csak néhány épület valósult meg, melyek a bűnözők és prostituáltak körében gyorsan elterjedt. (CSAPÓ, LENNER, 2015)

Az apró, általánosságban három-négy főre kialakított lakások sokszor akár húsz főnek is otthon biztosítottak, így a helyi nyomor minden korábbit meghaladó mértékben növekedett Csikágóban. Az embertelen körülményeknek sajnálatos módon meg lett az eredménye, ugyanis különböző fertőzések, betegségek terjedtek rohamosan a lakók körében. Az 1918-as spanyolnáthajárványban rengetegen vesztették életüket.

A sok negatív hatás ellenére számos híres alaknak nyújtott Csikágó otthont, többek között, Róth Miksa, üvegművész élt itt feleségével és gyermekeivel (Nefelejcs utcában). A barátságtalan közeg, ha már másnak nem, mindenképp egyedinek számított a városban, így számos nagy írónkat megihlette. A már korábban említett Békés Pálon kívül, még Móricz Zsigmond is írt Csikágóról, hiszen az 1918-ban írt *Jobb, mint otthon* - című regénye, itt játszódik.

Manapság a bűnözésnek már alig láthatók nyomai, számos lépés történt az elmúlt évtizedekben ennek érdekében. A prostitúció helyett, Airbnb lakások gondoskodnak a látogatók kényelméről, valamint számos, bűnözők és bandák által kedvelt épület lebontásra került.

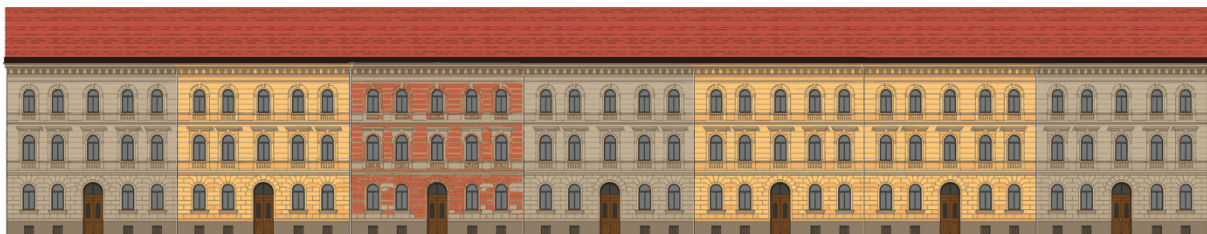
3.1. ÉPÍTÉSZETE

3.2. ÉPÍTÉSZETE

Csikágó kialakítása, a maga geometrikus, négyzethálós kialakítása egyértelműen az észak-amerikai várostervezési sémát idézi. Az utcák jellemzően 90 fokos szögben találkoznak, valamint a terület egészére a városias-nagyvárosias, zárt sorú beépítési mód jellemző (3. ábra), ami a korban (19. század) elterjedt volt az iparosodó nagyvárosok körében. A telekszerkezet és utcaszerkezet szoros kapcsolatban állnak egymással, hiszen a gangos bérházak általánosságban keskeny, hosszúk telkeken épültek, így maximalizálva a lakások és lakosok számát. Keskeny, szűk utcák képződtek Csikágóban, melyek csak tovább súlyosbodtak miután a gépjárművek száma megnövekedett a lakosok körében, ezáltal a parkolók száma is. Az utcamenti, földszinti részeken gyakran műhelyek, üzletek, kocsmák létesültek, míg a felső szinteken lakások helyezkedtek el. (INT-01)

A sűrű beépítés következménye, a terület közterület- és zöldfelületrendszerének hiányosságai, ami jelentős urbanisztikai kihívásokat teremtett napjainkra.

Erzsébetváros egészére kijelenthető, hogy a túlnyomó részben domináló gangos bérházak homlokzatainak kialakítása a historizmus, az eklektika és a szecesszió stílusjegyeit hordozzák magukon, a maguk gazdag díszítéseivel, stukkóival és díszes kovácsoltvas erkélyeivel. Korábban gyakran megtalálható volt neoreneszánsz, és/vagy neobarokk stíuselemekkel borított homlokzat a kerületben, később ezeket felváltotta a szecesszió finomabb, organikusabb formákat és mintákat követő irányzata. (SUGÁR, MICHIHIRO, 2025)



3. ábra – Csikágó építészeti arculata



4. ábra – Csikágó beépítettsége

Ahogy Erzsébetváros településképi arculati kézikönyve is írja, Külső-Erzsébetvárosnak az előbb említett stílusjegyek alakították nagyrészt karakterét, ám megtalálhatók más építészeti védjegyek is.

A Rottenbiller utca menti területen, az Állatorvosi Egyetem szabadonálló beépítésű pavilonos módja dominál, valamint előkertes, zárt sorú beépítési mód található a Damjanich utcáig bezárólag.

A városligeti villasor éppen súrolja Csikágó észak-nyugati területét, ahol az előkertek és azok növényzete határozza meg a környék karakterét, ám építészeti szempontból továbbra is az előbbieken említett stílusjegyek dominálnak.



5. ábra – Csikágó építészeti öröksége, karaktere

3.3. GANGOS BÉRHÁZAI

A 19. századi urbanizációnak köszönhetően, Bécs és Párizs mintájára fővárosunkban is megjelentek a gangos, belső udvaros bérházak, melyek a már sok kultúrában és korszakban praktikusnak bizonyuló koncepciót felhasználva biztosították a lakóknak fényt, szellőzést és részben közösségi teret. Ezek a belső udvarok nem csak esztétikai és építészeti elemek voltak, különböző funkciókat is betöltöttek, mint például közös kút vagy mosókonyha. Hasznos funkciójukon kívül közösségformáló hatásuk is jelentős volt, hiszen a lakók nap mint nap találkoztak egymással, itt zajlottak a társas interakciók, valamint a gyerekek is játszhattak egymással. Az udvar a közös élet helyszíne volt, funkciójában nagyon hasonló, mint a korban még nem közismert, de ma már nélkülözhetetlen terek, parkok, közösségi szabadterek. A világ átforgatódása okán, az udvarok szinte teljesen elvesztették funkciójukat és üresen, kihasználatlanul állnak, vagy ami még rosszabb, parkolóként üzemelnek. Csikágó belső udvarai nagyrészt alulhasználtak és elhanyagoltak, a közösségi funkciók visszaszorultak, szinte teljesen megszűntek a modern lakhatásnak köszönhető lakók elszigeteltségének. Számos példa létezik, akár Budapesten is, a belső udvarok a köz számára történő megnyitására, például az átjáróházak kialakítása, szolgáltatások kialakításával a földszinteken. (JÓNA, 2018) (INT-02)

„...fontos, hogy a gyaloglás szempontjából a közlekedési hálózat részét képezzék a belső udvarok – jelenleg ugyanis nem mondhatók alternatív közlekedési útvonalaknak. Kisebbségi átszervezéssel nemcsak gyorsabb útvonalat kínálhatnának, de izgalmasabb és egyedibb útvonalon vezethetnék a gyalogosokat.” (JÓNA, 2018)

Az udvarok zöldítése és közösségi újrafunkcionálása hatalmas potenciált hordoz magában.

3.4. KÖZTERÜLETI RENDSZERE

Csikágó kialakításánál használt rácshálós utcaszervezettel és zárt sorú, sűrű beépítéssel, a hatékony térkihasználás volt az egyedüli cél a lakások és ezáltal a profit maximalizálása érdekében. (INT-01) Jelentős részben, a keskeny utcák és gangos belső udvarok töltötték be a közösségi terek szerepét a lakosok köreiben. Ennek köszönhetően a terek és parkok száma meglehetősen korlátozott számban elérhető, csupán kettő darab tér található a városrészben, ugyanakkor a közelben lévő Városliget jelentős hatással bír, mint közösségi színtér. (5.ábra)



6. ábra – Csikágó környezete



7. ábra – Bethlen Gábor tér 3.

Egyike ezeknek, a **Bethlen Gábor tér**, mely az István utca és a Bethlen Gábor utca találkozási pontján jött létre 1889-ben a gyors beépítést követően. A tér mai alakját, Kelet felől, az 1920-as években épült zsidó hitközség bérháza

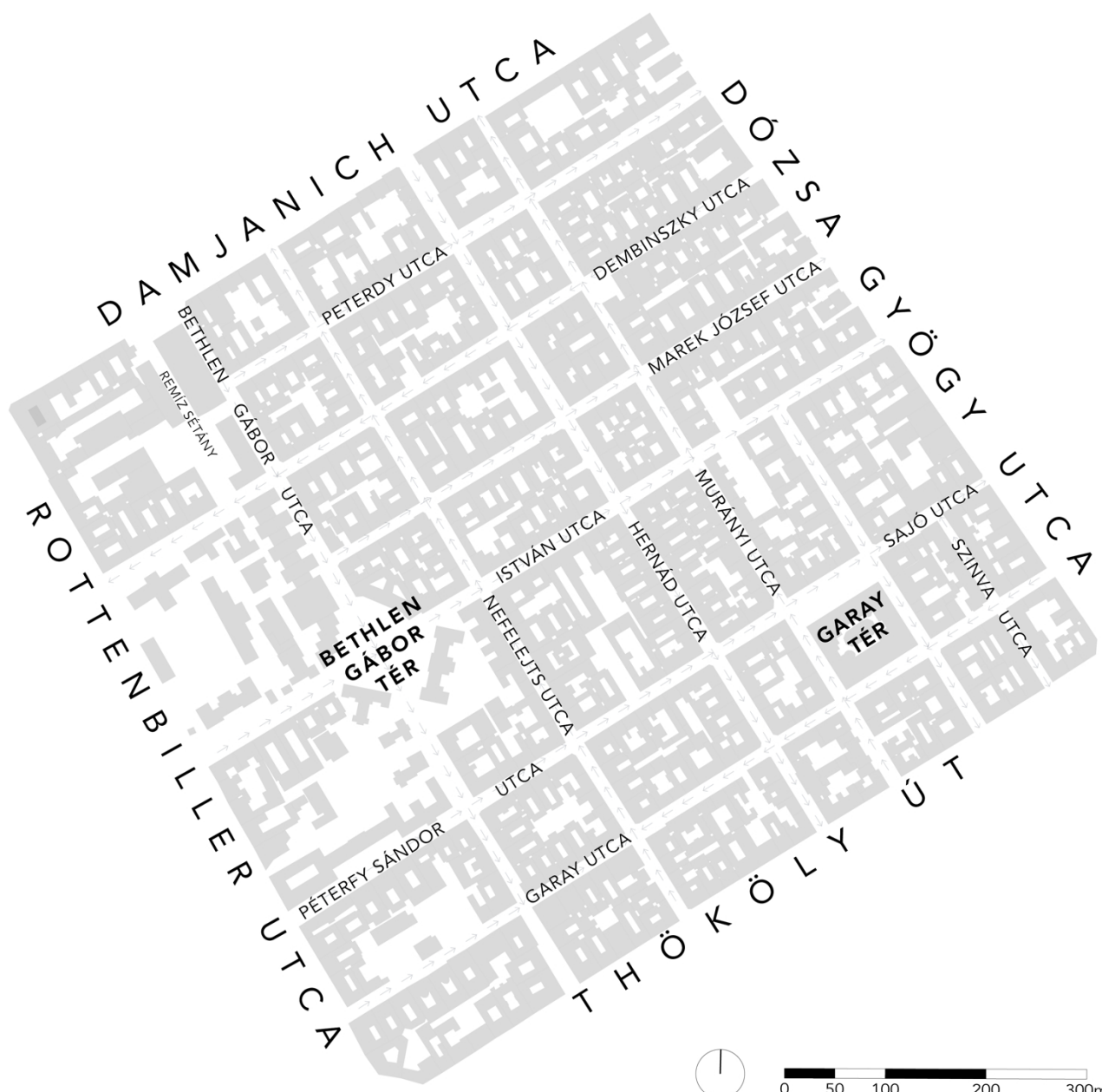
alakította ki, amit később követett a tér nyugati oldalára letelepedő Állatorvosi Egyetem egyik épülete, valamint déli oldalról a Péterfy utcai kórház határolja. Északi irányban, sokáig Budapest legnagyobb bérházának számító társasház magasodik a tér felé, a maga hét emeletével, és mintegy száz lakásával. Érdekesség, hogy a második világháború alatt betonbunkert alakítottak ki az épület tetején, annak kivételes magassága miatt. Az épületben helyet foglalt színház, később mozi, 2012 óta újra Bethlen Téri Színházként szórakoztatja a látogatókat. (BERZA et al., 1993)



8. ábra – Garay piac

Másik teresedés a **Garay tér**, a városi tér fogalmától eltérő karaktert mutat. 1931-ben még egy igencsak impozáns piac nyitotta meg kapuit a környező lakosok nagy öröme, melyet a 70-es években korszerűsítettek, hogy az jobban illeszkedjen a kor szokásaihoz. 2003-ban a kerület vezetősége bezáratta a piacot, főleg annak rossz állapota miatt, helyére megépült a Garay Pláza. Az új komplexumban piac mellett különböző

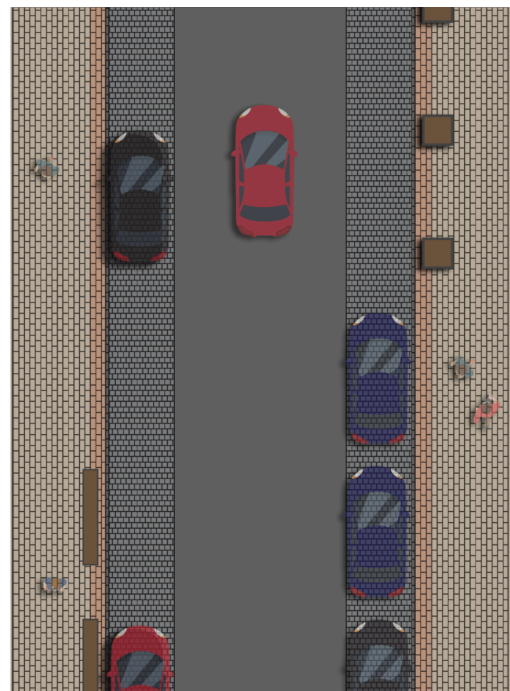
szolgáltatások is helyet kaptak, valamint a felsőbb emeleteken lakások is létesültek. Az épület alatt elterülő mélygarázs 636 gépkocsi befogadására alkalmas. A pláza létrejöttével szinte teljesen megszűnt létezni a tér. Most már csak a Péterfy Sándor utca vége felől lehet megközelíteni gépjárművel, teresedés morfológiai jelensége szinte csak a mélygarázs szellőzése érdekében található meg. (BERZA et al., 1993)



9. ábra – Csikágó utcái, terei

A városrész utcáihoz tartozó adatokat saját felmérés és megfigyelés alapozza. Csikágó közterületi úthálózatát alapvetően az egységes, mintegy 15 méter széles utcák jellemzik. A keresztmetszeti kialakítás szinte minden utcában azonos: a középen futó úttestet kétoldalt parkolósávok, majd járdák határolják. (6. ábra) Ez a struktúra jól kiszolgálja a közlekedési és parkolási igényeket, ugyanakkor túlnyomórészt burkolt felületeket eredményez. Ennek következtében a közterületek vizuálisan és funkcionálisan is „szürkék”, amelyek csak korlátozottan nyújtanak zöldfelületi elemeket vagy emberléptékű, élhető térélményt.

Az utcák kialakítása és építészeti megjelenése egységes képet mutat. A 3–5 méter széles aszfaltburkolatú útpályát kétoldalt 2–4 méter széles, macskakővel burkolt parkolósáv kíséri, amelyet 2–3 méter széles járdák határolnak. A járőfelületek színes térkő burkolattal borítottak és enyhén elemelkednek az útpálya szintjétől, ezzel is jelezve a gyalogosfelület határait. A járdákon elszórtan kiemelt növénykazetták és virágládák jelennek meg, amelyek szerény zöldfelületi elemekként járulnak hozzá az utcaképhez.



10. ábra – Dembinszky utca

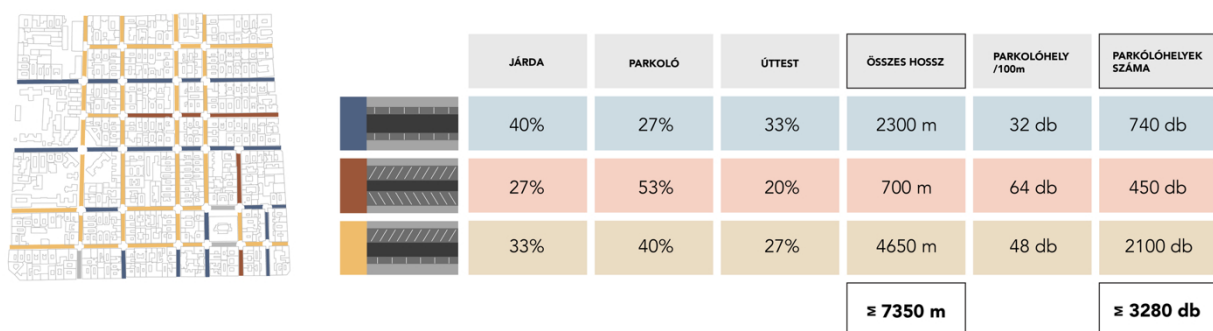
Az utcák funkcionális karaktere és parkolási rendje alapján három kategóriát különböztettem meg felméréseim során, amelyeket az ábrán színekkel is jelöltem. (6. ábra) Utána műholdfelvételek és helyszíni bejárás alapján becsültem fel a parkolók számát a városrészben.

