

DIPLOMADOLGOZAT

Gerlei Réka

2025



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

**Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti
Intézet Településmérnöki mesterképzés**

**KOMPLEX VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA AZ
ORCZY TÉR ÉS KÖRNYEZETE MEGÚJÍTÁSÁRA**

Belső konzulens: Zikkert Zoltán Arnold

Belső konzulens

intézete/tanszéke: MATE TTDI

Készítette: Gerlei Réka

Budapest 2025

Tartalomjegyzék

1. Vizsgálatok, elemzések érték és problémafeltárás	1
1.1. Témaválasztás indoklása.....	1
1.2. Térség fejlődéstörténete (történeti kitekintés)	2
1.3. Településszerkezet vizsgálata	5
1.3.1. Jelentős szerkezeti elemek	5
1.4. Funkciósűrűség vizsgálata	8
1.5. Közösségi közlekedés	10
1.6. Fizikai környezet vizsgálata.....	12
1.6.1. Területhasználat vizsgálat	14
1.6.2. Tulajdonviszony vizsgálat	15
1.6.3. Beépítettség vizsgálat	16
1.7. Épületek vizsgálata	17
1.7.1. Épület funkciók vizsgálata.....	17
1.7.2. Épület szintszámok vizsgálata	18
1.7.3. Épületmagasságok vizsgálata	19
1.7.4. Épületállag vizsgálat	20
1.7.5. Épület értékelés.....	20
1.8. Orczy tér kitekintés	22
1.8.1. Tér körüli felületek vizsgálata	22
1.8.2. Közlekedési irányok vizsgálata	23
1.8.3. Térfalak vizsgálata.....	24
1.9. Tervezési területet érintő fejlesztési elképzelések	25
1.9.1. Integrált Településfejlesztési stratégia	25
1.9.2. Józsefváros településfejlesztési koncepció	27
1.9.3. Budapest 2030	28
1.9.4. Megvalósult önkormányzati fejlesztések.....	28
1.10. Szabályozási környezet vizsgálata.....	30
1.10.1. Budapest Főváros településszerkezeti terve	30
1.10.2. Fővárosi Rendezési Szabályzat vizsgálata.....	32
1.10.3. Kerületi építési Szabályzat vizsgálata.....	35
1.10.4. Beépítési sűrűség vizsgálata	42
1.11. Humáninfrastruktúra vizsgálata.....	43
1.12. Helyzetértékelés, vizsgálatok értékelése.....	45
2. Fejlesztési koncepció	46
2.1. Tervezési program.....	46
2.2. Tervezési ütemterv	48

2.3.	Fejlesztési célterületek.....	49
2.4.	Fejlesztési koncepció	50
2.4.1.	Magdolna negyed.....	52
2.4.2.	Új városrész a volt pályaudvar területén.....	53
2.4.3.	Ganz negyed	54
2.4.4.	Orczy negyed.....	56
3.	Tervi munkarészek.....	57
3.1.	Beruházás előnyeinek ismertetése	57
3.2.	Kialakuló szerkezeti kapcsolatok ismertetése.....	59
3.3.	Beruházás funkcionális vázlata.....	61
3.4.	Orczy tér funkcionális javaslata.....	63
3.5.	Környezetalakítási terv	64
3.5.1.	Tervezett lakás és intézményszám	67
3.6.	Szabályozási koncepció	68
4.	Összefoglalás	73
	Irodalomjegyzék.....	74
	Ábrajegyzék.....	75
	Mellékletek	76
	Nyilatkozatok	76

1. Vizsgálatok, elemzések érték és problémafeltárás

1.1. Témaválasztás indoklása

Budapest VIII. kerülete, közismertebb nevén Józsefváros, a főváros egyik legsokrétűbb, történelmileg és társadalmilag is rendkívül változatos városrésze. A 6,8 km²-es területen elhelyezkedő kerület Pest belvárosának délkeleti részén található, északon a VII. és XIV., keleten a X., délen a IX., nyugaton pedig az V. kerület határolja. Városszerkezete jól tükrözi a történeti fejlődést, társadalmi átalakulásokat és az utóbbi évtizedek városrehabilitációs folyamatait.

A kerület szerkezete alapvetően három nagyobb városrészre tagolható, (Belső-, Középső-, Külső- Józsefváros) amelyek eltérő karakterrel és beépítési módokkal rendelkeznek. A legismertebb és legértékesebb városrész a Palotanegyed, amely a Kiskörút és a Nagykörút között helyezkedik el. Ez a történelmi negyed a 19. század második felében fejlődött lakóövezetté, ahol egykori nemesi paloták, közintézmények és kulturális épületek sorakoznak. Több egyetemi épület és kulturális központ is található itt. A környék az elmúlt évtizedekben jelentős megújuláson ment keresztül, így vonzó lakó- és munkahellyé vált.

Ezzel szemben a körúton kívül eső területek, mint a Magdolna-negyed, a Népszínház utca környéke vagy az Orczy-negyed, sokáig Budapest hátrányos helyzetű városrészeiként voltak ismertek. Ezek a területeken a sűrű, zárt sorú beépítés, foghíjtelkek sokasága jellemző. A kerület szociális programja is általában ezekre a részekre irányul. ¹

Szakmai érdeklődésem fókuszába egy olyan, kiemelt jelentőségű, ám komplex budapesti területet helyeztem, mint az Orczy tér és közvetlen környezete. Ez a zóna jelenleg egyfajta átmeneti zónaként funkcionál, melyet több, egymástól eltérő városi karakter határol, és amelynek potenciálja egy valódi városkapu szerepére idáig kihasználatlan maradt. Meghatározó elem itt a Fiumei úti sírkert, a Golgota tér, Orczy Fórum, Kálvária tér, Sorsok háza és a Baross kocsisín.

Józsefváros igazi budapesti életérzést hordoz, ám mégis küzd egy negatív társadalmi megítéléssel, amit a fejlesztésekkel és tudatos tervezéssel oldani lehetne. Diplomamunkám célja ennek a területnek a jelenlegi állapotát urbanisztikai szempontok

¹ Józsefváros Település Arculati kézikönyv (2021)

alapján vizsgálni, és egy olyan fejlesztési tervet kidolgozni, amely a meglévő, kiváló közlekedési ellátottságot megőrizve oldja meg a legnagyobb kihívást: az eklektikus városi szövet harmonizálását.

A megoldáshoz egy átfogó vizsgálatra volt szükséges az Orczy térhez csatlakozó területekről. Az erre alapozott koncepció külön-külön, területspecifikus javaslatot ad az egyes érintkező területek egyedi problémáira. Ezeket a beavatkozásokat egy ütemterv és időmátrix segítségével vázoltam fel, amely bemutatja, hogyan tudna a terület lépésről lépésre, fenntartható módon fejlődni. Ezen elvek alapján a munkát egy konkrét beavatkozási terv követte. A tervezés során különös hangsúlyt fektettem arra, hogy a javaslat egyszerre szolgálja a terület közlekedési jelentőségét, anélkül, hogy az csorbulna, és helyezze előtérbe a mikromobilitás eszközeit, ezzel egy fenntarthatóbb városmodell irányába mutatva. Ez a munka, lehetőséget adott arra, hogy településmérnöki tanulmányaim során megszerzett valamennyi kompetenciámat együttesen alkalmazzam.

1.2. Térség fejlődéstörténete (történeti kitekintés)

Józsefváros Budapest egyik legrégebbi része, a 17. században magyar és szerb telepesek lakták a területet, akik engedéllyel építkeztek az akkori budapesti városfalon kívülre is. Ebben az időszakban a terület azonban túlnyomó részt mezőkből, szántókból és erdős területekből állt.

A 18. század elejére tehető az az időszak amikor a mai Józsefváros területe elkezdett beépülni. Köszönhető ez annak, hogy három országos jelentőségű út is körbevette (mai Múzeum körút-Kerepesi út-Rákóczi út-Üllői út).

