

SZAKDOLGOZAT

Sólyom Sára

2025.



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

**Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
Tájrendező- és kertépítőmérnöki alapképzési szak**

**Inkluzív településtervezés a Csarnok negyedben: Közterületi
fejlesztések értékelése és javaslatok a városi befogadás
erősítésére**

Belső konzulens: Szczuka Levente Balázs
egyetemi tanársegéd

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

Készítette: Sólyom Sára

Budapest

2025.

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

a szakdolgozat nyilvános hozzáféréseiről és eredetiségéről

A hallgató neve: Sólyom Sára
A Hallgató Neptun kódja: SDL36X
A dolgozat címe: Inkluzív településtervezés a Csarnok negyedben: Közterületi fejlesztések értékelése és javaslatok a városi befogadás erősítésére
A megjelenés éve: 2025.
A konzulens intézetének neve: Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet
A konzulens tanszékének a neve: Településépítészeti és Települési Zöldinfrastruktúra Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat 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.

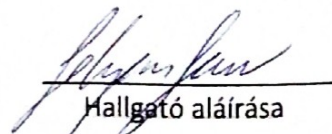
A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

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 eltelté után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2025. év 11. hó 2. nap


Hallgató aláírása

NYILATKOZAT

Sólyom Sára (név) (hallgató Neptun azonosítója: SDL36X) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom¹.

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

Kelt: 2025 év 10 hó 30 nap


belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

² A megfelelő aláhúzendó.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
1.1 Témaválasztás, célkitűzés.....	3
1.2 Hipotézis.....	4
1.3 Módszertan	4
1.4 Felépítés.....	4
2. Elméleti háttér.....	6
2.1 A településtervezés szociális vonatkozásai	6
2.2 Inkluzív településtervezés.....	8
2.3 Történelmi példák a településtervezés szociális vonatkozásaira.....	9
2.4 Kortárs példák a szociális érdekeket figyelembe vevő településtervezésre	13
2.5 Levonható következtetések.....	16
3. Mintaterület vizsgálata	18
3.1 Történelmi áttekintés	19
3.2 Szerepe a városszerkezetben	21
3.3 Közlekedés.....	22
3.4 Közelmúltban megvalósult kezdeményezések és folyamatban lévő fejlesztések	23
3.4.1 Bacsó Béla utca megújítása	23
3.4.2 Bérkocsis utca – Fecske utca sarok akadálymentesítése	24
3.4.3 Déri Miksa utca megújítása	25
3.4.4 Egy VÍGabb utca	26
3.4.5 Eső- és napvédett buszmegállók telepítése.....	26
3.4.6 A Horváth Mihály tér fejlesztése.....	27
3.4.7 Játsszóterek felújítása.....	27
3.4.8 Szent Kozma EK akadálymentesítése	28
8. kép: Az egészségügyi központ hátsó bejárata	28

3.4.9 Közvilágítás korszerűsítése	29
3.4.10 Tolnai kert.....	29
3.4.11 Harminckettesek tere fejlesztése	29
3.4.12 Csarnok negyed forgalomcsillapítása	30
3.4.13 Német utca megújítása.....	30
3.4.14 NémetJózsef kert fejlesztése.....	30
3.4.15 Új gyalogosátkelő a Baross utcában	31
3.5 Rehabilitációs beavatkozások értékelése	31
3.5.1 Összegyűjtött adatok kiértékelése	33
3.5.2 Konklúzió	37
4. Javaslatok.....	39
4.1 Javaslatok vizsgálati háttere	39
4.2 Megvalósult fejlesztésekre tett javaslatok	40
4.2.1 Egy VÍGabb utca	40
4.2.2 Tolnai - Auróra köz	42
4.3 A Szűz utca integrált fejlesztése a közterületi hálózat bővítéséért.....	43
4.4 A közlekedés és hálózatosság.....	44
5. Összefoglalás	46
6. Irodalomjegyzék	47
7. Mellékletek	51

1. Bevezetés

1.1 Témaválasztás, célkitűzés

A témaválasztásomat elsősorban személyes érdeklődésem motiválta a nagyvárosi közterületek iránt, különösen azok társadalmi szerepe és használati módjai foglalkoztatnak. Dolgozatomban emellett a szociológia várostervezésre gyakorolt hatása is kiemelt figyelmet kapott: a lakosság igényei, valamint a társadalomtudomány új felismerései egyre nagyobb befolyással hatnak a tervezési folyamatokra. Különösen érdekesnek tartom, hogy az eltérő társadalmi csoportok milyen módon veszik igénybe a köztereket, és ezek a különbségek milyen új eszközök vagy szemléletmódok bevezetését indokolhatják.

Napjainkban az épített környezet hatása a városi lakosság életminőségére a településtervezés egyik központi kérdésévé vált. Egyre nagyobb hangsúlyt kap az a törekvés, hogy mindenki számára elérhető, befogadó közösségi tereket hozzunk létre. A befogadó, azaz inkluzív településtervezés nem csupán a közterületek kialakítását, hanem a teljes városszerkezetet érinti, célja pedig az, hogy minden városrészben élhető környezetet biztosítson valamennyi jelen lévő társadalmi réteg számára.

Dolgozatomban Budapest VIII. kerületének Csarnok negyedét vizsgálom, mint mintaterületet és célterületet egyaránt. A választás személyes kötődésből is fakad, ugyanakkor szakmai szempontból is indokolt, hiszen a területen az elmúlt években számos városrehabilitációs kezdeményezés valósult meg, illetve jelenleg is zajlanak fejlesztések. Ezek a beavatkozások jelentős előrelépést jelentenek a korábban elhanyagolt városrész életminősége szempontjából.

A dolgozat célja, hogy bemutassa a településtervezés szociális vonatkozásait, értékelje a Csarnok negyed eddigi fejlesztéseit, és javaslatokat fogalmazzon meg a további beavatkozásokra. A vizsgálatok során az inkluzivitás szempontjából releváns elemekre fókuszálok, és célom, hogy az itt szerzett tapasztalatok más, hasonló adottságú városrészek fejlesztéséhez is iránymutatást nyújthassanak.

Meggyőződésem, hogy a városi közterek valódi értékét nem a tervezési koncepciók, hanem a használók adják. Ezért egy közterület kialakításakor elsődleges szempontnak kell lennie, hogy minél szélesebb társadalmi réteget tudjon befogadni. Dolgozatomban ennek megfelelő módszereit keresem, gyakorlati példákon keresztül bemutatva.

1.2 Hipotézis

A településtervezés eszközei alkalmasak arra, hogy érdemben befolyásolják egy település vagy közterület inkluzivitásának mértékét. A tervezési folyamat során alkalmazott tudatos, befogadó szemlélet nem csak az újonnan kialakított városi terek esetében releváns, hanem a meglévő városi szövet társadalmi befogadóképességének növelésében is szerepet játszhat. A hipotézis abból a feltételezésből indul ki, hogy az inkluzivitás nem kizárólag társadalmi vagy gazdasági kérdés, hanem térbeli és strukturális dimenzióval is rendelkezik, ami a településtervezés célzott beavatkozásaival változtatható.

1.3 Módszertan

A kutatás elméleti háttere elsősorban a releváns szakirodalom feldolgozására épül, amely döntően kvalitatív megközelítést alkalmaz. A szakirodalmi áttekintés célja a településtervezés és az inkluzivitás kapcsolatának feltárása, kitérve a szociális vonatkozásokra. Az elméleti keret kialakítása során történeti és kortárs példák elemzésével támasztottam alá az elsődleges megfigyeléseket, amik megalapozták a vizsgálati szempontok meghatározását.

A terepi vizsgálatok vegyes módszertani megközelítést alkalmaztak, kvalitatív és kvantitatív elemekkel. A mintaterület vizsgálata során a meglévő beavatkozásokat és fejlesztéseket elemeztem, majd a gyűjtött numerikus adatokat rendszereztem és kvantitatív módszerekkel összehasonlítottam. A vizsgálati eredmények összesítése lehetővé tette az inkluzivitás mértékének meghatározását, valamint a fejlesztések hiányosságainak feltárását. Ezt követően javaslatokat fogalmaztam meg az inkluzivitás növelésére, és megvizsgáltam a meglévő és tervezett fejlesztések hálózatos összekapcsolásának lehetőségeit.

1.4 Felépítés

Munkám során először megalapozom az elkövetkező vizsgálatokat az elméleti háttér bemutatásával. Szakirodalmi forrásokon keresztül ismertetem a településtervezés társadalomtudományi vonatkozásait, majd meghatározom az inkluzív településtervezés fogalmát és legfontosabb szempontjait. Az elméleti alap ismertetése után tanulmányokon és megvalósult projekteken keresztül mutatom be a szociális szempontokat figyelembe vevő tervezés alapelveit és módszereit. Elemzem külföldi és hazai, történelmi és kortárs példákon keresztül, hogyan befolyásolhatja a településtervezés a lakosság összetételét és általános jóllétét.

Ezt követően bemutatásra kerül Budapest VIII. kerületének Csarnok negyede, mint vizsgált terület, rövid történeti áttekintéssel, valamint az elkészült és folyamatban lévő fejlesztések ismertetésével és értékelésével. A vizsgálati rész a közterületekre koncentrál. A rehabilitációs beavatkozások elemzése során saját szempontrendszer alkalmazok, amely az inkluzivitás

különböző dimenzióit vizsgálja. A javaslati részben a már megvalósult fejlesztések tovább gondolásával és a közterületi hálózat bővítésére tett javaslatokkal foglalkozom, különös figyelmet fordítva a társadalmi hozzáférés, fenntarthatóság és környezeti minőség szempontjaira.

2. Elméleti háttér

2.1 A településtervezés szociális vonatkozásai

Locsmándi Gábor 2003-as cikkében a településtervezés három fő feladatát különíti el,

- a tervező,
- a fejlesztő és
- a szabályozási funkciót.

A *tervező* funkció a település kívánt jövőképeinek meghatározásáért és a kitűzött célok eléréséhez szükséges stratégia kidolgozásáért felel. A *fejlesztő* funkció a tervek gyakorlati megvalósítását irányítja, míg a *szabályozási* funkció pedig a kivitelezés alapszabályait fekteti le (1). A funkciók hatékony együttműködéséhez elengedhetetlen a felelős szereplők munkájának összehangolása. Locsmándi emellett hangsúlyozza a közösségi igények figyelembevételét és javasolja a lakosság bevonását a tervező funkcióba. [1]

A hazai szakma megközelítése mellett nemzetközi szinten is megfigyelhetők a településtervezés és a szociológia összefüggései. Az ENSZ Emberi Települések Programjának (UN-Habitat) 2009-es publikációja ennél átfogóbb képet nyújt településtervezés és társadalom viszonyáról. Habár a településtervezés tevékenysége már az i.e. 7000 körüli időszakban is megjelent a kialakulóban lévő társadalmakban, a modern értelemben vett településtervezés viszont csak a XIX. század második felétől jelent meg az ipari forradalom hatására. A gyorsan növekvő, szennyezett nyugat-európai városok problémáira válaszul a tervezés célja a rendezetlen városnövekedés kontrollálása lett. A modern várostervezés egyik jellemzője az volt, hogy elhatárolódott a politikai és gazdasági befolyástól, és a települések részletes megtervezését helyezte előtérbe. Úgy látták, a városok megtervezésének *minden* lépését szakképzett mérnököknek kell végezni, az összes részlet az előre kialakított „mesterterv” alapján kivitelezendő, és ebbe a folyamatba nincs beleszólása politikusoknak vagy közösségeknek. [2]

A tervet pedig legtöbbször a területfelhasználási koncepció alapján hajtották végre. Ennek Németországban gyökerező alapelve, hogy térben is elkülöníti az eltérő területhasználatokat. Ezt rendszerint olyan módon alkalmazták, hogy a stratégiai tervezés hatására a város egyes részein az ingatlan árak magasabbak lettek, így az alacsonyabb jövedelemmel rendelkezők ide nem tudtak betelepülni vagy részt venni a működő gazdasági folyamatokban. Így ez a gyakorlat sok esetben erősítette a társadalmi szelekciót.

A neves francia építész és várostervező, Le Corbusier a 20. század első felében megalkotta a modernista város ideológiáját. Ennek azonban része volt az is, hogy a slümösödő

városrészeket, keskeny utcákat és vegyes felhasználású területeket egyszerűen el kell bontani, hogy teret adhassanak az ideális város toronyházainak és széles utcáinak. [2] Az ehhez hasonló elképzelések azonban a mai társadalmi elvárásokkal már nem összeegyeztethetők, egyre nagyobb igény mutatkozik a befogadó, társadalmilag érzékeny településtervezési gyakorlatokra.

A UN-Habitat jelentése négy olyan aktuális problémát azonosít, amelyekre megoldást jelenthet a településtervezés helyes alkalmazása. Az első vizsgált probléma a gyors léptékű urbanizáció következtében kialakuló városi szegénység és slümösödés. Az ENSZ 2008-as adatai alapján a világ települései minden nap átlagosan 193107 új városlakóval bővülnek, ami a városok gyors növekedésére enged következtetni. [2] Ha ez a növekedés nem jár együtt inkluzív tervezéssel, elkerülhetetlen a spontán terjeszkedés és a marginalizált negyedek kialakulása. A tervezésnél figyelembe kell venni az alacsony jövedelemmel rendelkező lakosság igényeit, hogy ők is helyet kaphassanak a városszövetben, ezzel akadályozva a szeparációt. A meglévő slümök fejlesztésénél pedig elengedhetetlen, hogy a lakossággal közreműködve menjenek végbe a változások.

A második vizsgált probléma a fenntartható városfejlesztés és a klímaváltozás hatásainak kezelése. A megújuló energiaforrások védelme és a nem megújuló energiaforrások tudatos felhasználása mellett a településtervezés is hozzájárulhat a klímatudatosság erősítéséhez. Ennek egyik első lépése lehet a gyalogos és tömegközlekedés fejlesztése. A városlakók elégedettségének növelése mellett az ilyen jellegű infrastrukturális fejlesztés jelentősen csökkentheti a városok környezetre gyakorolt romboló hatását. [2]

A tanulmány alapján a településtervezés hatással lehet a városi bűnözésre és erőszakos bűncselekményekre. A fő problémát itt a ritkán látogatott területek jelentik és ezek gyakrabban fordulnak elő a területhasználatok térbeli szétválasztása esetén. Példaként egy kizárólag parkolásra használt nagyobb kiterjedésű terület a nap bizonyos szakaszaiban teljesen elhagyatott, ennél fogva jó eséllyel veszélyes is. A legelőnyösebbek a vegyes használatú, nagy beépítési sűrűségű területek integrált közterületi rendszerrel, ezek látogatottabbak és alacsonyabb a bűnesetek aránya.

Végül a településtervezés szerepet játszhat a konfliktusok és katasztrófák utáni helyreállításban is, ahol a fizikai környezet újratervezése hozzájárulhat a társadalmi stabilitás és ellenállóképesség megerősítéséhez. [2] Megállapítható, hogy a várostervezés nem csupán fizikai beavatkozások sorozata, hanem jelentős társadalmi hatással bíró eszköz is. A megfelelően alkalmazott tervezési gyakorlat eredménye lehet a társadalmi egyenlőtlenségek mérséklése, a környezeti fenntarthatóság és a városi életminőség javulása.

2.2 Inkluzív településtervezés

Az inkluzív településtervezés a várostervezés azon irányzata, amely a lakosság sokszínűségének elfogadását és az együttélés támogatását helyezi előtérbe. Az inkluzivitás fogalma több nézőpontból értelmezhető. Jelenthet társadalmi elfogadást szociális vagy vagyoni különbségek ellenére, a korlátozott mozgásúak, halló- vagy látóképességűek iránti empátiát, esetleg eltérő nemek, korcsoportok vagy etnikumok igényeinek figyelembevételét.

Xavier Lemaire és Daniel Kerr 2017-es tanulmánya részletesen foglalkozik az inkluzív településtervezés fogalmával és eszközeivel. [3] A szerzők egyik fő megközelítése szerint a településtervezés inkluzivitása a lakók jogainak érvényesülése alapján értékelhető. Egy város vagy városrész befogadó jellegét az határozza meg, hogy a lakosok milyen mértékben tudják személyiségi jogait érvényesíteni, milyen mértékben szólhatnak bele a település alakulásába és tervezésébe, illetve milyen szolgáltatásokat tudnak igénybe venni. A Slum Dwellers International (SDI) egy globális civil kezdeményezés, amelyet marginalizált városrészekben élő lakók hoztak létre, célja pedig befogadó és ellenálló városok kialakítása. Az SDI négy csoportba sorolja a városlakók jogait, megkülönböztetnek

- szociális,
 - politikai,
 - gazdasági és
 - kulturális jogokat. [4]
- A jogok átfedésben állnak és kiegészítik egymást. Az ideális városban ezek együttes érvényesülése biztosítja a valódi inkluzivitást. Ezt szemlélteti az alábbi ábra is. (1. ábra)



1. ábra: A városlakók jogai; UN-Habitat: Global report for human settlements [5]

A megjelenő témák között szerepelnek objektív és szubjektív elemek. [3] Objektív elemek például a lakhatási és munkalehetőségek, a közlekedési eszközök és útvonalak elérhetősége. Ezeket egészítik ki a lakók szubjektív tapasztalatai, például kulturális és etnikai szempontok, amelyek hagyományos vizsgálati módszerekkel nehezen mérhetők.

A szubjektív vélemények megismerésének egyik legeredményesebb módja a közösség bevonása a tervezési folyamatba. A lakosság részvétele például közösségi ülések, kérdőíves felmérések, közvetlen egyeztetések és nyilvános fórumok révén biztosítható. A 2017-es tanulmány kiemeli, hogy a közösségi bevonás már a tervezés korai szakaszában is hasznos lehet [3], ezt a következő fejezetben (2.3) a Kloostergarden példája is szemlélteti. Amennyiben egy kész tervvel állnak a közösség elé, kikérhetik véleményüket az esetleges módosításokkal kapcsolatban. Azonban a nagyobb inkluzivitás érdekében a közösség bevonható a tervezendő elemek kiválasztásába is.

Az inkluzív településtervezés fő célja tehát olyan városi környezet kialakítása, amely a lakosság minél szélesebb körének igényeit képes kiszolgálni, figyelembe véve a közösség összetételét és sajátosságait.

2.3 Történelmi példák a településtervezés szociális vonatkozásaira

Várostervezés már az első városok megjelenése óta létezik, a gyakorlat története szorosan összefonódik a társadalmi különbségek és a térhasználat szociális dimenziójának alakulásával. Nem meglepő tehát, hogy a települések történelmét áttekintve számos, inkluzivitás szempontjából negatív példát találhatunk. Az urbanisztika képes elősegíteni a társadalmi befogadást, ugyanakkor alkalmas eszköz lehet bizonyos csoportok kiszorítására is.

Az előbbieket jól példázza Long Island társadalmi elkülönülése. A folyamatért az utókor az 1920-as évek urbanistáját, Robert Moses-t tartja felelősnek. Moses New York-ban lebontatta kisebbségi lakosok otthonait, hogy helyükön közparkot létesíthessen a fehér lakosság számára és olyan autópályákat építtetett, amik keresztülvágták a szegény negyedeket, így a Long Island-i közösségi közlekedéssel kapcsolatos, kiszorító hatású intézkedései sem olyan meglepők. A New York City-t Long Island tengerpartjaival összekötő utak felett szándékosan annyira alacsony hidakat létesített, hogy ellehetetlenítse a buszjáratok közlekedését. Biztosította ezzel, hogy kizárólag az autóval rendelkező, tehetősebb rétegek férjenek hozzá a tengerparti területekhez. [6, 7]

New York-ban nem csak a közlekedés tervezése okozott társadalmi feszültségeket. A Columbia University 1959-ben terveket készített egy új sportcsarnok megépítésére. Helyszínül a Morningside Park-ot, a Harlem városrészben állami tulajdonban álló közparkot választották.