Kék kategória – Az ilyen utcákban a párhuzamos parkolás dominál. Ez az elrendezés lehetővé teszi a szélesebb járdák kialakítását, valamint tágasabb útpályát biztosít, így itt aránylag kedvezőbb a gyalogos- és közlekedési tér aránya. Az élıhetőség szempontjából kedvező elrendezés a parkolóhelyek számának csökkenésével jár, ami ugyancsak lényeges szempont. Az ábra alapján ezek hossza kb. 2300 méter, ami 740 parkolóhelyet jelent.

Barna kategória – Itt kétoldalt 45°-os szögben elhelyezett parkolóhelyek találhatók, amelyek a legnagyobb területet foglalják el a közterületi keresztmetszetből. Ennek következtében az útpálya és a járda szűkösebbé válnak, a gyalogosfelület aránya mindössze 27%. Nem meglepő módon sokkal több parkolóhely fér el ilyen elrendezéssel. Hosszuk összesen 700 méter, ami 450 parkolóhelyet eredményez.

Sárga kategória – Az átmeneti típust képviselik, ahol az egyik oldalon párhuzamos, a másikon 45°-os parkolóhelyek találhatók. Itt a különböző funkciók arányosabban oszlanak meg, a járdák aránya 33%, a parkolóké 40%, míg az úttest 27%-ot képvisel. Parkolóhelyek és járdafelületek mértéke szerint ez a kategória az alábbi kettő között helyezkedik el. Ezek hossza mintegy 4650 méter, összesen 2100 parkolóhellyel.

A három kategória együttesen 7350 méternyi útszakaszt és közel 3280 parkolóhelyet jelent a vizsgált területen. Az elemzés egyértelműen rámutat arra, hogy az utcaszerkezet kialakítása alapvetően az autóforgalmat és a parkolási igényeket szolgálja, míg a gyalogosfelületek aránya jellemzően alacsonyabb a kívánatosnál. Az élıhetőség javítása érdekében a járdák szélesítése és a burkolt felületek csökkentése kulcsfontosságú lenne, még akkor is, ha ez a parkolóhelyek számának mérséklésével járna.



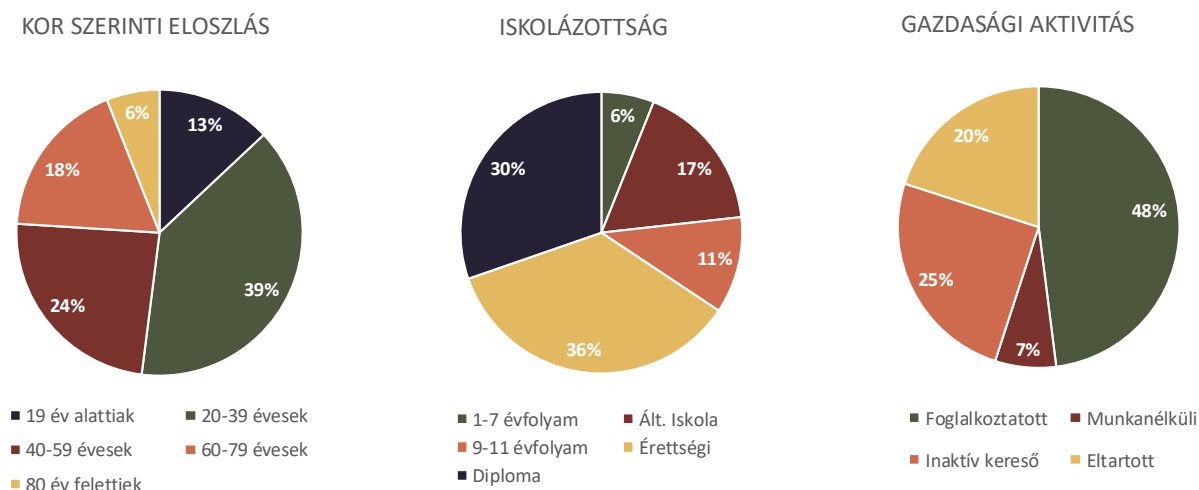
11. ábra – Csikágó utcáinak kategóriái

4. CSIKÁGÓ SZOCIÁLIS HELYZETE

4.1. SZOCIÁLIS ÉS DEMOGRÁFIAI ELEMZÉS

2024-es felmérések alapján Erzsébetváros teljes népessége hivatalosan 49 388 fő, amivel a főváros tizenhatodik legnépesebb kerületének számít. Jelentős népességcsökkenés figyelhető meg az ország és főváros túlnyomó részével együtt, évente átlagosan -1,5 2%. Érdekesség, hogy az 1920-as évek környékén Erzsébetváros lakossága megközelítette a 150 000 főt, ami ma szinte elképzelhetetlen. A VII. kerület területe 2,09 négyzetkilométer, melyből Csikágó 0,65 négyzetkilométert (65 hektár) tesz ki, számításaim alapján. Ezeket az adatokat összeegyeztetve kijön, hogy Erzsébetváros népsűrűsége 25 000 fő/km² körül mozog, amivel magasan Budapest legsűrűbben lakott kerületének számít. Pontos adatot nem találtam Csikágó demográfiai adatairól, mivel közigazgatásilag egy nemlétező városrészről beszélünk, ám ha a területtel arányosan megnézzük a lakosságot, akkor az eredményünk meghaladja a 15 000 főt. Így végezetül kijelenthető, hogy Csikágó népsűrűsége 24 000 fő környékére becsülhető. (INT-03)

KSH adatok szerint Erzsébetváros nem hivatalos lélekszáma 55 000 fő környékére tehető, ami talán közelebb áll a valósághoz, mivel sokan nem ide vannak bejelentve, mint állandó lakosok. Nemek szerinti összetétele a kerületnek nagyjából 25 000 férfi és 30 000 nő.



12. ábra – Demográfiai diagrammok

Az egész kerületben nagyjából 36 700 lakás található, melyeknek átlagos alapterülete 55 négyzetméter. Egy egyszerű számítás elvégzése után kijön, hogy nagyjából 1,5 lakost jelent lakásonként. Ami az átlagos négyzetméterárakat illeti, a kerület egészét nézve ez a szám meghaladja az 1,3 millió forintot, ám Külső-Erzsébetvárosban jelentősen kisebb, csak 0,9-1 millió forint körül mozog. (INT-04)

A magán- és közterületek arányát tekintve, magam végeztem el a számításokat műholdfelvétel és Open Street Map segítségével. Eredményként, kerekítve 0,45 négyzetkilométer jött ki, azaz 45 hektár (magánterület), amit, ha elosztunk Csikágó teljes területével megkapjuk a magán- és közterületek arányát, 70-30%-ot.

2022-es KSH adatok szerint Budapesten jelenleg 720 000 autó van, ami háztartásonként 1,1 gépjárművet jelent. Ezekhez még hozzáadódik az agglomerációból nap mint nap ingázók nagyjából 300 000 gépjárműve. Felfoghatatlan mértékben alakította át ez városunk kialakítását, gondoljunk csak Csikágó utcáira. A már alapból szűk utcák mindkét oldalán sorban állnak az autók, köztük a zajszennyezés mértéke jelentős. Növényzet, kerékpárút szóba sem jöhet, sőt, járdának is alig marad hely.

4.2. MITŐL LESZ ÉLHETŐ EGY VÁROS?

Az előző részekben részletesen bemutatam Csikágó történelmét, kialakítását, valamint demográfiai és szociális helyzetét, annak érdekében, hogy a városrész élhetőségét részletesen meg tudjuk vizsgálni és annak értékeit, valamint konfliktusait fel tudjuk tárni. Még mielőtt az élhetőségi vizsgálatba belemerülnék, fontosnak tartom definiálni az „élhető város” fogalmát és tisztázni fő pontjait, hogy az átvitethető legyen Csikágó példájába, vagy más hasonló városrészekébe. Segítségül vettem számos cikket, tanulmányt és kiadványt (GEHL, 2010) (Speck, 2012), amiket összefésülve, saját gondolatokkal kiegészítve keresem a választ az urbanisztika tudományának egyik legelső és legfőbb kérdésére:

Mitől lesz élhető egy város(rész)?

A változatosság és összetettség talán a legfontosabb alappillérei egy élő településnek, hiszen minden korosztálynak, társadalmi csoportnak vagy kultúrájának más igényei vannak a városi közeget illetően, nem is beszélve a személyiségbeli különbségekre. Szüksége van az embernek olyan helyekre, ahol megélheti szociális igényeit, találkozhat egy baráttal, vagy akár egy nagyobb társasággal is, esetleg olyan helyre, ahová elvonulhat, de mégsem lesz egyedül, mint például egy kávézó félreeső zuga, vagy egy közönséges pad az utca szélén. Az utóbbi példa jól rámutat arra, hogy az emberek adják meg egy élő város szívét, lelkét.

Természetünkből fogva odamegyünk, ahol embereket látunk, hiszen ez megnyugvást és biztonságot biztosít számunkra. Ha egy járókelő például egy éttermet keres magának, az első dolog, amit észrevesz az, hogy hányan vannak és mennyire zsúfolt a hely. Egy üres étterem, valami problémáról árulkodik, míg egy emberekkel megtelt sokkal hívogatóbb lesz. Ez a városokkal sincs másképp. Fontos megjegyezni, hogy nem az emberek száma itt a döntő tényező, sokkal inkább az emberek és tér aránya. A mai közterületeknél is sajnos megfigyelhető a tévhit, miszerint a nagy terek egy élhető, kellemes közeget eredményeznek. Gondoljunk csak az általunk olyannyira kedvelt és látogatott mediterrán városok szűk, nyüzsgő utcáira, tereire, és azok étellel teli hangulatára. Ahogy Jan Gehl mondja: „Nincs is rosszabb egy üres házibulinál”. Még egyszer kiemelném viszont a változatosság fontosságát, hiszen senki sem érezné magát komfortosan az előbbieken említett helyzetben, ha egy nyugodt elvonulásra alkalmas helyet keres magának.

Van egy mondás, amit úgy hiszek, a várostervezésben külön értelmet nyer és rávilágít egy fontos részére az élhető városok létrejöttének érdekében: Nem a cél a fontos, hanem az út. Talán ennek a mondásnak a megalkotásánál nem a szó szerinti értelmezés volt a cél, ám esetünkben így nyer tökéletes értelmet. Fontos a világos és egyértelmű hierarchia az utak és közterek között. Rövid és logikus útvonalak kulcsfontosságúak a célállomások és főterek között, hiszen az ember általában azt az utat fogja választani, ami a legkevesebb idő alatt juttatja el céljához (Speck, 2012). Csakhogy az idő relatív. Ha jól érezzük magunkat az idő gyorsan telik, ha pedig rosszul, akkor éppen ellenkezőleg. Ezért fontos élményekkel és lehetőségekkel gazdagítani az összekötő utakat az egyes központokkal, így az utazás rövidebbnek fog tűnni. Meglepőnek tűnhet, de az átlagember sokszor választja az élvezetesebb utat, a rövidebb úttal szemben.

Összességében tehát kijelenthető, hogy egy város(rész)t a változatosság, összetettség, megfelelő sűrűség (mind kialakításban és emberszámban is), valamint a rövid, logikus, de élményekben gazdag, egyértelmű hierarchiát követő útvonalak tesznek élővé és emberközpontúvá. (7. ábra)

Biztonságos – Az élhető város következő ismérve, a biztonság, avagy a biztonságérzet. Egy nyugodt, békés környezet elengedhetetlen az otthonossághoz és a közösségi élet kibontakozásához, melyek egy élhető város alapját határozzák meg. A biztonságot két csoportba lehet választani esetünkben: Közlekedésbiztonság, valamint közbiztonság.

A növekvő autóforgalom következményeképp, az autók tere is állandó növekedésnek indult, ami napjainkra aránytalan mértékben alakította át városaink szerkezetét és kialakítását. A valóban élhető város nem az autók igényeit helyezik előtérbe, de nem is a gyalogosokét minden más közlekedési módot hátrébb söpörve. Mint a legtöbb kérdésben itt is valahol középen kell keresni a választ. Gondosan megtervezett, pragmatikus és rugalmas közlekedési rendszert és formát kialakítva az autók mellett, a gyalogosok és kerékpárosok igényeit és biztonságát is biztosíthatjuk ugyanabban a térben és időben. Az autósok prioritása nem feltétlen jelenti a gyalogosok és kerékpárosok terének csökkenését és ez persze fordított esetben is így van. (GEHL, 2010)

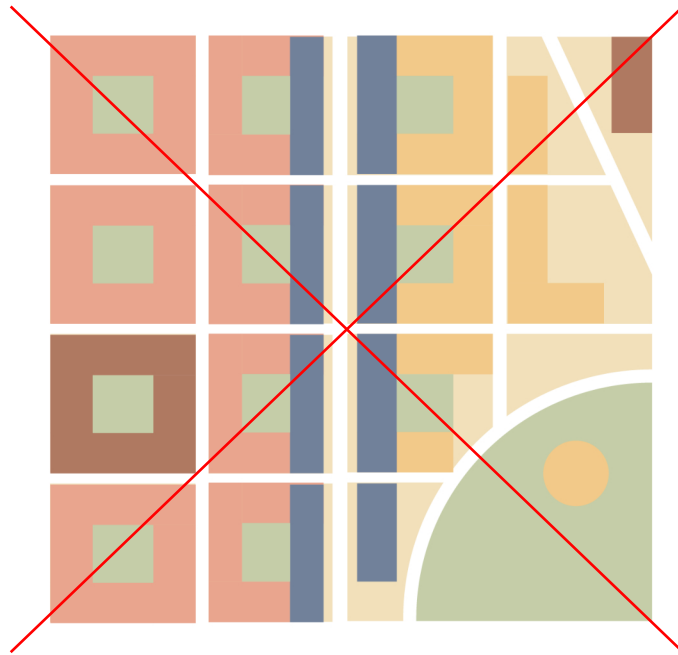
A közbiztonság szoros kapcsolatban áll a városi terek és funkciók kialakításával. Egy olyan utca, ahol éjjel az ablakokon szűrődik ki a fény, hallani a lakókat, valamint látni a járókelőket egyből biztonságosabbá válik, függetlenül a demográfiai és szociális összetételére. Az emberek jelenléte figyelemmel tölti meg a teret. A térbeli biztonságot növeli a városi környezet átláthatósága is. Átlátható, logikus, szervezett és világosan strukturált utcák és terek segítik a tájékozódást, és csökkentik az elbizonytalanodás esélyét, ami könnyen a biztonságérzet hiányához vezethet. Ugyancsak segítenek a lágy szegélyek a magán- és közterek között. Ez alatt értem a vendéglátóhelyek teraszait például, vagy egy földszinti lakás előkertjét, amik ugyancsak élettellel töltenek meg egy utcát még akkor is, ha embereket nem látunk. (GEHL, 2010)

Amikor egy utca biztonságos, ott élet alakul ki, és ahol élet van, ott nagyobb a biztonság is. Ez a körforgás az élhető város egyik legalapvetőbb dinamikája.

Fenntartható – Jelen kor egyik legégetőbb kérdésévé vált a fenntarthatóság és annak jelentősége, többek közt az egyre fogyó fosszilis tüzelőanyag-készletek, növekvő szén-dioxid-kibocsátás, és éghajlatváltozás miatt. A fenntarthatóság nem csak az energiafogyasztást és károsanyagkibocsátást, hanem például a közlekedést és vízkezelést is közvetlenül érinti, mely tudatos fejlesztése a fenntarthatóság irányába, Csikágó élhetőségére szintén hatalmas pozitív hatással lehet.

Számos tanulmány/kutatás (GEHL, 2010) (SPECK, 2012) felhívja a figyelmet arra, hogy a fenntartható város elérése érdekében mekkora szerepe lehet a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek. A közlekedés ezen formái olcsóbbak, egészségesebbek számunkra és a környezetre nézve is, valamint helytakarékoság szempontjából is megelőzi a gépjármű-infrastruktúrát. A kerékpározás még haladási sebességben is túlszárnyalja az autókat, ha beleszámítjuk a nagyvárosi léptéket és forgalmat. Egyedüli szempont, ahol jelentősen eltörpülnek az előbb említett közlekedési formák a gépjárművekhez képest, az a kényelem. Minden lépésnél törekedni kell arra, hogy a felsorolt érvek túlsúlyba kerüljenek az utóbbival szemben, mindenki saját érdekéhez viszonyítva. Fontos az előbb említett fenntartható közlekedési formák, valamint a gazdaságos, zöld tömegközlekedést elérhetővé tenni mindenki számára, hiszen hiába van az infrastruktúra tökéletesen kiépítve, ha bizonyos társadalmi osztályok nem tudják megfizetni.

A gazdag és szegény városrészek igényei olykor eltérőek lehetnek, de a fenntarthatóság mindenkinek az igénye. (GEHL, 2010)



13. ábra – Élő, biztonságos, fenntartható város sematikus ábrázolása

4.3. CSIKÁGÓ ÉLHETŐSÉGI VIZSGÁLATA

Előzőekben megvizsgáltuk, hogy melyek azok a tényezők, amik az elmélet síkján élhetővé tesznek egy várost, esetünkben városrészt. Ebben a fejezetben, ezeket végig szem előtt tartva részletesen vizsgálom Csikágót, végezetül pedig szöveges és grafikus módon is ábrázolom a legfőbb értékeit és hiányosságait. Az elemzés során figyelembe veszem a fizikai/környezeti adottságait – mint a beépítettség mértéke, a közterületek és zöldfelületek aránya –, a közlekedési struktúrát, az épületállomány, a közterületek minőségét, valamint a lakosság társadalmi jellemzőit. Fontos megvizsgálni, hogy alapvető élhetőségi indexek mekkora mértékben érvényesülnek a területen, mint például az emberközpontúság, hozzáférhetőség, közösségi aktivitás és környezeti fenntarthatóság.