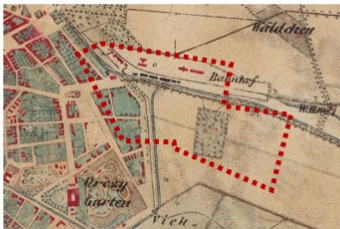
I. Katonai Felmérés (1782-85)



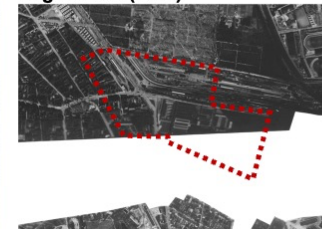
III. Katonai Felmérés (1882)



II. Katonai Felmérés (1861)



Légifelvétel (1944)



1. ábra A tervezési terület katonai térképeken (Forrás: Arcanum)

A terület ebben az időszakban parcellázások kezdődtek meg. A mai Horváth Mihály tér környékén alakult ki a Pacsirtamező szórványtelepülés. Az évszázad végére

Józsefváros lett Pest első külvárosa melynek lakói főleg földműveléssel foglalkoztak.

(1. ábra)

A 19. századból már több fontos városi infrastruktúrát is meghatározó esemény említhető. Az 1838-as pesti árvizet követően a környéken elkezdett kialakulni a városias utcahálózat. A következő meghatározó mozzanat a pályaudvarok megnyitása volt, amely elősegítette a kereskedelem fellendülését. A Józsefvárosi pályaudvar 1861-ben már állt. A területen főleg az áruszállítás, azon belül is a tűzifa és a szén kereskedelem volt meghatározó. 1847-ben a Pest-Szolnok vasútvonal, majd a következő évtizedekben a további vasútvonalak megépítésével Kőbányára helyeződött át a hangsúly. A Keleti pályaudvar 1884-es átadása után pedig csaknem teljesen kiváltotta az eddig itt bonyolított személyforgalmat. Azonban közlekedés szempontjából a terület továbbra is fontos. A mai külső Baross utca városi jelentőségű kocsiforgalmat bonyolított, illetve a kerületben létesült a Baross utcán lóvasút helyett Budapest első normál nyomtávú villamosvonala is. A 19. század második felében már az Orczy tér is bonyolított autós forgalmat. A területen található Ganz ekkor még üres volt.

1872-ben Budapest létrejöttével Józsefváros határa immáron Múzeum körút – Rákóczi út – Fiumei út-Orczy út – Üllői út. Az Orczy út – Fiumei út – Kerepesi út – Hungária körút – Könyves Kálmán körút – Üllői út által határolt terület még Kőbányához tartozott. 1873-ban a Ganz területén temető állt, de már sorra jelentek meg a gyárépületek is. Egy 1873-as kataszteri térképen a terület egységes parcellákra volt osztva középpontjában parkkal. Ez az elképzelés azonban a század végére eltűnt a terület gyárépületei megsokszorozódtak.

A kerület életében az 1878 és 1890 közötti nagykörút kiépítése jelentős hatással bírt, mivel ez volt ekkor az első mesterségesen létrehozott beépített főútvonal. A terület közlekedési infrastruktúráját tovább bővítette az 1889-ben létrejövő Baross kocsiszín, melynek tulajdonosa és üzemeltetője többször változott az évek során.

A 19. század végére a kerület egy társadalmi és kulturális színteret töltött be a város életében: a pesti zsidóság, híres muzsikussal cigány családok, írók és művészek éltek. A város leghírhedtebb kávéházai és kocsmái is itt voltak, amelyeket főváros szerte sokan látogattak.

A világháborús időszak ezt a felvirágzást jelentősen visszavetette. Az addigi lakásépítések visszaestek és a háborúk az épületállományon is jelentős pusztítást végeztek. Az

újjáépítésekor elsősorban a rossz állapotú házakat javították. A gáz és vízellátás akadozott a közlekedés megbénult. A kerület foghíjtelkeit 1950-re sem sikerül beépíteni. Mindezek hozzájárultak ahhoz, hogy kerületet a főváros egyik legelhanyagoltabb részeként kezdték emlegetni és stigmatizálódott a köztudatban is.

1945-re a területen lévő Ganz teljesen kiépült, a kerület határai ekkor már a Hungária és Könyves Kálmán körút határáig értek.

A világháborúk okozta pusztítást tovább tetézte az 1956-os forradalom, Józsefváros volt az a terület, ahol a legtöbb kár keletkezett az épületállományon. Ezt követte az 1960-as években fokozódó lakásínség, ekkor a kerületben bérházakat és lakótelepeket kezdtek el építeni. 1980-ra a Posta Logisztikai központ is kiépül. A század végére a kerület keleti részén kisiparos munkásnegyed volt míg a kerület belső része módosabb polgárok lakóhelyéül szolgált.

1970-ben a budapesti metróépítések következtében indult meg a kerületet is érintőleg a 2-es majd 3-as metró forgalma. 2014-ben pedig átadták a 4-es metró is.

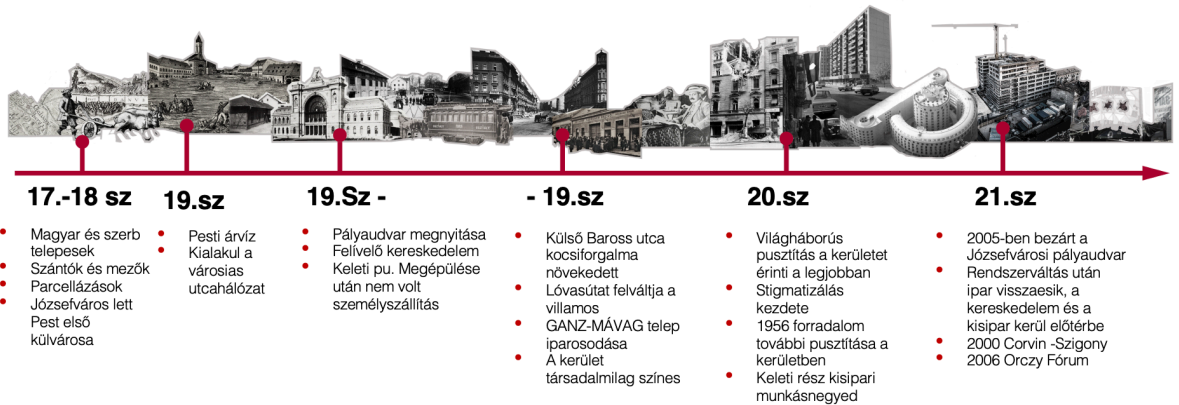
2005-ben végleg bezárt az évek során egyre jelentéktelenebbé váló józsefvárosi pályaudvar a teherforgalom megszűnésével, az Orczy tér ezzel teljesen elveszítette az addigi városkapu szerepét.

A rendszerváltás miatt az ipar visszaesett és a Ganz telep kereskedelmi központtá alakul. Napjainkban itt tulajdonviszonyok okozta bonyodalmak és talajszennyezettség van jelen. A kerület a 21. századra az irodaházak és felsőoktatási intézmények új otthona lett, azonban a hagyományos kiskereskedelem sem tűnt el teljesen. A megbélyegzés azonban fennmaradt. Ennek enyhítésére a kerületben több fontos fejlesztés történik napjainkban is. Mindezek mellett Józsefvárosban végbement két nagy városrehabilitációs beavatkozás is ez a Corvin Szigony projekt és a Magdolna negyed rehabilitációja volt.²(2.ábra)

² Felhasznált források: Budapest Kőbányai út és kapcsolódó területek városi szintű fejleszthetősége tanulmányterv (BFVT Kft. 2019)

Józsefváros Település Arculati Kézikönyv (2021)

Internetes forrás: Építészfórum-Kísérletek a villamosvágányok fogságában: az Orczy tér története



2. ábra Józsefváros fejlődéstörténete (Saját ábra)

1.3. Településszerkezet vizsgálata

1.3.1. Jelentős szerkezeti elemek

Az Orczy tér kiemelkedő csomóponti szerepet játszik Józsefváros életében. Mind a közlekedési, mind a városrendezési szempontok tekintetében kulcsfontosságú. A tér határvonalainál a Kőbányai út, a Baross utca és a Fiumei út és Orczy út találkoznak, amelyek mind másodrendű főutakként funkcionálnak. Az Orczy út biztosítja a kapcsolatot az Üllői út felé. A Kőbányai útnak köszönhetően könnyen elérhetjük a Könyves Kálmán körutat, míg a Baross utca közvetlen kapcsolatot biztosít a belváros irányába. A Fiumei úton keresztül pedig a Kerepesi út közelíthető meg mely a Keleti pályaudvar felé vezet. Ide fut be az 1-es vasútvonal, ami a déli körvasút hálózatra kapcsolódik rá. A fő közlekedési tengelyek mentén kötőpályás közlekedési lehetőségek is jelen vannak, ami tovább erősíti a tér közlekedési hálózatának jelentőségét. Azonban a terület infrastruktúrája olyan kihívásokat is felvet, amelyek elvágó hatással bírhatnak, különösen a közlekedési zűrzavarok vagy a területi elválasztottság miatt.