A parkból két hektár területet elvéve megépítették a sportcsarnokot azzal az ígérettel, hogy a lakosság számára is biztosítanak korlátozott hozzáférést. Az épületbe a fenti főbejáraton csak az iskola diákjai léphettek be, a lakosság számára külön bejáratot biztosítottak a pincén keresztül. Erről az oldalról csak a sportcsarnok kis része volt elérhető, a lakosság hasznos igénybevételéhez nem volt megfelelő. Ez a megkülönböztetés sorozatot tüntetések váltott ki a harlemi lakosság és a diákok körében is, ami a korábbi rendszer megváltoztatásához vezetett. [8]

Chicago városszerkezete szintén példázza a társadalmi egyenlőtlenségek térbeli megjelenését. A helyi kisebbségek által sűrűbben lakott, alacsonyabb jövedelmű területeken kevesebb zöldfelület található. Ez hozzájárul a hősziget-hatáshoz és végérvényben melegebb időjárást eredményez a város szegényebb részein. Az 1995-ös chicagói rekord hőségben több mint hétszáz ember vesztette életét, többségük idős, fekete lakos volt. [6]

A városrészek szeparációja akár természetes folyamat eredménye is lehet egy városszerkezetben, ami urbanisztikai eszközökkel javítható. Azonban gyakran tudatos tervezés vezet fejlettebb és elmaradottabb negyedek kialakulásához. Ilyen város a finnországi Jyväskylä, ahol civil szervezetek ellenezték Luttako városrész terveit. A városban 1995-ben kezdték alkalmazni az úgynevezett SIA módszert, elsőként Luttako terveinél. A SIA jelentése Social Impact Assesment, azaz minden várostervet szociális hatásuk alapján értékelnek. A Nemzetközi Hatásvizsgáló Szövetség meghatározása szerint „a társadalmi hatásvizsgálat (SIA) magában foglalja a tervezett társadalmi hatások elemzésének, nyomon követésének és kezelésének folyamatait és a szükséges beavatkozások végrehajtását.” [9]

A SIA-folyamatra jellemző, hogy:

- szervesen kapcsolódik a környezeti hatásvizsgálathoz (EIA) és átveheti annak kutatási adatait,
- a kivitelezés előtt, a tervezési fázisban végzik
- tudásalapot nyújt a döntéshozatali folyamatokhoz
- eszközöket kínál az alkalmazkodáshoz és káros folyamatok visszafordításához
- teljeskörűen kidolgozza a kimeneteli alternatívákat és meghatározza az egyes alternatívák következményeit.

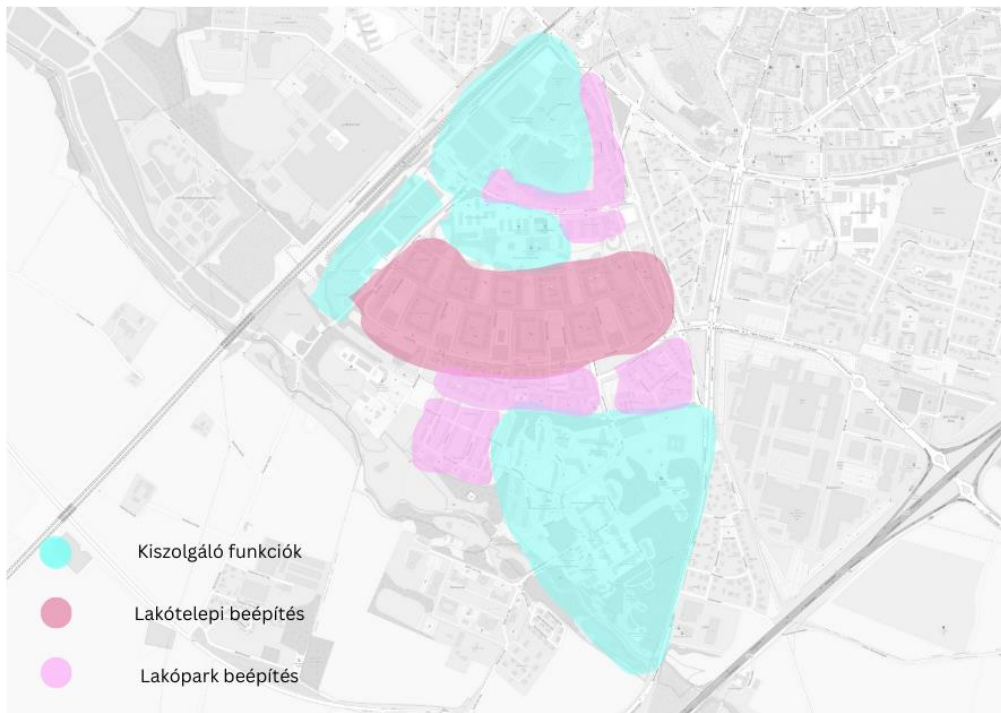
A módszer alkalmazására akkor került először sor, amikor szociális munkások és szociális munkát végző diákok kiértékeltek Luttako terveit. A városvezetés eredeti célja az volt, hogy a modern városi életet reprezentáló új kerületet alakítsanak ki, Jyväskylä Manhattanének is nevezték. A szociális munkások user persona-k használatával modellezték, milyen lesz a beköltözők élete, és fontos problémákra mutattak rá a lakhatás költsége, szolgáltatások

elérhetősége, valamint a túlzott forgalom és zajszennyezés köreiben. Az első lakosok beköltözése után is folytatták munkájukat, a három általuk készített közvéleménykutatás eredménye pontosan az volt, amit vártak: a kisgyermekes szülőket aggasztotta a túlzott forgalom, az új beépítések miatt csökkent a zöldfelületek száma és nem voltak elérhetők az alapvető szolgáltatások. Hiába szánták Luttako-t fontos közösségi központnak, nem rendelkezett megfelelő funkciókkal ennek befogadására. Habár a szociális munkások kutatási eredményei nem győzték meg a befektetőket és kivitelezőket, mégis fontos változást hoztak Jyväskylä, és az inkluzív településtervezés történetében. A városi vezetés, hibáiból tanulva széleskörben kezdte alkalmazni a SIA módszert. 2001-re kidolgozták a SIA irányelvek kézikönyvét, melynek módszereit a városban alkalmazni szükséges, és ezek alapján azóta is sikeresen alakítják élhetőbbé. [9]

A dél-afrikai Cape Town külvárosában található Pinelands az apartheid idején épült, kifejezetten a fehér lakosság számára. A „garden city” elvek alapján kialakított városrész még 2001-ben is 84%-ban fehérek lakta volt, mára azonban Cape Town egyik legdiverzebb területévé vált. [10]

A svédországi Million Housing Program az 1940-es és 50-es évek lakásválságát volt hivatott megoldani. Svédországban nem léteznek szociális lakások, a Million Housing Program áll a legközelebb egy ilyen szolgáltatáshoz. A slümösödések és spontán kialakult városrészek, nem hivatalos lakások megszüntetésére hozták létre, a lakosságot a program által épített városrészekbe telepítették át. Bár a program gyors és költséghatékony építkezéseket eredményezett, gyakran figyelmen kívül hagyták a kiszolgáló funkciókat és a zöldfelületeket. Olyan hatalmas városrészeket építettek, hogy a központok autóval voltak csak elérhetők, ami szeparációhoz és bünszervezetek megjelenéséhez vezetett, az eredeti cél ellenére a területükön slümösödés kezdődött. [11,12]

Emilie Roos értekezésében a kortárs és mai kritikákon, valamint negatív példákon kívül beszámol a Lund városban található Klostergården-ről, ami egy kivételes, jól sikerült példája a Million Housing Programnak. Elkülönítve található a lakó, pihenő és kiszolgáló funkció, valamint megfelelő mennyiségű és minőségű zöldfelületet alakítottak ki. A lakosság napközben használja a közterületeket, a környezetet élhetőként írta le. A központi részben található sportközpont, könyvtár, iskola és élelmiszer áruház (Coop). A kiszolgáló funkciókat lakások veszik körül, majd egy zöld sáv választja el a területet a V alakban szélesedő városrész déli részétől. A zöldsáv után panelházas lakótelepi beépítés található, amin belül szintén előfordulnak kiszolgáló funkciók, boltok és templom is. A lakótelepi beépítéstől délre lakóparkok található újabb kiszolgáló funkciókkal, például iskolával. [12] (2. ábra)



2. ábra: A Klostergarten funkciótérképe (saját ábra, alaptérkép: OpenStreetMap)

A tervezés során kiemelten figyeltek a lakó és kiszolgáló funkciók összhangjára, a jól sikerült kivitelezés hatására mára a város egyik kedvelt, élhető negyede lett. (3. ábra)



1. kép: A Million Housing Program keretében épített szociális lakások Klostergartenben, ma magánkézben kiadásra kerülnek [13]

De nem csak külföldön, hanem Magyarországon is találhatunk példákat kizorító településtervezésre. A szegedi Cserepes sor a Móraváros városrészben az 1950-es években, állami beruházás keretében épült lakónegyed volt téglagyári munkások számára. A

rendszerváltás után azonban begyárt a lakosságot foglalkoztató téglagyár és a munkások elköltöztek. A lakások 2/3-a állami tulajdonban maradt, állami bérlakásokat hoztak itt létre. A területen nagy számban fordultak elő illegális lakásfoglalók, akiket az önkormányzat nem tudott kilakoltatni, így a mai napig nem biztonságos, megfelelő életszínvonal alatti lakásokban élnek. A helyi aktív korú (15-65 éves) lakosság csak 12,6%-a foglalkoztatott, a kereset nélküli háztartások aránya 74,7%. A legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya 76,5%, míg az alacsony komfort fokozatú lakások aránya 72,7%. A rendszeres jövedelemmel nem rendelkezők aránya majdnem 80%. Szeged Megyei jogú Város Önkormányzata 2017-ben kezdte lebontani a negyed veszélyesnek ítélt lakásait. Részben az önkényes lakásfoglalók okozta problémák, részben költségvetési hiányosságok miatt a beruházás jelenleg szünetel, még mindig állnak omladozó házak a területen. [14]

Az urbanizmus negatív hatásainak egy másik magyar példája a budapesti 4. kerület, Újpest városrész átalakítása. Ma az Újpesti Lakótelep Magyarország legnagyobb lakótelepe, közel 36 ezer lakossal. Az 1950-es évekig családiházak kisvárosi beépítés volt jellemző, azonban a kommunista ideológia lakásprogramjai fejlesztési területnek jelölték ki. A lakótelepek létesítése három ütemben, 1953-tól 1988-ig zajlott. A hatalmas lakótelep létesítésével alvóvárosi konglomerátumot hoztak létre alacsony kiszolgáltatással. [15]

Az előbbi példákon keresztül megfigyelhető, hogy megfelelő tervezéssel, a felhasználók igényeit figyelembe véve kiváló eredmények érhetők el, ignoráns, vagy éppen rosszindulatú megközelítéssel azonban komoly károk okozhatók.

2.4 Kortárs példák a szociális érdekeket figyelembe vevő településtervezésre

Napjainkban a várostervezés kiemelt feladata az inkluzivitás biztosítása. Egyes városok vezetése tehetségesebben kezeli ezeket az új kihívásokat. Az alábbiakban bemutatásra kerül ennek néhány példája.

A spanyolországi Barcelona városában létrehozták a *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana*-t, azaz a mindennapi élet urbanisztikai kézikönyvét, amiben meghatározzák az inkluzív urbanizmus alapelveit, amik alapján a tervezésnek működni kell. Az inkluzív urbanizmus alapelvei:

- fenntarthatóság (*Sostenible*) = a természettel összeegyeztethető város
- interdiszciplinaritás (*Interdisciplinari*) = a különböző tudományágak összedolgozása
- részvétel (*Participat*) = a közösség bevonása a tervezésbe
- transzverzálitás (*Transversal*) = nemek közötti egyenlőség biztosítása
- transzparencia (*Obert i compartit*) = a folyamatok átláthatóságának biztosítása,

- interskála (*Interescalar*) = a különböző léptékű tereknek ki kell egészíteni egymást
- rugalmasság (*Flexible*) = a változtatásokra való hajlandóság kedvezőbb lehetőségek esetén. [16]

Barcelona az irányelveket követve elkötelezetten fejlődik, ma már az egyik leginkluzívabb városként tartják számon.

Párizs, Franciaország fővárosa szintén elsők között szerepel az inkluzív városok listáján, mivel a 15 perces város kialakítására törekednek. A szolgáltatásokat decentralizálták és csökkentették a gépjármű forgalmat, miközben reklámozzák a kerékpáros közlekedést. Kiemelt figyelmet fordítanak a kisvállalkozások támogatására a befogadóbb gazdasági környezet érdekében. A lakosságot is bevonják a tervezésbe, az egyik lakossági kezdeményezés például, hogy az iskolák tanítási időn kívül közösségi központként üzemelnek, ahol a helyiek összegyűlhetnek. [17] Intézkedési tervében Párizs meghatározza az inkluzív urbanizmus legfontosabb eszközeit. Ezeket négy csoportba sorolja:

- befogadó oktatás,
- befogadó munkaerőpiac,
- befogadó városi környezet és az
- infrastruktúra elérhetőségének elősegítését célzó kezdeményezésekre.

A befogadó oktatás érdekében:

- mindenki számára biztosítják a minőségi oktatást, szociális háttértől függetlenül,
- befektetnek bölcsődék létesítésébe és fenntartásába,
- befektetnek az egész életen át tartó oktatásba, hogy a jövő munkaerő piacán is érvényesülhessenek a polgárok és
- azért dolgoznak, hogy biztosítsák mindenki megfelelő mértékű informáltságát ahhoz, hogy a közéletben és politikában részt vehessenek.

A befogadó munkaerő piac és gazdaság érdekében:

- kialakítanak olyan stratégiákat, amelyek segítik a munkaerőpiacon legnehezebben elhelyezkedő demográfiai csoportokat,
- javítják a munkahelyi körülmények minőségét, különös tekintettel az alacsony bevételű és alacsony képzettségű munkavállalók számára,
- azért dolgoznak, hogy a bevándorlóknak integrálják a dolgozó társadalomba
- elérhetőbbé tegyék a munkaerő piacot a fogyatékkal élők számára
- támogatják a helyi vállalkozókat,
- integrálják a „smart city” eszközöket és

- elősegítik a kapcsolatfelvételt a munkáltatók és az alacsony képzettségű munkavállalók között.

A befogadó városi környezet érdekében:

- olyan stratégiát fejlesztenek ki, amivel elősegítik a lakások elérhetőségét és megfizethetőségét,
- integrált stratégiákat alkalmaznak, hogy elősegítsék az egészséges városi életet,
- összekapcsolják a tervezőket a befektetőkkel lakhatási és közlekedés fejlesztési kivitelezéseknél és
- a hajléktalanok számának csökkentésére törekednek.

Az infrastruktúra elérhetőségének biztosítása érdekében:

- fejlesztik az alapszolgáltatásokat, mint a csapvíz, elektromosság elérhetőségét,
- fizikálisan elérhetőbbé teszik a szolgáltatásokat, intézményeket,
- azon dolgoznak, hogy megbirkózzanak a klímaváltozás hatásaival,
- kivitelezés előtt felméri az infrastrukturális fejlesztések hosszútávú hatását és
- fejlesztik az egészségügyet. [18]

Bécs számára az elsődleges szempont a várostervezés során, hogy mindenki számára elérhetőek legyenek az alapszolgáltatások. Ennek érdekében:

- biztosítják az ivóvíz és forrásvíz hozzáférhetőségét 1100 városszerte elhelyezett ivókúttal és 25 mobil ivókúttal,
- fejlesztik a szennyvíz-gazdálkodást,
- előnyben részesítik a megújuló energiát,
- az utak 71%-át elérhetővé tették tömegközlekedéssel

Fejlesztették az óvodai ellátást, melynek keretében:

- ingyenessé tették azt minden gyermek számára nullától öt éves korig,
- új intézményi helyeket biztosítottak.

A hajléktalanság visszaszorítása érdekében:

- javították az összeköttetést a kilakoltatás megelőzési és ideiglenes lakhatást biztosító szervek között
- biztosítják az alapvető vészhelyzeti lakhatást és tanácsadást

Figyelmet fordítanak a nemek közötti egyenlőségre:

- 2020-ban megépítették negyedik családon belüli erőszak áldozatainak kialakított női menedékhelyet,
- tanácsadó központokat létesítettek 0-24-es segélyvonallal,

- támogatják a „Vidd el a lányodat munkába” programot, hogy promótálják a nők munkavállalását és
- önkormányzati szervezetekkel támogatják a nők karrierjét. [19]

Pontevedra spanyol város több, mint 80 ezer lakossal, ahol a városvezetés öt fő pontban foglalta össze inkluzivitását. A közlekedésben univerzális hozzáférhetőségre törekednek, szélesítik a járdákat és a város több területéről kitiltották a gépjárműveket. A legtöbb helyen a járdákat az úttest szintjébe süllyesztették a könnyebb gyalogos közlekedés érdekében, és sok helyen fekvőrendőrökkel lassítják a forgalmat. Pontevedra elképzelése, hogy nem a járókelőknek kell lelépnie egy autók számára fenntartott helyre, hanem a gépjárművek tolnaknak be a gyalogosok területére. A városi közterületek biztonsága érdekében új közvilágítási rendszert telepítettek, a kivitelezésnél helyi vállalkozókkal dolgoztak és a közvilágítás új elemeit helyben készítették a fenntarthatóság jegyében. A központban található közterületi berendezési tárgyakat is felújították, ezzel frekventáltabbá tették a területet. A felújítások visszahozták a kisvállalkozásokat a településre és újból teret nyert a korábban elnéptelenedett központ közösségi szerepe. Kivételesen fontosnak tartja Pontevedra az ünnepeket, mivel ezek fellendítik a gazdaságot, így igyekeznek minél több fesztiválnak, eseménynek és sportrendezvénynek helyet adni. Végül meghatározták a terjeszkedési stratégiájukat, hogy a természettel összhangban és a szeparációt elkerülve növekedhessen a város. Ezt a helyi vezetés 'Compact City' stratégiának nevezi, ami egyértelmű hasonlóságot mutat a 15 perces város ideával. [20]

A brazil Curitiba városa elkötelezetten hisz a tanulás és fejlődés fontosságában. Céljuk az egész életen át tartó tanulással segíteni a városfejlesztést. Három fő szempontjuk a

- fenntarthatóság és egészség,
- egyenlőség és inkluzivitás és
- rendes munka és vállalkozás.

Fejlesztik az oktatás minőségét új kommunikációs lehetőségek teremtésével, bevonják a lakosságot a várostervezésbe, védik a tanulók, bevándorlók és kisebbségek jogait, valamint támogatják a vállalkozásokat, többek között felnőttképzési programokkal. [21]

2.5 Levonható következtetések

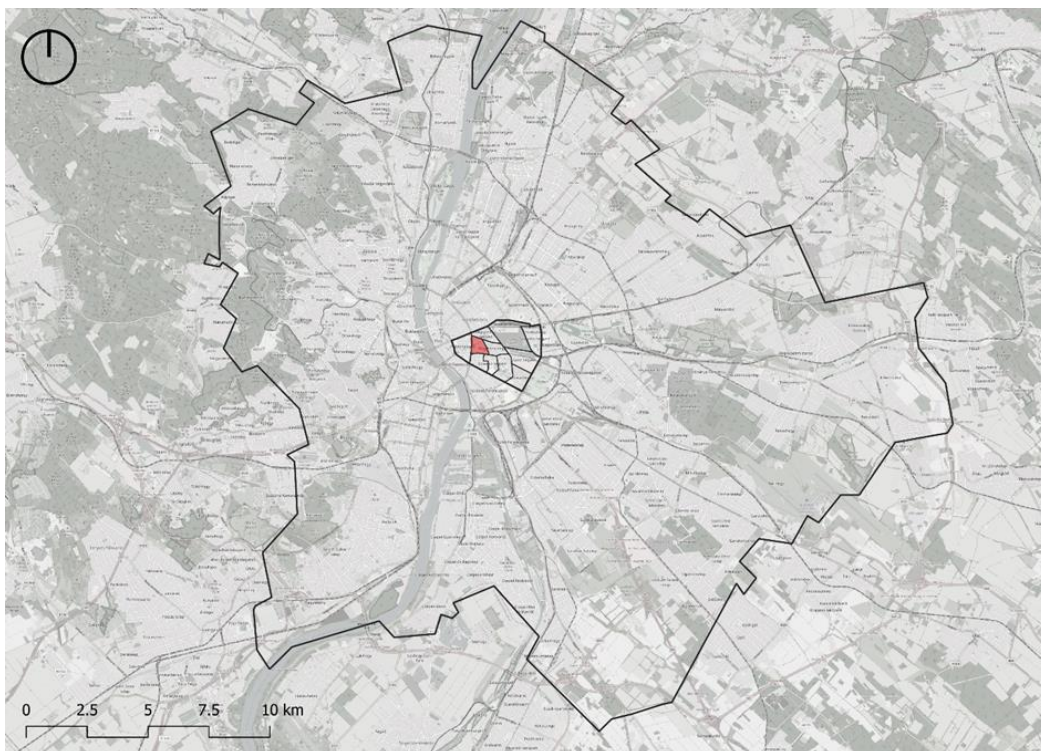
A településtervezés szociális vonatkozásai befolyásolják a kivitelezett tervek sikerét a lakosság körében, és optimális esetben hatással vannak a tervezési fázisra is. Az inkluzív településtervezés legfontosabb területei a lakhatás, közlekedés, nemek közötti egyenlőség, bevándorlók integrálása, alapszolgáltatások biztosítása, gépjárműforgalom csökkentése,

munkavállalók támogatása és hajléktalanság kezelése. A megismert módszerek alkalmazása érezhető hatást gyakorolt a városi környezetre: megfelelő használat esetén pozitív, helytelen megközelítés esetén pedig negatív következményekkel járhatnak.