A vizsgálat helyszíni bejárásán alapszik, Open Street Map és egyéb térképek használatával kiegészülve.

Céлом, hogy az érték-probléma térkép, valamint a SWOT analízis után kirajzolódjon és egyértelművé váljon Csikágó jövője és útja az élhetőség felé.

Élő – Az előző fejezetben kifejtettem, hogy egy város(rész)t a változatosság, összetettség, megfelelő sűrűség, valamint kompakt, élményekben gazdag kialakítás tesznek élővé és emberközpontúvá. Egy valóban élő városi szövet nem pusztán a fizikai térből, hanem az ott zajló társadalmi, gazdasági és közösségi folyamatokból áll össze. De mik is azok a gyakorlati, kézzelfogható, mérhető vagy leírható tényezők, amelyek egy városrész élhetőségét képviselik?

Elsőként a funkcionális sokféleség és változatosság említhető. Mint korábban is megfogalmaztam, a belvárosi környezetben nem meglepő módon a zárt sorú beépítési mód dominál, többnyire három-négy szintes, belső udvaros bérházakkal, túlnyomó részben lakófunkcióval. Számításaim alapján a közterület–magánterület arány nagyjából 30–70%, ahol fontos megjegyezni, hogy a közterületek töredéke zöldfelület. A telekméretetek változóak, de vizsgálataim alapján kb. 700 m² körül mozognak, beépítettségük pedig eléri a 80%-ot. A belső udvarok, amelyek egyfajta átmenetet képezhetnének köz- és magánterület között, szinte kivétel nélkül burkoltak, növényzetük hiányos, ami negatívan befolyásolja a mikroklimát és a lakók komfortérzetét.

A földszinti, vagy magasföldszinti utcafronti szintek többnyire lakófunkciót töltenek be, ami a korlátozott benapozottság és az utca zajterhelése miatt kedvezőtlen, továbbá az utca közösségi életének szempontjából sem előnyös. A funkcionális kevertség alacsony. A legtöbb épület kizárólag lakófunkciójú, és csak kevés földszinti helyiség kapott közösségi vagy kereskedelmi szerepet. A szolgáltatások – vendéglátóhelyek, kisebb üzletek, intézmények – jellemzően a Bethlen Gábor tér és a Thököly út környezetében koncentrálódnak, míg az élelmiszerboltok és egyéb kisebb egységek inkább elszórtan helyezkednek el a városrész területén. (8. ábra) Az elemzés során készült szolgáltatástérkép egyértelműen kirajzolja, hogy Csikágó déli része erősebb gazdasági aktivitást mutat, míg az északi, Dózsa György út menti szakasz funkcionális szempontból alulhasznosított. (8. ábra)

A közterületi infrastruktúra minősége átlagosnak mondható. A forgalmasabb pontokon (Bethlen Gábor tér, Garay tér) megfelelő számú ülőfelület és hulladékgyűjtő található, ugyanakkor a kisebb utcákban ezek száma alacsony. Funkciók és szolgáltatások hiányában azonban ezekre a helyekre jelenleg nincs jelentős igény – a szürke, barátságtalan környezet is előnytelen hatással bír a környék vonzerejére. A zöldfelületek aránya alacsony a burkolt felületekhez képest, ami kedvezőtlenül befolyásolja a hőérzetet, a levegőminőséget és a városi életminőséget.

A városrész társadalmi szerkezete erősen fragmentált. A lakosság egy része átmeneti jelleggel él itt – albérletben vagy szociális lakhatás keretében –, ami gyengíti a közösségi kötődést és az identitástudatot. A közösségi élet leginkább a nagyobb terekhez (Bethlen Gábor tér, Garay tér) kapcsolódik, de a kisebb, lokális közösségi helyek hiánya érezhető. A belső udvarok és átjárók jelenleg alulhasznosítottak, ugyanakkor hatalmas potenciált rejtenek a közösségi élet, a rekreáció és a mikroklíma javítása szempontjából.

Összességében Csikágó városrész élhetősége jelen formájában korlátozott. A fizikai környezet és összetételének szürkésége, a funkcionális egysíkúság és a közösségi élet gyengesége együtt egy olyan városi szövetet eredményeznek, amely ugyan nagy múltú és karakteres, de élő, emberközpontú működéséhez átalakításra, tudatos tervezésre és társadalmi aktivizálásra van szükség.

Biztonságos – Az élhető város második alappillére a biztonság volt, amely nemcsak fizikai, hanem környezeti és mentális szinten is meghatározza az életminőséget. A biztonságérzet megteremtése alapvető feltétele a közösségi életnek, a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek, amely jelentős mértékben javítja egy városrész élhetőségét.

A közlekedésbiztonság Csikágóban az egyik legmeghatározóbb, ugyanakkor legsérülékenyebb eleme a városi élhetőségnek. A városrész úthálózatát jelenleg egyértelműen a gépjárműforgalom uralja, amely meghatározza az utcakép karakterét és a közterületek használatának módját is. A keskeny utcák és a magas parkolási igény együttesen eredményezik, hogy a gyalogos és kerékpáros közlekedés háttérbe szorul, a zöldfelületek kialakítására pedig csak szórványosan marad tér. Az útpályák és járdák közötti kapcsolat inkább funkcionális, mint élhető: a járdák többnyire szűkek, a parkoló autók gyakran részben ráhajtanak, így azok használhatósága erősen korlátozott, növényesítésre vagy utcabútorok elhelyezésére alkalmatlanok.

A kerékpáros infrastruktúra gyakorlatilag nem létezik. A biciklisek az autóforgalommal közös útfelületen kénytelenek közlekedni, ami a parkoló és haladó járművek közé szorítja őket, jelentősen növelve a balesetveszélyt és csökkentve a komfortérzetet. Kijelölt, védett kerékpársáv vagy kerékpárút nem található, ami a fenntartható közlekedés egyik alapfeltételének hiányát is jelenti.

A gyalogosfelületek állapota általánosságban kielégítő, de sok esetben a burkolatok elöregedtek, a szintkülönbségek nehezítik a közlekedést. Néhány helyen előfordul növénykiültetésre átalakított parkolóhely, ami előnyös kezdeményezés, de ezek inkább szigetszerű kísérletek, mintsem rendszerszintű megoldások. Forgalomcsillapított, 30 km/h-s zónák ritkák, a legtöbb utcában továbbra is az 50 km/h sebességkorlátozás az érvényes, ami különösen veszélyes a szűk, zárt utcákban. Kiemelt gyalogátkelők nem jellemzőek, a felfestett zebrák száma is elenyésző, így a gyalogos közlekedés biztonsága és kiszámíthatósága alacsony.

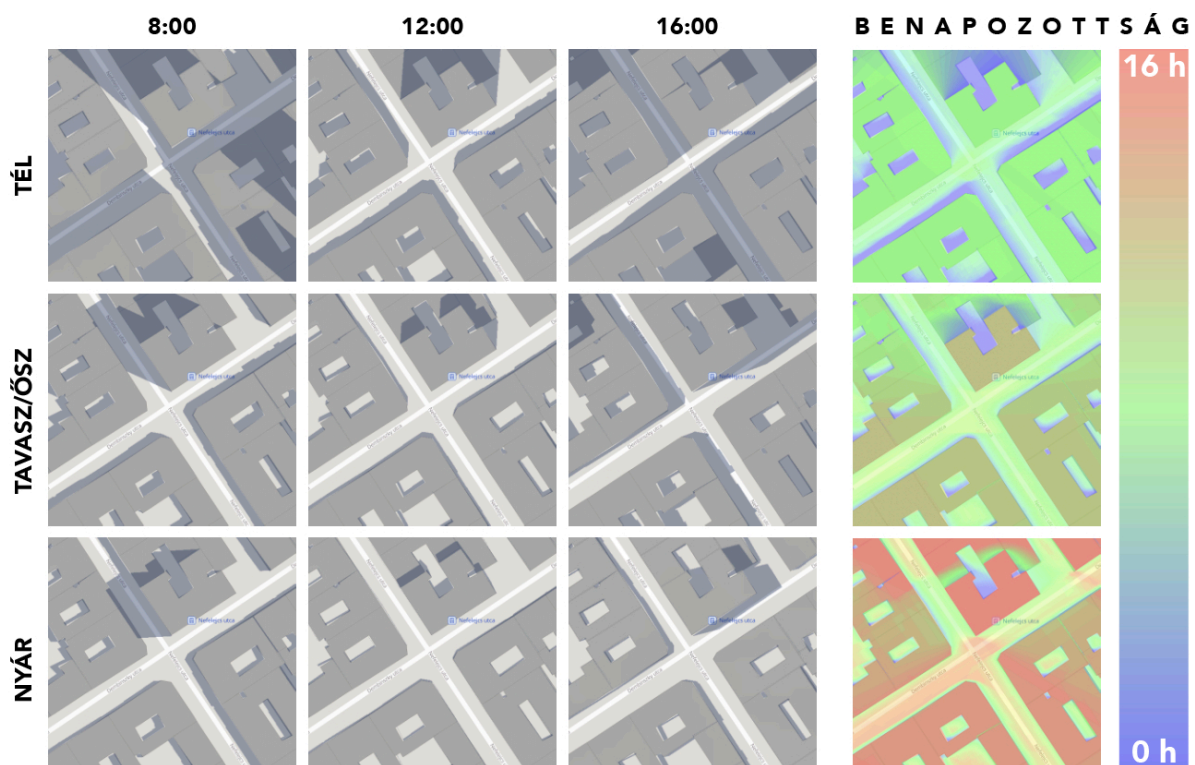
A közlekedési problémák nem csupán a mobilitást, hanem a városrész környezeti állapotát is súlyosan befolyásolják. Az intenzív autóhasználat következtében a levegő minősége romlik, különösen a forgalmasabb szakaszokon, mint a Thököly út és a Dózsa György út térsége. A közlekedési eredetű zajszennyezés szintén komoly probléma, amely nemcsak a fizikai egészségre, hanem a lakók pszichés komfortjára is negatív hatással van.

A térhatás és annak vizuális ereje meghatározó szerepet játszik az ember biztonságérzetének alakulásában. A városi tér arányai, a beépítés módja és a látvány egysége közvetlenül befolyásolják, hogy egy ember mennyire érzi magát komfortosan és védve a környezetében. Az utcák keresztmetszeti arányai számszerűen is kifejezhetők. Az urbanisztika széles körében elfogadott elmélet szerint az ideális aránya az utcáknak 1:1 – vagyis a térfalak magassága megegyezik az utca

szélességével. Ez az arány biztosítja az egyensúlyt a nyitottság és a zártság között, kellemes arányérzetet és emberléptékű térélményt teremtve.

Csikágó esetében ez az arány meglehetősen jól teljesül: a városrész utcái átlagosan 15 méter szélesek, míg az őket közrefogó épületek 3–5 szintesek, vagyis nagyjából 10–20 méter magasak. Ez az arány fizikai értelemben megfelelő térhatást eredményez, ugyanakkor a térélmény összességében mégsem kiegyensúlyozott. Ennek oka, hogy a zárt sorú beépítés következtében a látványt jórészt a monoton homlokzatok uralják, amelyek gátolják a kilátást és az átlátást, ezzel csökkentve a vizuális biztonságérzetet

Az utcák tájolása ÉK–DNY vagy ÉNY–DK irányú. A nyári időszakban (június közepe) a Nap legmagasabb állása dél körül eléri a 66° -ot, ami ÉK–DNY irányú utcák esetén körülbelül $47\text{--}50^\circ$ -os keresztmetszeti beesési szöveget jelent. Ez lehetővé teszi, hogy az utcaszintre is viszonylag sok napfény jusson, különösen a déli órákban. Ezzel szemben a téli hónapokban a napállás jelentősen alacsonyabb (decemberben $\sim 21^\circ$), így a beesési szög is csupán $15\text{--}17^\circ$ körül alakul, ami hosszú árnyékokat és gyenge benapozottságot eredményez. Az alacsony téli napállás és a sűrű, 4 szintes beépítés következtében az utcák és udvarok döntő része a hideg hónapokban jórészt árnyékban marad. (9. ábra)



14. ábra – Dembinszky utca és Nefelejcs utca benapozottság vizsgálata

A városrész homogén arculata – bár építészeti értéket képvisel – egyben a tájékozódás nehézségét is fokozza. Az utcák dinamikája, anyaghasználata és homlokzati arányai alig változnak, így a városi séta során a vizuális monotónia hamar unalomba, majd bizonytalanságérzetbe csaphat át.

Ez a vizuális egyhangúság különösen az esti órákban válik zavaróvá. A helyenként rosszul megvilágított, forgalommentes utcák, az aktív földszinti funkciók hiánya és a gyenge fényviszonyok miatt a városi környezet kihaltnak, élettelennek tűnik – ez pedig a valós veszély nélkül is szubjektív félelemérzetet kelthet az ott közlekedőkben. Az ember természeténél fogva ott érzi magát biztonságban, ahol életet, mozgást, más embereket lát; ennek hiányában az egyébként fizikailag biztonságos tér is fenyegetővé válhat.

Csikágó társadalmi szerkezete és lakossági összetétele jelentős hatással van a városrész biztonságérzetére. Egy olyan közösség, ahol az emberek hosszabb ideje élnek, ismerik egymást és kötődnek a helyhez, természetes módon biztonságosabbá válik. A helyiek figyelnek egymásra, jelen vannak az utcán, és ezzel akaratlanul is növelik a közösségi kontrollt. Az ilyen terek élettel telnek meg, és ahol élet van, ott biztonság is van. Csikágó esetében azonban a lakosság nagy része átmeneti jelleggel él itt – sokan albérletben, rövid távon. Ez a helyi kötődés és identitástudat hiányát, gyengébb közösségi kapcsolatokat és alacsonyabb társadalmi aktivitást eredményez. Emiatt a városrész közösségi élete nehezebben alakul ki, a társadalmi kontroll gyenge, és az utcák is ritkábban telnek meg valódi élettel, ami közvetve a biztonságérzet csökkenéséhez vezet.

Az elméleti síkon nem esett szó a környezeti biztonságról, de én úgy érzem ez a témakör is beleilleszkedik ebbe a részbe, mivel az előbbieken említett fizikai adottságok jelentős mértékben befolyásolják Csikágó környezeti viszonyait és állapotát. A sűrű, zárt sorú beépítés, a burkolt felületek túlsúlya és a minimális zöldfelület együttesen kedvezőtlen mikroklímát eredményez, ami a mindennapi életminőségre is közvetlen hatással van.

Komoly problémát jelent a fővárosban, a belső kerületekben meg különösen a nyári forróság és hőszigetelés. Budapest éves középhőmérséklete nagyjából 12 °C, ami folyamatosan csak növekszik a környezeti változásoknak köszönhetően. Nyaranta nem ritka a 35-40 °C sem, amit a zárt, sűrű beépítés, a minimális zöldfelület és a nagy arányban burkolt udvarok csak tovább fokoznak, így a városrész mikroklímája nyáron extrém módon felmelegedhet. Ez akár 5-7 °C-os különbséget is jelenthet a peremterületekhez és parkokhoz képest. (INT-05)

A levegő minősége sem nevezhető optimálisnak Csikágóban, hiszen egyéb belvárosi részekhez hasonlóan itt is jelentős mértékben befolyásolja az autósforgalom, amit csak tovább tetőz a sűrű beépítettség és zöldfelületek hiánya. A szűk utcákban a szennyezőanyagok – elsősorban a gépjárművek által kibocsátott nitrogén-oxidok, szénhidrogének és szálló por (PM10, PM2.5) – feldúsulnak, mivel a légáramlás gyenge, így a levegő nem tud természetes úton kitisztulni. Ennek eredményeképp fokozott a levegőszennyezettség, különösen a fűtési szezonban. (INT-06)

A belvárosi területekre jellemző módon Csikágóban is elavult a vízelvezetési rendszer, és az utcák burkolatai nem illeszkednek sem a helyi vegetáció igényeihez, sem a klímaváltozáshoz. A nagy arányban vízzáró felületek miatt a csapadék gyorsan elfolyik, a talajvíz-utánpótlás nem történik meg.

Összességében elmondható, hogy Csikágó biztonságossága több szempontból is hiányos. Az autóforgalom elsőbbsége a gyalogosokkal és kerékpárosokkal szemben, valamint az ezek közötti határok tisztázatlansága veszélyes városi környezetet eredményez. A társadalmi biztonság erősítéséhez elengedhetetlen lenne a földszinti funkciók aktivizálása, a közösségi élet ösztönzése és a helyi kötődés és identitás megerősítése. A vizuális és környezeti tényezők – mint a monoton térfalak, a gyenge megvilágítás, a hőszigetelés vagy a rossz levegőminőség – tovább növelik a bizonytalanságérzetet és csökkentik a városi komfortot. Csak ezen fizikai, vizuális és társadalmi elemek tudatos fejlesztésével érhető el egy biztonságosabb, kiegyensúlyozottabb és élhetőbb Csikágó.

Fenntartható – Az élhető város harmadik, egyben utolsó alappillére a fenntarthatóság, amely egyszerre környezeti, társadalmi és szociális irányból értelmezhető esetünkben. Nélkülözhetetlen feltétele annak, hogy egy városi szövet hosszú távon is emberközpontú, egészséges és kiegyensúlyozott maradjon. Míg az előző két tényező – az „élő” és a „biztonságos” város – a társadalmi és fizikai alapokat teremti meg, addig a fenntarthatóság ezek időtállóságát, folyamatos megújulását és stabil fennmaradását biztosítja. Csikágó esetében ez különösen hangsúlyos, hiszen a városrész Budapest egyik legsűrűbben beépített, leginkább burkolt, és zöldfelületekben legszegényebb területe. Ilyen adottságok mellett a környezeti kihívások – mint a hőszigetelés, a levegőminőség romlása vagy a vízmegtartás hiánya – fokozottan jelentkezők, ezért a fenntarthatóság kérdése nem csupán városfejlesztési, hanem életminőségi szempontból is kulcstényező.