A terület elhelyezkedése Budapest viszonylatában rendkívül kedvező, hiszen a belváros közelsége, a Keleti pályaudvar, valamint a Nagykörút gyors elérhetősége fejlesztési szempontból jelentős előnyt biztosít a tér számára. (3. ábra)

A vizsgált terület szerkezetét vegyesnek lehet nevezni, mivel az Orczy tér több városrész találkozásánál helyezkedik el, amelyek mind saját, eltérő térszerkezettel és funkcióval bírnak. A teret nyugatról a Magdolna és Orczy negyed, keletről pedig a Ganz negyed öleli körül. Emellett jelentős szerepe van a Kerepesdűlőnek és a Tisztviselőtelepnek is, melyek tovább bővítik a vizsgált terület komplex városi struktúráját.



3. ábra A vizsgált terület elhelyezkedése és fontosabb hálózati infrastruktúra elemei (Saját ábra)

A terület szerepének megértése érdekében fontos kiemelni az Nemzeti Közszolgálati Egyetem Ludovika Campusát és az Orczy-kertet illetve a Népligetet is melyek jelentős zöldfelülettel rendelkeznek illetve kiemelt beruházási területként újulnak vagy újultak meg.

Az Orczy tér történelmi szerepe révén hosszú időn át egyfajta városkapuként funkcionált, különösen a Józsefvárosi pályaudvar működése idején. Bár az állomás már bezárt, a tér kapuszerű karaktere a mai napig érzékelhető. A Kőbányai útról érkezve az Orczy tér egyfajta nyitányt jelent a belváros irányába, vizuálisan és térszerkezetileg is átmenetet képezve a külvárosi és belvárosi szövet között.

Városszerkezeti szempontból az Orczy tér nem csupán közlekedési csomópontként értelmezhető, hanem jelentős vizuális és funkcionális kapcsolati pont is. A térből feltáruuló tengelyek például a Baross utca és az Orczy út vonalában meghatározóak a városi szövet szerkesztése szempontjából. Ez a pozíció lehetőséget kínál arra, hogy a terület jövőbeli fejlesztése ne csak közlekedési értelemben, hanem városépítészeti szempontból is újradefiniálja ezt az átmeneti zónát.



4. ábra Orczy térre kapcsolódó térhálózat (Saját ábra)

Érdeemes kiemelni, hogy a Teleki László tér és a Golgota tér is könnyen, gyalogosan elérhető távolságban helyezkedik el. Ez különösen jelentős, mivel ezek a terek, nagyobb kiterjedésű zöldfelülettel rendelkeznek, és alkalmasak lehetnek egy jövőbeli zöldhálózati fejlesztés alapjainak megteremtésére. (4.ábra)

Az elemzett térség területhasználatot tekintve vegyes képet mutat. Budapest Főváros Településszerkezeti tervén az Orczy és Magdolna negyed nagyvárosias, magas intenzitású, jellemzően zárt sorú és zárt udvaros beépítésű lakóterületek. A Ganz-negyed gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület melyen főképp ezt a tevékenységet kiszolgáló csarnok épületek találhatóak. A Ganz negyed déli oldala nehezen bejárható az egyes kiszolgáló létesítmények szoros egymás mellé települése miatt. Az északi oldal tipikus barnamezőként értelmezhető, itt található a Magyar Posta Hírlap Logisztikai Központja, továbbá a Sorsok háza épületkomplexum az egykori Józsefvárosi pályaudvar helyén. A volt pályaudvar középső részén az elmúlt években az MTK létesített Sándor Károly Labdarúgó Akadémia néven több sportpályát. A Kerepesidűlő foglalja magába a Fiumei úti sírkertet, amely egy fővárosi jelentőségű nagy kiterjedésű zöldfelület több nemzeti emlékhellyel. (5.ábra)



5. ábra A vizsgált terület környezetében elhelyezkedő fontosabb nagy kiterjedésű zöldfelületek (Saját ábra)

Összességében elmondható, hogy a területet eltérő és jelentős arculatot meghatározó elemek alkotják, amelyek azonban nem mutatnak egységes képet. Az Orczy tér és környéke egyfajta eklektikus egyvelege az egyes városszerkezeti elemeknek, amely így fejlesztési céltársággá írható le. A terület átmenetet képez a külvárosi és belvárosi térségek között, azonban kedvező elhelyezkedése és a jól kapcsolható közlekedési hálózata miatt több szerep is kialakulhat a jövőben.

1.4. Funkciósűrűség vizsgálata

Józsefváros belvárosi fekvése révén jól kiszolgált a városi élethez nélkülözhetetlen közszolgáltatásokkal. Az oktatási és egészségügyi intézmények zömmel a forgalmas főutak mentén helyezkednek el. Bár a tervezett területen belül közvetlenül nem találhatóak ilyen létesítmények, ezek a szolgáltatások a közelben elérhetőek. (6. és 7. ábra)



6. ábra Oktatási intézmények (Saját ábra)



7. ábra Egészségügyi intézmények (Saját ábra)

A kereskedelmi létesítmények és kulturális helyszínek feltérképezése hasonló eredményeket hozott. A felmérés alapján jól látható, hogy a legtöbb egység a kereskedelmi szektorban található, főként a Kiskörút és a hozzá kapcsolódó utcák mentén. A tervezési területen belül a legtöbb ilyen létesítmény a Ganz telepen található, ahol a kínai piac mellett számos kisebb-nagyobb kereskedelmi szolgáltató működik. Kulturális intézmények tekintetében a kerület bár elszórtan, de szintén ellátott, és a tervezési területen is található ilyen típusú létesítmény. (8. és 9. ábra)



8. ábra Kereskedelmi létesítmények (Saját ábra)



9. ábra Kulturális létesítmények (Saját ábra)



10. ábra Vendéglátó egységek (Saját ábra)