3. Mintaterület vizsgálata

Józsefváros Budapest VIII. kerülete, a főváros hosszú múltú településrésze. Területe 6,85 km², a legfrissebb KSH adatok alapján a kerület népessége megközelítőleg 77 000 fő, amely demográfiai szerkezete vegyes összetételű. A kerület 11 részre tagolódik, a továbbiakban vizsgált Csarnok negyed a Palota, Népszínház, Magdolna és Corvin negyedek között helyezkedik el, és Budapest belső városrészéhez tartozik. [22] (1.melléklet)

A Csarnok negyed jellegzetes belvárosi terület, amely magas beépítettséggel, főleg zártudvaros beépítéssel rendelkezik. A népesség demográfiai összetétele alapján túlnyomórészt magyar nemzetiségű, ugyanakkor jelentős a roma kisebbség, a lakosság közel 4,5%-a, és egyéb etnikai csoportok, például ázsiai közösségek is jelen vannak. [22] A terület gazdasági és kulturális szempontból kiemelkedő, köszönhetően többek között a Rákóczi téri Vásárcsarnoknak és a környező kereskedelmi egységeknek. Ezen túlmenően a negyed funkcionális diverzitása hozzájárul a helyi közösség komplex társadalmi szerkezetéhez, amely a városi regeneráció és fejlesztés szempontjából is fontos tényező. A fentiek alapján a Csarnok negyed vizsgálata releváns a városi térhasználat, demográfiai folyamatok és társadalmi integráció szempontjából egyaránt.



3. ábra: Józsefváros és a mintaterület elhelyezkedése Budapesten belül. (saját ábra; alaptérkép: Open Street Map)

3.1 Történelmi áttekintés

Budapest VIII. kerülete még nem volt része a középkori városmagnak, a városfalon kívülre esett, így a 18. századig főként mezőgazdasági terület volt. Az 1760-as évekig a Csarnok negyed teljes területét felparcellázták. A városrész központja a mai Horváth Mihály tér helyén alakult ki. 1777-ben nevezték el Józsefvárosnak II. József után, aki akkor még trónörökös volt. Ekkorra 425 házat építettek és a kerület körülbelül 3 ezer lakossal rendelkezett. A beépített terület folyamatos növekedést mutatott, az 1838-as pesti árvízben azonban a vályogházak nagy része elpusztult. (2. melléklet) Ezután határozatba foglalták, hogy kizárólag kőből és téglából építhető épület. A 19. században Belső-Józsefvárosban virágzott a kulturális élet, szalonok fogadták be az itt időző művészeket. Az 1870-es években a lakosság nagy része még mezőgazdasági munkát végzett, szintén jelentős csoport dolgozott valamilyen szolgálatban, például házcselédként és kisipari munkásként. Megkezdődött a városiasodás, folyamatosan bővültek a beépített területek, leburkolták a főbb utakat, kiépítették a csatornahálózatot és a közvilágítást. 1873-ban a fővárost tíz kerületre osztották, Józsefváros lett Budapest VIII. kerülete, a kerület lakossága ekkor körülbelül 40 ezer fő volt. [23]

A 19. század végére a lóvasutakat felváltották a villamosok, már lezajlottak jelentős bérházépítkezések, majd a századforduló után kislakásépítési programok is indultak. Az 1910-es évekre a legtöbb utca burkolt volt, kiépítették a csatornahálózatot, bevezették az áramot a lakásokba. Fellendültek a vendéglátó egységek, amik a politikai és irodalmi élet színteréül is szolgáltak. Mozik és színházak nyíltak a lakosság szórakoztatására. Nőtt az üzemek, a műhelyek és az üzletek száma. Ekkor a kerületnek több, mint 164 ezer lakosa volt. Jelentős zsidó közösség és muzsikuskigányok települtek ide. [23]

A 20. században a kerület hanyatlani kezdett, romlottak a lakhatási körülmények, és a városban erről a területről folyamodtak a legtöbben segélyért. A második világháború bombázásai jelentős pusztítást végeztek. Megbénult a közlekedés, a kerületben az épületek 90%-a megsérült, sok ház elpusztult és rengeteg otthon vált lakhatatlanná. 1945 után a szocialista állam szervezésében történtek fejlesztések. Államosították a bérházakat, a nagyobb lakásokban társbérleteket alakítottak. [23]

1950-ben, miután több nagyközséget egyesítettek a fővárossal, a kerület kiterjedése 334 hektárról 679 hektárra nőtt. Az 1956-os forradalomban itt keletkezett a legtöbb kár az épületekben, ami után lassú rehabilitáció vette kezdetét. A közlekedési hálózatot bővítették az 1970-es években, ezzel elérhetőbbé téve a kerület külső részei. A rendszerváltást követően keltette fel a terület a beruházók figyelmét, elsőként főleg egy-egy épületet újítottak fel. [24] Az átfogó fejlesztések a 2000-es években kezdődtek meg. [25]

Ugyan a fejlesztések kivitelezése a 2000-es években zajlott, az 1990-es évek végén már megalapozták azokat. 1996-ban létrehozták a területi rehabilitációs koncepciót, 1998-ban pedig a Józsefvárosi rehabilitációs programtervet. 2000-ben alkották a Kerületi lakáskonceptiót, 2001-ben pedig a Józsefvárosi kerületfejlesztési koncepciót. Az első kivitelezett városfejlesztés a Corvin-sétány program volt 2001-től. 2005-ben megalkották a 15 éves kerületfejlesztési stratégiát majd 2007-ben a Kerületfejlesztési koncepciót. 2014-ben hozták létre Józsefváros zöldfelület-fenntartási és környezetvédelmi koncepcióját, 2015-ben pedig integrált településfejlesztési stratégiát dolgoztak ki. [26]

Az 1998-as városrehabilitációs programban

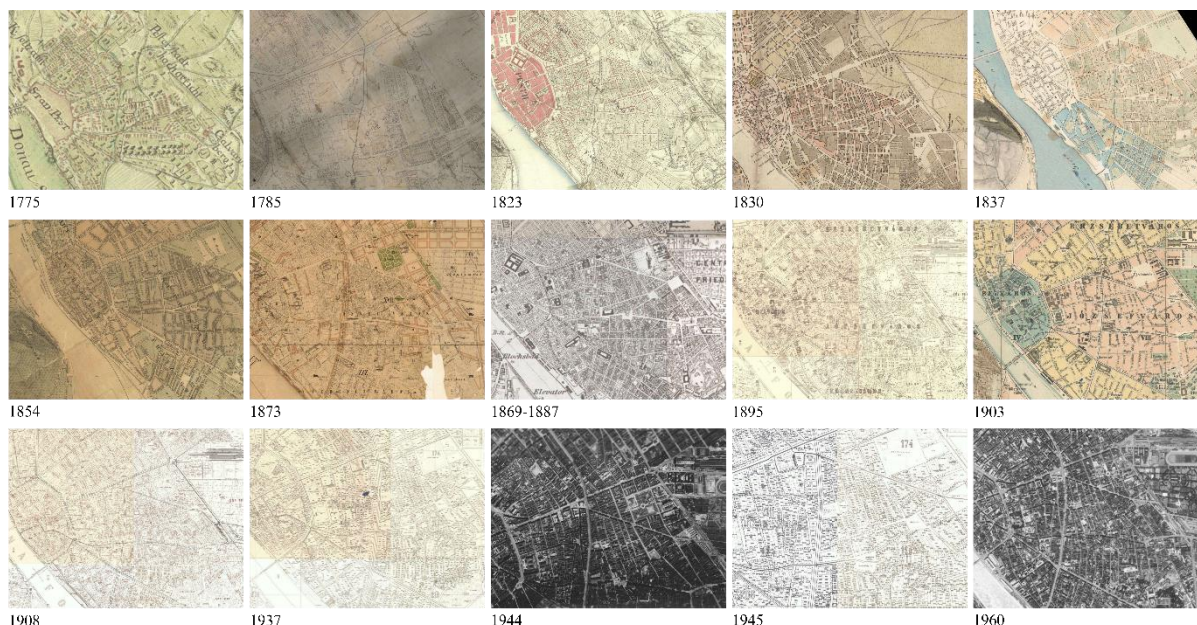
- kiemelt célként tűzték ki a belső területek rehabilitációját
- forrást biztosítanak a helyi kezdeményezésű programok támogatására. [26]

A városrehabilitációért felelős társaság, a Rév8 Zrt. 1997-ben jött létre, mivel az önkormányzat által kidolgozott koncepció rámutatott, hogy szükség van a rehabilitáció intézményesítésére. Egyes fejlesztések már ebben az évben megindultak a kerület két részében. A Belső-Józsefvárosi akcióterületen 10 önkormányzati tulajdonban lévő ház és környezetük felújítását célozták. Ezek a korai beruházások a kerület arculatát nem formálták érdemben, ahogy azt kezdetben remélték. 1998 és 2001 között 1 511 130 000 forintot költöttek városrehabilitációra, ez 2025-ben 4 754 014 980 forintnak felelne meg. [27]

2000-től indult meg az átfogó városrehabilitációs fejlesztés a Corvin-sétány projekttel. Fő célja a gazdasági helyzet javítása volt, hogy a kerület vonzóbbá váljon a beruházók számára. Jelentős eredményeket 2009-re értek el, amikor átadásra került a fejlesztés egy nagyobb szakasza. 2002-től a Középső-Józsefvárosban 3300 új lakás épült és megindult a közterületek megújítása az Európai Unió támogatásával. [27]

A 2005-ös 15 éves kerületfejlesztési stratégia tizenegy identifikációs negyedre osztotta Józsefvárost, melynek célja, hogy a hasonló adottságú részterületeket együttesen kezeljék. Elsősorban a társadalmi-gazdasági folyamatokat kívánták fejleszteni és nem az épített környezetet. Fő céljuk a lakásállomány minőségének javítása, illetve az oktatási és kulturális helyzet fejlesztése volt. [27]

Józsefvárosban több, mint 25 éve azért dolgoznak, hogy a kerület felzárkózzon a belváros többi részéhez és legyőzze rossz hírét. Legfontosabb eszközük a sikeres városrehabilitációhoz a társadalmi és gazdasági szereplőkkel való együttműködés volt. A fejlesztések sikerességét azzal biztosították, hogy bevonták a lakosságot a tervezési folyamatokba, és továbbra is évente szerveznek közösségi költségvetést.



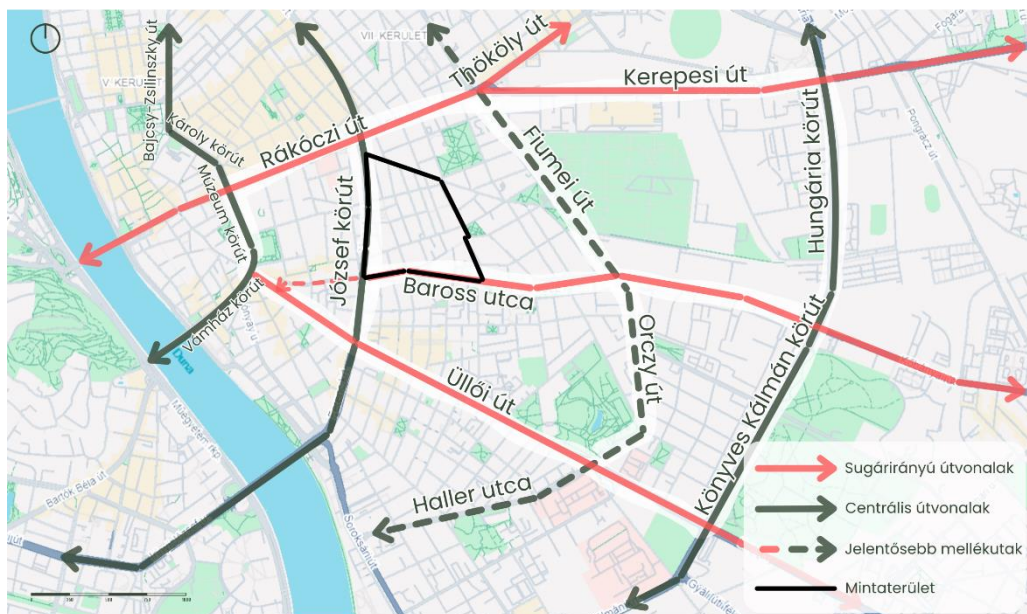
4. ábra: A Csarnok negyed történelmi áttekintése katonai felméréseken és légifotókon [28, 29]

3.2 Szerepe a városszerkezetben

Józsefváros a főváros belső gyűrűjének részeként jelentős szerepet tölt be a városszerkezetben, különösen a közlekedési kapcsolatok, a vegyes funkciójú városi szövet és a történeti városmaghoz való közelsége miatt. A Csarnok negyed a kerület városközpontjához közelebbi felén helyezkedik el, a Nagykörút és a Rákóczi út, a város körirányú és sugárirányú közlekedési tengelyeinek metszéspontjánál, ez a város egyik legfrekvenciáltabb tranzitónájává teszi. (3. melléklet) A negyed települési struktúrában betöltött funkciója több szinten is meghatározó: egyrészt közlekedési csomópontként működik, hiszen több metró- és villamosvonal is érinti, másrészt napjainkra városrehabilitációs szempontból is mintaterületnek tekinthető.

A Csarnok negyed a 18. századig mezőgazdasági célokat szolgált, elsősorban élelmiszerekkel látta el a várost, ami a mai napig nyomot hagyott a terület funkcionális identitásán. A későbbi beépülés során lakónegyedként kezdett működni, amit kiszolgáló funkciók, például a Rákóczi téri Vásárcsarnok egészítették ki. A 20. század folyamán a kerületben elindult társadalmi és fizikai leépülés, másnéven slümösödés a terület városszerkezeti integritását is megbontotta. A 21. század elejétől célzott városrehabilitációs programokkal igyekeznek visszafordítani a leépülés folyamatát.

Térszerkezeti szempontból Józsefváros, illetve a Csarnok negyed átmeneti szerepet tölt be a belváros és a külső városrészek között. Kiváló elérhetősége révén fontos közlekedési terület. A negyed beépítése jellemzően zártos, nagy belső udvaros tömbökkel, ami kihívást és lehetőséget is jelent rehabilitációs törekvések szempontjából (5. ábra). Az elmúlt évtizedekben megjelentek a közlekedési kiszolgáló funkciók mellett a városi zöldfelületek, rekreációs célú közterek, valamint az önkormányzat újraértelmezte a közösségi és kulturális funkciókat, új, közös identitást adva az itt lakóknak. A jelenlegi fejlesztések célja egy funkcionálisan sokszínű, társadalmilag inkluzív, élhető lakónegyed kialakítása, ami illeszkedik Budapest policentrikus városszerkezetébe. Jelenleg a Csarnok negyeden és a kerületen belül egy összefüggő, felújított közterületi hálózat kialakításán dolgoznak.

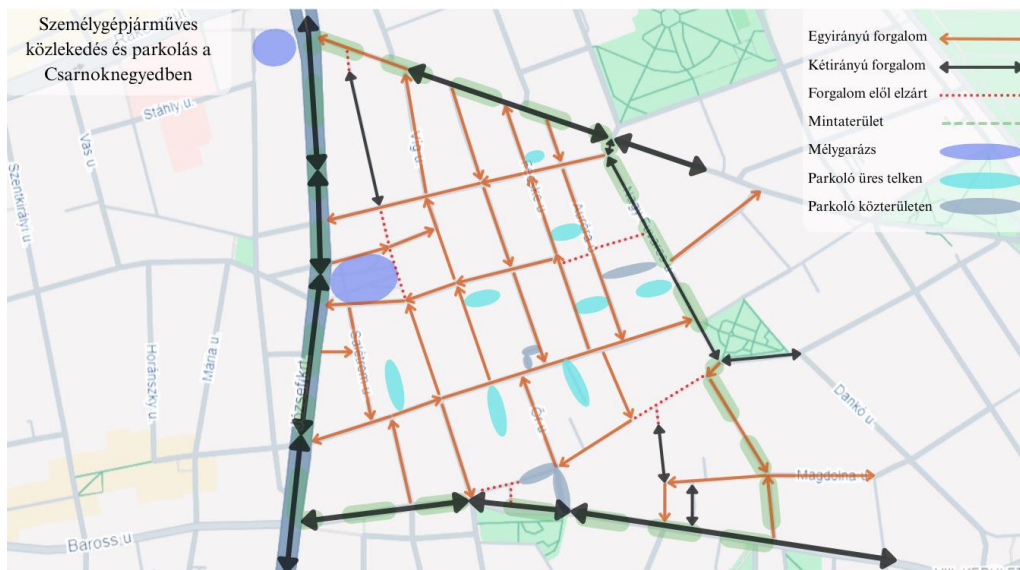


5. ábra: Budapest belső kerületeinek városszerkezeti sémája. (saját ábra; alaptérkép: Google Earth)

3.3 Közlekedés

A Csarnok negyed jelenlegi közlekedési hálózata elsősorban a gépjárműforgalom csillapítását szolgálja. A belső utcák túlnyomó többsége egyirányúsított, így olyan útstruktúra alakult ki, amely labirintusszerűen működik, csökkentve az átmenő gépjárműforgalmat. Ennek ellenére a parkolási lehetőségek kifejezetten kedvezőek. A környéken több mélygarázs is található, a Blaha Lujza téren és a Rákóczi téren, emellett számos üres teleken és a közterületek többségén biztosított a parkolás. Az alábbi ábrán csak a jelentős közterületi parkolókat tüntettem fel, a legtöbb utcában megengedett a párhuzamos parkolás. (6. ábra) A fenntartható közlekedést elősegítik a negyed határoló utcák mentén elhelyezett közösségi kerékpárállomások is, habár

ezek a belső részeket nem érintik közvetlenül. A Csarnok negyed szempontjából talán leghasznosabb ilyen bike-sharing dokkolópont a Rákóczi téren található. (4. melléklet)



6. ábra: Gépjárműves közlekedés és parkolás a Csarnok negyedben. (Saját ábra; alaptérkép: Google Earth)

Tömegközlekedés szempontjából a vizsgált terület belső részein nincs közvetlen kapcsolat, azonban több kiemelt közlekedési csomópont övezi. A Blaha Lujza, Rákóczi és II. János Pál pápa terek metró-, villamos- és buszvonalak találkozási pontja, míg a Horváth Mihály térenél, a Mátyás téren, valamint a Harminckettesek terén busz- és villamosmegálló biztosítják az elérhetőséget. (4. melléklet)

Külön figyelmet érdemel a Tavaszmező utca és a Koszorú utca kereszteződése, ahol a forgalomterelés egyedülálló megoldásban nyilvánul meg. A közterület keleti oldalán egyirányú, kanyarodósávós autós forgalom zajlik, a nyugati oldalon pedig a forgalom elől elzárt terület kapcsolódik a Tavaszmező utcában kialakított sétálózónához.