Csikágó zöldfelületének aránya rendkívül alacsony, a számításaim szerint mindössze 5%, míg a fennmaradó 95% burkolt, szürke felület. A meglévő zöldfelületek

elsősorban a városrész peremén található, legnagyobb arányban az Állatorvosi Egyetem parkosított területein és a Bethlen Gábor téren. Az utcákon elhelyezkedő növényzet döntően közterületi fasorokból, elszórt növénykazettákból és kisebb ágyásokból áll, amelyek esztétikai és ökológiai szerepük ellenére mennyiségileg elenyészőek.

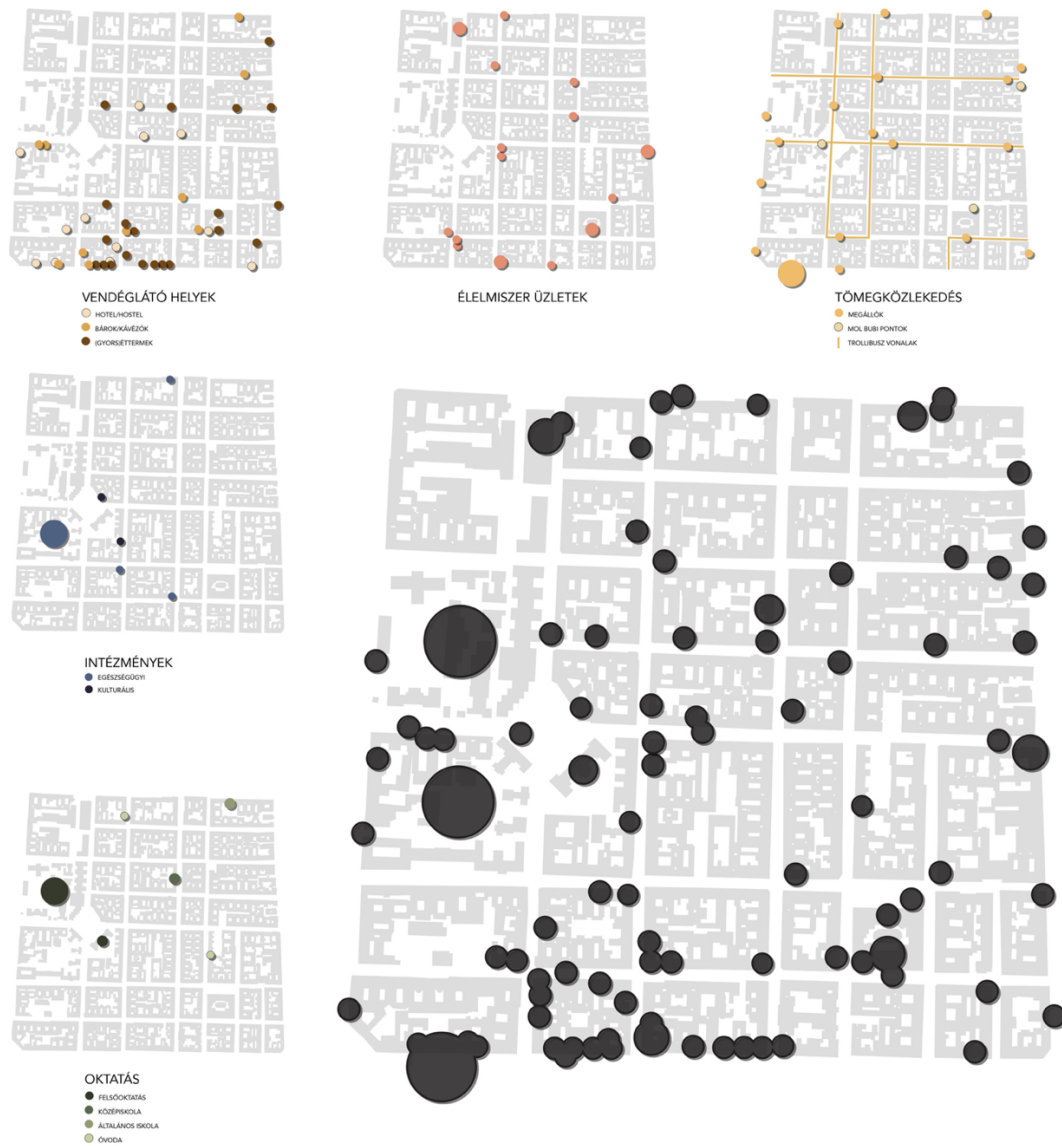
A belső udvarok állapota még kedvezőtlenebb: a legtöbb esetben teljesen burkoltak, növényzet alig található bennük. A helyszíni bejárások és műholdképek alapján jól látható, hogy ezen udvarok vízmegtartó és párologtató képessége gyakorlatilag nulla, ami jelentősen rontja a mikroklíma minőségét. A hőszigetelés itt érvényesül a legerősebben – a szűk, zárt utcák és udvarok tavasszal 2-4 °C-kal, míg nyáron 3-6 °C-kal is melegebbek lehetnek a város zöldebb, nyitottabb területeihez képest. Ez az állapot nemcsak a hőérzetet és a komfortot befolyásolja, hanem hosszú távon a városrész ökológiai egyensúlyát és a lakosság életminőségét is súlyosan veszélyezteti. (NAGY et al., 2019)

Az energiatudatosság és az erőforrás-hatékonyság a fenntarthatóság egyik kulcsfontosságú része, különösen a történeti beépítésű, belvárosi városrészekben, mint amilyen Csikágó is. A terület épületállománya döntő részben a 19–20. század fordulóján épült, és bár építészeti értéke vitathatatlan, energetikai szempontból elavultnak tekinthető. A vastag falazatok ideálisak hőszigetelés szempontjából, de a korszerűtlen nyílászárók és a hiányzó hőszigetelés mind hozzájárulnak a magas energiafelhasználáshoz és az épületek alacsony energiahatékonysági besorolásához.

Homlokzati hőszigetelés vagy nyílászáró-csere jelentős mértékben javítaná az energiahatékonyságot, azonban a műemléki vagy védett épületek esetében ez különösen körültekintést igényel, hogy az építészeti értékek ne sérüljenek. Néhol található növényzettel borított falak, melyek csökkentik a homlokzati hőterhelést, mérséklik a hőingadozást, valamint javítják a levegőminőséget. (PATAKY et al, 2016) Egy egyszerű, borostyánnal benőtt tűzfal is képes számottevő mikroklimatikus javulást eredményezni, miközben vizuálisan is barátságosabbá teszi a városi környezetet.

A megújuló energiaforrások használata – például napelemek telepítése – egyelőre nem jellemző Csikágóban. Saját vizsgálataim alapján, műholdfelvételek segítségével megállapítható, hogy a városrész épületein alig, vagy egyáltalán nem található napelemes rendszerek. Bár ezek a felvételek több évvel ezelőtt készültek, feltételezhető, hogy a helyzet azóta sem változott jelentősen, mivel a tetőfelületek beépítése, az építészeti korlátok és a beruházási költségek mind gátolják a megújuló energiaforrások elterjedését.

A környezettudatos közlekedési módok, vagy más néven a fenntartható mobilitás nélkülözhetetlen Csikágó jövőképében. Ebből a szempontból, még ha kicsit késve is Budapest hatalmas fejlődésen esett és esik át jelenleg. Habár messze még a vége, de a különböző zöld formái a közlekedésnek (MOL Bubi, LIME, stb), valamint az elektromos járművek térnyerése Budapest tömegközlekedési hálózatán mind a helyes irányba hajtja fővárosunkat.



15. ábra – Csikágó funkcióvizsgálata

5. Csikágó fejlesztési kontextusa és tervezési irányai

5.1. FEJLESZTÉSI ÉS STRATÉGIAI DOKUMENTUMOK

Szakdolgozatom első részének utolsó fejezetéhez érkezőre úgy gondoltam, hogy elengedhetetlen lenne a helyi döntéshozók által megszabott irányt, valamint terveket és stratégiákat körbejárni és részletesen megvizsgálni. A célom, hogy összegyűjtsem a Csikágóra közvetve, vagy közvetlenül vonatkozó, már meglévő helyi, fővárosi, vagy akár országos szintű fejlesztési dokumentumokat, annak érdekében, hogy tartalmi bemutatásuk után feltárjuk ezek értékeit és esetleges hiányosságait. A későbbiekben e mentén fogom kidolgozni a javaslataimat egy élhetőbb Csikágó létrehozásának érdekében.

Országos szintű dokumentumok – Bár Csikágót közvetlenül ezek a dokumentumok nem említik, mégis olyan általános keretet biztosítanak, amely meghatározza a fővárosi, vagy helyi célokat és irányokat. Környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból irányt mutatnak, amikhez az alsóbb szintű tervezési dokumentumoknak igazodniuk kell. Egyike ezeknek az Országos területrendezési Terv (OTrT), ami térszerkezeti és területfelhasználási szabályokat rögzít, ezáltal a közlekedési hálózatok vagy a zöldterületi rendszer kereteinek meghatározásával, közvetett módon hatást gyakorol Csikágóra is. A Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia a gazdasági növekedést, a társadalmi egyenlőséget és a környezeti erőforrások megőrzését helyezi előtérbe. A városi fenntarthatóság vonalán, kiemeli a sűrű beépítettségű városrészek revitalizációjának szükségességét, valamint zöldfelületek és közösségi terek újragondolását, fejlesztését. Végezetül fontosnak tartom megemlíteni a Nemzeti Energiastratégia és a Nemzeti Klímastratégia című dokumentumokat. Ezek a kiadványok az energiahatékonyságot, valamint a klímaadaptáció javítását és fejlesztését tűzik ki célul. Kifejezetten relevánsak ezek hiszen, a sűrű beépítettség, burkolt felületek túlsúlya, valamint a zöldfelületek hiánya jelentik a legtöbb probléma forrását Csikágóban. Az elhangzott célkitűzések között számos példát is találhatunk, ami tökéletesen beleillik és alkalmazható a sűrű belvárosi környezetekbe, mint például a belső udvarok zöldítése, árnyékolás növelése vagy csapadékvíz-visszatartás elősegítése. Összeségében kijelenthető, hogy az előbb említett dokumentumok, habár nem térnek ki Csikágóra, mégis meghatározzák a követendő irányt és a közös céljainkat.

Kutatásom első részének utolsó fejezetéhez érkezőre úgy gondoltam, hogy elengedhetetlen lenne a helyi döntéshozók által megszabott irányt, valamint terveket

és stratégiákat körbejárni és részletesen megvizsgálni. A célom, hogy összegyűjtsem a Csikágóra közvetve vagy közvetlenül vonatkozó, már meglévő helyi, fővárosi, vagy akár országos szintű fejlesztési dokumentumokat, annak érdekében, hogy tartalmi bemutatásuk után feltárjam ezek értékeit és esetleges hiányosságait. A későbbiekben e mentén fogom kidolgozni a javaslataimat egy élhetőbb Csikágó létrehozásának érdekében.

Fővárosi szintű dokumentumok – Budapest városfejlesztési céljait Budapest Főváros Önkormányzata által készített tervek és stratégiai dokumentumok határozzák meg. Ezek külön nem térnek ki Csikágóra, de a belső kerületek általános problémái és az azokra készített tervek egyértelműen rá is alkalmazhatók. Elsőként, nem meglepő módon Budapest 2030 című városfejlesztési dokumentumot veszem alapul. Itt a főváros fenntartható fejlődése, a kompakt város elve, a városszerkezet kiegyensúlyozása van a fókuszban, azaz Budapest élhetőségének fejlesztése. A dokumentum kiemelten kezeli a belső városrészek problémáit, mint például a túlzott gépjárműforgalmat, a zöldfelületek hiányát, az alulhasznosított közterületeket és a társadalmi rétegződés egyenlőtlenségeit.

Csikágó szempontjából különösen releváns számos, a dokumentum által kitűzött cél, mint például a belső kerületeket érintő közösségi terek újragondolása, a belsőudvarok felhasználása, valamint nem utolsósorban gyalogosbarát közlekedés fejlesztése. A Budapesti Zöldinfrastruktúra Stratégia (BZI) a fővárosi zöldfelületek fenntartásával, fejlesztésével, valamint összekapcsolásával foglalkozik. Egy összefüggő zöldfelület kialakítása többek közt hozzájárulna a hősziget-hatás csökkentéséhez, javítaná a levegőminőséget, ez által jelentős mértékben hozzájárulna Budapest élhetőségének fejlesztéséhez. Csikágóban a zöldfelületek jelenléte minimális, így inkább városi zöldfolyosók létrehozása, valamint a belső udvarok zöldítése lehet releváns a helyi mikroklima javítása érdekében. Végezetül a Klímaadaptációs Terv (2021–2030) is hasznos lehet helyzetünkben, hiszen e dokumentum a főváros klímaváltozáshoz való alkalmazkodáshoz szükséges célokat írja le, különös tekintettel az előbb említett hőhullámokra, vízhiányra, valamint csapadékintenzitás növekedésére. Csikágó, valamint a belső kerületek többi része, különösképp kitettek ezeknek a folyamatoknak és hatásoknak, így a tervben elhangzott intézkedések közvetlenül adaptálhatók lennének, mint például a zöldsátrak, árnyékolók, valamint a vízáteresztő burkolatok. Érzékelhetjük tehát, hogy minél inkább leszűkítjük a közigazgatási kört, annál inkább kiélesednek a valódi célok és egyre relevánsabbak lesznek Csikágó tekintetében. Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (2021) ugyan nem nevesíti Csikágót, de számos

célkitűzése közvetlenül érinti a városrészt. A dokumentum kiemelt célja az „élhető belváros” megteremtése, amely a zöldfelületek növelését, a közterek gyalogosbarát és klímatudatos átalakítását, valamint a csapadékvíz helyben tartását szorgalmazza. Csikágó esetében ez leginkább a belső udvarok és az utcák zöldítésében, funkcióbővítésében jelenhet meg. Az ITS hangsúlyozza a kék-zöld infrastruktúra fejlesztését (zöldfolyosók, árnyékolás, vízáteresztő burkolatok), ami segíthet a hőszigetelés mérséklésében, valamint a közlekedési területek újragondolását, ahol a gyalogos- és kerékpáros közlekedés kerül előtérbe az autóforgalommal szemben. A stratégia társadalmi vonatkozásai, mint például a szociális városrehabilitáció, közbiztonság javítása, közösségi funkciók erősítése, ugyancsak relevánsak a városrész számára.

Összességében az ITS irányelvei Csikágó jövőjét három fő területen alakíthatják: zöldfelületek és mikroklíma javítása, fenntartható közlekedési formák népszerűsítése, valamint a közösségi élet erősítése.

Helyi szintű dokumentumok – Mint már korábban említettem, Csikágó közigazgatásilag Budapest VII. kerületéhez tartozik, azaz Erzsébetváros Önkormányzatához. Mivel a belső kerület egészére a sűrű beépítettség és zöldfelületek hiánya jellemző, így a Csikágóra alkalmazható fejlesztési irányok a terület egészére vonatkozó dokumentumokból kiolvashatók, sőt számos esetben konkrétan említésre is kerül a városrész. Egyike ezeknek az Erzsébetváros Környezetvédelmi és Fenntarthatósági Programja (2024–2029), ami célzottan foglalkozik a kerületet érintő környezeti problémákkal és fenntarthatósági kihívásokkal, valamint az ezeket érintő célokkal és javaslatokkal. Nagy különbség, hogy a problémák és javaslatok helyismerettel, lokális sajátosságok figyelembevételével jelennek meg, ezáltal relevánsabbak. A helyiek számára kiadott kérdőívben is feltárták, hogy a lakók 46,2 %-a a zöldfelületek növelését tartja elsődleges célként, amihez kapcsolódva a program javasolja a belsőudvarok zöldítését, zöldfalak, árnyékoló felületek kialakítását, továbbá az önkormányzati pályázatok ösztönzését.

A programban hangsúlyos a zöldfelületek növelése, a közösségi udvarok funkcióváltása, a hősziget-hatás enyhítése, valamint a vízgazdálkodás és árnyékolás kérdésköre. Külön kiemelik még a lég- és zajszennyezés problémáját, amelyek a sűrű beépítettség és a nagy forgalmú közlekedési útvonalak miatt Csikágóban is erősen jelen vannak. A dokumentumban kidolgozott akciótervek is szerepelnek, amelyek konkrét lépésekben határozzák meg a beavatkozások ütemezését és irányait.

Fontos megemlíteni még az önkormányzati szintű, gyakran a lakosság aktivitásán alapuló kezdeményezéseket. Ilyenek például a különböző udvarzöldítési programok, pályázatok, amelyek a társasházak udvarainak környezetbarát megújítását célozzák. Egyike ezeknek a Budapest Főváros Önkormányzata által kiírt „Égig Érő Fű” udvarzöldítési pályázat, ahol az udvarkertek fejlesztése és fenntartása a cél zöldfelületek, zöldkazetták kialakításával, zöldfal vagy zöldsztető telepítésével. Ezen programok eredményei egyelőre korlátozott hatásúak, és nem hoztak még széles körű, látványos átalakulást a városrészben, de hosszú távon hozzájárulhatnak az élhetőség növeléséhez.

Összeségében tehát kijelenthető, hogy a rendelkezésre álló dokumentumok által felismert problémák és lehetőségek tekintetében nincs komolyabb hiány. A kihívás ezek megvalósításában rejlik, valamint a közösség bevonásában. Ha az utóbbira egy kicsit több figyelmet sikerülne fordítani, úgy hiszem az anyagi és egyéb nehézségek mértéke is átértékelődne.