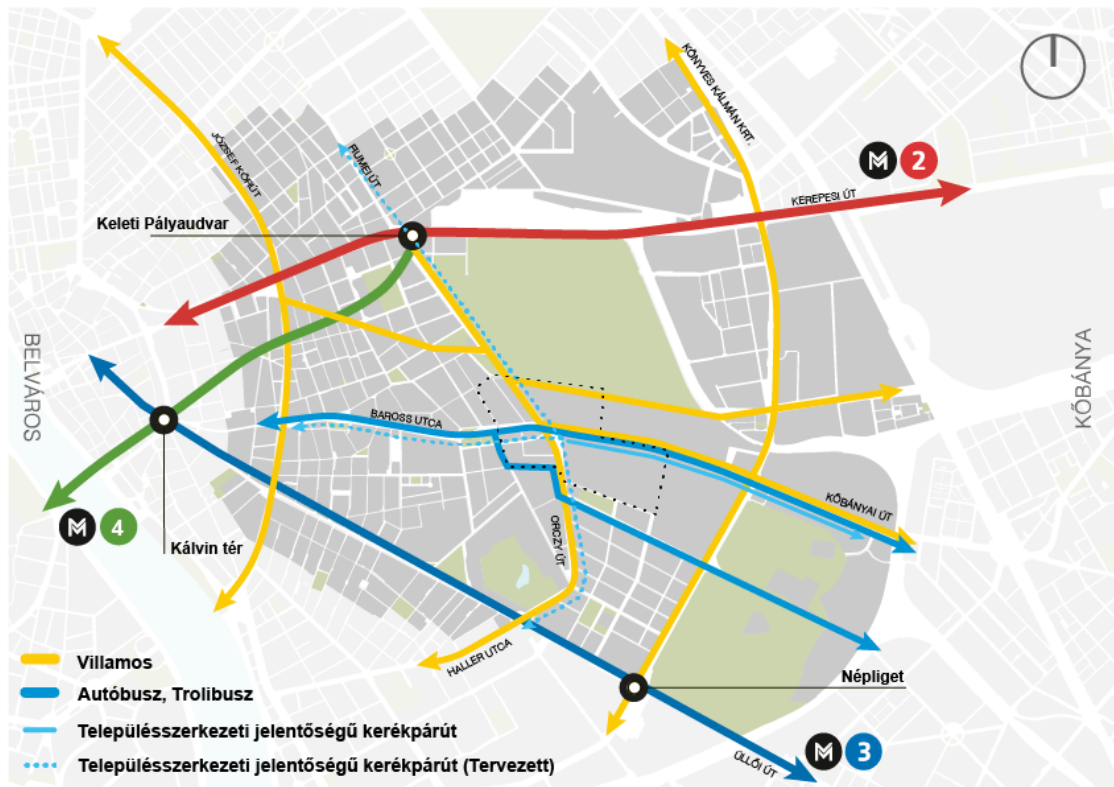
A vendéglátóhelyek eloszlása hasonló, mint a kereskedelmi pontoké. A kerület már a múltban is jelentős vendéglátóipari központ volt, és ez a szerepe ma is érezhető. A tervezési területen főként az Orczy téren és környezetében található ilyen létesítmények, amelyek eltérő színvonalon állnak a fogyasztók rendelkezésére. (10. ábra)

1.5. Közösségi közlekedés

A belvárosi elhelyezkedésnek köszönhetően Józsefvárosban jól kiépült a közösségi közlekedés. A kerületet átszeli a 2-es, 3-as és 4-es metróvonal, emellett a kiskörút és a nagykörút fontos villamosvonalak nyomvonalai, amelyekhez több más járat is kapcsolódik. A buszhálózat szintén sűrű, jól lefedi a területet. (11. ábra)

A közösségi közlekedés fejlettsége előnyös a mobilitás szempontjából, ugyanakkor számos esetben elvágó hatást is eredményezhet. Ez különösen érzékelhető a tervezési területen, ahol az Orczy tér a villamosvonalak következtében tagolttá vált. A tér korábban történelmi okokból is fontos közlekedési csomópontként működött, és most is alapvető szerepet tölt be a kerület közlekedési rendszerében.

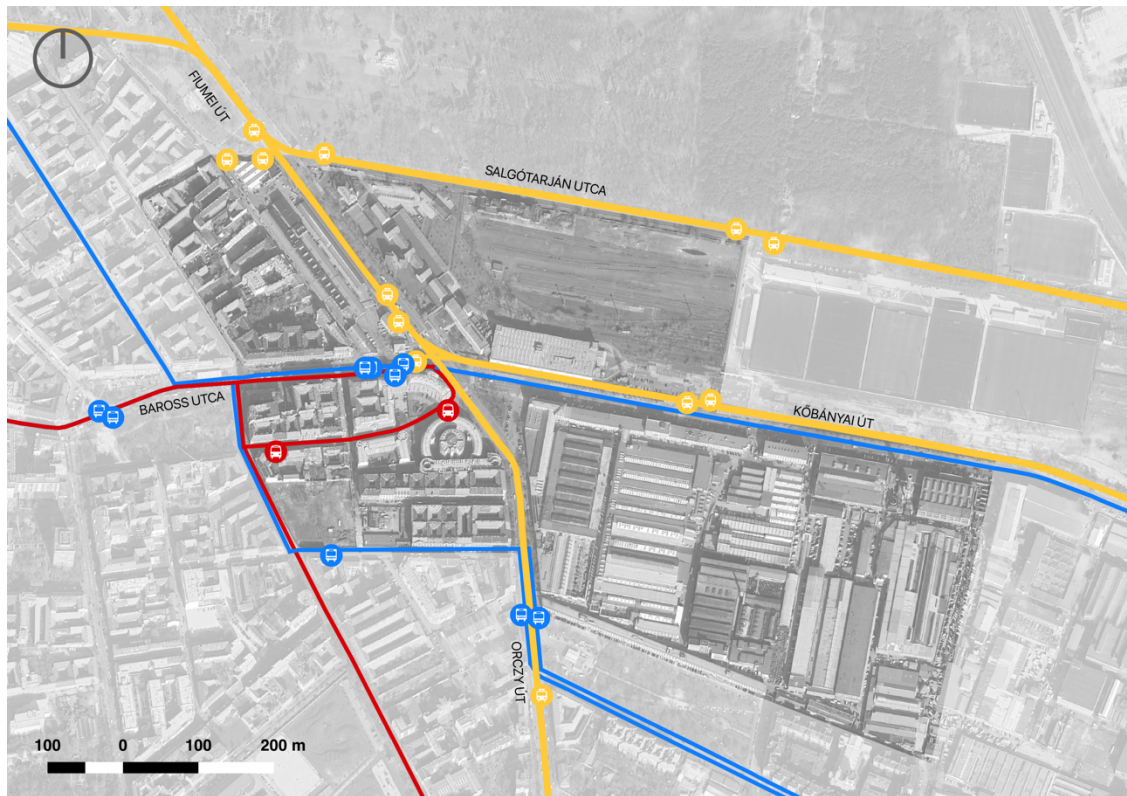
A vizsgált terület a Fiumei út, a Kőbányai út-Baross utca és az Orczy út találkozásánál helyezkedik el. A növekvő forgalom közvetlen hatást gyakorol a mikro mobilitási lehetőségekre is. A Kőbányai út mentén településszerkezeti jelentőségű kerékpárút fut, amelyhez a Baross utcától induló - részben már kiépített - nyomvonal csatlakozik. Ezen a szakaszon azonban a vonalas infrastruktúra sűrűsége miatt a kerékpárút megszakad, széttöredezetté válik, ami rontja a használhatóságát és csökkenti a kerékpáros közlekedés biztonságát.



11. ábra Közösségi közlekedés hálózata a tervezési területet érintőleg (Saját ábra)

A közlekedési rendszer jelenlegi struktúrája ugyan lehetővé teszi a gyors áthaladást, de kevésbé támogatja az átmeneti zónák közösségi jellegének kialakulását. A jövőbeli fejlesztések során fontos szempont lehet a mobilitási formák közötti átjárhatóság javítása, a gyalogos és kerékpáros közlekedés integrálása, valamint a közterek újragondolása.

A tervezési terület közlekedési hálózatának részletesebb vizsgálata alapján megállapítható, hogy a fő villamosvonalak a Fiumei és Orczy utakon húzódnak. Ezekhez kapcsolódnak a Kőbányai úton és a Salgótarjáni utcán futó vonalak. A villamosmegállók sűrűn helyezkednek el, ami tovább bonyolítja a már eleve tagolt területszerkezetet. A Baross utca irányából trolibusz- és autóbuszjáratok is érkeznek, melyek megállói főként az Orczy tér köré csoportosulnak. (12. ábra)



12. ábra Közösségi közlekedés vizsgálata (Saját ábra)

1.6. Fizikai környezet vizsgálata

A tervezési terület sajátossága, hogy nemcsak fontos közlekedési tengelyek mentén helyezkedik el, hanem Józsefvároson belül négy városi negyed határán található. Ez a különleges metszéspont térszerkezeti szempontból izgalmas lehetőségeket rejt, ugyanakkor a sokféle karakter találkozása vizuálisan és funkcionálisan is egyfajta rendezetlenség benyomását keltheti. (13. ábra)

Az Orczy tér északi oldalát a Kerepesdűlő határolja, amely szinte teljes egészében a Fiumei úti sírkert területét foglalja magába. Ez a zöldfelület nemcsak ökológiai érték, hanem jelentős védett nemzeti emlékhely is. Északnyugat felé a Magdolna negyed húzódik, amely Józsefváros egyik kiemelt rehabilitációs területeként ismert.