3.4 Közelmúltban megvalósult kezdeményezések és folyamatban lévő fejlesztések

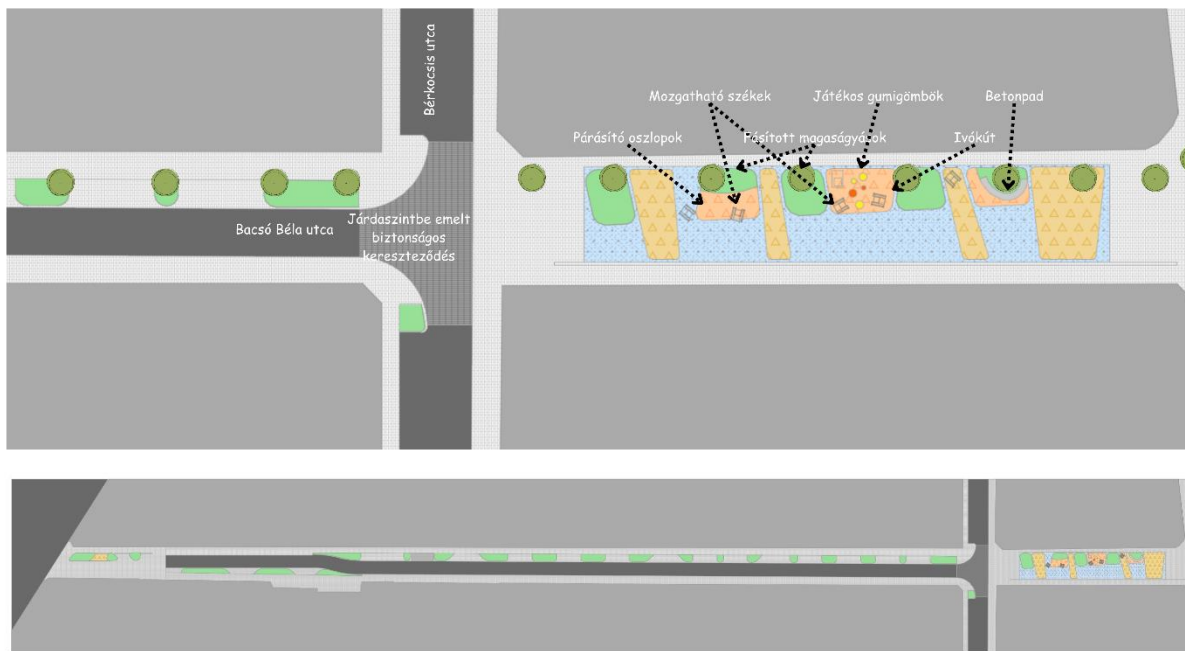
Az önkormányzati városfejlesztések keretében a Csarnok negyedben tíz kezdeményezés valósult meg és további öt jelenleg is folyamatban van. [30] Az alábbiakban bemutatásra kerülnek az elkészült tervek elemei és városrészre gyakorolt hatásuk, valamint a folyamatban lévő fejlesztések mostani helyzete és tervezett végeredménye. (5. melléklet)

3.4.1 Bacsó Béla utca megújítása

A Bacsó Béla utca megújítása közvetetten már 2021-ben elkezdődött, bár a kivitelezés 2024-ben zajlott. Az utca állapotát a korábbi három itt zajló építkezés lerontotta, ezelőtt autós forgalomnak adott helyet. A zsákutca egy részét az önkormányzat 2021-ben elzárta a

gépjárműforgalom elől. A kísérleti kezdeményezés olyan jól sikerült, hogy a következő évben is folytatódott, vendéglátóegységek teraszai létesültek a lezárt szakaszon, majd 2024-ben felújításon esett át. (6. melléklet) A Bérkocsis utca és a Vásár utca közötti szakaszon fákat telepítettek, zöldfelületeket alakítottak ki és az utcát átadták a gyalogos forgalomnak. További helyeket létesítettek vendéglátó egységek számára és utcai rendezvényeket szerveztek. Járdaszintbe emelték a Rákóczi téri csomópontot és a Népszínház utcáig fásított, gyalogosbarát utcát hoztak létre. Modernizálták a közvilágítást, járdaszintbe emelték a Bérkocsis utcai csomópontot és az egész sétálóutcát. [31]

8. ábra: A Bacsó Béla utca megújítása



3.4.2 Bérkocsis utca – Fecske utca sarok akadálymentesítése

A Bérkocsis utca – Fecske utca sarok akadálymentesítése a kerület első részvételi költségvetésének eredménye. 2022-ben kikérték a lakosság véleményét arról, mire használnának fel szívesen 120 millió forintot az önkormányzati költségvetésből. A kereszteződés akadálymentesítése volt az egyik megszavazott ötlet. A kivitelezés 2023-ban zajlott, a kereszteződés járdaperemét süllyesztették, hogy kerekesszékekkel és babakocsival is megoldható legyen a közlekedés, illetve fekvőrendőrt helyeztek el a forgalom csillapítása érdekében. [32]



2. kép: 2023-ban akadálymentesített kereszteződés

3.4.3 Déri Miksa utca megújítása

A Déri Miksa utca megújítása során a Nagyfuvaros utca és Rákóczi tér közötti szakaszát a főváros TÉR_KÖZ programjának keretében fejlesztette. Közösségi tervezést is használtak, a koncepció terv két év után 2020-ban készült el, a kivitelezés 2022-ben zajlott. Elsődleges céljuk volt, hogy a Déri Miksa utca a Csarnok negyedben főutca szerepet kapjon, csökkentse a hőszigetelést és minőségi zöldfelület jöjjön itt létre.



3. kép: Gyalogosbarát kereszteződés és street workout pálya esőkerttel a Déri utcában

A projekt részeként a Nagyfuvaros és Fecske utcák közötti szakaszon a közterületet átadták a gyalogos forgalomnak. Megújították a járófelületeket, világosabb, kevésbé melegedő burkolatot kapott a helyszín, szélesítették a járdákat, korlátozták az autós forgalmat, bevezették

a helytakarékosabb párhuzamos parkolást, felújították a közvilágítást, fákat ültettek és nyilvános illemhelyiséget építettek. A kivitelezők fenntartható megoldásokra törekedtek, az esővíz egy részét közvetlenül a zöldfelületekre vezetik el, az esőkertek logikája alapján. [33] A beruházás hatására egyértelműen nőtt a környékbeli lakosok életszínvonala, az új sétálóutca pedig a Szent Kozma Egészségügyi Központ látogatói számára zöldterápiás lehetőséget is nyújt.

3.4.4 Egy VÍGabb utca

A Vig utca felújítása, az „Egy VÍGabb utca” projekt szintén a 2022-es közösségi tervezés eredménye. Az utca Rákóczi csarnok mögötti szakaszán végeztek felújítást, magaságysokkal növelték a zöldfelületeket, szélesítették a járdákat, felújították a berendezést és forgalomtechnikai felülvizsgálatot végeztek.



4. kép: Magaságys a felújított Vig utcában

A vizsgálat eredményeit a gyakorlatba nem tudták átültetni költségvetési hiányosságok miatt, vizsgálták viszont a forgalomcsillapítás hatásait, és megoldásokat kerestek a vendéglátóegységek vonzóbbá tételére. A zöldfelületek növelésével a korábbi barátságtalan környezetet befogadóbbá tették, a telepített növényeknek köszönhetően csökken a hőszigetelés. [34]

3.4.5 Eső- és napvédett buszmegállók telepítése

Szintén a 2022-es közösségi költségvetés részeként új eső- és napvédett buszmegállókat telepítettek. Az önkormányzat által kihelyezett megállók hirdetőfelületeit is Józsefváros kezeli. A kivitelezés mindössze egy hetet vett igénybe. A projektnek köszönhetően a helyi lakosok

elemektől védetten és minőségi környezetben várakozhatnak a közösségi közlekedés igénybevételekor. [35]

3.4.6 A Horváth Mihály tér fejlesztése

A 3.1-es fejezetben már megemlített Horváth Mihály tér a településrész 18. századi városmagja volt, innen növekedett a kerület. A tér Csarnok negyedhez tartozó északi fele sokáig rossz állapotú, lakosság számára használhatatlan közterület volt. A tervezés 2019-ben kezdődött, majd 2021-ben még lelkesebben folytatódott, több zöldfelületet terveztek a megújított térre. Céljuk egy, a klímaváltozás hatásaihoz jobban alkalmazkodó, a lakosok igényeit kiszolgáló, pihenésre és időtöltésre alkalmas közterület létrehozása volt. Ehhez egységesítették a burkolatokat, valamint árnyékos pihenőrészeket és 900 m² zöldfelületet alakítottak ki, 25 új fával. A kivitelezés 2023 és 2024 között zajlott. A felújítás első szakaszának köszönhetően a hőszigetetés egyértelműen csökkent, a korábban hasznavehetetlen, barátságtalan tér új funkciókat kapott. [36]



5. kép: Méhlegelő a Horváth Mihály téren

3.4.7 Játsszóterek felújítása

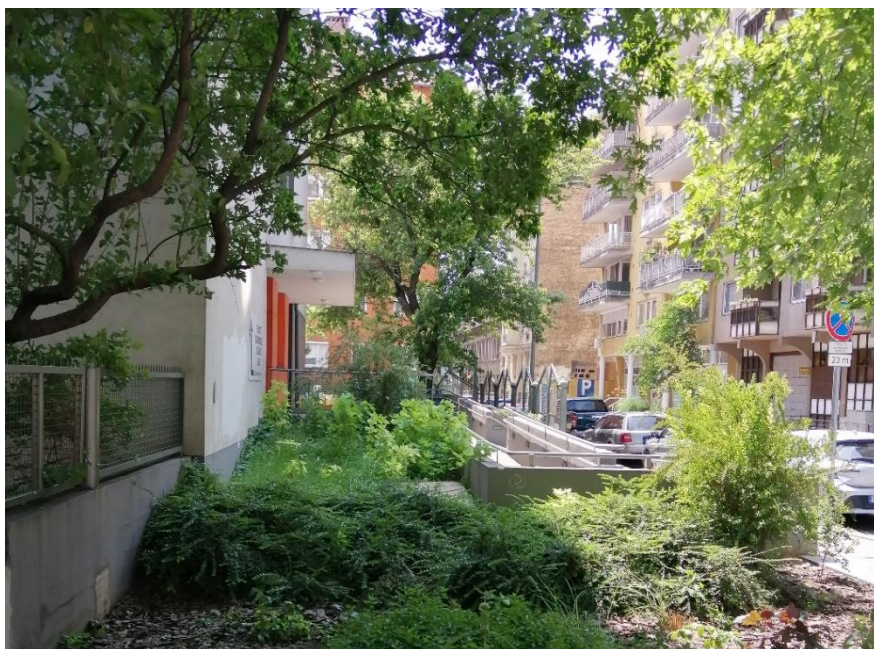
A Józsefvárosi Önkormányzat 2022 elején végezte játszóterei felmérését, hogy megállapítsa megfelelően kiszolgálják-e a lakosság igényeit. A felmérés eredményeként 15 játszótér felújításával foglalkoztak 2022 és 2023 között. Új játékokat, burkolatokat, berendezési tárgyakat, kiszolgáló funkciókat telepítettek. Többek között sportpályákat, öntözőrendszert és mászókákat hoztak létre. A projekt eredménye több állandó és minőségi kikapcsolódási lehetőség a kisgyermekes családok számára. [37]



6. és 7. kép: A felújított Cifrapalota és Nagy Ho-ho-ho Horgász játszóterek

3.4.8 Szent Kozma EK akadálymentesítése

A Józsefvárosi Szent Kozma Egészségügyi Központ akadálymentesítése a 2023-as közösségi költségvetés eredménye. A teljes egészségügyi központ területét akadálymentesítették, így kerekesszékekkel is elérhető. Lecserélték a bejárati ajtókat önműködő, fotocellás ajtókra, taktilis járólapokat telepítettek az épület minden szintjén, illetve kisebb eszközök telepítésével segítik a mozgásukban korlátozottakat. Nem csupán a könnyebb elérhetőséghez, hanem a zöldfelületi rendszer bővítéséhez is hozzájárultak. (8. kép) A projekt hatására javult a mozgásukban korlátozottak és fogyatékkal élők életszínvonala a lakosság körében. [38]



8. kép: Az egészségügyi központ hátsó bejárata

3.4.9 Közvilágítás korszerűsítése

Önkormányzati beruházás keretében korszerűsítették a közvilágítást a József utcában és a Nagy Fuvaros utcában. A felújítás során az elavult eszközöket modern darabokra cserélték, a megvilágítatlan utcaszakaszokra pedig világító testeket telepítettek. A kivitelezés 2023 és 2024 között zajlott. Elsődleges szempont volt a korszerűsítés mellett, hogy a közvilágítás fenntartása költséghatékony, hosszú távon is vállalható legyen. [39]

3.4.10 Tolnai kert

A Tolnai kertet az önkormányzat „zsebparknak” nevezi, valójában védett fekvésű közösségi kert, ami 2020 óta bárki számára látogatható. A projekt célja a kert megnyitása mindenkinek, hogy közös gondozásban álló pihenőkert szerepet kapjon és identitást adjon a helyi lakosoknak. Az önkormányzat havi rendszerességgel szervez itt programokat, hogy bebiztosítsák az igénybevétel jelenlegi módját. Felújítása 2022-ben zajlott és még abban az évben le is zárult. A kert átalakításának tervezését a lakosság bevonásával végezték. Kérdőívek formájában kérték ki a helyiek véleményét, igazodva ezzel az igényeikhez. A felújítás során a legfontosabb fejlesztés az új burkolat volt, hogy esős időben járható legyen a kert fő ösvénye. Az ágyások köré padokat, kertészeti eszköztárolót, piknikasztalokat telepítettek. Házikedvenceket a kertbe sajnos nem lehet bevinni, ezzel óvják a növényállományt. [40]



9. és 10. kép: A Tolnai kert bejárata; Padok és poszterek a kerti ösvény végén

3.4.11 Harminckettesek tere fejlesztése

A Harminckettesek tere fejlesztése még folyamatban van, növelni szeretnék a zöldfelületeket és a lakosok igényeit kiszolgáló közterületet szeretnék létrehozni. A megállóhelyek átalakítását tervezik, hogy várakozásra alkalmas térrészeket teremtsenek, illetve a tér teljes területét akadálymentessé szeretnék tenni. A zöldfelületek gyarapítása érdekében terveznek

fákat telepíti, valamint zöldfalakat és évelőágyásokat elhelyezni. A koncepciótervezés már lezajlott, ezután a terveket kísérleti kialakítás útján tesztelték. Jelenleg a hosszútávú kialakítás tervezése zajlik, a kivitelezést 2025-re tervezik. [41]

3.4.12 Csarnok negyed forgalomcsillapítása

2021-ben a Józsefvárosi önkormányzat célul tűzte ki a Magdolna, Népszínház és Csarnok negyedek forgalomcsillapítását. A területeken jelentős az áthaladó forgalom, ami hatással van a nagy számú lakosság életminőségére. A projekt fontos része a lakosság bevonása, az elkészült terveket közösségi véleményezésnek vetik alá a kivitelezés előtt. A projekt célja az áthaladó forgalom csökkentése és a megmaradó forgalom lassítása, csillapítása. Leginkább az útirányok olyan jellegű szabályozásával szeretnék ezt elérni, hogy útvesztő jellegű közlekedési szabályok alakuljanak ki, ami kevésbé vonzóvá tenné a célterületeket a gépjárművel közlekedők számára. Következésképpen szeretnék népszerűsíteni a környéken a gyalogos és kerékpáros forgalmat. A projekt még nem zárult le, befejeződött a tervezés és hamarosan kezdődik a kész tervek engedélyeztetése. A tervek szerint a kivitelezést 2025. végén kezdik. [42] Fontos megjegyezni, hogy a jelenleg érvényben lévő forgalmi szabályok már tartalmazznak forgalomcsillapító intézkedéseket, a tervekkel ezek hatását szeretnék erősíteni.

3.4.13 Német utca megújítása

A Német utca megújítása jelenleg a tervezési fázisban van, a Bacsó Béla utca megújításába bekapcsolódó projektet szeretnék létrehozni, ami összeköti a Rákóczi és Horváth Mihály tereket. A korábbi beruházásokkal kialakított humanizált közterületeket szeretnék bővíteni igényes, fásított, biztonságos új közterületek kialakításával. A forgalomcsillapítás és járdaszélesítés mellett iskolautcát szeretnék kialakítani a Németh László Általános Iskola előtti szakaszon, ami a gépjármű forgalommal szemben elsősorban a gyalogos diákoké. Megújítani tervezik a burkolatokat és közterületi berendezéseket, valamint fákat terveznek ültetni és új zöldfelületeket kialakítani. [43]

3.4.14 NémetJózsef kert fejlesztése

A NémetJózsef kert fejlesztése és kutyabarát zöldsáv kialakítása a Józsefvárosi Önkormányzat 2023-as közösségi költségvetésének egyik nyertes ötlete. A projekt ugyan még csak a koncepcióalkotásnál tart, a kivitelezés befejezését 2025-re tervezik. A projekt célja, hogy a NémetJózsef kert a Német és József utcák kereszteződésénél elérhetőbb legyen a lakosság számára, illetve legyen pihenésre alkalmasan felszerelve. Szeretnék lépcsőket kialakítani, hogy be lehessen menni a kertbe, illetve annak bővítéseként a parkoló egy részét zöldsávvá alakítanák. A fő célok között szerepel az is, hogy a kert fenntartható és alacsony karbantartási

igényű legyen, például az esővíz korszerű hasznosításával. Az új zöldszávot fásítanak, amennyiben erre a közterületek szabályozása lehetőséget ad. [44]

3.4.15 Új gyalogosátkelő a Baross utcában

Új gyalogosátkelő létrehozását tervezik a Baross utcában, a tervezetthez képest a kivitelezés nem kezdődött meg 2024-ben, mivel még zajlik az engedélyeztetés, azonban 2025. végére tervezik a projekt lezárását. Az új gyalogosátkelő közvetlen környezetét is át tervezik alakítani, hogy hozzáférhetőbb és akadálymentes legyen. [45]

3.5 Rehabilitációs beavatkozások értékelése

Józsefváros és a Csarnok negyed városrehabilitációjának értékeléséhez alapul vettem Horváth Dániel *A városrehabilitáció társadalmi sokszínűsége gyakorolt hatásainak térbeli-társadalmi vizsgálata Józsefvárosban* című tanulmányát. A kiadvány történeti áttekintéssel indul: Józsefváros a 20. század második felére súlyosan leromlott fizikai állapota és kedvezőtlen társadalmi mutatói miatt a rendszerváltás után a budapesti városfejlesztési politika fókuszába került. A városrehabilitációs programok célja kezdetben az épületállomány megújítása, később egyre inkább a társadalmi és gazdasági revitalizáció lett. [46]

A kutatás kvantitatív módszerekkel, adatok elemzése révén követi nyomon a társadalmi változásokat. Míg a városrehabilitáció korai szakaszában, 1990 és 2001 között, erősödött a társadalmi szelekció és nőtt a szociális különbségek térbeli lenyomata, addig a későbbi időszakban 2001 és 2011 között ezek a trendek mérséklődtek. A későbbi szakaszban már megfigyelhető a különböző társadalmi csoportok együttes jelenléte és a diverzitás részleges visszaállása, főként azokban az utcákban és tömbökben, ahol komplexebb, szociális szempontokat is figyelembe vevő rehabilitáció zajlott. [46]

A tanulmány külön foglalkozik a dzsentifikáció és a studentifikáció jelenségével. A dzsentifikáció a magasabb státuszú társadalmi csoportba tartozó lakosok nagy arányú betelepülése, míg a studentifikáció a diákok számának megnövekedését jelenti. Ezek a folyamatok egyszerre járultak hozzá a fizikai megújuláshoz és a lakosság fluktuációjához. A kiadvány kritikusan értékeli azt a tendenciát, hogy a rehabilitáció során sokszor háttérbe szorúlnak a szociálisan hátrányos helyzetű rétegek, akik kiszorulhatnak a felértékelődő területekről. [46]

Horváth következtetése szerint a városrehabilitáció társadalmi diverzitásra gyakorolt hatása nem egyértelműen pozitív vagy negatív: kezdetben növelheti a sokszínűséget, de hosszú távon, megfelelő szabályozás és szociálpolitikai beavatkozás nélkül, könnyen hozzájárul a társadalmi homogenizációhoz. Kihangsúlyozza, hogy a valóban fenntartható városrehabilitáció csak akkor

valósulhat meg, ha a fizikai megújulást társadalmi eszközökkel, például megfizethető lakhatással, közösségfejlesztéssel, célzott támogatásokkal is kiegészítik. [46]

Fontos tehát dolgozatom végén tett javaslataim esetében a lakosságot támogató intézkedésekkel kiegészíteni azokat, hogy valódi változást lehessen elérni. Mivel azonban a vizsgálatok és javaslatok során is a közterületi fejlesztésekkel foglalkozom, a befogadóbb, diverzebb hatás elérése érdekében ezeket az inkluzivitás felmérésére kialakított szempontrendszer alapján értékelem.