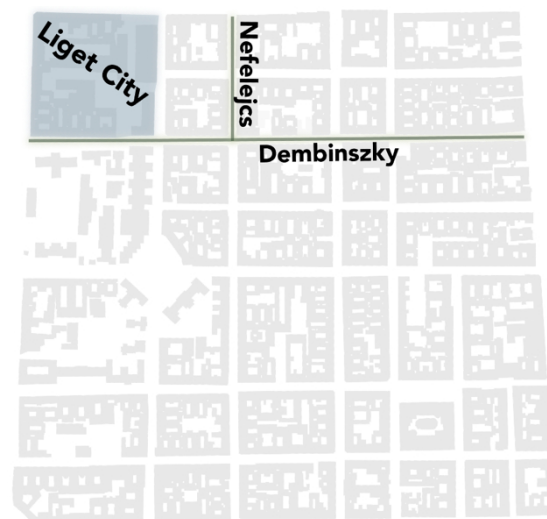
5.2. FEJLESZTÉSEK

Fontosnak tartom még, a városrészt érintő fejlesztéseket röviden bemutatni, hiszen ezek a helyi képviselő-testület által már jóváhagyott intézkedések, szinte teljes bizonyossággal megvalósulnak a közeljövőben. Forrásként ebben a fejezetben az Erzsébetváros önkormányzata honlapján megtalálható információkat használtam fel. (INT-07)

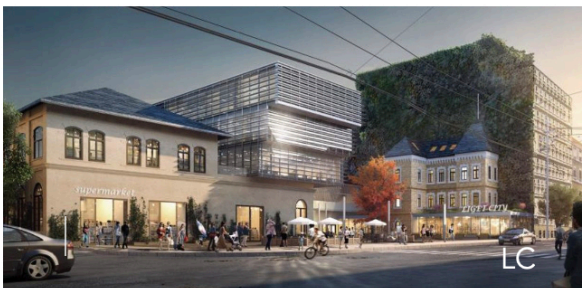
Liget City projekt – A területet érintő lemonumentálisabb fejlesztés, melynek keretén belül lakóházak, kollégium, irodaházak, valamint egy több mint 500 férőhelyes mélygarázs is épülne. Ez a fejlesztés a Rottenbiller, Damjanich, Bethlen Gábor és Dembinszky utcák által határolt területen (nagyjából 45 000 m²) valósul meg a jövőben. A pontos ütemezése a projektnek, még ismeretlen a jelenlegi bel- és külpolitikai helyzetre tekintettel, de a megvalósulás kulcsfontosságú lehet Csikágó jövője szempontjából. A beruházó 800 000 eurót (=323 millió forint) fizetne Erzsébetváros önkormányzatának, mint településfejlesztési támogatás. Egy ilyen jellegű forrás, számos más beruházást és fejlesztést segíthetne elő, mint például az utca-zöldítések. Fontos megemlíteni, hogy a hasonló mértékű városfejlesztési projektek negatív hatással is lehetnek a helyi közösségre. Egy "luxus-negyed" kialakítása például a lakosság teljes kicserélődéséhez vezethet, ami csak tovább hátráltatná a helyi közösség térnyerését, befolyását.

Dembinszky utca megújítása – Az egyik olyan terv, amellyel Erzsébetváros indulni akar az „Egészséges utcák program” pályázatán, amely az utcák élhetőbbé tételéről szól. A projekt szerves részét teszi ki, az egész kerületen áthaladó zöld tengelynek, a Wesselényi és Dohány utcával egyetemben. A kereszteződések akadálymentesítése, az autósforgalom csökkentése, valamint nagymértékű növényesítés, mind a terv része.

Nefelejcs utca megújítása – Másik utcamegújítási terv, mely keretein belül felújítják a járdákat, valamint megfelelő életteret biztosítanak a fasornak. A beteg faállomány helyére egészségeseket ültetnének.



16. ábra – Csikágó fejlesztései



17. ábra – Csikágó fejlesztései

6. ÖSSZEGZÉS

Csikágó városrész részletes vizsgálata során egyértelművé vált, hogy élhetőségi problémái és hiányosságai sokrétűek és összetettek. A sűrű, zárt sorú beépítettség, valamint a burkolt felületek túlsúlya a zöldfelületekhez képest olyan homogén, szürke közeget eredményez, ahol az ember nehezen érezheti otthon magát, és amely a városi hősziget-hatás, a lég- és zajszennyezés szempontjából is különösen sérülékeny. Az utcák és közterek túlzottan az autóforgalmat szolgálják, miközben a gyalogos és közösségi terek háttérbe szorulnak. A belső udvarok állapota sok esetben elhanyagolt, és nem képesek betölteni azt a közösségi és ökológiai szerepet, amelyre a sűrű belvárosi szövetben nagy szükség lenne.

Mindezen hiányosságok ellenére a vizsgálat rámutatott arra, hogy Csikágó hatalmas potenciállal rendelkező, rejtett ékszerdoboz Budapest szívében. A sűrű, zárt sorú beépítést értékes, egyedi építészeti karakter kíséri, amely a városrész történeti és kulturális rétegzettségét őrzi. A belső udvarok, amelyek jelenleg kihasználatlan vagy alulhasznosított terek, a jövőben új, közösségi funkciókat kaphatnának, hozzájárulva a városrész identitásának erősítéséhez és élhetőségének javításához.

A SWOT-elemzés is alátámasztja, hogy bár Csikágó gyengeségei között meghatározó a zöldfelületek hiánya, a közterek szegényes funkcióellátottsága és a közösségi aktivitás visszaszorulása, ugyanakkor erősségei – a központi fekvés, a kompakt szerkezet és az építészeti örökség – szilárd alapot adnak a jövőbeli fejlesztésekhez. A lehetőségek között kiemelkedik az EU-s és állami források elérhetősége, a környezeti tudatosság növekedése és az urbanisztikai szemléletváltás, amelyek mind eszközt biztosíthatnak a helyi átalakuláshoz. A kockázatok – így például a dzsentrifikáció vagy a turizmus túlzott nyomása – ugyanakkor felhívják a figyelmet arra, hogy a javasolt fejlesztéseknek érzékenyen kell reagálniuk a társadalmi folyamatokra.

Összességében tehát kijelenthető, hogy Csikágó városrész jelenlegi problémái és kihívásai ellenére is kiemelkedő értékekkel és fejlődési potenciállal rendelkezik. A jövőbeni beavatkozások kulcsa a belső udvarok, utcák és közterek újragondolása, amelyek emberközpontú, fenntartható és közösségi alapú átalakítása képes lehet egy élhetőbb, zöldebb és társadalmilag is befogadóbb városrészt létrehozni.

ERŐSSÉGEK

- Építészeti karakter
- Központi fekvés
- Kompakt szerkezet
- Történelem, örökség

GYENGESÉGEK

- Zöldfelületek hiánya
- Hősziget-hatás
- Zajszennyezés
- Légszennyezés
- Árnyékoltság
- Közösségi aktivitás hiánya
- Belső udvarok állapota

LEHETŐSÉGEK

- EU-s és állami pályázati források
- Környezeti tudatosság erősödése
- Urbanisztikai szemléletváltás

KOCKÁZATOK

- Dzsentifikáció
- Turizmusnyomás
- Érdekellentétek
- Klímaváltozás hatásainak fokozódása
- Szabályozási és finanszírozási instabilitás

18. ábra – SWOT elemzés

7. KÖVETENDŐ PÉLDÁK, PROJEKTEK

Csikágó vizsgálata során egyértelművé vált, és körvonalazódott számomra, hogy a számos értéke mellett rendkívül összetett problémákkal és hiányosságokkal áll szembe a városrész. A városszerkezeti és épített konfliktusok mellett, még a mikroklimatikus és zöldinfrastruktúrával kapcsolatos, valamint társadalom és annak aktivitásával járó problémák is tovább bonyolítják Csikágó jelenlegi helyzetét és élhetőségét. A fellelhető konfliktusok, rétegelt, összetett megoldásokat kívánnak. A fejezet célja, hogy az alábbi, hazai és nemzetközi várostervezési és tájépítészeti példák (11. ábra) segítségével, rétegelt és összetett megoldásokat biztosítsunk Csikágó problémáira. Ezen projektek vagy fizikai módon javítják a térhasználat minőségét, vagy a közösségi folyamatokat erősítik, ezáltal javítva a városi területeket. Körvonalazzák a későbbi javaslatokat és alapot biztosítanak nekik.

Ferencvárosi „Zöld Udvar” program – Egy olyan, a Ferencvárosi Önkormányzat által kiírt pályázat, amely a települési zöldfelületgazdálkodást és esővíz-hasznosítást támogatja, társasházak belső, zárt, jól körülhatárolható udvarán. A pályázat támogatási intenzitása 50%-os. A jóváhagyott beruházási költség 100.000,-Ft-tól 2.000.000,-Ft-ig terjed. Az önrész, valamint vissza nem térítendő támogatást a nyertesek kertfejlesztésre, és -fenntartásra, zöldfal, zöld térelválasztó rendszerek kialakítására, esőgyűjtő rendszer telepítésére, virágtartók kialakítására és még sok másra felhasználható. Fontos kiemelni, hogy a pályázati felhívás tiltja az elnyert összeg felhasználását az alábbi munkálatokra: térkő lerakása, térkő javítása, park berendezési tárgyak beszerzése (pad, asztalok). (INT-08)

Lokale Agenda 21 Wien – Önkormányzati támogatással működő közösségi városfejlesztési kezdeményezés Bécsben, melynek célja, hogy a helyi lakosokat bevonja a kerületük fejlesztésébe, élhetőbbé tételébe. A lakó- és civil közösségek kisléptékű helyi projekteket kezdeményezhetnek, melyek a közösségi élet és/vagy városi környezet javítását segítik. A város nem csak anyagi, hanem szakmai és adminisztratív segítséget nyújt a jelentkezőknek. E projektnek számos ága létezik, melyek közül az egyik és Csikágó számára talán legrelevánsabb, a „Hofgrätzl”, mely belső udvarok újraaktiválását célozza meg. A nyertes pályázók, az akár 7 millió forintos támogatást követően, az összeget mobil zöldfelületek telepítésére, kerti bútorok beszerzésére, valamint közösségi, akár egy időszakos „nyitott udvar” program szervezésére is fordíthatják. A terv szépsége és esetünkben a legnagyobb előnye, hogy nagy önerőt, beruházást nem igényel, helyette a közösség aktivitására támaszkodik egy élhetőbb városi közeg elérése érdekében.

Coole Straßen & Kühle Meile – Ugyancsak Bécs városát érintő projekt, amely a városi hőszigetelés csökkentését tűzi ki célul, alacsony beavatkozási költségű eszközökkel. A program nyaranta kijelölt, ideiglenesen lezárt és autóforgalmat kizáró utcákból áll, amelyeken mobil virágládákat, ülőfelületeket, vízpermetező kapukat, akár árnyékolókat, valamint gyermekeknek játékokat helyeznek ki az utcafelületre. Hasonló kezdeményezéseket láttunk már Budapesten is, például a pesti rakparton, ám a szürke belvárosi közegben jóval nagyobb hatása lehetne a nyári forróságra. (INT-10)

Supergrätzl Favoriten – Bécs városát érintő utolsó követendő mintapélda, amely Barcelona „superblock” modelljét veszi alapul. Célja, hogy a sűrű beépítésű belvárosi negyedből kiszorítja az átmenő gépjárműforgalmat, miközben biztosítja a hely megközelíthetőségét. A logikus és innovatív megoldásokkal felszabadított közterületeket zöldfelületekké és közösségi terekké alakítja. Több tucat új fa, zöldfelületek, szélesebb járdák, ülőhelyek és közösségi kertek teszik emberközpontúvá a környezetet, miközben csökkentik a hőszigetelést és javítják a közlekedésbiztonságot. Ez a modell Csikágóban is adaptálható, ahol az egyébként is hasonló kialakítású városrészben a parkolófelületek és forgalmi utak visszaszorításával élhetőbb, fenntarthatóbb városi közeg jöhetne létre. (INT-11)

POP Grund – Azaz, átmeneti tér foghíjtelkekre, Kovács Brigitta diplomaterve a városok közösségi tereinek bővítéséről és a foghíjtelkek hasznosításáról. A szerző szerint úgy lehet a legélhetőbb városi tereket létrehozni, hogy a lokális igényeket a megfelelő funkciókkal párosítjuk. A projekt célja, hogy a funkció nélküli, vagy parkolóként üzemelő telkekre könnyen telepíthető, ideiglenes pavilonrendszer épüljön, amely kulturális és közösségi események – például filmvetítések, civil fórumok, kiállítások vagy gasztronómiai rendezvények – befogadására alkalmas. A POP Grund projekt nem csak funkciót ad a jelenleg üres, használatlan foghíjtelkeknek, de a közösségnek is teret ad, ami Csikágó szempontjából kulcsfontosságú. (INT-12)

Kisdiófa Közösségi Kert – A közösségi kertek egyre jobban elterjedtek napjainkban, főleg az olyan sűrűn beépített városi közegben, ahol kevés lehetőség van egyéni kertészkedésre. A Kis Diófa u. 4. szám alatt található foghíjtelken létrejött kert nem csak az élelmiszertermelést, hanem a közösségépítést, a társadalmi kapcsolatokat erősítését és az ökológiai szemlélet fejlesztését is segíti. Erzsébetváros Önkormányzatának támogatásával, a KÉK-Kortárs Építészeti Központ szakmai vezetésével és koordinációjával nyílt meg 2016-ban a 44 egyéni/családi és 4 tanparcellát magába foglaló közösségi kert. Ez a kivételes helyszín nem csak kertészeti tevékenységeknek ad otthont, hanem számos kulturális és szakmai eseménynek ad

otthont. Csikágó esetében, ahol a belső udvarok és foghíjtelkek alulhasználtak, a közösségi kertészkedés kiváló lehetőséget jelenthet ezek felélesztésére.

REPLAN „Közösségi lakhatás a belvárosban (Belső-Erzsébetváros) – A projekt során egy Erzsébetvárosi gangos házakból álló tömböt vizsgáltak. A cél az volt, hogy az udvarok a lakóegységek meghatározó részévé váljanak, míg az utca felőli sáv közösségi funkciókat kapjon. A vizsgált tömb különlegessége, hogy nagyrészt önkormányzati tulajdonban van, így a beavatkozások jó alapot teremtenek a megfizethető lakhatás és a közösségi terek integrálására. A projekt számos problémára mutatott rá: az utcára néző lakások a zaj és fényterhelés miatt nehezen lakhatók, az udvari lakások gyakran sötétek és rossz benapozottságúak, valamint hiányzik a közösségi életet támogató térhasználat. Ezek figyelembevételével a tervezők közösségi lakások létrehozását javasolták, különösen az első emeleti szinteken, ahol nagy közösségi terek egészítenék ki a privát lakásokat. A földszint és a pince vendéglátóhelyeknek, műhelyeknek és irodáknak adna otthont, amelyek egyrészt bevételt termelnek, másrészt élő közösségi életet generálnak. Fontos elemként jelent meg a lakók bevonása a tervezésbe, a közösen kialakított szabályok és a megfizethetőség fenntartása, amely energiatakarékos megoldásokkal társul. Csikágó jövője szempontjából a belső udvarok újragondolása, közösségi funkciókkal való bővítése és a megfizethető lakhatás kombinálása ésszerű, irány lehet a jövőbeli fejlesztésekben. (GERŐHÁZI, 2015)



19. ábra – Követendő példák, előképek

8. JAVASLATOK

A tanulmány utolsó részében az elemzésekre és példákra épített javaslataimat dolgozom részletesen ki, amelyek egytől egyig egy élhetőbb Csikágó létrehozásában érdekeltek. E javaslatokat két csoportba osztottam: közterületek és belső udvarok, valamint azok környezete.

8.1. JAVASLATOK KÖZTERÜLETEKRE

Csikágó közterei jelenleg igencsak korlátozott számban vannak jelen, ami nem megfelelő városszerkezeti jellegét, valamint elhelyezkedését tekintve. A Bethlen Gábor tér, valamint a Garay tér a városrészben elhelyezkedő összes köztér.

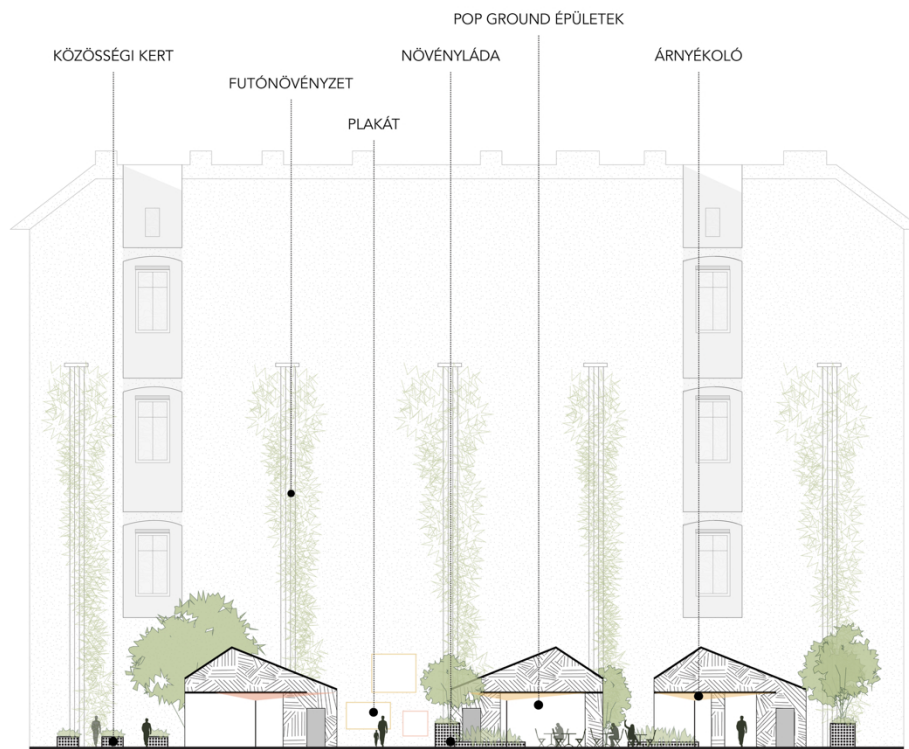
Bethlen Gábor tér – Egy közlekedési csomópontot körülvevő néhány kisebb teresedésben merül ki, nem elhanyagolható mennyiségű és minőségi növényállománnyal, ám lehetőségek és funkció tekintetében már hagy némi kívánnivalót maga után. A Keleti pályaudvar és számos intézmény közelsége miatt jelentős gyalogosforgalom halad át a téren, így elengedhetetlen lenne a teret és környezetét funkciókkal és lehetőségekkel megtölteni. A jelenleg elzárt zöldfelületeket, szakszerű módon és a növények épségére tekintettel, ki kell nyitni a nyilvánosságnak és a köznek. A környező épületek földszintjén javaslom a vendéglátó egységek és kulturális lehetőségek támogatását, melyek felvirágoztatásával, a környéken áthaladó tömeget meg lehetne tartani, amely élettel töltené meg, a ma autók uralta közteret.