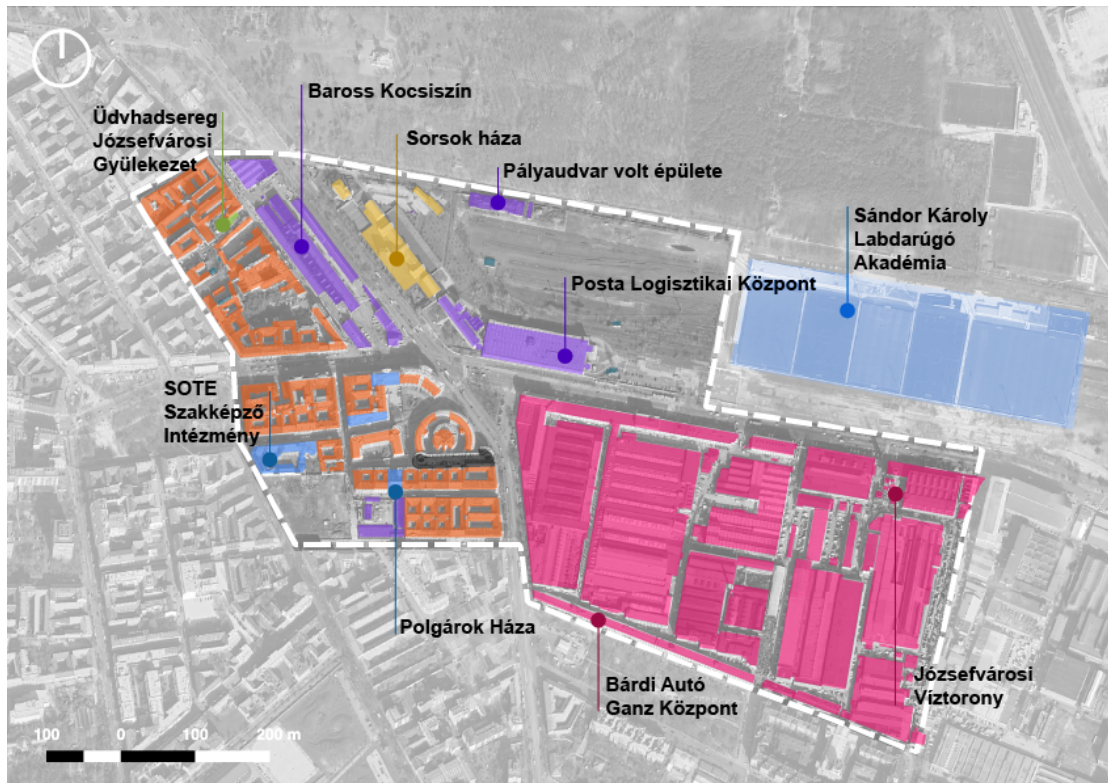
13. ábra A tervezési terület karakterei (Saját ábra)

A tértől nyugatra és délnyugatra az Orczy negyed található. Ez a városrész az utóbbi években hangsúlyosabb szerepet kapott a lakó- és irodafejlesztések révén, valamint itt helyezkedik el az Orczy kert és több egyetemi épület is. A tervezési terület legnagyobb részét a Ganz negyed fedi le. Ennek déli részén, a Ganz-Mávag telepen több ipari, kereskedelmi és üzemi funkciójú épület található, míg az északi oldalon az egykori józsefvárosi pályaudvar helyezkedett el. A Ganz negyedet jellemzik a barnamezős alulhasznosított területek.

A vizsgált területen olyan épületek találhatók, amelyek illeszkednek az adott negyedek elsődleges funkciójához. A Magdolna és Orczy negyedekben főként lakóépületek dominálnak. A Magdolna negyedhez tartozik a Baross kocsiszín, és itt működik az Üdvhadsereg józsefvárosi gyülekezetének intézménye is. Az Orczy negyedben helyet kapott a Semmelweis Egyetem egyik szakképző intézménye, valamint a Polgárok Háza, amely közösségi események egyik helyszíne a kerületben.

A Ganz negyed északi részén áll a Sorsok Háza, amely a holokauszt áldozatainak emlékét őrzi, azonban az épületkomplexumot jelenleg nem használják. Emellett itt található a Magyar Posta logisztikai központja, valamint néhány megmaradt épület a korábbi pályaudvarból. A terület keleti szomszédságában fekszik a Sándor Károly labdarúgó akadémia és a hozzá tartozó futballpályák. Ezek a létesítmények a pályaudvar jövőbeli fejlesztésére is hatással lehetnek, mivel kelet felől a sportfunkció jelentős térformáló tényezőként van jelen.

A Ganz negyed déli részét főként ipari és kereskedelmi létesítmények töltik ki. Itt található többek között a Bárdi Autó központja és a Józsefvárosi víztorony. Ez a terület ad helyet számos üzletnek és vállalkozásnak is, amelyek szinte megszámlálhatatlanul sorakoznak itt. (14. ábra)



14. ábra Vizsgált területen elhelyezkedő fontosabb funkciók (Saját ábra)

1.6.1. Területhasználat vizsgálat

A területhasználat térképezése alapján a vizsgált térség változatos képet mutat. Lefedettségi szempontjából a Ganz negyedben dominálnak leginkább a gazdasági és szolgáltató funkciók, mivel ez a legnagyobb kiterjedésű rész. A lakófunkció főként a nyugati oldalon jellemző, de délen a Ganz negyedhez – amely alapvetően gazdasági-kereskedelmi használatú – is csatlakoznak lakóterületek. Az Orczy negyedben a volt Szeszgyár területe használaton kívüli, amely mellett gazdasági telephely és lakóterületek találhatók.

Északabbra, a Magdolna negyedben szintén lakóterületek dominálnak, valamint itt helyezkedik el a Baross kocsiszín üzemi területe. Kelet felé haladva az egykori Józsefvárosi pályaudvarral a Fiumei úti sírkert rekreációs zöldfelülete szomszédos. Itt található a Sorsok háza intézményi funkciója és a volt pályaudvar használaton kívüli zónája. Ezt észak-déli irányban egy hosszú sávban megszakítja a Magyar Posta logisztikai központjának üzemi területe, egészen a Kőbányai útig. (1.melléklet)

1.6.2. Tulajdonviszony vizsgálat

A tulajdonviszonyok feltérképezése fontos, ha meg akarjuk érteni a terület jelenlegi működését és fejlesztési lehetőségeit. Az elemzés során jól kirajzolódik, hogy a lakóövezetek jelentős része teljesen vagy részben önkormányzati tulajdonban van. Ez nem csupán a beavatkozási lehetőségek szempontjából kedvező, hanem illeszkedik is a kerület azon törekvéséhez, hogy fejlesztései során hangsúlyosan érvényesítse a szociális szempontokat.

A kerületi tulajdon mellett a fővárosi önkormányzat szerepe sem elhanyagolható. Ez elsősorban a főútvonalak vonatkozásában jelentős, ezek többnyire fővárosi tulajdonban vannak. A mellékutcák tulajdonjoga rendszerint a kerületé, ezek a kerület kezelésében vannak.

A Baross utca mentén húzódó villamosremíz fővárosi tulajdonú gazdasági társaság kezelésében áll. Ezzel szemben a Ganz negyed északi része, beleértve a Sorsok Házát és a korábbi pályaudvar területét, állami tulajdonban van, ami némileg más fejlesztési logikát és ütemezést kíván meg.