A szempontrendszerben a fejlesztések három fő kategóriában kerülnek értékelésre:

1. Társadalmi hozzáférés
2. Közösségi funkcionalitás
3. Esztétikai és környezeti minőség

A fő kategóriákon belül alszempontokat hoztam létre:

Társadalmi hozzáférés:

- 1.1 Akadálymentesített:** A hozzáférés biztosított a fogyatékkal élők számára.
- 1.2 Idősek igényei:** A kialakítás kedvező a 65 éven felüli lakosság számára.
- 1.3 Családbarát:** Illeszkedik a kisgyermekes családok és 14 éven aluli gyermekek igényeihez.
- 1.4 Fiatalok igényei:** A 14-30 év közötti korosztály számára vonzó téri elemek jelenléte.

Közösségi használhatóság:

- 2.1 Közösségi funkciók:** kialakítása társas kapcsolódásra ösztönöz.
- 2.2 Szociális érzékenység:** Befogadja a kiszolgáltatott csoportokat, nem kizorító jellegű.
- 2.3 Biztonság:** Térhasználatot segítő, jól megvilágított, átlátható térkialakítás.
- 2.4 Kulturális, szabadidős funkció:** A helyi kultúra érvényesülése és rekreációs lehetőségek.

Esztétikai és környezeti minőség:

- 3.1 Zöldfelület jelenléte:** Természethez való hozzáférés, növények jelenléte.
- 3.2 Komfort:** Pihenési lehetőségek, a tér kialakítása időtöltésre ösztönöz.
- 3.3 Közlekedés:** Hozzáférhető, könnyen megközelíthető, központi elhelyezkedésű.
- 3.4 Igényes köztér:** Minőségi burkolatok, vizuális rendezettség.

A létrehozott szempontok szerint az alapján értékelem a közterületet, hogy az adott szempont milyen mértékben érvényesül. Minden fejlesztés esetében minden kategóriához pontszámot rendelek 0 és 2 között. A pontozás az alábbiak szerint értendő:





































- **0 pont:** Nem érvényesül/nem jelenik meg,
- **1 pont:** Érvényesül, de nem tudatos vagy nem hangsúlyos,

- 2 pont: Hangsúlyosan érvényesül vagy tudatos tervezés eredménye.

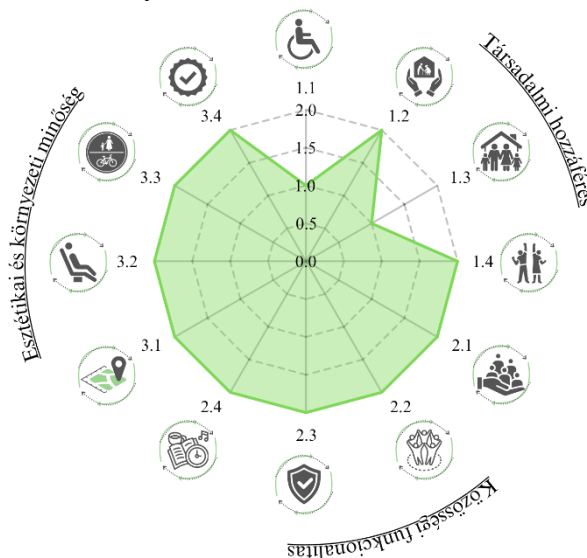
3.5.1 Összeűjtött adatok kiértékelése

Ezután százalékos értékeket rendelék a fejlesztésekhez. Az utolsó oszlopban található érték a maximális elérhető pontszám (32 pont) és az elért pontszám hányadosából számolt. Az első fő kategóriához rendelt pontszámok kétszeres súlyozással számítanak, mivel az értékelés fő célja a társadalmi hozzáférés mértékének vizsgálata. Az eredményeket az alábbi táblázatban összegeztem:

1. táblázat: A Csarnok negyed közterületi fejlesztéseinek értékelése

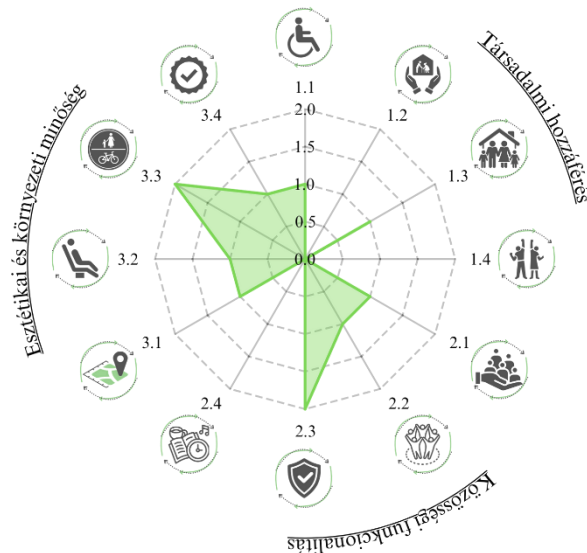
Önkormányzati beruházás	Társadalmi hozzáférés				Közösségi funkcionáltság				Esztétikai és környezeti minőség				%	
	 Akadálymentesítés  Idősek  Családok  Fiautak	 Közösségi funkciók  Szociális érzékenység  Biztonság  Kultúra/szabadtér	 Zöldfelület  Komfort  Közlekedés  Igényesség	 Akadálymentesítés  Idősek  Családok  Fiautak  Közösségi funkciók  Szociális érzékenység  Biztonság  Kultúra/szabadtér  Zöldfelület  Komfort  Közlekedés  Igényesség	 Akadálymentesítés  Idősek  Családok  Fiautak  Közösségi funkciók  Szociális érzékenység  Biztonság  Kultúra/szabadtér  Zöldfelület  Komfort  Közlekedés  Igényesség									
Bacsó Béla utca megújítása	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2	2	2	78,1
Bétkocsis-Feske sarok akadálymentesítése	2	2	2	0	0	1	2	0	0	0	2	2	2	59,4
Déri Miksa utca megújítása	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	93,7
Egy Vígabb utca	1	0	1	0	1	1	2	0	1	1	2	2	1	40,6
Éső- és napvédett buszmegálló	0	2	2	2	1	2	2	0	0	2	2	2	1	68,8
Horváth Mihály tér átalakítása	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	87,5
Jatezóterek felújítása	0	1	2	0	2	1	2	1	1	2	2	2	2	59,4
Szent Kozma EK akadálymentesítése	2	2	2	1	0	2	2	0	2	1	2	2	1	75
Közvilágítási hálózat korszerűsítése	1	1	1	1	1	1	2	0	0	2	1	1	2	53,1
Tolnai kert	0	1	2	1	1	2	0	2	2	1	0	0	0	50
Harminkertesek tere fejlesztése	1	1	1	1	1	1	2	0	2	1	2	2	2	59,4
Csarnok negyed forgalmossálgapítása	1	2	2	1	0	2	2	0	0	1	1	1	1	59,4
Német utca megújítása	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	90,6
Németülzsef' kert fejlesztése	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	84,4
Új egyetemesítendő a Baross utcában	2	2	2	1	0	2	2	0	1	0	2	2	2	71,9
Szemponatok átlagpontszáma	1,2	1,53	1,67	1,13	1,13	1,67	1,67	0,8	1,13	1,13	1,6	1,6		

A már befejezett projektek közül a legjobb értékelést a Horváth Mihály tér és a Déri Miksa utca kapta. Mindkét terület szembetűnő átalakuláson ment keresztül, mindkettő esetében megjelenik az akadálymentesítés, játékos téri elemek, fásítás, zöldfelületi megújítás és a fenntartható megoldások. A felújított Horváth Mihály tér fontos kulturális jelentőséggel rendelkezik a szembetűnő rekreációs szerep mellett, mivel a téren álló templom a negyed identitásának része. (9.ábra) A Déri Miksa utca hangulata a városrehabilitációs törekvések óta egészen kilóg a negyed közegéből, a bécsi modern lakóparkok közterületeinek hatását kelti. A közterületen található sülyesztett trambulínok, párapukok, ivókutak, változatos pihenőbútorok pozitívan hatnak a látogatók élményére.



9. ábra: A Horváth Mihály tér átalakításának értékelése radardiagramon ábrázolva

A statisztikai elemzés másik oldalán szembetűnő, hogy a legrosszabb értékelést a VÍGabb utca és a Tolnai kert projektek kapták. A VÍGabb utca negatív értékelésének fő forrása, hogy az önkormányzat nem tudta megvalósítani a tervezett forgalomcsillapítást. Ennek oka, hogy a közeli rendőrkapitányság felvonulási útvonalként használja az utcát, így megtagadták a tervek engedélyeztetését. A megvalósult közterületi fejlesztés főként új magasságyásos utcabútorok elhelyezésében és a közvilágítás felújításában merült ki. (10. ábra) A Tolnai kert igazi különlegesség a Csarnok negyed szívében. Az értékes faállománnyal rendelkező pihenőkertet előszeretettel használják a környékeliek, értékelését és inkluzivitását azonban csökkenti a berendezés elhanyagoltsága és a megfelelő burkolatok hiánya. Mivel a kertben nincs rendes közvilágítás vagy biztonsági rendszer, éjszakára bezárni kényszerül, a látogatók köre ezzel szűkül. (7-9. melléklet)

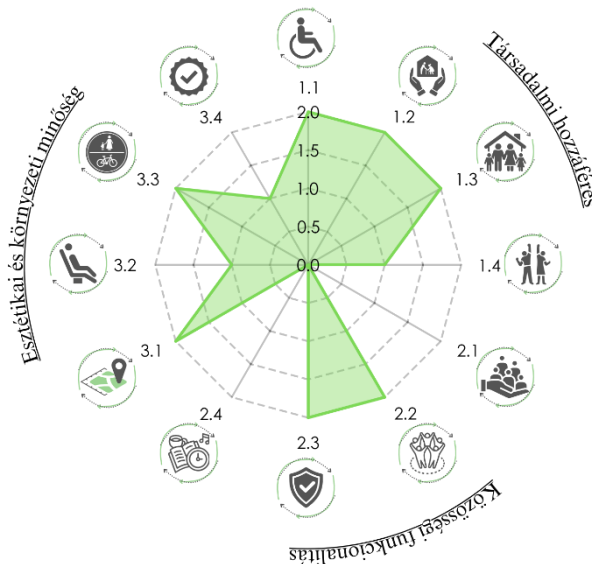


10. ábra: Az „Egy VÍGabb utca” projekt értékelése radardiagramon ábrázolva

A Déri Miksa utca korábban egyirányú, parkolásra használt mellékutcaként működött, jelentős közterületi minőség nélkül. A megújítás során azonban teljes átalakításon ment keresztül: az autós forgalmat kizárták, az útburkolatot járdaszintbe emelték, és fásítással, valamint növényágyások kialakításával növelték a zöldfelületi értéket. Az utca ma már egy árnyas, jól felszerelt közösségi tér, ahol a telepített növényzet és esővíz-elvezető zöldsávok váltják fel az aszfaltfelületeket. A beépített napozóágyak, trambulínok és padok játékos, ugyanakkor kényelmes tartózkodásra ösztönöznek, ami különösen a fiatalok és családok számára vonzó. Inkluzivitás szempontjából a projekt kiemelkedő: teljesen akadálymentes, jól megközelíthető, és különböző életkorú és fizikai képességű használók számára is komfortos. A környezeti kategóriában maximális pontszámot ért el: a zöldfelületek, a fenntartható csapadékvíz-kezelés és a városi hősziget-hatás csökkentése példaszerű megoldásokkal valósultak meg. A Szent Kozma Egészségügyi Központ révén intézményi funkció is kapcsolódik a területhez. Az átalakítás hatására a Déri utca ma már kiemelkedő része a Csarnok negyed közterületi hálózatának. Az értékelés alapján a projekt a legmagasabb inkluzivitási szintet képviseli a vizsgált fejlesztések között. (10. melléklet)

A Józsefvárosi Szent Kozma Egészségügyi Központ akadálymentesítésére irányuló beavatkozás kisebb léptékű, de rendkívül fontos fejlesztés a Csarnok negyed városszövetében. A projekt célzottan a mozgáskorlátozottak és idősek számára tette biztonságossá és akadálymentessé az intézmény megközelítését, különösen a Déri Miksa utcára nyíló hátsó bejárat irányából. A lépcsők és szintkülönbségek átalakításával, valamint az akadálymentes rámpák kialakításával az egészségügyi ellátás fizikailag is hozzáférhetőbbé vált. A fejlesztés szorosan kapcsolódik a Déri Miksa utca komplex megújításához: a két projekt vizuálisan és

funkcionálisan összekötött. A telepített növényzet, amely az intézmény bejárata köré került, nemcsak esztétikai szempontból javítja az összképet, hanem hozzájárul a környezetbarát városi szövethez. Habár a fejlesztés jellege miatt elsősorban az akadálymentességi és környezeti szempontokban teljesít erősen, azzal, hogy egy fontos közintézményt tesz mindenki számára elérhetővé, alapvető szerepet játszik a társadalmi befogadás előmozdításában. (11. ábra)



11. ábra: A Szent Kozma Egészségügyi Központ akadálymentesítésének értékelése radardiagramon ábrázolva

A vizsgált területen két kisebb játszótér újult meg, a Nagy Ho-ho-ho Horgász és a Cifrapalota játszóterek. A fejlesztések célja elsősorban a meglévő funkciók korszerűsítése volt: új, biztonságosabb játékeszközöket telepítettek, és javították az árnyékolást, ami a nyári használat szempontjából különösen fontos. Ugyan a beavatkozások mértéke és hatása mérsékelt, a kisgyermekes családok szempontjából ezek a terek fontos helyi találkozóponként szolgálnak. Az inkluzivitás itt inkább korosztályi alapon jelenik meg: kisgyermekek számára alakították ki, más társadalmi csoportokat azonban kevésbé szólítanak meg. Hiányzik például a terek környezetének olyan integráló kezelése, amely a felnőttek vagy idősök számára is komfortos tartózkodást tenne lehetővé. A közösségi funkció gyengébben jelenik meg, és az esztétikai vagy környezeti szempontok sem kaptak különösebb hangsúlyt. Ezek a projektek főként a közelben lakó kisgyermekes családok számára biztosítanak rendszeres, biztonságos szabadidős lehetőséget. A játszótérmegújító projekt tanulsága, hogy a kisebb fejlesztések is lehetnek inkluzívabbak, ha komplexebb térhasználatot tesznek lehetővé, például többfunkciós padokkal, árnyas pihenőzónákkal vagy ivókutakkal. (11. melléklet)

A Bacsó Béla utca megújítása részleges közterület-fejlesztésként valósult meg, amely inkább gesztus értékű, mint átfogó beavatkozásként értelmezhető. Az utca két végét zárták le az autós forgalom elől, így megszűnt az átmenő forgalom lehetősége a Rákóczi tér felé, ami pozitívan hat a környék zaj- és forgalomterhelésére. Azonban az utca nagyobb része változatlanul megmaradt a korábbi, funkcionálisan szegényes állapotában, ugyan esztétikusabb képet mutat. A lezárt szakaszba helyezett földbe süllyesztett gumigömbök és mobil kültéri székek játékos vizuális elemek, bár használhatóságuk korlátozott, és funkcionálisan nem váltak a közösségi élet szervezőelemeivé. A kerékpártároló és az autómentesítés gesztusa a fenntarthatósági törekvéseket tükrözi, de utcakép és használhatóság szempontjából a beavatkozás inkább esztétikai, mint strukturális jelentőségű. Az inkluzivitás mértéke közepes: a tér részben nyitott, könnyen hozzáférhető, de kevésbé ösztönöz eltérő társadalmi csoportokat az aktív jelenlésre vagy hosszabb tartózkodásra. A projekt inkább szimbolikus lépés a közterületek újragondolása felé, semmint valódi térhasználati fordulat. Hozzájárul viszont a kialakuló közterületi hálózat periferiájához, átmenetet biztosít a megszokott VIII. kerületi környezet és a rehabilitálódott központ között. (12. ábra)



12. ábra: A Bacsó Béla utca megújításának értékelése radardiagramon ábrázolva

3.5.2 Konklúzió

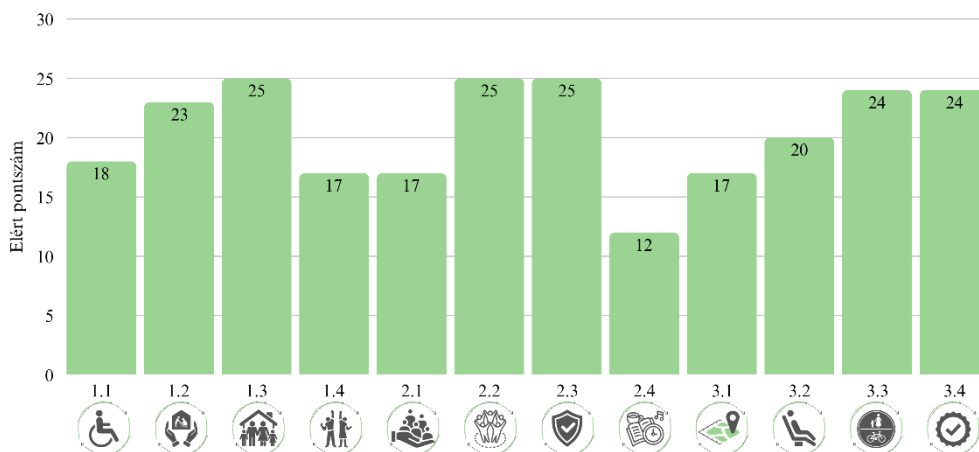
A Csarnok negyedben megvalósult köztér- és utcarehabilitációs projektek elemzése alapján megállapítható, hogy a fejlesztések többsége érzékelhető lépést tett a társadalmi befogadás irányába, ugyanakkor a megvalósítás mértéke és mélysége jelentős eltéréseket mutat. A legnagyobb hatású beavatkozásnak a Déri Miksa utca teljeskörű átalakítása bizonyult, amely a közlekedés átszervezésével, zöldfelületek növelésével és közösségi funkciók integrálásával egyértelműen élhetőbb, emberléptékű városi környezetet hozott létre. Ezzel szoros összefüggésben a Szent Kozma Egészségügyi Központ akadálymentesítése is erősíti az

ellátórendszerek fizikai hozzáférhetőségét és beágyazódását a városi szövetbe. Ezzel szemben a kisebb léptékű fejlesztések, például a Bacsó Béla utca és a játszóterek, inkább szimbolikus, mintsem strukturális változást eredményeztek, és kevésbé járultak hozzá a terek valódi közösségi újra értelmezéséhez. A fejlesztések közös jellemzője a zöldítés, a fenntarthatóságra való törekvés, valamint a gyalogosbarát szemlélet megjelenése, ám az inkluzivitás komplex szempontjai, különösen a közösségformálás, generációk közötti kapcsolat és marginalizált csoportok bevonása még gyakran háttérbe szorulnak. A vizsgált projektek tapasztalatai alapján a jövőbeni városrehabilitációk során a fizikai hozzáférhetőség mellett nagyobb hangsúlyt kellene fektetni a közösségi használhatóság, a funkcionális sokszínűség és a társadalmi részvétel biztosítására is. (12. melléklet)