Garay tér – A tér egykoron a helyi közösségi élet egyik színtere volt, a maga hatalmas piacával és terével. Ennek beépítése után ez jelentősen visszaesett, jóllehet a jelenleg üzemelő Garay centrum is betölt számos funkciót és otthont ad számos szolgáltatásnak, valamint az épülettömeg alatt elhelyezkedő mélygarázs ugyancsak fontos szerepet tölt be. A jelenlegi tér méretéből kifolyólag sok lehetőséggel nem bír, szinte csak a Garay centrum előtereként üzemel. Javaslatom ide, hogy a téren átfutó útszakaszt (Garay utca) zárják le az autóforgalom elől, amivel jelentős mértékben növelhetni lehetne a teret, amiket hasznos funkciókkal lehetne megtölteni. A jelenlegi tárgyak, objektumok és növényfelületek áthelyezése után egy olyan egybefüggő burkolt teret kapunk, ami a későbbiekben alkalmas lenne a Garay centrumban elhelyezkedő piac kültéri bővítésére, amivel jelentős hatással lennénk a tér és a közösség számára betöltött szerepére. Ugyancsak alkalmas lenne a Garay tér közösségi események helyszínévé, új formájában.

Foghíjtelkek – Az utolsó, köztereket érintő javaslatom a Csikágóban elhelyezkedő foghíjtelkekhez (12. ábra) kapcsolódik. Ezek magántulajdonban lévő telkek, azaz az önkormányzat nem számít döntéshozó félnek az ügyben, de úgy gondolom könnyen lehet mindenki számára előnyös helyzetet és döntést hozni ezen, jelenleg használaton kívüli telkek átmeneti hasznosítása érdekében. Mivel Csikágóban rendkívül kevés a zöldfelület, valamint az arra alkalmas terület, így ezek a kivételesen értékes telkek éveken át a közösség számára hasznos szerepet tölthetnének be addig, amíg a tulajdonos nem kívánja beépíteni azt. A korábban említett POP Grund projekt mintájára ezeket a területeket, akár csak időszakosan közösségi térré lehetne alakítani könnyűvázás épületekkel, bennük vendéglátó egységekkel, kültéri bútorokkal, mobil növényládákkal, zöldhomlokzatokkal, valamint a forró nyári napokon elengedhetetlen árnyékoló vitorlákkal. (13. ábra) Az átmeneti tereket munkaidőben és a hidegebb hónapokban parkolóként lehetne használni, ahol igény van rá, valamint rendezvények megtartására is alkalmasak lennének. Az előbbieken megnevezett közösségi kertek is megoldást jelentenének a következő évekre, ezen területek hasznosítására.



20. ábra – Csikágóban elhelyezkedő foghíjtelkek



21. ábra – Dembinszky utca 32. (foghíjtelek) beépítési koncepciója

Közutak – Csikágó esetében egyedülálló szereppel bírnak javaslataimban a közutak és azok környezete. A korábbi fejezetekben (lásd 4.3. fejezet) részletesen megvizsgáltam a városrészt, többek közt környezete, funkcionalitása, szolgáltatásai, valamint szerkezete szerint. Ezen elemzések rávilágítottak, hogy Csikágó sűrű, zárt, viszonylag szűk utcái túlnyomó részben közlekedési célokat szolgálnak, pontosabban gépesített közlekedési célokat. Alapvetően kijelenthetjük, hogy az utcák legfőbb szerepe a közlekedésben lakozik, ám korábban az élhető városról alkotott ideál szerint az utat élvezetessé, változatosá, ezáltal egészségessé és élhetővé kell teremteni. Egy egészséges utca pedig fenntartható.

A javasolt fejlesztések célja egy olyan élhetőbb utcahálózat létrehozása, mely az emberközpontú tervezést részesíti előnyben, klímatudatos és fenntartható megoldásokkal kiegészítve. A gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztése, valamint a helyi közösséget fellendítő infrastruktúra támogatás egy zöldebb és élhetőbb Csikágót fog eredményezni. Javaslataim alapját egy fajta út-hierarchia jelentené, hiszen jelenleg Csikágó utcái között semmiféle különbség nincsen kialakítás és funkció szintjén. Úgy hiszem az utcák kategorizálása autósforgalom, parkolási lehetőség és zöldfelületek mennyisége szerint számos szinten hozzájárulna a lokális élhetőség fejlesztéséhez.

A kategorizálás módszertana számos, egymásra épülő vizsgálati rétegből tevődik össze, amelyek mind hozzájárultak Csikágó utcahálózatának átfogó megértéséhez. A

különböző elemzések – mint a közlekedési, funkcionális, környezeti és térszerkezeti vizsgálatok – mind más és más szempontból rajzolják fel a városrész jelenlegi állapotát, ugyanakkor egymást kiegészítve teljes képet adnak az utcakép működéséről.

Miután ezeket a rétegeket egymásra vetítettem és összefésültem, kirajzolódott a végleges koncepció, amelyben az úthálózat három jól elkülöníthető kategóriába sorolható, forgalmi szerepük, parkolási rendjük és zöldfelületi potenciáljuk alapján. A továbbiakban ezeket a vizsgálati rétegeket és azok eredményeit külön-külön fogom összegezni, hogy milyen módon és mértékben befolyásolták a végső kategorizálást és a javasolt beavatkozások irányát.

Elsősorban a közúti közlekedés és annak összetett hálózatára, rendszerére, illetve a városi működésre gyakorolt hatásaira térek ki. Csikágó legforgalmasabb és legmeghatározóbb utcái a Damjanich utca, a Dózsa György út, a Thököly út és a Rottenbiller utca. Ezek a főbb közlekedési tengelyek a városrészt közlekedési szempontból szinte egy szigetté formálják, amelyet minden oldalról nagy forgalmú utak határolnak. Ezen belül azonban hiányzik a világosan szervezett közúti hierarchia: az utcák forgalmi szerepe, mérete és kialakítása között nincs érdemi különbség, ami a közlekedési rend és a gyalogosbarát térhasználat szempontjából egyaránt problémás. Ez a sajátosság alapvetően meghatározza a későbbi javaslatok irányát, hiszen a városi élhetőség és a közlekedési biztonság javítása csak jól elkülönített funkcionális szintek mentén valósítható meg.

A tömegközlekedés ezzel szemben valamivel rendezettebb képet mutat, de jellemzője a korlátozott kínálat. Csikágó területén a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) által üzemeltetett közösségi közlekedési formák közül kizárólag trolibuszjáratok közlekednek, ami egyben előny és kihívás is. Előny, mert a trolibusz a városi közlekedés egyik legfenntarthatóbb, elektromos alapú formája; kihívás viszont, mert a hálózatot kiszolgáló felsővezetékek korlátozzák a városi környezet alakítását. A felsővezetékek jelenléte megnehezíti a nagyobb fák telepítését, a lombkoronaszint kialakítását vagy bármilyen árnyékoló, térformáló elem elhelyezését az érintett utcák mentén.

A trolibusz-hálózat Csikágóban a Bethlen Gábor utca, a Nefelejcs utca, a Dembinszky utca, az István utca és a Garay utca vonalán húzódik. Ezen utcák nemcsak közlekedési, hanem potenciális városi tengelyek is, amelyek zöldfelületi fejlesztése és arculati megújítása kulcsfontosságú lenne egy kiegyensúlyozottabb, élhetőbb városi közeg

megteremtéséhez. A cél tehát nem a trolibuszok kiszorítása, hanem azok integrálása egy komplexebb, emberközpontúságot priorizáló Csikágó létrejötte érdekében.

Funkcionalitás szempontjából Csikágó városszövetének vizsgálata összetettebb képet mutat, hiszen a különböző intézmények, szolgáltatások és kereskedelmi egységek elhelyezkedése, látogatottsága és hatása egyaránt meghatározza a városrész mindennapi életét. A városi funkciók eloszlása jelentős mértékben befolyásolja az utcakép használatát, az emberek mozgását, és ezzel együtt a közösségi élet minőségét is.

A közintézmények közül kiemelt szerepet játszanak a Bethlen Gábor tér környezetében elhelyezkedő felsőoktatási intézmények, amelyek nap mint nap több ezer hallgatót és dolgozót vonzanak be. Ez a koncentráció egyértelműen indokoltá teszi az infrastruktúra fejlesztését, különösen a gyalogos- és kerékpáros közlekedés, valamint a közösségi terek vonatkozásában. A hallgatói jelenlét és a fiatal korosztály dinamikus aktivitása óriási lehetőséget jelent a környék közösségi életének újjáélesztésére: ha megfelelően támogatott közterületi és zöldfelületi hálózat társul hozzá, a térség a társadalmi találkozások, spontán közösségi események és kulturális aktivitás színterévé válhat.

A többi oktatási intézmény – óvoda, általános iskola és gimnázium – szétszórtnan helyezkedik el a városrészben, elsősorban Csikágó északi felén. Ezek környezetében kiemelt prioritásként jelenik meg a gyermekek és fiatalok biztonságos közlekedése, valamint az iskolához kapcsolódó nyugodt, gyalogosbarát terek kialakítása. A jelenlegi helyzetben ezek az intézmények nem rendelkeznek közvetlen környezetükben rekreációra vagy közösségi életre alkalmas területekkel. Ennek megoldását jelentené például a Marek József utca és a Hernád utca bizonyos szakaszainak forgalomcsillapítása, sétáló- vagy iskolautcaként való újragondolása, amely egyaránt szolgálná a biztonságos közlekedést és a közösségi funkciók erősítését.

A városrész kereskedelmi és szolgáltatási hálózata szintén meghatározó tényező. Az alapellátást biztosító élelmiszerboltok és kisebb üzletek szinte minden utcában jelen vannak, ami kedvező a mindennapi élet szempontjából, ugyanakkor a vendéglátóhelyek és kávézók elhelyezkedése már koncentráltabb. Ezek elsősorban a Baross tér és a Keleti pályaudvar környezetében, valamint kisebb mértékben a Garay tér és a Marek József utca vonalán találhatóak. Ez a koncentráció alkalmas alapot teremt egy gyalogoscentrikus, élményalapú utcaszakasz kialakításához, amely a helyi szolgáltatások, közösségi terek és zöldfelületek összekapcsolásával nemcsak

funkcionálisan, hanem atmoszférájában is hozzájárulhat Csikágó élhetőségének javításához.

Környezeti szempontból a benapozottság vizsgálata kiemelt jelentőségű volt a kategorizálási folyamat során. Az elemzések egyértelműen kimutatták, hogy a délnyugat–északkeleti irányú utcák mind a nyári, mind a téli időszakban kedvezőbb benapozottsági viszonyokkal rendelkeznek, mint az északnyugat–délkeleti irányúak. Ez a különbség nem csupán fényviszonyokban, hanem a mikroklíma alakulásában is jelentős.

A délnyugati irányultságú utcákban a napfény intenzívebben és hosszabb ideig éri a burkolt felületeket, ami a téli hónapokban kedvezőbb hőérzetet biztosíthat, ugyanakkor a nyári forróságban ez hátrányos is lehet, ha nem társul megfelelő árnyékolási megoldásokkal. Éppen ezért ezek az utcák a mikroklíma-szabályozás szempontjából a leginkább fejleszthetők: a fák telepítése, zöldhomlokzatok, pergolák vagy árnyékolóvitorkák alkalmazása itt hozhatja a legnagyobb pozitív változást a hőérzet és levegőminőség javítása terén.

Ebből következik, hogy a rehabilitációs fejlesztések során elsődlegesen ezeket az irányú utcákat érdemes előtérbe helyezni, hiszen a beavatkozások itt hozhatják a legnagyobb klímaadaptív eredményt. A Marek József utca ebből a szempontból különösen kedvező adottságú: tájolása, szélessége és jelenlegi funkcionális szerepe alapján kiválóan alkalmas lehet kísérleti jellegű, zöldinfrastruktúra-alapú fejlesztések megvalósítására, amelyek mintaként szolgálhatnának Csikágó többi utcája számára is. A javasolt kategóriarendszer célja, hogy a városrész úthálózatába egyértelmű hierarchiát és funkcionális különbséget vezessen be, ami lehetőséget teremt a forgalom elosztatására, a gyalogos és közösségi terek arányos fejlesztésére, valamint a zöldfelületek növelésére. Utóbbi különösen fontos, hiszen a fák és zöldfelületek környezeti, esztétikai és pszichés hatása, széleskörben ismertek. Lényeges szerepük van a zaj- és rezgéscsillapítás, a levegőminőségjavítás és a városi hősziget csökkentés területén is. (SZAKÁCS et al., 2021)

A három kategória – piros, kék és zöld – nem csupán forgalmi besorolást jelöl, hanem eltérő térhasználati, ökológiai és közösségi célokat is képvisel. A cél nem a forgalom korlátozása önmagában, hanem az, hogy minden utca a funkciójához, környezetéhez és használóihoz igazodó szerepet töltsön be Csikágó határain belül.

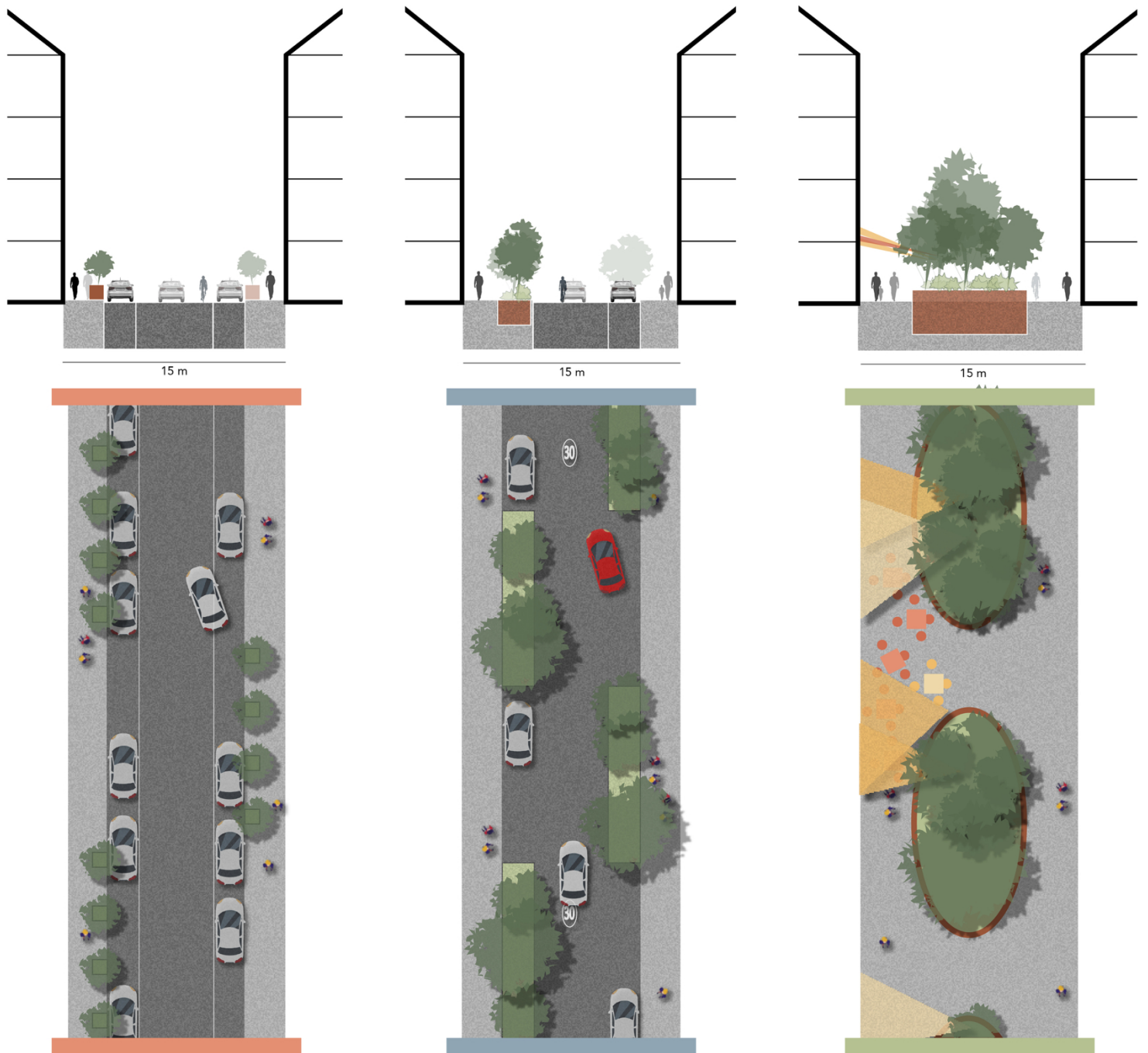
Piros-kategória – Az első kategória megvalósításához kéne a legkevesebbet változtatni a jelenlegi kialakításokon. Itt az egyedüli változtatás a parkolás rendjére és

formájára vonatkozna. Mivel az utak szélessége nem engedi más módok használatát, itt a párhuzamos parkolási mód lenne engedélyezett, ezzel növelve a járdafelületek szélességét. Ebbe a kategóriába tartozó egy- és esetenként kétirányú utcáknak két oldalán párhuzamos parkolásra alkalmas burkolt sáv helyezkedne el a járófelülettől szintben elválasztva. A járda szélén, tisztos távolságra növényládák helyezkednek el, ezzel mérsékelten gyarapítva a zöldfelületek számát. Az autóközpontú utcákat úgy helyezném el, hogy forgalom és áthaladás szempontjából logikus útvonalat kapjon, valamint ne akadályozza a gyalogosforgalom és szolgáltatások szempontjából értékes és lehetőségekkel teli hasznos részeket. Számításaim szerint ez nagyjából 32 darab parkolót jelentene 100 méterenként.