A legérdekesebb, és talán legkomplexebb tulajdonosi helyzet azonban a Ganz negyed déli részén figyelhető meg. Ez a hatalmas telek egyetlen helyrajzi szám alatt szerepel, ugyanakkor több tucat bejegyzett és nem hivatalosan bemért épület található rajta. A helyzetet tovább bonyolítja, hogy a telek tulajdonjoga nem tisztázott: fővárosi, kerületi, gazdasági társasági és magántulajdon is keveredik rajta. Ez a vegyes tulajdonosi szerkezet jelentős akadályokat gördíthet bármilyen nagyszabású fejlesztés elé, különösen akkor, ha nincs központi szándék az érintettek együttműködésének ösztönzésére vagy jogi rendezésére. (2. melléklet)

1.6.3. Beépítettség vizsgálat

Ahogy az korábban már érintettük, a vizsgált terület rendkívül változatos képet mutat, és az épületek jellemzően illeszkednek az adott városnegyed elsődleges funkciójához. A beépítettség vizsgálatakor is jól megfigyelhető ez az alkalmazkodás.

Mivel a terület belváros közeli elhelyezkedésű, jellemzően zárt sorú, többemeletes társasházak határozzák meg a lakóépületek arculatát, melyek belső udvarokkal rendelkeznek. Néhány alacsonyabb, egyedibb karakterű épület ugyanakkor kivételt képez. A Magdolna és Orczy negyedekben a beépítési sűrűség kiemelkedően magas, jellemzően 70-100% közé esik.

Ezzel szemben a Ganz negyedben jóval változatosabb értékek tapasztalhatók. Az északi, egykori pályaudvari terület jelentős részén mindössze néhány százalékos a beépítettség, amely éles kontrasztban áll a Sorsok Háza és a Posta Logisztika épületeinek helyet adó telkek 20-40% közötti értékeivel. Ezek az épületek egyfajta fizikai határt is képeznek az Orczy tér és az üres terület között.

A Ganz negyed déli része ezzel szemben még sűrűbben beépített. A csarnoképületek nagy alapterülete és a közéjük ékelődő további épületek, építmények miatt a beépítettségi arány itt meghaladja a 70%-ot. Fontos megjegyezni, hogy a vizsgált terület határa éppen kettévágja ezt a telket. A számított arány ugyanakkor a teljes telekre vonatkozik, ha kizárólag a vizsgált területre eső rész alapján történt volna a számítás, az arány valószínűleg még magasabb lett volna. Ez is alátámasztja, hogy ez a rész a vizsgált negyedek közül a legsűrűbben és legintenzívebben beépített.

A beépítettségi vizsgálat során feltűnő jelenség a foghíjtelkek nagy száma, különösen a Magdolna és Orczy negyedben. Ezek a telkek jellemzően történelmi pusztítások következményeként alakultak ki, és jelenleg többnyire ideiglenes parkolóként vagy elhagyott területként funkcionálnak, így komoly fejlesztési potenciált rejtenek magukban.
(3. melléklet)

1.7. Épületek vizsgálata

1.7.1. Épület funkciók vizsgálata

A városi szövet karakterét erőteljesen meghatározza az egyes negyedek területhasználata és az ahhoz kapcsolódó épületállomány. A Magdolna negyed túlnyomórészt lakófunkciójú, amelyet tömbszerkezetű általában belső udvaros lakóépületek uralnak, belvárosi hangulatot adva a területnek. Ebbe az összképbe élesen beékelődik a Fiumei út mentén húzódó Baross kocsisín üzemi tömbje, amely látványosan megtöri a lakózóna ritmusát.

A terület keleti szélén, már a Ganz negyed határán jelenik meg a Sorsok Háza egy kortárs építészeti stílusban tervezett, kulturális funkciójú intézmény, amely építészetileg is kilóg az ipari háttérből. Körülötte részben használaton kívüli és üzemi épületek sorakoznak: a Posta logisztikai központ masszív csarnoka és múltat idéző főépülete és a valaha pályaudvari célokat szolgáló, ma már funkciójukat veszített épületek uralják a teret. Ez a zóna -a korábbi vizsgálatokkal összhangban- erőteljesen alulhasznosított, vizuálisan is elhanyagolt városképi egység.

Dél felé haladva a Ganz negyed gazdasági-szolgáltató karaktere erősödik. Az épületek változatos állapotúak és jellegűek: a szabályosan sorakozó ipari csarnokokat zavaró látványelemként egészítik ki az illegálisan épült, leromlott állagú, sokszor rendezetlen formavilágú struktúrák. A heterogén beépítés vizuális töredezettséget eredményez, amely hátrányosan hat a városkép rendezettségére.

Nyugat felé közeledve, az Orczy negyed funkciója valamivel összetettebb képet mutat. Itt a lakóépületek mellett parkolóházak, kisebb üzemi épületek, valamint intézményi funkciókat ellátó objektumok gazdagítják a beépítés szerkezetét. Az épülettípusok váltakozása és a funkciók sokfélesége karakteres, élő városképet eredményez, amely a környező, homogénebb városrészekhez képest dinamikusabbnak hat. *(4. melléklet)*

1.7.2. Épület szintszámok vizsgálata

A vizsgált területen az épületek szintszáma igen változatos képet mutat. Hasonlóan a beépítettséghez, itt is megfigyelhető, hogy a nyugati, főként lakóépületekkel beépített városrészek jellemzően magasabb szintszámmal bírnak. A Magdolna negyed ezen belül némileg egységesebb, bár a Baross utcai villamosremíz földszintes épületei éles kontrasztot alkotnak a környezetükkel. A Baross utca mentén pedig kifejezetten jellemzőek a földszint + 4 emeletes lakóházak, ami belvárosias, zárt sorú utcaképet eredményez.

Az Orczy negyedben már több kiugró érték is megfigyelhető. Különösen meghatározó az Orczy Fórum épületkomplexuma, amely a teljes vizsgált területen a legmagasabb szintszámú beépítést képviseli, és amely a legintenzívebb hatást gyakorolja az Orczy térre. Nem ritka az sem, hogy magasabb, akár többemeletes házak közé egy-egy földszintes épület ékelődik, ami sajátos, olykor rendezetlen városképet eredményez.

A Ganz negyed északi részén a helyzet kissé szokatlan. A Sorsok Háza főépületének szintszáma nem határozható meg egyértelműen, részben annak építészeti különlegessége miatt. Mellette található a Posta Logisztikai Központ, amely háromszintes tömegével markáns térfalat képez az egyébként ritkábban beépített környezetben.

A Ganz negyed déli részén viszont egészen más jelenség figyelhető meg, és ebből a szempontból a vizsgálat érdekes következtetésekre jutott. Az itt található épületek szintszáma alacsony, jellemzően 1-2 szintesek. Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy ezek többnyire ipari jellegű csarnoképületek, így a szintszám önmagában nem árul el sokat a tényleges magasságukról. Míg egy lakóház esetében a szintek száma viszonylag jól tükrözi az épület vertikális kiterjedését, addig a csarnokoknál ez az adat félrevezető lehet, hiszen egyetlen szint is akár többszörösen magasabb lehet, mint egy hagyományos emelet.

Ez a különbség jól kirajzolódik a vizsgálati ábrákon is, és rávilágít arra, hogy a terület magassági viszonyainak értelmezéséhez nem elegendő pusztán a szintszámokra hagyatkozni, figyelembe kell venni az épületek típusát és funkcióját is. (5. melléklet)

1.7.3. Épületmagasságok vizsgálata

Ahogy az a szintszámokra vonatkozó fejezet következtetései is sugallták, a terület valódi térbeli karakterének megértéséhez nem elegendő csak az emeletszámokra hagyatkozni. Az épületmagasságok vizsgálata kulcsfontosságú tényező, különösen olyan városrészekben, ahol a funkcionális sokféleség erőteljesen befolyásolja az építészeti megjelenést.