Az összesített eredmények alapján világosan kirajzolódik, hogy az esélyegyenlőséggel és társadalmi sokszínűséggel kapcsolatos szempontok alacsonyabb pontszámokat kaptak. (13. ábra) Szintén alacsony értékelést kapott a fiatalok és gyerekek célcsoportjának kezelése, ami a köztér generációk közötti egyenlő használhatóságát kérdőjelezi meg. A zöldfelületek értékelésére szolgáló szempont (3.1) is csak 17 pontot ért el, ami arra utal, hogy bőven van még tér a fásítási és zöldítési kezdeményezéseknek. (13. ábra)

Ezzel szemben jól szerepeltek az olyan szempontok, mint az idősek igényeinek figyelembevétele, közbiztonság és megközelíthetőség, amelyek inkluzivitás szempontjából fontos tényezők. (13. melléklet)

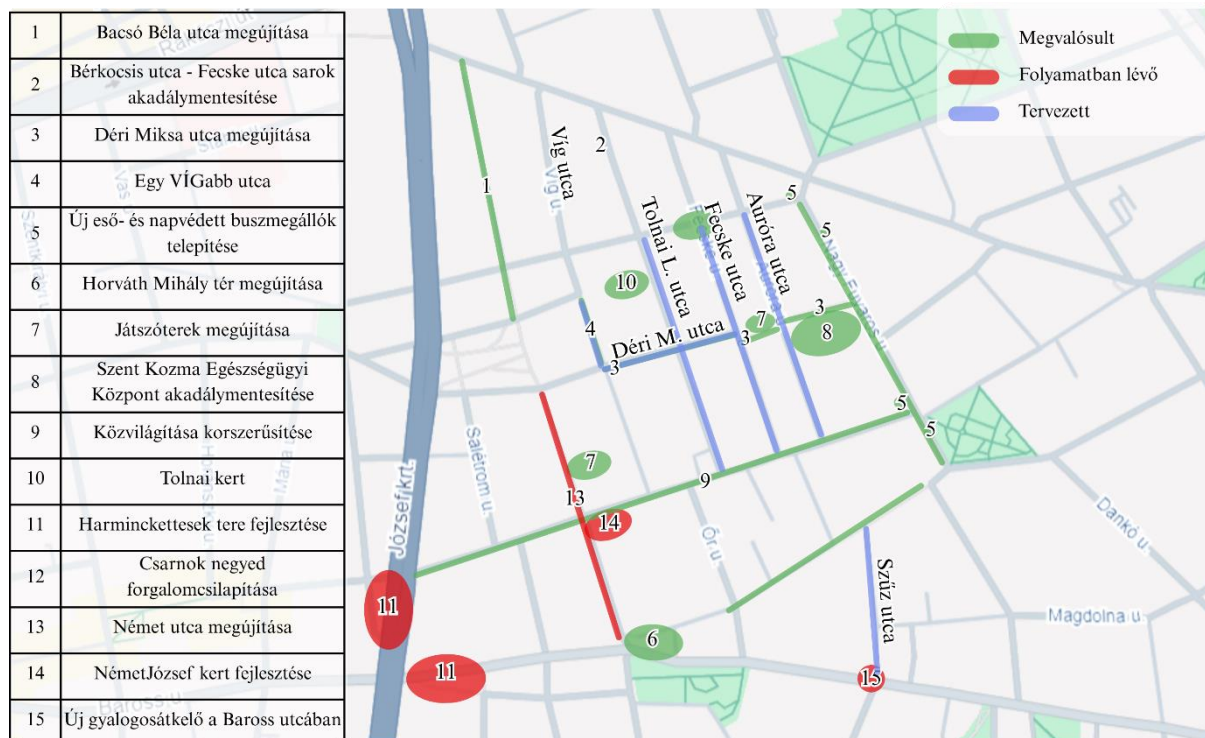
Az értékelésből tehát az következik, hogy a vizsgált fejlesztések inkább az idős korosztálynak és a gyermekes családoknak kedveznek, azonban a sérülékeny társadalmi csoportok és a fiatalok igényei ezekhez képest háttérbe szorulnak. A következő alfejezetek ennek megfelelően ezekre a hiányosságokra fókuszálnak, és olyan javaslatokat fogalmaznak meg, amelyek a teljes befogadásra törekednek.



13. ábra: Oszlopdiagram a közterületi fejlesztések alkategóriákban elért pontszáma alapján

4. Javaslatok

Első körben, a 3. fejezet vizsgálatai alapján, a két legkevesebb pontszámot elért megvalósult fejlesztés területére tettem javaslatokat, amik növelik a területek és rehabilitációs intézkedések inkluzivitását. Ehhez az elméleti háttér megfigyeléseit vettem alapul. Ezután egy olyan helyszínnel foglalkoztam, ami hozzájárul a meglévő hálózatos, felújított közterületi rendszer bővítéséhez. Végül a közterületek javaslataira építve új gépjárműves közlekedési hálózatot tervezek, kiterjesztve a forgalomcsökkentett és gyalogosított területeket.



14. ábra: A Csarnok negyed fejlesztései a javaslati területekkel kiegészítve. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)

4.1 Javaslatok vizsgálati háttere

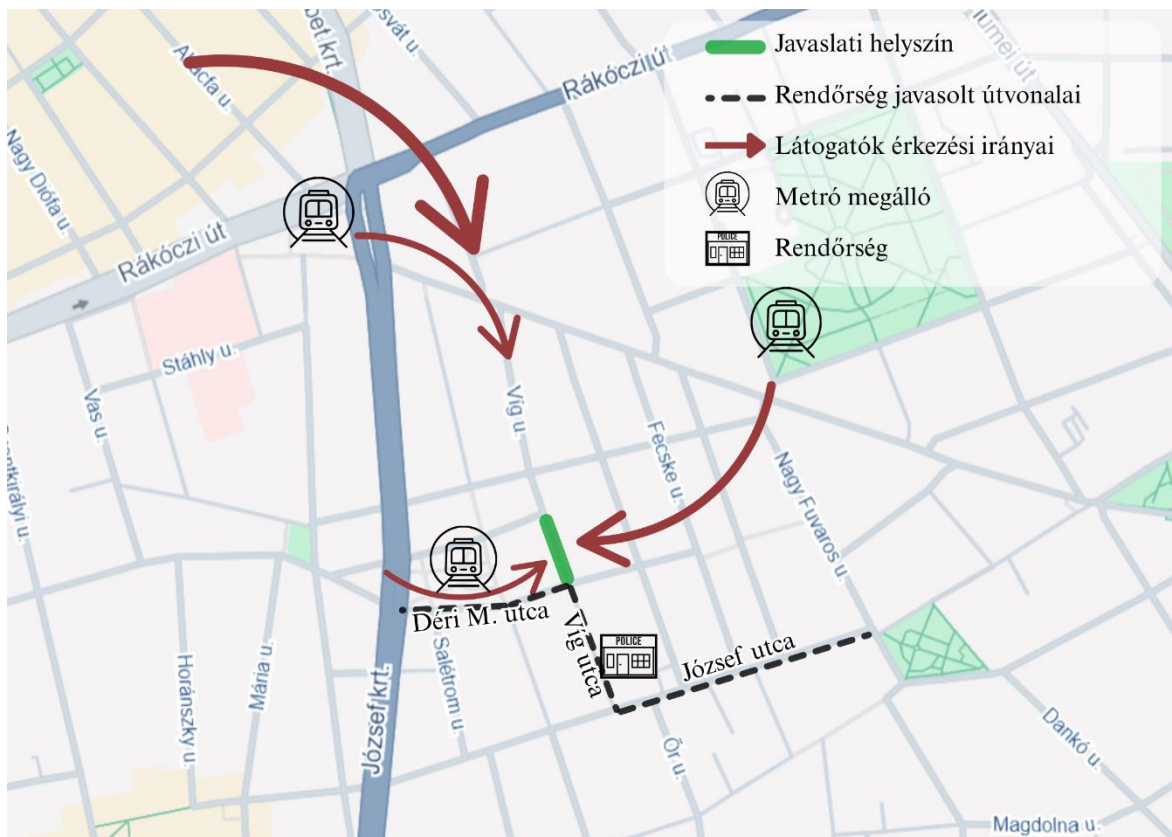
A javaslatok megalapozását a korábban bemutatott értékelési rendszer szolgálja, amely a vizsgált fejlesztések társadalmi inkluzivitását három fő dimenzió mentén vizsgálta. Ezek a társadalmi hozzáférés, közösségi használhatóság, valamint esztétikai és környezeti minőség. Az egyes dimenziókhoz tartozó alszemponatok pontszámai lehetővé tették a fejlesztések mélyebb értékelését, és lehetőséget adtak arra is, hogy az inkluzivitás szempontjából legkevésbé teljesülő elemek beazonosíthatók legyenek. A városrehabilitációs beavatkozások értékeléséből megállapítható, mely kategóriák szorultak háttérbe a többivel szemben, a számbeli értékek a táblázat utolsó, summázott sorában találhatóak.

4.2 Megvalósult fejlesztésekre tett javaslatok

A megvalósult kezdeményezések vizsgálatából világosan kiderül, melyek szorulnak még további fejlesztésre. A javaslati helyszínek kiválasztásánál azonban nem lenne célszerű a még folyamatban lévő fejlesztési területekkel foglalkozni, így a továbbiakban a két legalacsonyabb százalékos értékelést kapott, befejezett projektet gondolom tovább. Ezek a VÍGabb utca és Tolnai kert projektek. A Víg utca fejlesztése a „társadalmi hozzáférés”, a Tolnai kert pedig az „esztétikai és környezeti minőség” kategóriában (3.5 alfejezet) teljesített legrosszabbul, így a javaslatok ezen hiányosságokra fókuszálnak.

4.2.1 Egy VÍGabb utca

A Víg utca fejlesztése során csak korlátozottan valósultak meg a projekt eredeti céljai. Ennek leképződése a táblázatos értékelésben is észrevehető volt. A fő problémát az jelentette, hogy az utcát, az eredeti tervekkel ellentétben nem tudták elzárni a forgalom elől. Ennek oka, hogy a Budapesti Rendőr-főkapitányság számára kiemelt felvonulási útvonalat jelent, aminek következtében a fejlesztés hatása csak elszigetelten érvényesült, a környezet humanizálása csak részlegesen történt meg, és a közösségi használat lehetőségei erősen korlátozottak maradtak. Az utca jelenlegi formájában kevésbé alkalmas a lakossági találkozásra, tartózkodásra vagy rekreációra.



15. ábra: A Víg utca további fejlesztésének terve. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)

A Víg utca északi szakasza a gépjárműves közlekedés szempontjából fontos, innen érhető el a Népszínház utca és a József körút, a Vásár utca Rákóczi téri kereszteződésétől behajtva. A VIII. kerületi rendőrkapitányság az utca délebbi szakaszában található, így az előbb említett északi szakasszal együtt ez sem lezárható. A javaslat értelmében a Víg utca 15. ábrán is jelölt középső szakaszát lehetne teljes mértékben átadni a gyalogos forgalomnak.

A zavartalan gyalogos közlekedés érdekében a kijelölt szakasz két végpontján, ahol a gyalogos rész a gépjárműforgalommal találkozik, a sétálásra átadott Tavaszmező utca és a forgalmas Koszorú utca találkozásánál kialakított közlekedési rendszert javaslok. Ebben a kereszteződésben az autók által használt útpályát egy ívelt, csak kanyarodásra szolgáló sávval szűkítették, és a közterület többi részétől oszlopokkal elzárták, sebességkorlátozást vezettek be. Ennek mintájára a Víg utca és a Déri Miksa utca találkozása úgy alakítható ki, hogy a sétáló szakaszok összekapcsolódjanak.

A rendőrség alternatív útvonala lehet a József utca, illetve a Víg utca délebbi szakasza és a Déri utca nyugati része. Ez továbbra is lehetővé tenné a gyors beavatkozásokat, miközben nem akadályozná a terület közterületi átalakulását. Az utca középső szakaszának lezárása lehetővé tenné a közterület funkcionális újraértelmezését, ahol a hangsúly a szabadidős, pihenő, illetve közösségépítő tevékenységekre helyeződik. A javaslat alapján az utcakép a Déri Miksa utcára hasonlítana.

A Déri Miksa utca fejlesztése jó példát mutat arra, hogyan lehet egy korábban közlekedéscentrikus utcából élhető, árnyékos, környezetbarát városi teret kialakítani. A Víg utcában szintén alkalmazhatók lennének a Déri utca elemei: járdaszintbe emelt burkolat, talajba süllyesztett trambulínok, mobil és fix ülőbútorok, napozóágyak, valamint zöldsávok és esőkertek létesítése. A zöldfelület növelése nemcsak mikroklimatikus előnyöket biztosítana, hanem esztétikai és pszichológiai szempontból is javítaná a térhasználatot, általánosságban fokozná az utca, mint köztér befogadását.

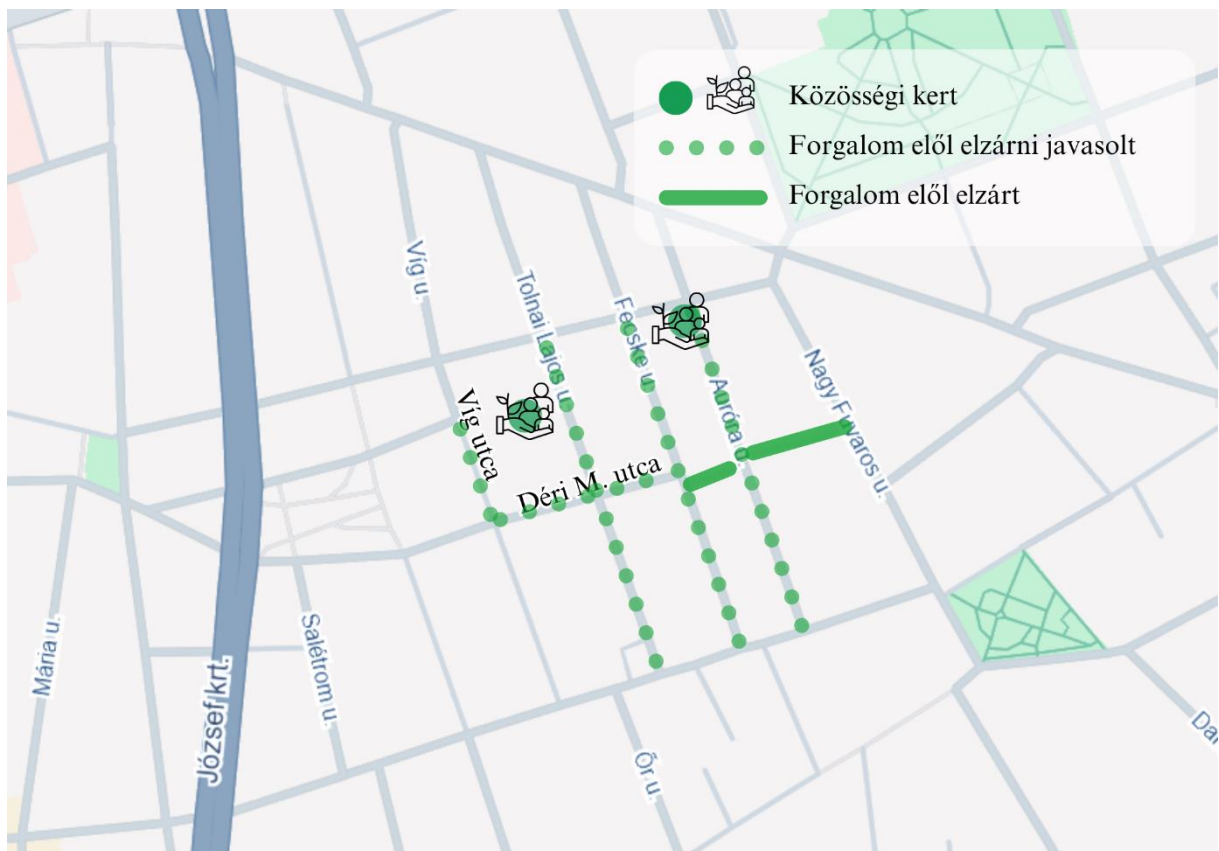
A forgalommentesítés eredményeként létrejövő új közösségi tér több társadalmi csoportot is be tudna vonzani, így a javaslat a társadalmi diverzitás szempontjából is pozitív irányba mozdítaná el a térhasználatot. A vizsgálatok összegzéséből kiderült, hogy a fiatal korosztály igényei kevésbé érvényesültek a megújult területeken, mint a további vizsgált szempontok. Így a javaslatban olyan, korábban is használt ötletek jelennének meg, mint a játékos közterületi elemek és elszeparált pihenőzónák, amik szórakoztató hatásukkal és kis csoportokat befogadni képes köztéri találkozóhelyekkel vonzanák be a fiatalokat. A fizikai akadálymentesítés, a megfelelő világítás, valamint a közterület éjjel-nappali biztonságos használata további kulcseleme lehet a tervezett beavatkozásnak, ami a másik háttérbe szoruló szempont, az

idős korosztály igényeihez is jobban igazodna. A tervezett fejlesztés nem önmagában értékelendő, hanem a meglévő inkluzív közterületi hálózat bővítéseként.

4.2.2 Tolnai - Auróra köz

A Tolnai Lajos Pihenőkert felújítása ugyan formálisan megvalósult, de az értékelés eredményei és a helyszíni benyomások alapján egyértelmű, hogy a projekt nem tudja ellátni a neki szánt feladatot, ami egy biztonságos, esztétikus, bárki számára elérhető természetközeli közkert lett volna. A fejlesztés legfőbb hiányosságai között szerepelnek a közbiztonságot és funkcionalitást garantáló elemek. Nincs megfelelő közvilágítás, sem térfigyelő kamera vagy biztonsági rendszer, így a kert az év minden szakaszában sötétedésig van nyitva. Ez különösen érinti azokat a lakosokat, akik a nap későbbi szakaszában tudnák használni a parkot, például a dolgozó felnőtteket, fiatalokat, vagy a kisgyermekes családokat. Napközben a park üresen áll, az ágyások elhagyatottnak tűnnek és az évelők erősen elburjánzottak.

A kert környezetén az utóbbi évek kisléptékű fejlesztéseinek nyoma látható, az utcakép azonban távol áll a rendezettől. A javaslat ezért két szinten kezeli a problémát. Egyrészt a Tolnai kert és a közeli utcában lévő kihasználatlan Auróra kert renoválását, másrészt a közösségi kertek környezetének közterületi rehabilitációját célozza.



16. ábra: A Tolnai-Auróra köz fejlesztési koncepciója. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)

Javasolt tehát a Tolnai és Auróra kertek közvilágításának korszerűsítése, valamint a nyitvatartási idő kibővítése annak érdekében, hogy ezek a zöldterületek a nap nagyobb részében elérhetőek legyenek a lakosság számára. A kertek gondozottsága is kívánnivalót hagy maga után, észrevehetően hiányzik a rendszeres karbantartás. Ennek megoldására célszerű az önkormányzat részéről a közösségi kertek havi gondozását megszervezni, továbbá évente több alkalommal közösségi kertgondozó eseményeket rendezni, amelyek nemcsak a terület tisztán tartását segítenék, hanem a helyi közösség erősítését is szolgálnák.

A kertek környezetében található utcák, nevezetesen a Tolnai Lajos utca, a Fecske utca, az Auróra utca, valamint a Déri Miksa utca középső szakasza, jelenleg autós forgalmat bonyolítanak, ami csökkenti a terület gyalogosbarát jellegét és élhetőségét. Javaslom, hogy ezeket az utcákat zárják le az autós forgalom elől, és alakítsák át sétálóutcává, a Déri Miksa utca keleti szakaszához hasonló utcaképi megoldásokkal és közterületi elemekkel. Az így kialakuló összefüggő, gyalogos forgalomnak átadott közterületi hálózat kiegészül a Víg utcára vonatkozó fejlesztési javaslatommal. Ez a közterületi átalakítás nem csupán a gyalogos közlekedést tenné biztonságosabbá és kényelmesebbé, hanem jelentősen hozzájárulna a városi környezet minőségi megújulásához is.