Kék-kategória – Az átmenetet képző kategória az autócentrikus és emberközpontú kialakítás között. A Nefelejcs és Dembinszky utca vonatkozó tervek és koncepciók nagyjából jól ábrázolják az én javaslataimat is. A keresztezésekben akadálymentes és biztonságosabb körülményeket megteremtése a gyalogosok számára elengedhetetlen, új burkolat kialakításával a járdákon. Új talajkapcsolatos fa, ültetésével és nagy méretű növényágások kialakításával a jelenlegi zöldfelület-hiányt nagy mértékben javítaná az új utca kialakítás. Zöldfelületek mellett vízáteresztő burkolat és esővíz zöldfelületekre terelése jelentős mértékben javítaná az esővízmegtartást és a növényzet egészségét. Az utcákban a sebességhatárt 30 km/óra-ra kell korlátozni, forgalomcsillapító küszöbökkel, esetenként az útpálya elhúzásával, kanyarításával.

Zöld-kategória – A „zöld” típusú utca élıhetőségi szempontból a legideálisabb forma, ahol az emberi jelenlét, a közösségi használat és az ökológiai funkciók dominálnak. Ezek az utcák akár teljes mértékben autómentesek és kizárólag kerékpáros, gyalogos közlekedési módokat támogatnak. Természetesen külön engedéllyel, valamint megkülönböztető jelzéssel van mód behajtani az illetékeseknek. Alapvető célja, hogy az utcát visszaadja az embereknek – lakóknak, időseknek, gyerekeknek, gyalogosoknak. Ezt változatos és tudatos növénykiültetéssel, számos utcabútorral, árnyékolóval, valamint gyermekjátékok telepítésével érnénk el. Egy újfajta közösségi színteret adna a lakóknak és a nyári hősziget-hatást is jelentősen mérsékelné kialakításával. Az ilyen utcák környezetében támogatni szükséges a vendéglátó egységek teraszos kialakítását, ezzel megtörve az utca-épület szegélyt, amivel az utca életre kelhet.

Jelenleg Csikágó teljes területén a piros kategória érvényesül, azzal a kiegészítéssel, hogy számos utcában 45°-os parkolási rend is megfigyelhető.

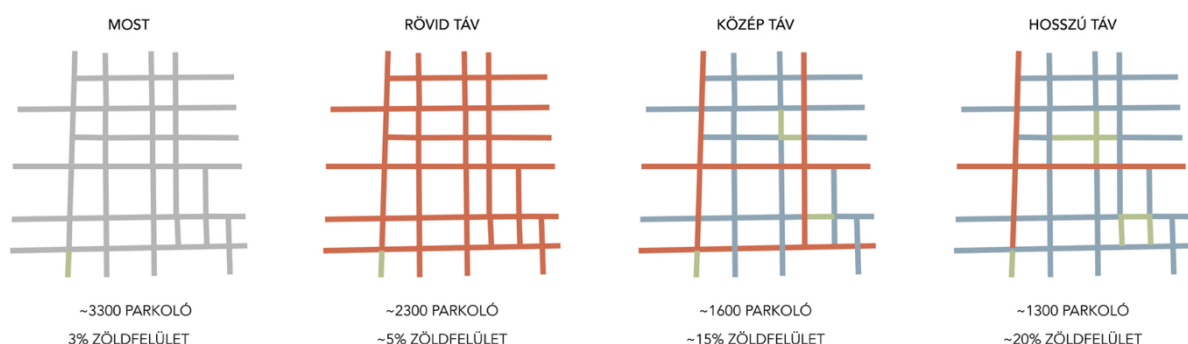


22. ábra – Csikágó utcakategóriáinak koncepciója

Rövid távon javaslataim ütemezése ezek fokozatos felszámolását irányozza elő, mivel aránytalanul nagy területet vesznek el a gyalogosfelületektől. Ennek eredményeként a városrész egésze a piros kategóriába tartozna. A jelenlegi mintegy 3300 parkolóhely száma így körülbelül 2300-ra csökkenne (~30%), ugyanakkor a zöldfelületek aránya a jelenlegi közel 0%-ról 4–5%-ra növekedne.

Középtávon az utcák többségét a kék kategóriába sorolom, míg a forgalom és a közösségi közlekedés szempontjából kiemelt jelentőségű utcák továbbra is a piros kategóriában maradnának. A Marek József utca és a Hernád utca találkozásánál a zöld kategória – egy élhető, gyalogosbarát sétálóutca – kerülne bevezetésre, a Garay térrel együtt. Ezen helyszínek környezetében elhelyezkedő szolgáltatások és intézmények megfelelően támogatnák az átalakulást. Ebben az ütemben a parkolóhelyek száma tovább csökkenne, mintegy 2300-ról 1600-ra (~30%), miközben a zöldfelületek aránya 15%-ra emelkedne.

Hosszú távon a piros kategóriába már csupán a Bethlen Gábor utca és az István utca tartozna azok elhelyezkedése és forgalma miatt. A zöld kategóriába sorolt utcák aránya tovább növekedne, ezzel is javítva közvetlen környezetük életminőségét. A parkolóhelyek száma körülbelül 1300-ra csökkenne (~20%), miközben a zöldfelületek aránya elérné a 20%-ot.



23. ábra – Csikágó utcakategóriáinak ütemezése, parkolók száma, zöldfelületi-arány

8.2. JAVASLATOK BELSŐ UDVAROKRA ÉS KÖRNYEZETÜKRE

Csikágó egyik legjellemzőbb, a jövője szempontjából legértékesebb elemei a belső udvarok. Ezek a hasznosítatlan, zárt, szürke terek egykor a bérházak mindennapi életében fontos szerepet töltöttek be, mint a közösségi élet színtere. (JÓNA, 2018) Mára ezek funkciójukat veszítették és csupán közlekedő, szürke burkolt térre redukálódtak. A sűrű beépítettség és zöldfelületek hiánya miatt ugyanakkor ezek a belső udvarok jelenthetik a megoldást egy élhetőbb városi szövet létrejöttében. A társadalmi kapcsolatok erősítésében és a mikroklíma javításában kulcsfontosságú szerepet tölthetnek be a jövőben. (NAGY et al., 2019) Az udvaroknak egyszerre kell szolgálni a lakóközösség mindennapi társasági- és egyéb igényeit és nyújtani olyan nyitott, közösségi funkciókat, eseményeket, amik a városrész egészére pozitív és építő hatással bír. A REPLAN-tanulmányhoz hasonlóan az udvarokat a városi szövet szerves elemeiként szükséges kezelni, főleg egy ilyen helyen, mint Csikágó, amelyek rugalmas módon alkalmazkodnak az eltérő használati igényekhez. Az efféle beavatkozás nem csak építészeti, hanem közösségi szemléletformázást is igényel. A belső udvarok zöldítése és megújítása anyagi források nélkül szinte elképzelhetetlen, de erre számos elérhető és reális megoldás létezik szerencsére. Az udvarok megnyitása és újrafunkcionálása ellenben egy sokkal érzékenyebb és összetettebb téma, amely a helyi lakókat és közösséget, valamint Csikágó lakosait egyaránt érinti. Mivel a változás és az újítás gondolata hazánkban olykor ellenállásba ütközik, ezért kiemelt jelentősége van annak, hogy a tervezési folyamat során a lakosság igényeit és elvárásait pontosan megismerjük. Ugyanilyen fontos a helyiek folyamatos és átlátható tájékoztatása minden egyes lépésről és elképzelésről, hiszen csak így biztosítható a közösség bizalma és támogatása a megvalósuló fejlesztések iránt. Az udvarok és környezetük így a jövőben nemcsak kiegészítő terek, hanem valódi közösségformáló közegként jelenhetnek meg Csikágó életében.

Javaslataim gerincét és alapját a korábban említett REPLAN-tanulmány (GERŐHÁZI, 2015) adja, ellenben én kizárólag a földszinttel, valamint magasföldszint esetében a pinceszinttel fogok foglalkozni, mint a belső udvar közvetlen környezete.

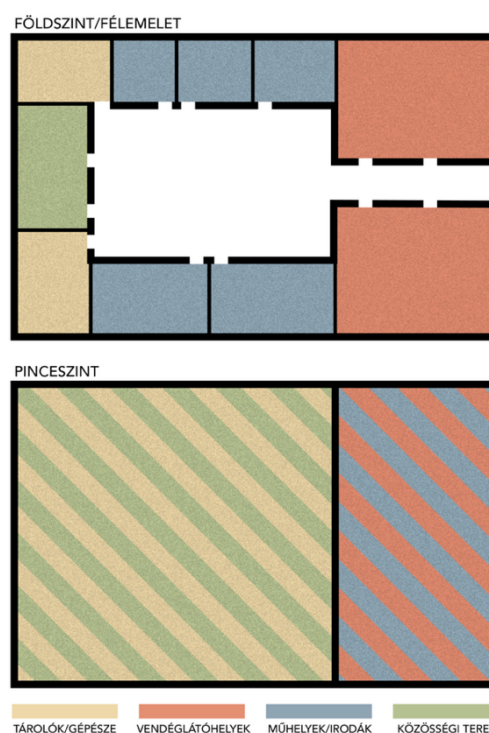
Elsősorban a belső udvarok és közvetlen környezetük térszervezése, illetve használatának újragondolása kerül a középpontba. A földszint és a pinceszint jelenlegi funkciói sok esetben kedvezőtlenek az élhetőség és a lakókörnyezet minősége szempontjából, (GERŐHÁZI, 2015) ezért ezekből a szintekből teljes mértékben kivonásra kerülnének a klasszikus lakófunkciók. Helyettük olyan közösségi és

megosztott terek kialakítását javaslom, amelyek egyszerre képesek kiszolgálni a lakóközösséget és nyitottak a városrész más felhasználói felé is.

Az utcáfronton vendéglátóhelyek, kisebb kávézók, bárók vagy éttermek kapnának helyet, amelyek mindenki számára elérhetők és vonzó közösségi egységekké válhatnak. Ezek nemcsak a környék szociális életét erősítik, hanem az épület és az utca kapcsolatát is barátságosabbá, hívogatóbbá teszik. Az udvar belső részében alacsonyabb forgalmú funkciók – kisebb irodák, műhelyek, galériák, kézműves boltok – kaphatnának helyet, melyek élénkítik a városi szövetet, ugyanakkor nem zavarják a lakók nyugalma. Ezek mellett kizárólag az épület lakói számára fenntartott közös helyiségek – például mosókonyha, hobbiszoba, edzőterem – teremtenék lehetőséget a közösségi élet erősítésére és a mindennapok kényelmének növelésére. A legkedvezőtlenebb fekvésű részek tárolók vagy gépészeti egységek elhelyezésére szolgálnának, biztosítva a praktikus és fenntartható működést.

A privát és publikus terek elválasztásáról a lépcsőház zárhatósága gondoskodna, ugyanakkor a belső udvar egész nap nyitva állna, esti zárással a lakók nyugalma érdekében. Ez a kialakítás átmeneti zónát képezne a teljesen nyilvános közterek és a privát lakóterek között, amivel megtörhető lenne a zárt sorú beépítésből származó zárt térfalhatás. Az udvarok így új funkciókat nyernének: a vendéglátóhelyiségek külső kiterjesztéseként működnének, miközben állandó növénykiültetéssel javítanák a mikroklímát és az egészséges környezetet.

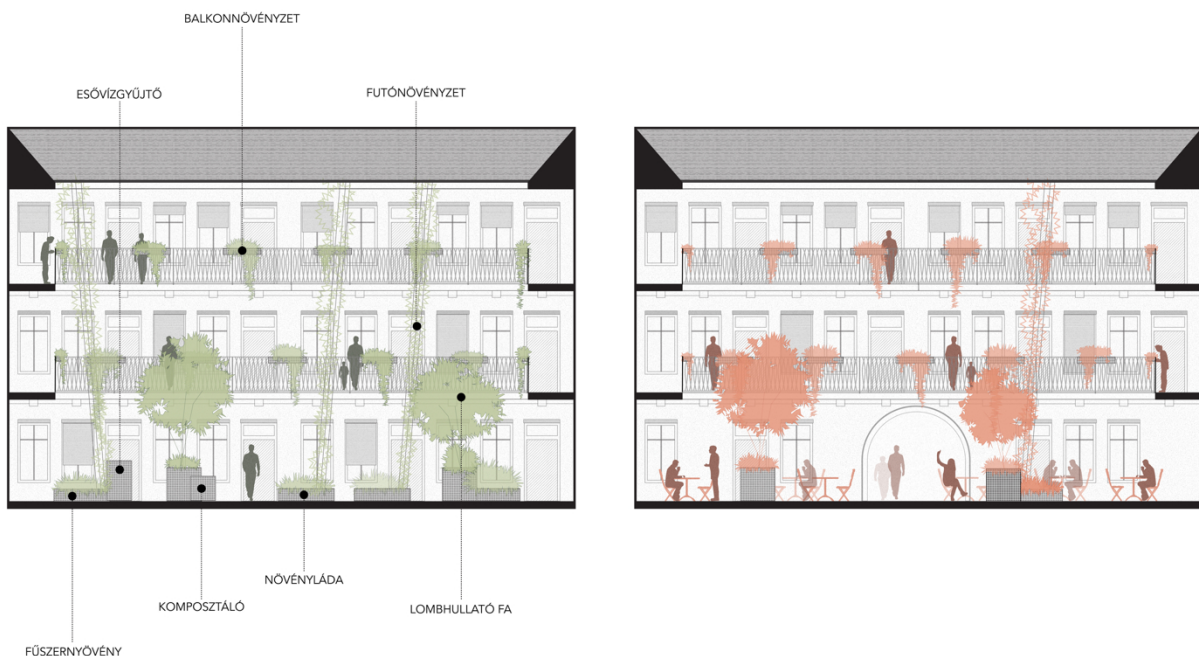
A koncepció fontos része a rugalmas használat biztosítása. Mobilis kültéri bútorokkal és változatos berendezésekkel az udvar nemcsak hétköznapi találkozások vagy pihenés helyszíne lehetne, hanem alkalmi rendezvényeké, kisebb közösségi eseményeké is. Így a belső udvarok a jelenleg gyakran elhanyagolt, szürke terekből



24. ábra – Belső udvarok és környezetük területfelhasználása

valódi, élő közösségi helyszínekké alakulnának, amelyek egyszerre szolgálják a helyiek igényeit és gazdagítják Csikágó egészségének városi szövetét.

A zöldfelületi elemek és klímaadaptációs kialakítás kulcsfontosságú lesz a kívánt eredmények elérése érdekében. Legfontosabb része ezeknek a folyamatoknak a burkolt felületek bontása, minimalizálása és zöldfelületek, kiültetések haszonkertek elhelyezése és bővítése. Ezen törekvések képesek a levegő hőmérsékletét és páratartalmát kedvezően befolyásolni, mely csökkentheti a városi hőszigetelést a legterheltebb területeken, valamint a csapadék helyben tartását is elősegíteni. (NAGY et al., 2019) Minél nagyobb a zöldfelület, annál több csapadékvizet tud befogadni, hasznosítani, ami csökkenti a csapadékvíz-elvezető hálózat terhelését. Kevésbé ismert tény, hogy a növényzet levelei képesek megkötni a port, így az udvarra és az udvari ablakokkal rendelkező lakásokba kevesebb por száll. (NAGY et al., 2019) Magasabb növényzetnek a gazdasági előnyeiről sem szabad elfeledkezni, hiszen a nyáron árnyékot biztosító fák jelentős mértékben csökkentik a hőmérsékletet, télen viszont lombhullató képességük révén nem takarják a földszinti lakásokat az értékes napsugaraktól. (NAGY et al., 2019) Az „Égig Érő Fű” pályázat is kiemeli a kisméretű udvarokban történő burkolatcsökkentést, amely már viszonylag kis léptékben is jelentős környezeti nyereséggel járhat.