A Magdolna és Orczy negyedekben az épületmagasságok viszonylag jól összhangban vannak a szintszámokkal. Itt a többszintes lakóépületek jellemzően a 20-25, illetve 30-35 méteres magasságtartományba esnek, különösen a Baross utca irányában, ahol magasabb beépítések figyelhetők meg. Az üzemi funkciójú, illetve földszintes épületek ehhez képest lényegesen alacsonyabbak, általában 5-15 méteres magasságúak.

A Ganz negyed északi részén a magasságok jóval szórtaabb értékeket mutatnak. A Sorsok Háza területének épületei többnyire az 5-10 és 10-15 méteres kategóriába esnek, míg a mellette elhelyezkedő Posta Logisztikai Központ már kiugró magassággal bír, több mint 30 méter magas, ezzel jelentős térbeli hangsúlyt képez az amúgy kevésbé intenzíven beépített környezetben.

A Ganz déli részén, ahol korábban a csarnoképületek szintszáma alacsonyabbnak bizonyult, az épületmagasság most jobban érzékelteti a valós térbeli kiterjedést. Ezek a csarnokok többnyire 10-15 métereseek, ám a keleti irányba haladva nem ritka, hogy elérik vagy akár meg is haladják a 30 méteres magasságot. A nagy alapterületű épülettömbök közé ékelődő kisebb épületek magassága rendkívül változó, találunk köztük alig 5 méter magas építményeket, de 10-15, sőt, 20-25 méteres egységek is nagy számban fordulnak elő.

Külön említést érdemel a Kőbányai út és a Golgota tér felé eső, hosszú, zárt beépítési sáv. Itt az épületek tömege már eleve erős térhatást kelt, amelyet az épületmagasságok tovább fokoznak: a Kőbányai út mentén többnyire 10-15 és 30-35 méter közötti magasságok jellemzőek, míg a Golgota tér környezetében 20–25 méteres épületek dominálnak. Ez a sűrű, vertikálisan is zárt beépítés jelentős mértékben erősíti a terület lehatároltságát. (6. melléklet)

1.7.4. Épületállag vizsgálat

Az épületek állapotának vizsgálata során négy kategória merült fel: új/felújított, megfelelő, elavult és rossz állapotú. A felmérés nem csak az épületek egészére, hanem az egyes épületrészekre is kiterjedt. Ez különösen a Ganz negyed déli részén bizonyult lényegesnek, hiszen ezen a területen az évek során számos utólagos toldás, bontás és átépítés történt.

A teljes vizsgálati területet figyelembe véve az épületek állapota meglehetősen vegyes képet mutat. Az Orczy és Magdolna negyedek, habár több elavult és rossz állapotú épület is található itt, helyenként új vagy felújított házakkal is rendelkeznek. Az igazán leromlott állapotú épületek általában alacsonyabbak, kevesebb szinttel bírnak, és gyakran magasabb házak közé ékelődnek be ezzel is kiemelve a kontrasztot.

A Ganz negyed északi részén található épületek közül a Sorsok Háza új építésű, míg a Posta Logisztikai Központ már az elavult kategóriába került. A korábbi Pályaudvar épülete viszont olyannyira leromlott, hogy gyakorlatilag helyrehozhatatlan, így értelemszerűen a legrosszabb állapotúak közé sorolt.

A Ganz déli részén a nagyobb méretű csarnoképületek közül több is rossz minősítést kapott, ugyanakkor néhány felújított vagy megfelelő állapotú épület is megfigyelhető. Az itt található kisebb, szabálytalanul elhelyezkedő, többnyire földszintes építmények általában szintén rossz állapotban vannak. Kivételt képez a Bárdi Autó főépülete, amely újonnan épült, és az északi határ mentén helyezkedik el.

Összességében elmondható, hogy az Orczy teret túlnyomórészt elavult vagy rossz állapotú épületek övezik ez pedig tovább rontja a tér eleve nem túl barátságos megjelenését. (7. melléklet)

1.7.5. Épület értékelés

Az épületek előzetes értékelése kiemelt szerepet játszik a területrendezésben, hiszen ezek az eredmények világítanak rá azokra a zónákra, ahol valós fejlesztési potenciál rejlik. A végleges besorolás alapján az épületek öt kategóriába sorolhatók.

Az első csoportba tartoznak az építészetileg értékes, megőrzendő épületek. Ezek olyan jelentőséggel bírnak, hogy elbontásuk semmilyen körülmények között nem javasolt,

esetenként országos vagy fővárosi védelemmel is érintettek. A második kategóriába sorolt megmaradó épületek nem képviselnek kiemelkedő építészeti értéket, ám funkcionálisan fontosak, és nem képeznek szerkezeti akadályt. A harmadik típus a funkcióváltásra javasolt, de megőrizhető épületek, melyek jelenlegi formájukban akadályt jelenthetnek, de egy megfelelő átalakítással vagy rendeltetésváltással elkerülhető a bontásuk.

A negyedik kategória a nem értékes, hosszú távon fejlesztendő, de jelenleg még megtartható épületeké, ezek nem gátolják közvetlenül a terület használatát, ugyanakkor városképi vagy funkcionális szempontból idővel célszerű lenne az átalakításuk. Az ötödik, legkritikusabb csoportba pedig azok az épületek tartoznak, amelyek sem építészeti, sem funkcionális értéket nem képviselnek a terület szempontjából, ugyanakkor jelentős szerkezeti akadályt képeznek ezek jellemzően rossz állapotúak, így bontásuk elkerülhetetlen a fejlesztések érdekében.

A Magdolna negyed vizsgált részén az elbontásra javasolt épületek jellemzően rossz állapotú, alacsony épületek. A villamosremíz értékes csarnoképületei megtartásra javasoltak azonban az Orczy tér felőli értéktelen, akadályt képező épületrészek elbontása indokolt. A Kőrös utca mentén található villamosremízhez tartozó, jelenleg kevésbé illeszkedő épületek hosszú távú fejlesztésre lettek javasolva.

A Ganz negyed északi részén a leromlott állapotú egykori pályaudvarhoz tartozó épületek, valamint a logisztikai központ egyik csarnoka kerülne elbontásra, mivel ezek jelenleg súlyos akadályt jelentenek a terület működése szempontjából. Ugyanakkor a logisztikai központ főépülete átalakítással és funkcióváltással megőrizhető lehet.