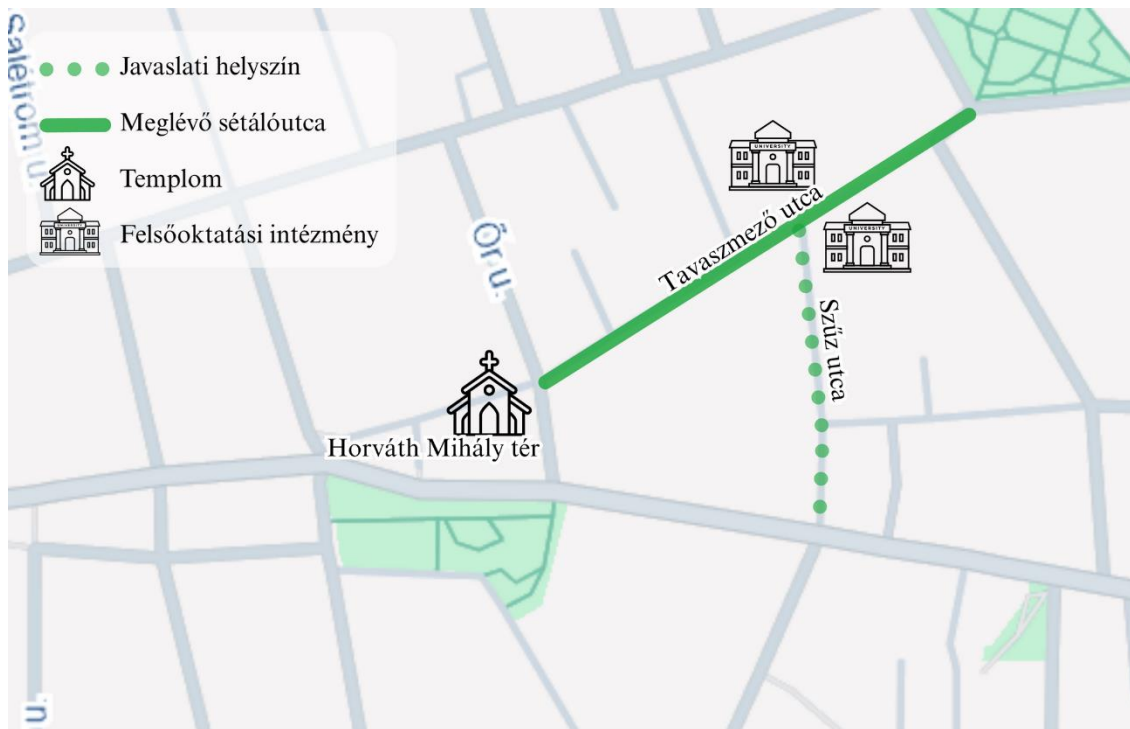
4.3 A Szűz utca integrált fejlesztése a közterületi hálózat bővítéséért

A Csarnok negyed közterületi fejlesztéseinek értékelése során egyértelművé vált, hogy az igazán inkluzív projektek inkább szigeteket alkotnak, és még nem forrtak szervesen összefüggő, befogadó városi hálózattá. A már lezárt vagy forgalomcsillapított utcák és terek, például a Déri Miksa utca vagy a Bacsó Béla utca déli szakasza lehetőséget teremtenek az összekapcsolódásra, miután lakossági használatra alkalmas, átjárható városi zöld és közösségi térrendszer jön létre. Ennek a hálózatnak kulcsfontosságú bővítése a Szűz utca északi, zsákutcás szakaszának gyalogos zónává alakítása, mivel így kezdhette kapcsolódni a Losonci és Corvin negyedek fejlesztéseihez, azok északi oldalán.

Ez a rövid, autós átmenő forgalomtól amúgy is elzárt utcarész jelenleg alulhasznosított, és funkcióját tekintve nem szolgálja hatékonyan sem a környékelieket, sem az itt áthaladókat. Ugyanakkor elhelyezkedésénél fogva logikus folytatása lehetne a sétálóutcává alakított Tavaszmező utcának. A Szűz utca átalakítása így nem csak a tér fizikai újragondolását tenné lehetővé, hanem a meglévő rehabilitált területek közötti kapcsolatok erősítését is. (14. melléklet)

A javaslat szerint a Szűz utca északi szakaszát járdaszintbe emelt burkolattal, zöldsávokkal, pihenőhelyekkel alakítanák át. Hasonlóan a Déri Miksa utcához, itt is lehetőség nyílna játékos

közterületi elemek elhelyezésére, ami ugyancsak a fiatal korosztálynak kedvezne. Az utca karakteréhez illeszkedő mobilbútorok elhelyezése az aktív közösségi jelenlétet is elősegítené. A Szűz utca északon ugyanis az Óbudai Egyetem Keleti Károly Gazdasági Kar épületének bejáratához vezet, a fiatalok igényeinek ezért is kiemelt szerepet kell kapnia a területen. A közterület déli szakaszán is javítható az utcakép, például a parkolósávba telepített fákkal vagy növényágyásokkal és a burkolatok felújításával. (15. melléklet)



17. ábra: A Szűz utca környezete és a javaslati helyszín. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)

A Szűz utca gyalogosbarát átalakítása tehát kis léptékű, de nagy hatású beavatkozásként jelenhet meg a városszövetben, mely nemcsak a közterületi hálózat kiegészítését szolgálja, hanem a korábbi fejlesztések értékét is megerősíti azáltal, hogy azok nem elszigetelten, hanem rendszerként működhetnek.

4.4 A közlekedés és hálózatoság

A vizsgált terület közlekedési rendszerének továbbfejlesztése érdekében javasolt több kisebb utca autós forgalom elől való lezárása annak érdekében, hogy egy folytonos, rehabilitált közterületi hálózat jöjjön létre. Az Auróra utca, a Fecske utca és a Tolnai Lajos utca déli szakaszának, a Víg utca középső részének, és a Bacsó Béla utca északi, zsákutcaként működő szakaszának lezárása egy ilyen összefüggő zóna kialakítását szolgálná. Ennek déli irányban való bővítése érdekében javasolt a Szűz utca északi szakaszának lezárása is, így az kapcsolódhat

a korábban lezárt Tavaszmező utcához. Különösen fontos elem a Déri Miksa utca Fecske és Víg utca közötti szakaszának forgalom elől való elzárása, amely a meglévő és javasolt gyalogos tengelyek nyugat–keleti irányú összekapcsolását tenné lehetővé. Azokon a pontokon, ahol az autós és gyalogos forgalom találkozik, a Tavaszmező és Koszorú utcák csomópontjához hasonlóan javasolt forgalomtechnikai és térbeli eszközökkel biztosítani a funkciók világos elválasztását.

A Bacsó Béla utca lezárása és további fejlesztése kiemelten fontos abból a szempontból, hogy az így létrejövő közterületi rendszer északi irányban kapcsolódjon a Népszínház negyedben tervezett városrehabilitációs beavatkozásokhoz. Ezzel a gyalogosbarát fejlesztések hatása nemcsak helyi szinten, hanem tágabb városszerkezeti összefüggésben, a kerületben átfogóan is érvényesülhetne. Emellett javasolt a József utca keleti oldalától délre eső, jelenleg áthaladásra használt területet célforgalomra korlátozni. Ennek a szakasznak a használatát kizárólag a helyi lakosok, illetve a rendőrség számára lenne célszerű fenntartani. Így biztosítható a hozzáférhetőség és nem akadályozott a rendfenntartás, miközben tovább csökkenthető a belső utcák forgalmi terhelése. A javasolt beavatkozások célja egy koherens, emberléptékű, gyalogos- és kerékpárbarát közterületi hálózat kialakítása, ami hozzájárul a Csarnok negyed befogadó városi környezetének megteremtéséhez.



18. ábra: A Csarnok negyed tervezett gépjárműves közlekedési irányjai. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)

5. Összefoglalás

Dolgozatomban az inkluzív településtervezés elméleti és gyakorlati vonatkozásait vizsgáltam, különös tekintettel a közterületek társadalmi szerepére és azok használhatóságára különböző társadalmi csoportok számára. A kutatás középpontjában Budapest VIII. kerületének Csarnok negyede állt, amely mintaterületként és célterületként is szolgált. A választás indokoltságát egyrészt a személyes kötődés, másrészt a területen megvalósult és jelenleg is zajló városrehabilitációs folyamatok adták, amik lehetőséget biztosítottak az inkluzív tervezési szempontok értékelésére.

A dolgozat első részében a településtervezés társadalomtudományi háttérét tekintetem át, kitérve az inkluzivitás fogalmára, annak értelmezési lehetőségeire és gyakorlati alkalmazására. Történelmi és kortárs példákon keresztül mutattam be, hogy a várostervezés miként járulhat hozzá a társadalmi egyenlőtlenségek csökkentéséhez vagy éppen azok elmélyítéséhez. A nemzetközi és hazai példák alapján levont következtetések megalapozták a Csarnok negyed vizsgálatát.

A mintaterület elemzése során részletesen bemutattam a városrész történetét, városszerkezeti szerepét, közlekedési adottságait, valamint az elmúlt években megvalósult közterületi fejlesztéseket. A rehabilitációs beavatkozásokat komplex értékelérendszer alapján minősítettem, amely három fő dimenzió mentén vizsgálta az inkluzivitás mértékét. Az értékelésből megállapítható, hogy bár számos pozitív hatású fejlesztés történt, a közterek használhatósága és befogadása még további erősítésre szorul.

A dolgozat záró részében javaslatokat fogalmaztam meg a közterületi hálózat továbbfejlesztésére. Két meglévő fejlesztés területe mellett új beavatkozási helyszíneket is kijelöltem, amik kiterjesztik az eddig rehabilitált részeket. Kiemelt figyelmet fordítottam a közlekedési hálózat átalakítására, az erre vonatkozó javaslat célja az átmenő forgalom csökkentése és a gyalogos prioritás biztosítása.

Összességében megállapítható, hogy az inkluzív településtervezés elvei mentén végzett értékelés és javaslattétel hozzájárulhat a Csarnok negyed közterületeinek élhetőbbé, befogadóbbá és fenntarthatóbbá tételéhez. A dolgozatban bemutatott módszertan és szempontrendszer más, hasonló adottságú városrészek esetében is alkalmazható, így a kutatás eredményei túlmutatnak a vizsgált terület határain.

6. Irodalomjegyzék

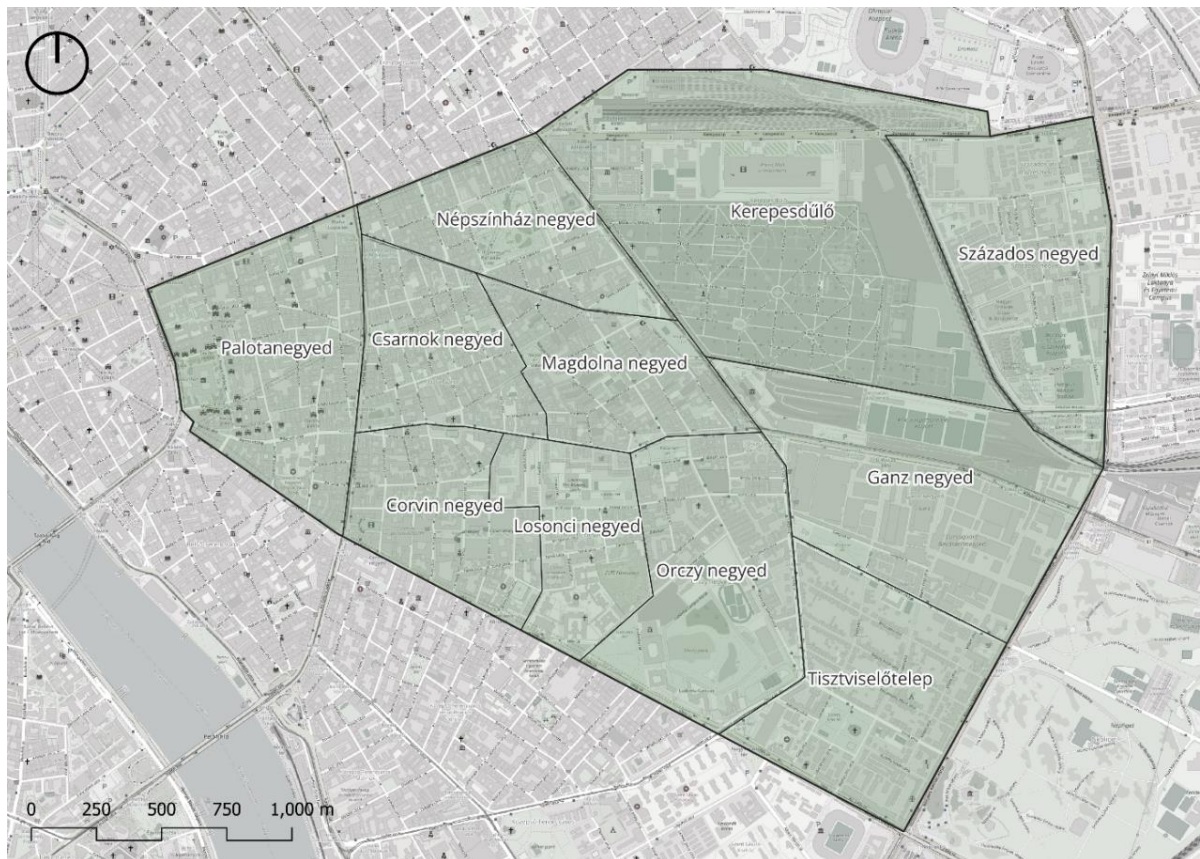
1	MTA Kritika 2003. április (138-141), Locsmándi G.: Településtervezés és építészet ma.	https://adt.arcanum.com/hu/view/MTA_Kritika_2003/?query=telep%C3%BCI%C3%A9stervez%C3%A9s&pg=137&layout=s
2	United Nations Human Settlements Programme (2009), Planning Sustainable Cities: Global Report On Human Settlements 2009.	https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Global%20Report%20on%20Human%20Settlements%202009%20Planning%20Sustainable%20Cities.pdf
3	Lemaire X., Kerr D. (2017), Inclusive Urban Planning – Promoting Equality and Inclusivity in Urban Planning Practices, UCL Energy Institute / SAMSET	https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10040319/
4	Slum Dwellers International	https://sdinet.org/
5	Az illusztráció a UN-HABITAT 2009-es adatai alapján készült Lemaire X., Kerr D. (2017), Inclusive Urban Planning tanulmányához a thenounproject.org oldal felhasználásával	https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Global%20Report%20on%20Human%20Settlements%202009%20Planning%20Sustainable%20Cities.pdf
6	Ashish Valentine: 'The Wrong Complexion For Protection.' How Race Shaped America's Roadways And Cities (2020.)	https://www.npr.org/2020/07/05/887386869/how-transportation-racism-shaped-america
7	Robert Courtney Smith: Separate and Unequal: A History of Segregation and Discrimination on Long Island and in Nassau County, and African American and Latino Communities of Interest. (2011.)	https://www.nyed.uscourts.gov/pub/docs/cv/324457/1.11.cv.5632.6825583.2.pdf
8	Columbia University Libraries	https://exhibitions.library.columbia.edu/exhibits/show/1968/causes/gy m
9	The Sustainable City III, N. Marchettini, C. A. Brebbia, E. Tiezzi & L. C. Wadhwa (423-430. o.), 2004 WIT Press, ISBN 1-85312-720-5	https://www.witpress.com/Secure/e library/papers/SC04/SC04042FU.pdf
10	Emmy Larsson & Emmy Tarras-Wahlberg, The Role of Urban Planning in Counteracting Segregation: The Case of Pinelands, South Africa. Lund University, 2022.	https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=9090288&fileOId=9090293
11	HALL, T., & VIDÉN, S. (2005). The Million Homes Programme: a review of the great Swedish	https://doi.org/10.1080/02665430500130233

	planning project. Planning Perspectives, 20(3), 301–328.	
12	Emilie Roos, Million housing program in Sweden: Courtyards and outdoors environment	https://www.hdm.lth.se/fileadmin/hdm/Publications/Million_housing_program_emilie_roos.pdf
13	Croisette real estate partner: Lund, Klostergården Nordanväg 12. hirdetése	https://croisette.com/obj/sweden/lund/klostergarden-nordanvag-12-lund-skane/OBJ18423_1942415123
14	Szeged Megyei Jogú Város Antiszegregációs terve: az Integrált Városfejlesztési Stratégia része	https://regi.szegedvaros.hu/letolthetoc-satolmany/?ID=18069
15	Iván László: Budapesti falanszterek: A tömeges lakásépítés térbeli konzekvenciái. Földrajzi Értesítő XLV.évf. 1996. 1-2. füzei, pp. 73-99	https://hungarian-geography.hu/konyvtar/kiadv/FE1996/FE19961-2_73-99.pdf
16	Manual d’urbanisme de la vida quotidiana	https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/112461/3/20210223-Manual_UrbanismeVidaQuotv3.pdf
17	Yolanda G. Menéndez: From cities that discriminate to cities for everyone: inclusive urban planning (2025.03.15.)	https://www.activesustainability.com/construction-and-urban-development/urban-planning-inclusive/
18	Paris Action Plan for Inclusive Growth in Cities	https://www.oecd-inclusive.com/champion-mayors-doc/paris-action-plan.pdf
19	Inclusive Cities 4 All: Vienna	https://inclusivecities4all.eu/pledges/vienna/
20	Pontevedra városának hivatalos oldala	https://ok.pontevedra.gal/en/home-2017/
21	Unesco – Curitiba, Brasil	https://www.uil.unesco.org/en/learning-cities/curitiba
22	Közponri Statisztikai Hivatal honlapja	ww.ksh.hu
23	A kerület története	https://jozsefvaros.hu/otthon/kozossag-es-kerulet/helytortenet/2022/01/a-kerulet-tortenete/
24	György Eszter: Köztes Terek – A rendszerváltás utáni nyócker identitása	https://atelier.elte.hu/gyorgy-eszter-koztes-terek

25	Alföldi György: Egy városrész születése: Józsefváros 2000–2020	http://real.mtak.hu/104478/
26	Józsefváros Településfejlesztési Konceptió: Megalapozó vizsgálat (2019)	https://hetfa.hu/wp-content/uploads/2023/02/VIIIker_TFK_megalapozo_v4.pdf
27	Alföldi Gy.: Szociális rehabilitáció a Józsefvárosban, megjelent: Falu Város Régió, 2008/2, Budapest, VATI Kht; o.27-34	https://urb.bme.hu/segedlet/publikacio/2008_2_faluvárosregio_szocrehab.pdf
28	Balról jobbra: Budapest (1775): Pest és környékének áttekintő térképe; Budapest (1785): Pest belterületének kataszteri térképe; Budapest (1823): Pest-Buda–Óbuda áttekintő katonai célú várostérképe; Budapest (1830): Pest-Buda beépített területének várostérképe; Budapest (1837): Pest-Buda–Óbuda áttekintő térképe a jelentős középületek rajzával és látképekkel; Budapest (1854): Pest-Buda belterületének várostérképe; Budapest (1873): Pest áttekintő szabályozási térképe; Budapest (1895): Budapest közigazgatási térképsorozata; Budapest (1903): Budapest belterületének és a külterület egy részének várostérképe; Budapest (1908): Budapest közigazgatási térképsorozata; Budapest (1937): Budapest közigazgatási térképsorozata az épületek szintszámával és az újabb utcanevekkel; Budapest (1944): légifotók; Budapest (1945): Budapest közigazgatási térképsorozata; Magyarország az 1960-as években, a CORONA kémfotó felvételein	https://maps.arcanum.com/hu/browse/city/budapest/
29	Habsburg Birodalom (1869-1887) - Harmadik Katonai Felmérés (1:25000); Adatok forrása: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen - https://www.bev.gv.at/	https://maps.arcanum.com/hu/map/t hirdsurvey25000
30	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Városfejlesztés (Csarnok negyed) (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/?page=1&cim=&korzet=178
31	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Bacsó Béla utca megújítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/bacso-bela-utca-megujitasa/
32	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Bérkocsis utca – Fecske utca sarok akadálymentesítése (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/berkocsis-utca-fecske-utca-sarok-akadalymentesitese/
33	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Déri Miksa utca megújítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/deri-miksa-utca-megujitasa/