25. ábra – Belső udvarok és gangok felhasználása és növényesítése

A zöldfelületek bővítésének egyik rugalmas módja a mobil ültetőedények, növénykazetták és kiemelt ágyások alkalmazása, amelyek a szűk udvarokban is lehetővé teszik a növénytelepítést. A fák telepítése ugyan az egyik leghatékonyabb eszköz a városi mikroklíma javítására, de számos akadályba ütközhet: a szűkös források, a korlátozott hely vagy az ültetőközeg megfelelő méretének hiánya mind megnehezíthetik a megvalósítást. Az árnyékolás biztosítása azonban ilyen körülmények között is elengedhetetlen, amelyet alternatív megoldásokkal – például árnyékolóvitorlák, pergolák, zöldfalak és zöldhomlokzatok alkalmazásával – lehet helyettesíteni. Különösen a zöldfalak jelentenek sokrétű megoldást. Nem csak helytakarékosak és hatékony árnyékolást nyújtanak, hanem számos környezeti előnnyel is járnak, mint a levegőminőség javítása, a hőmérséklet mérséklése és az esztétikai érték növelése. (PATAKY et al, 2016) A belső udvarok zöldítését a lakásokhoz előtti gangok, erkélyek bevonása segíthetik, akár a zöldhomlokzat folytatásaként, akár balkonládák telepítésével.

Az udvarok fenntartható és környezettudatos működésének elengedhetetlen része az esővízmegtartás és hasznosítás. A kisebb zöldfelületek, növényládák fenntartása esővízgyűjtő rendszerekkel gazdaságosabbá tehető. A komposztálás bevezetése pedig nemcsak a hulladékcsökkentés szempontjából kedvező, hanem lehetőséget teremt a helyben képződő zöldhulladék körforgásba vonására, amely a közösségi részvételt is tovább erősíti. Összességében a belső udvarok átalakítása nem csupán esztétikai vagy funkcionális beavatkozás, hanem hosszú távú befektetés a közösség életminőségébe. Az udvarok újragondolása révén egyszerre jöhetnek létre rekreációs, közösségi és ökológiai értéket teremtő terek, amelyek javítják a mikroklímát, erősítik a közösségi és társadalmi kapcsolatokat és hozzájárulnak Csikágó fenntartható jövőképehez. Az udvarok megnyitása olyan közterületi funkciókat ellátó magánterületek lehetnek, melyek a folytonos, zárt térfalakat megtörnék, amivel Csikágó utcáit egy kicsit változatosabbá és izgalmasabbá tennék. (18. ábra)



26. ábra – Csikágó közterületi rendszere (részlet)

9. LEZÁRÁS – KONKLÚZIÓ

Dolgozatom célja az volt, hogy a VII. kerületi Csikágó városrész példáján keresztül vizsgáljam és értelmezzem az élhető város fogalmát. Bár közvetlen személyes kötődésem nincs a területhez, mindig is erősen foglalkoztatott a városi táj, annak szerkezete, működése és mindaz, ami a városi életet formálja. Ebből az érdeklődésből kiindulva választottam kutatásom helyszínéül Budapest legsűrűbben beépített, egyben legellentmondásosabb városi szövetét – Csikágót.

Az élhetőség a kortárs várostervezés egyik kulcsfogalma, amely azonban nem csupán fizikai, hanem társadalmi és környezeti tényezők összességét is magában foglalja. Egy városrész élhetősége attól válik komplex vizsgálati területté, hogy az emberi életminőséget befolyásoló elemek – mint a közterek használhatósága, a közlekedési infrastruktúra, a zöldfelületek aránya vagy a közösségi kapcsolatok minősége – egymással szoros, kölcsönhatásban álló rendszert alkotnak.

A kutatásom alapja az a hipotézis, miszerint a szabadterek (közterületek, belső udvarok) jelenlegi használata nem megfelelő. Nem szolgálja sem a lakosok és látogatók igényeit, sem a helyi ökoszisztémát, környezetet. Vizsgálataim célja ennek az állításnak alátámasztása, valamint erre alapuló javaslatok kidolgozása.

A tanulmány célja tehát az volt, hogy részletes, több szempontú kutatómunka révén világos képet adjon Csikágó jelenlegi helyzetéről – különös tekintettel az élhetőségi mutatókra és azok összefüggéseire. Az elemzések során három fő pillér – az élő, a biztonságos és a fenntartható városi környezet – mentén vizsgáltam a területet, feltárva azokat a hiányosságokat és lehetőségeket, amelyek fejlesztési javaslatok alapját képezhetik.

Ha egyetlen kérdéssel kellene összefoglalni a dolgozat célját, így fogalmaznék:

„Hogyan formálhatunk át egy sűrű, szürke belvárosi közeget úgy, hogy az ne terhet, hanem értéket jelentsen környezetének – egyszerre szolgálva a helyi közösség és a városi ökoszisztéma érdekeit?”

A vizsgálatok során különös hangsúlyt fektettem a helyszíni bejárásokra és terepi megfigyelésekre, hiszen meggyőződésemmel, hogy a városi környezet megértése csak a valós térben, emberi léptékből lehetséges. A személyes tapasztalatok nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy a mért adatok mögé valós jelentést, érzékelhető atmoszférát társítsunk. Fontosnak tartottam, hogy a konkrét mérések és dokumentált

megfigyelések pontos és naprakész információkat nyújtsanak, különösen ott, ahol a hivatalos adatok hiányosak vagy elavultak voltak.

Csikágó karakterét, hangulatát és térhasználati sajátosságait nem lehetett volna megismerni pusztán térképeken vagy irodalmi forrásokon keresztül. Az utcák ritmusa, a beépítés sűrűsége, a zaj, a fényviszonyok vagy épp az emberi jelenlét aránya csak helyszíni tapasztalat útján válhatott érthetővé.

A kutatás ugyanakkor jelentős mértékben támaszkodott a térképi és digitális elemzésekre is. A történeti áttekintés során archív anyagokat, régi térképeket és fényképeket használtam, mivel egy városrész múltja gyakran előrevetíti annak jövőbeli lehetőségeit és korlátait. A későbbi funkcionális, szolgáltatási és közlekedési vizsgálatokhoz több digitális eszközt, például a Google Maps, OpenStreetMap, valamint különböző önkormányzati dokumentumokat, adatbázisokat vettem igénybe. Ezek segítségével nemcsak a térbeli összefüggéseket, hanem a városi szövet dinamikáját és hierarchiáját is feltárhattam.

Összességében kijelenthetem, hogy az alap hipotézist a vizsgálataim igazolták, a szabadterek funkciója, állapota jelenleg nem megfelelő egy élhető városrész létrehozása érdekében. Kimutatták, hogy Csikágó legfőbb problémái a túlzott gépjárműforgalomból, valamint a közterületek és a zöldfelületek hiányából fakad. A javaslatok két fő irányt különböztetnek meg: a közterületeket, valamint a belső udvarokat és azok környezetét érintő változásokat, beavatkozásokat.

A közterületek kapcsán először a meglévő terekre tértek ki a javaslataim, annak érdekében, hogy a Bethlen Gábor tér és a Garay tér újra valódi közösségi és központi térként működjenek. Csikágó tömbjeiben számos üres, vagy mérsékelten beépített foghíjtelket találunk, melyek ideiglenes hasznosítása ugyancsak kulcsfontosságú lehet a városrész környezeti és közösségi fejlődése érdekében. Végezetül az utcahálózat hierarchikus újragondolása (piros–kék–zöld kategóriák) egy olyan, fokozatosan megvalósítható fejlesztési irányt kínál, amely egyszerre javítja a közlekedési biztonságot, növeli a zöldfelületek mértékét és támogatja a gyalogos-, illetve kerékpáros közlekedést Csikágóban.

Javaslataim második részét a VII. kerületre jellemző belső udvarok felhasználása, mint közösségi terek alkotják. Ezek a zárt, gyakran elhanyagolt terek újra közösségi szerepet kaphatnak: a földszinti és pinceszinti funkciók átalakításával, zöldfelületek létrehozásával és nyitottabb használatukkal a társas kapcsolatok, a rekreáció és a mikroklíma javításának fontos színtereivé válhatnak.

Összességében elmondható, hogy ezek a fizikai beavatkozások nem csupán környezeti és esztétikai értéket hordoznak, hanem hozzájárulnak egy olyan ember- és közösségközpontú városi közeg kialakításához is, amelyben a közterek újra a mindennapi élet színtereivé válhatnak. A városi tér így nem csupán a közlekedés funkcionális háttere, hanem az együttélés, a találkozás és a társas kapcsolatok kibontakozásának helyszíne. A javasolt fejlesztések egymásra épülő, fokozatos megvalósítása nemcsak a térbeli és ökológiai minőség javulását eredményezheti, hanem hosszú távon elősegítheti egy fenntartható, rugalmas és élhető városi szövet kialakulását is, amely képes alkalmazkodni a jövő társadalmi és környezeti kihívásaihoz.

10. FORRÁSOK

NYOMTATOTT IRODALOM

- BÉKÉS, 2006 Békés P. (2006) Csikágó
- NAGY et al., 2019 Báthoryné Nagy I. R. PhD, G. Korompay J. DLA,
Teremy V. (2019): Zöldinfrastruktúra füzetek 5.
Belvárosi belső udvarok megújítása
- PATAKY et al, 2016 Pataky R., Csibi K., Dezsényi P., Fári M., Koroknai J.,
Szentkirályi-Tóth F. (2016) Zöldinfrastruktúra füzetek 2.
Zöldhomlokzatok
- JÓNA, 2018 Jóna L. (2018) Belső udvarok, mint közösségi terek
- SZAKÁCS et al., 2021 Szakács B., Stefanics B., Ráskai-Déss B., Sógor G.
(2021) Zöldinfrastruktúra füzetek 6. Fahelyek és
zöldsávok védelme a városi utak mentén
- BATÁR, 2010 Batár A. (2010) Az emberi tér – Válogatott
tanulmányok
- GEHL, 2010 J. Gehl (2010) Élhető városok
- CSAPÓ, LENNER, 2015 Csapó Tamás, Lenner T. (2015) Budapest
településmorfológiája

BERZA et al., 1993	Berza L. és mtsai. (1993) Budapest lexikon
MORAVÁNSZKY, 1988	Moravánszky Á. (1988.) Építészet az Osztrák-Magyar Monarchiában
BÁN, 2011	Bán D. (2011) Utazás a pályaudvar körül
SUGÁR, MICHIHIRO, 2025	Sugár V., K. Michihiro (2025) Pesti bérházak
GERŐHÁZI, 2015	Gerőházi É., Hegedűs J., Perényi T., Szemző H. (2015) Replan - Innovatív megoldások a városi lakásproblémákra
SPECK, 2012	J. Speck (2012) Walkable city

INTERNETES FORRÁSOK

- INT-01 György M. (2023) Séta a sokszínű VII. kerületben: A magyar Csikágó története
Letöltve: 2024.10.15.
<https://funzine.hu/2023/02/27/kult/seta-a-vii-keruletben-a-magyar-csikago-tortenete/>
- INT-02 Szendre A. (2022) Több, mint körfolyosó: a pesti gang
Letöltve: 2024.10.16.
https://architextura.hu/tobb_mint_korfolyoso_a_pesti_gang.html
- INT-03 Budapest 7. kerület népessége (2023)
Letöltve: 2024.11.10.
<http://nepesseg.com/budapest/budapest-07-kerulet>
- INT-04 Ingatlan statisztika VII. kerületben
Letöltve: 2024.11.10.
https://koltozzbe.hu/statisztikak/budapest-vii-kerulet/?listing_type=1&property_type=1002&rooms=&metric=sqm_price
- INT-05 Budapest éghajlati jellemzői
Letöltve: 2025.03.03.
https://www.met.hu/eghajlat/magyarorszag_eghajlata/varosok_jellemzoi/Budapest/
- INT-06 Levegőminőség
Letöltve: 2025.03.03.
<https://budapest.hu/zold-budapest/klima-es-kornyezetvedelem/levegominoseg>
- INT-07 Fejlesztések
Letöltve: 2025.03.10.
<https://erzsebetvaros.hu/articles/category/fejlesztések>

- INT-08 „ZÖLD UDVAR” 2025. ÉVI PÁLYÁZATI FELHÍVÁS
Letöltve: 2025.03.09.
<https://www.ferencvaros.hu/palyazatok/zold-udvar-2025-evi-palyazati-felhivas/>
- INT-09 Lokale Agneda 21 Wien
Letöltve: 2025.03.10.
<https://la21.wien>
- INT-10 Coole Straßen Plus
Letöltve: 2025.03.10.
<https://www.wien.gv.at/verkehr/coole-strassen-plus>
- INT-11 Supergrätzl Favoriten - Weniger Verkehr, mehr Grün
Letöltve: 2025.03.10.
<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>
- INT-12 POP Grund - átmeneti tér foghíjtelekre
Letöltve: 2025.03.12.
<https://epiteszforum.hu/pop-grund-atmeneti-ter-foghijtelekre>
- INT-13 Kisdiófa Községi Kert
Letöltve: 2025.03.12.
<https://kozossegekertek.hu/garden/kisdiofa-kert/>

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Csikágó elhelyezkedése
2. ábra Csikágó városszerkezeti változása
Forrás: <https://www.arcanum.com/en/>
3. ábra Csikágó építészeti arculata
Forrás: saját ábra
4. ábra Csikágó beépítettsége
Forrás: saját ábra
5. ábra Csikágó építészeti öröksége, karaktere
Forrás: saját ábra
6. ábra Csikágó környezete
Forrás: saját ábra
7. ábra Bethlen Gábor tér 3.
Forrás: <https://budapest100.hu/house/bethlen-gabor-ter-3-bethlen-teri-szinhaz/>
8. ábra Garay piac
Forrás: <https://egykor.hu/budapest-vii--kerulet/garay-teri-piac/2967>

9. ábra Csikágó utcái, terei
Forrás: saját ábra
10. ábra Dembinszky utca
Forrás: saját ábra
11. ábra Csikágó utcáinak kategóriái
Forrás: saját ábra
12. ábra Demográfiai diagrammok
Forrás: saját ábra
13. ábra Élő, biztonságos, fenntartható város sematikus ábrázolása
Forrás: saját ábra
14. ábra Dembinszky utca és Nefelejcs utca benapozottság vizsgálata
Forrás: <https://shademap.app/>
15. ábra Csikágó funkcióvizsgálata
Forrás: saját ábra
16. ábra Csikágó fejlesztései
Forrás: saját ábra
17. ábra Csikágó fejlesztései
Forrás: <https://erzsebetvaros.hu/articles/category/fejlesztések>

18. ábra SWOT elemzés
Forrás: saját ábra
19. ábra Követendő példák, előképek
Forrás:
Bécs - <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/supergraetzl-favoriten/>
Pop G. - <https://epiteszforum.hu/pop-grund-atmeneti-ter-foghijtelekre>
Kis Diófa - <https://kozossegekertek.hu/garden/kisdiofa-kert/>
20. ábra Csikágóban elhelyezkedő foghíjtelkek
Forrás: saját ábra
21. ábra Dembinszky utca 32. (foghíjtelek) beépítési koncepciója
Forrás: saját ábra
22. ábra Csikágó utcakategóriáinak koncepciója
Forrás: saját ábra
23. ábra Csikágó utcakategóriáinak ütemezése, parkolók száma, zöldfelületi-arány
Forrás: saját ábra
24. ábra Belső udvarok és környezetük területfelhasználása
Forrás: saját ábra
25. ábra Belső udvarok és gangok felhasználása és növényesítése
Forrás: saját ábra
26. ábra Csikágó közterületi rendszere (részlet)
Forrás: saját ábra

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

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

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

NYILATKOZAT

szakdolgozat

A hallgató neve: Éliás Milán
A Hallgató Neptun kódja: QPNMNR
A dolgozat címe: Élhető Csikágó
A megjelenés éve: 2025
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve: Településepítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió¹ egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. Továbbá kijelentem, hogy a dolgozat elkészítése során alkalmazott mesterséges intelligencia-eszközök (pl. szöveggenerálás, nyelvi javítás, fordítás, adatelemzés) használata nem helyettesítette a saját kutatási és alkotói munkámat, azok alkalmazását a források között vagy a módszertani részben feltüntettem, és a szakmai-etikai elvárásoknak megfelelően jártam el.

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

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

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

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

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2025 év 10 hó 29 nap



Hallgató aláírása

NYILATKOZAT

Éliás Milán (név) (hallgató Neptun azonosítója: QPNMNR) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a záródolgozatot/szakdolgozatot/diplomadolgozatot/portfóliót¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*3}

Kelt: 2025 év 10 hó 30 nap


belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.

Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

1. Általános adatok

Hallgató neve:	Éliás Milán
Neptun-kódja:	QPNMNR
Képzési szint (a megfelelőt jelölje X-szel):	<input checked="" type="checkbox"/> BSc/BA <input type="checkbox"/> MSc/MA <input type="checkbox"/> Doktori (PhD) <input type="checkbox"/> Egyéb:
Tantárgy neve/kódja*:	Szakdolgozat
A munka címe:	Élhető Csikágó

* doktori értekezés esetén nem kitöltendő

2. Nyilatkozat az MI használatáról

Alulírott, etikai felelősségem teljes tudatában az alábbi nyilatkozatot teszem:

(Kérjük, válasszon egyet az alábbi lehetőségek közül!)

A) Nem alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

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

B) Alkalmaztam mesterséges intelligencia rendszert vagy szolgáltatást.

(Kérjük, töltsse ki a vonatkozó táblázatokat!)

3. A mesterséges intelligencia használatának részletezése

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

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

A felhasználás célja	Alkalmazott MI-eszköz neve és verziója	Érintett rész (ha nem a szöveg egészére vonatkozik)
Nyelvi korrekció, ötletelés	ChatGPT-5	

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

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

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

--	--	--	--

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

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

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

Oktató vagy témavezető által előírt szabályok:

.....
.....
.....
.....

4. Minden hallgatóra vonatkozó nyilatkozat:

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

Kelt: 2024, Nagykovácsi 2025. 10 hó 26 nap

.....


Hallgató aláírása

.....


Konzulens/Témavezető aláírása