34	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Egy VÍGabb utca (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/egy-vigabb-utca/
35	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Eső-és napvédett buszmegállók építése (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/eso-es-napvedett-buszmegallok-epitese/
36	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Horváth Mihály tér átalakítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/horvath-mihaly-ter/
37	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Játsszóterek felújítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/jatszoterek-felujitasa/
38	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Józsefvárosi Szent Kozma EK akadálymentesítése (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/jozsefvarosi-szent-kozma-egeszsegugyi-kozpont-akadalymentesitese/
39	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Közvilágítási hálózat korszerűsítése (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/kozvilagitasi-halozat-korszerusitese-i-utem/
40	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Tolnai kert (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/tolnai-kert/
41	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: A Harminckettesek tere fejlesztése (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/a-harminckettesek-tere-atalakitasa/
42	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Csarnok negyed forgalomcsillapítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/csarnok-negyed-forgalomcsillapitasa/
43	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Német utca megújítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/nemet-utca-megujitasa-tervezes/
44	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: NémetJózsef kert fejlesztése és kutyabarát zöldsáv kialakítása (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/nemetjozsef-kert-fejlesztese-es-kutyabarát-zoldsav-kialakitasa/
45	Józsefvárosi Önkormányzat honlapja: Új gyalogosátkelő a Baross utcában (2025. 03. 15.)	https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/uj-gyalogosatkelo-a-baross-utcaban/
46	Horváth Dániel: A városrehabilitáció társadalmi sokszínűsége gyakorolt hatásainak térbeli-társadalmi vizsgálata Józsefvárosban, KSH 2019.	https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=822691

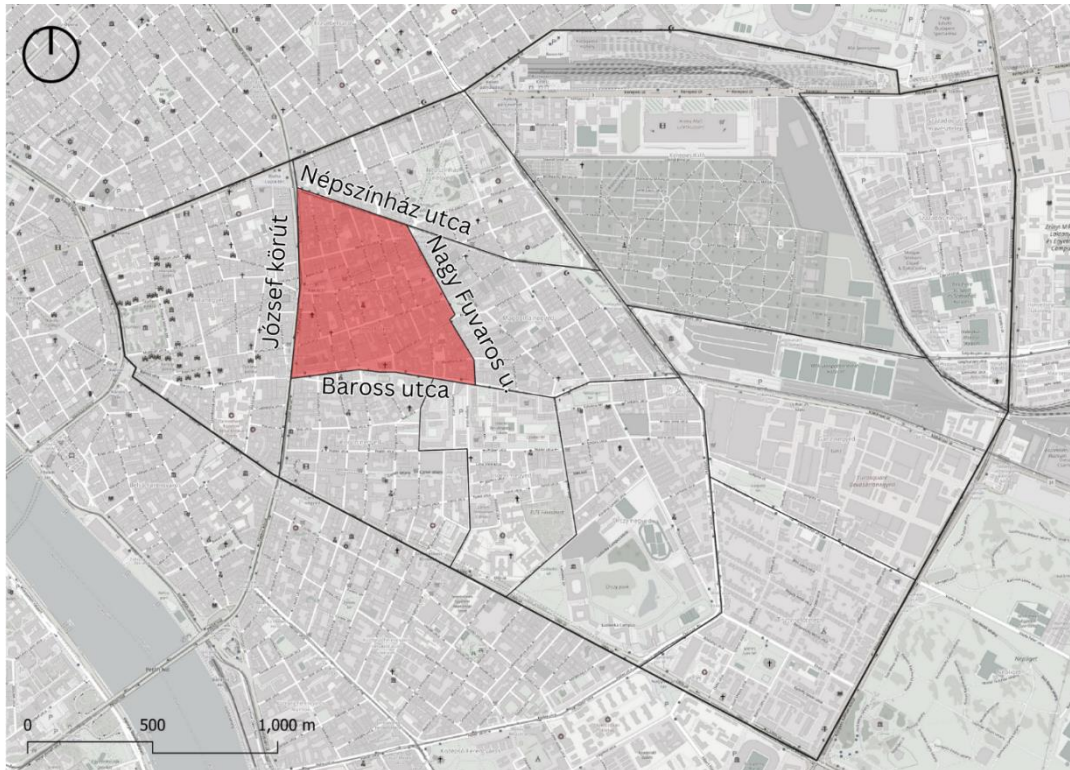
7. Mellékletek



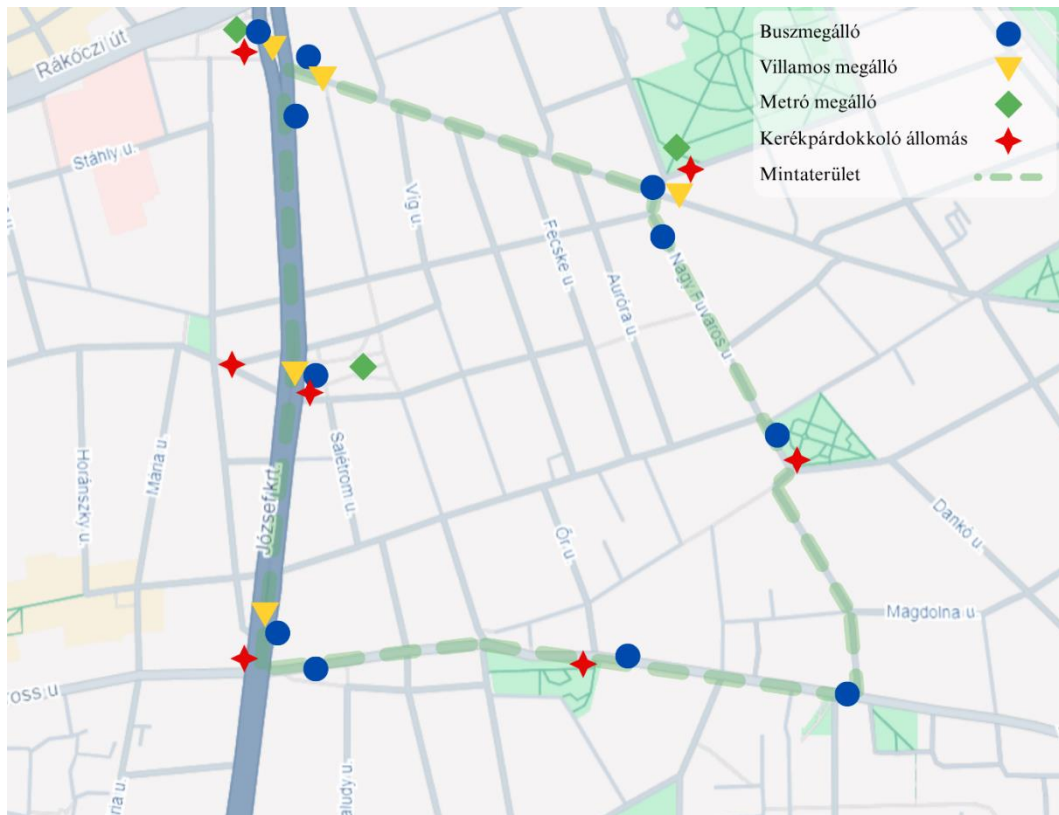
1. Melléklet: Józsefváros negyedei. (Saját ábra, alaptérkép: Open Street Map)



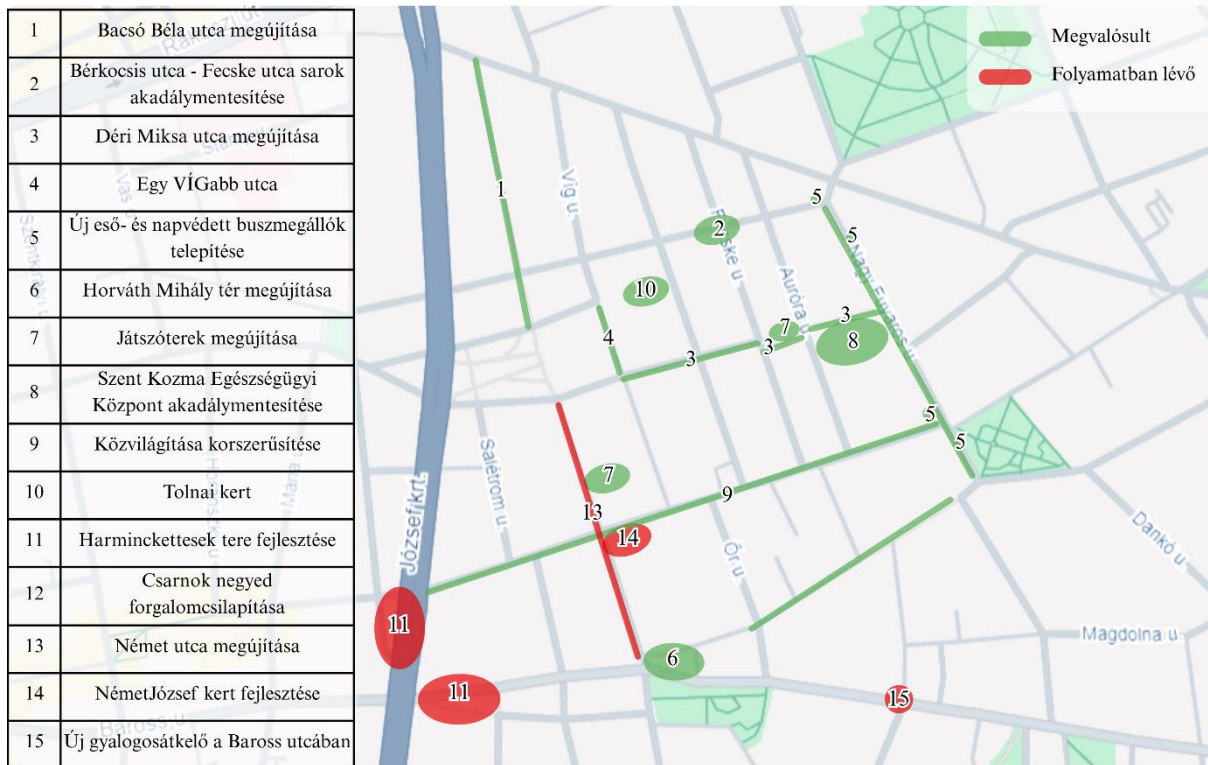
2. melléklet: A Csarnok negyed az 1838-as Pesti árvíz előtt (1837, balra) és után (1838, jobbra). Az árvíz okozta károk a jobb oldali térképen feketével jelöltek. (Térképek forrása: <https://maps.arcanum.com>)



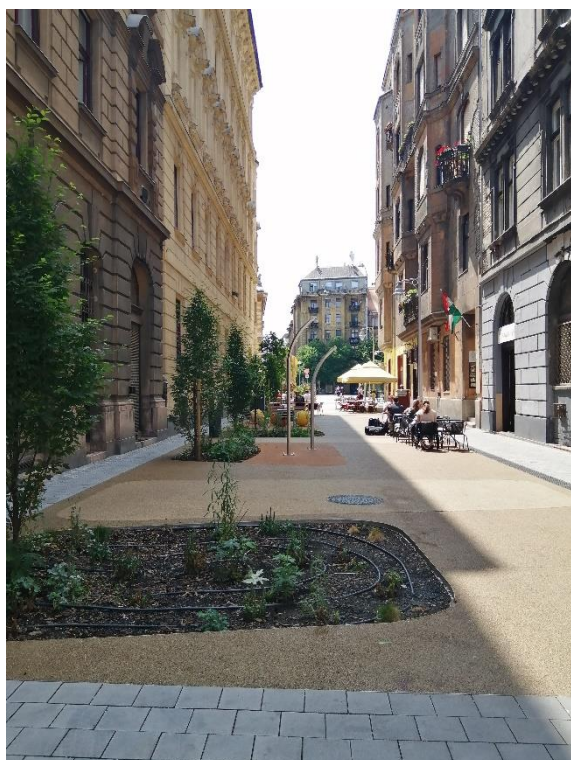
3. Melléklet: A mintaterület elhelyezkedése a VIII. kerületen belül. (Saját ábra, alaptérkép: Open Street Map)



4. melléklet: A Csarnok negyed kerékpáros (bike-sharing) és tömegközlekedése. (Saját ábra, alaptérkép: Google Earth)



5. melléklet: A Csarnok negyed fejlesztéseinek jelenlegi állapota. (Saját ábra, alaptérkép: Open Street Map)



6. melléklet: Forgalom elől elzárt szakaszok a Bacsó Béla utcában



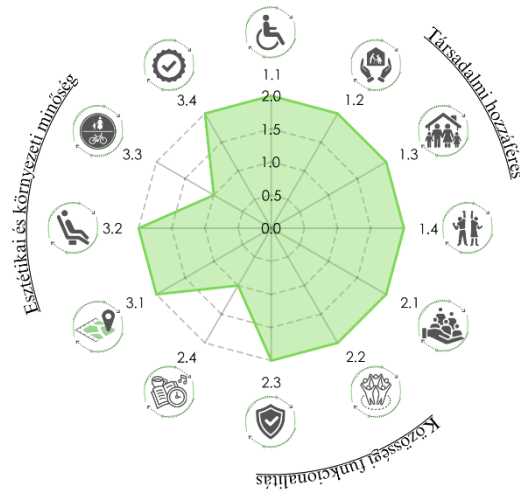
7. melléklet: A Tolnai kert fejlesztésének értékelése radardiagramon ábrázolva.



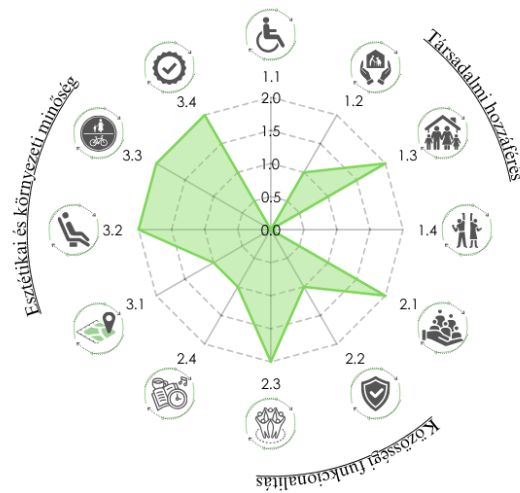
8. melléklet: Komposztáló a Tolnai kertben



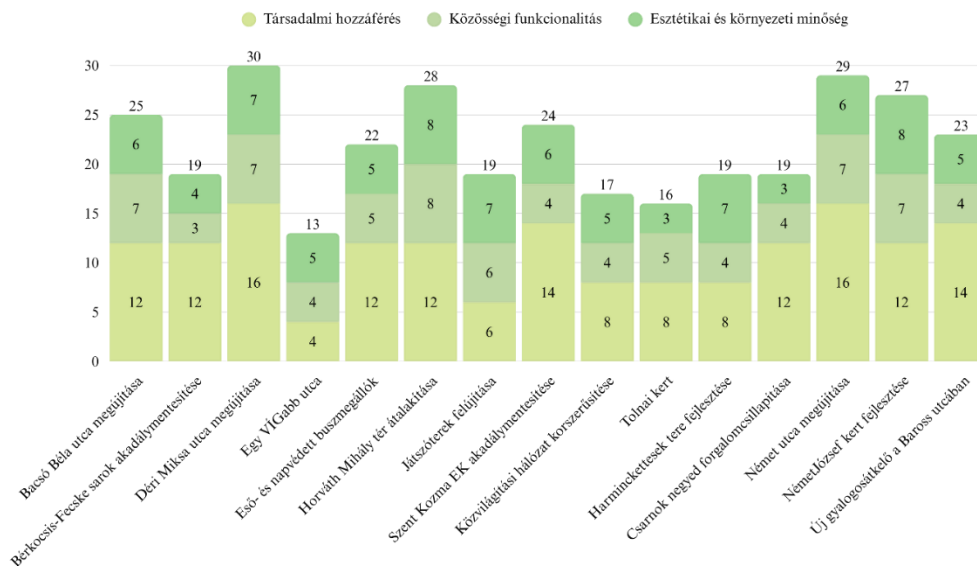
9. melléklet: A Tolnai kert nyitvatartása és szabályzata



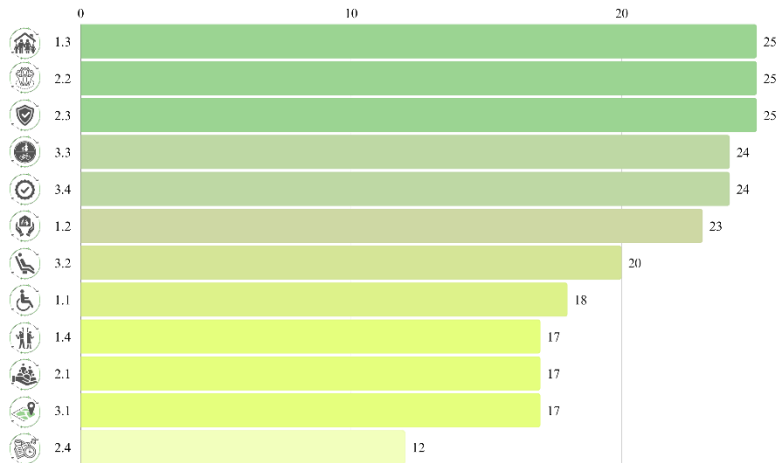
10. melléklet: A Déri Miksa utca megújításának értékelése radardiagramon ábrázolva



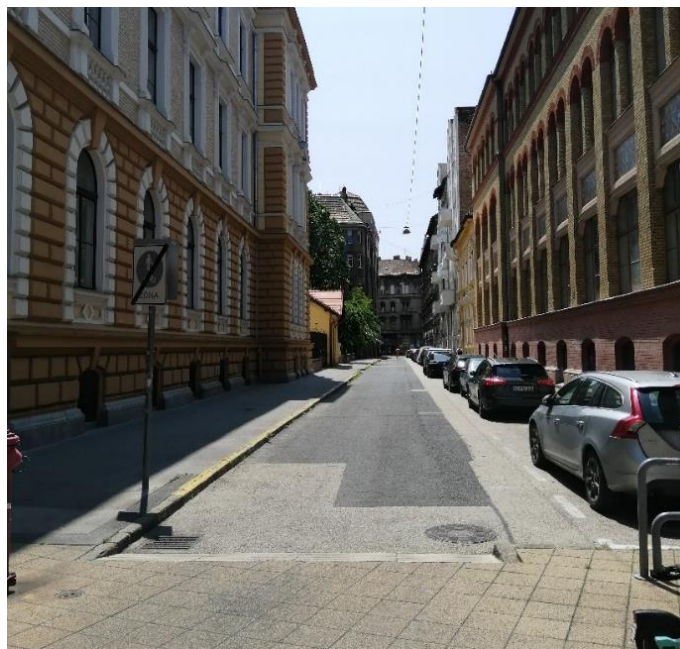
11. melléklet: A Csarnok negyed játszótérfelújításainak értékelése radardiagramon ábrázolva.



12. melléklet: A csarnok negyed fejlesztéseinek az értékelésben elért pontszáma kategóriánként, oszlopdiaagramon ábrázolva.



13. melléklet: A fejlesztések összes elért pontszáma értékelési szempontokra lebontva



14. melléklet: A Szűz utca forgalom elől elzárt szakasza



15. melléklet: A Szűz utca sétáló és autós forgalmi szakaszainak találkozási pontja

Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

1. Általános adatok

Hallgató neve:	Sólyom Sára
Neptun-kódja:	SDL36X
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*:	TETTD108N
A munka címe:	Inkluzív településtervezés a Csarnok negyedben: Közterületi fejlesztések értékelése és javaslatok a városi befogadás erősítésére

* 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 korrektúra, 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)

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 eszköz verziója, elérhetősége	MI-neve, 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 helytállóságáért 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: Budapest, 2025. 10 hó 30 nap

.....

Hallgató aláírása

.....

Konzulens/Témavezető aláírása