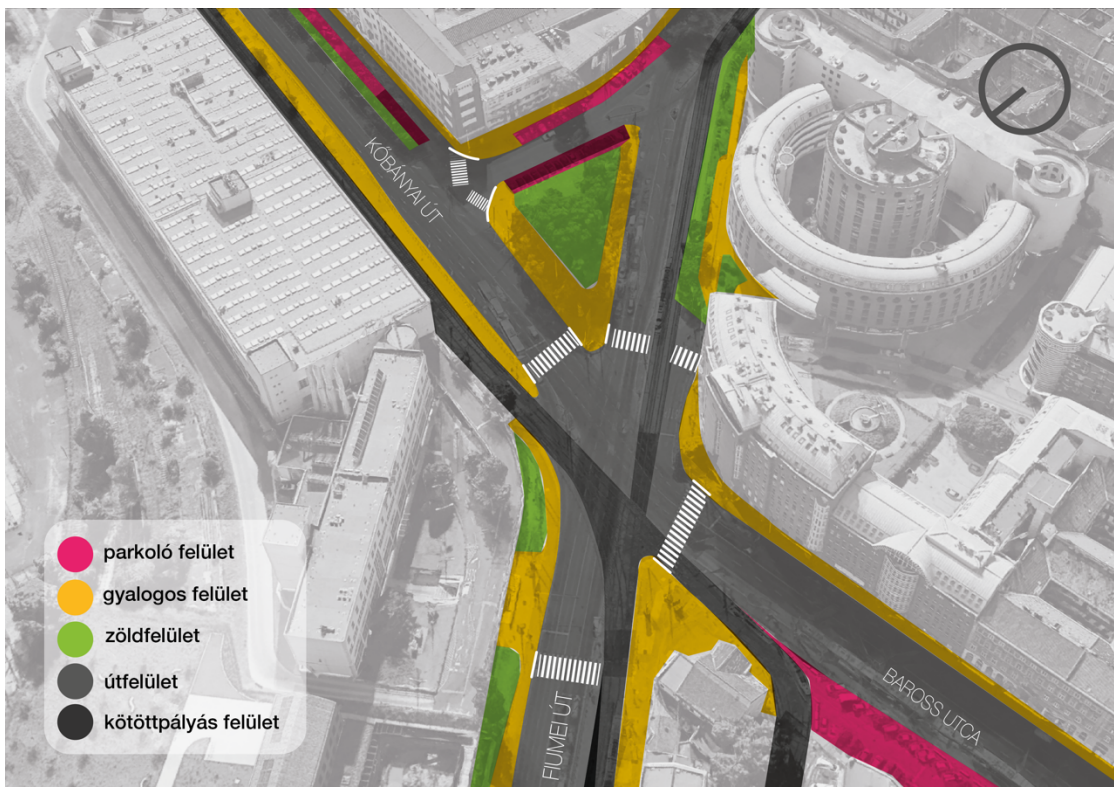
A Ganz déli részén, több fővárosi védelem alatt álló épület is található. A nagyobb csarnoképületek megtarthatóak lennének. Ennek ellenére a terület jobb átláthatósága érdekében számos kisebb, vizuálisan zavaró melléképület és épületrész elbontása szükségessé válhat. Az Orczy tér irányába történő esetleges megnyitás miatt szintén indokolt lehet, a jelenleg autómosóként és benzinkútként funkcionáló épületrész eltávolítása. (8. melléklet)

1.8. Orczy tér kitekintés

A vizsgált városrész középpontjában fekvő Orczy tér elemzése különösen lényeges a fejlesztési lehetőségek feltérképezéséhez. Jelenlegi állapotában a tér egy nehezen bejárható, barátságtalan csomópontként működik, ahol az áthaladó forgalom szinte teljes mértékben uralja a környezetet.

Minden irányból zárt, magas épületek szegélyezik, amelyek szigorú, áthatolhatatlan térhatárt alkotnak. A vizuális zsúfoltságot tovább fokozzák a különféle közterületi elemek, melyek csak még rendezetlenebbé teszik az összképet. Az összhatás következtében - ahogy azt a korábbi történeti és városszerkezeti vizsgálatok is alátámasztják - a tér elveszítette a kapu szerepét. A közterületi megnevezése utal valójában a tér mivoltára.

1.8.1. Tér körüli felületek vizsgálata



15. ábra Orczy teret övező felületek vizsgálata (Saját ábra)

Az Orczy tér vizsgálatakor lényeges, hogy feltárjuk azokat az alapvető tényezőket, amelyek a jelenlegi, rendezetlen benyomást eredményezik. A felszíni viszonyok elemzése során egyértelművé válik, hogy a terület túlnyomó részét közlekedési célú infrastruktúra uralja: utak, kötőpályás járművek számára fenntartott sávok, valamint parkolófelületek határozzák meg a tér arculatát.

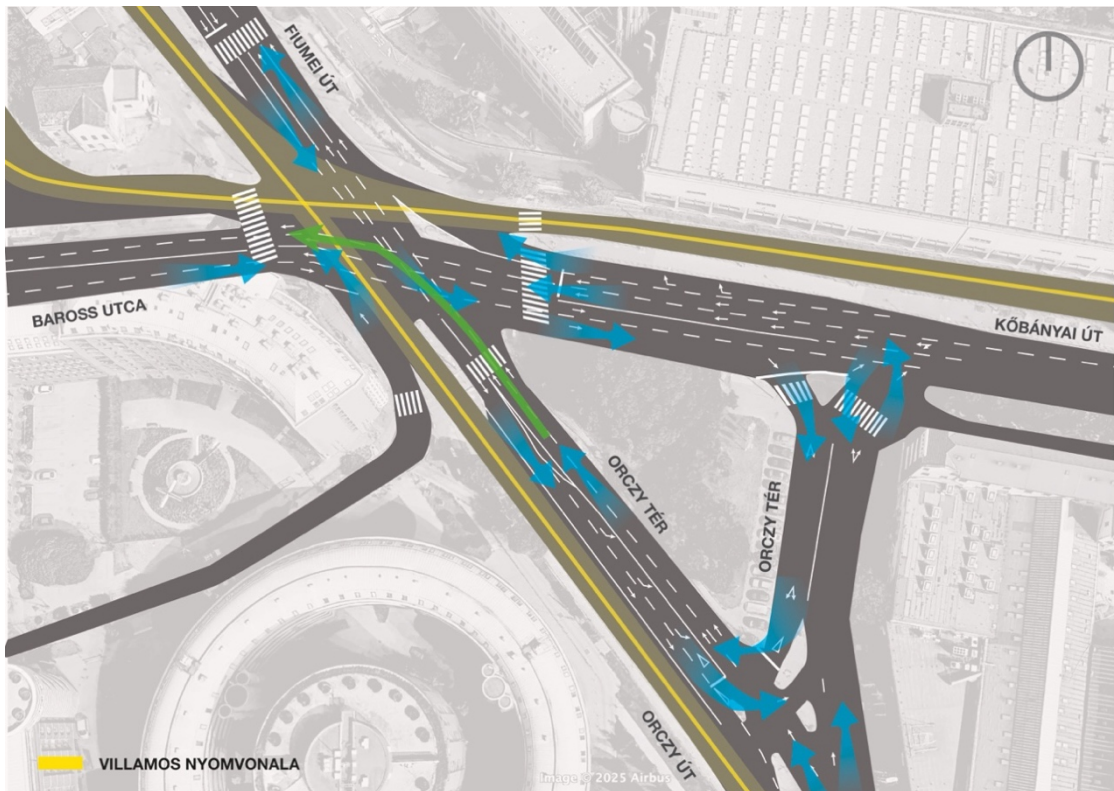
Ezekhez csatlakoznak, kevésbé hangsúlyos szerepben a zöldfelületek és a gyalogos közlekedésre kijelölt részek. Növényzettel borított felületek leginkább útsorfák formájában jelennek meg, kiegészülve a tér középpontjában elhelyezkedő háromszög alakú, zölddel borított szigettel.

A gyalogos zónák elsősorban közösségi közlekedéshez kapcsolódnak, a busz- és villamosmegálló környezetében található sávok szinte kizárólag az áthaladást vagy rövid várakozást szolgálják, tartózkodásra alig alkalmasak. A tér gyalogos kapcsolatai is elsősorban a gyér használhatóság irányába mutatnak. Az itt elhelyezett zebrák mindössze a szűk járdákat kötik össze, valódi hálózati kapcsolatot nem alkotnak. (15. ábra)

1.8.2. Közlekedési irányok vizsgálata

A tér körüli forgalmi rend alaposabb vizsgálata megerősíti azt az állítást, hogy az Orczy tér elsősorban közlekedési csomópontként működik, nem pedig valódi közösségi térként. Az autós forgalom irányai főként az Orczy út felől bonyolódnak, különösen azért, mert jelenleg nem lehet balra kanyarodni a Baross utcára. Ennek kiváltására a tér keleti oldalán kialakított elkerülő útszakasz szolgál.

A szervizút többek között olyan balra kanyarodási lehetőségeket biztosít, amelyek a fő csomópontban nem engedélyezettek. Innen lehet az Orczy útról a Baross utcára, a Kőbányai útról az Orczy útra, valamint a Baross utcáról a Fiumei útra kanyarodni. Ha a szervizúton megmaradna egy déli irányú sáv, az kiszolgáltatná az utóbbi két kanyarodási igényt, így a fő csomópontban csak az Orczy útról a Baross utcára történő balra kanyarodást kellene lehetővé tenni, egyidőben a Fiumei útról a Kőbányai útra jelenleg is engedélyezett balra kanyarodással.

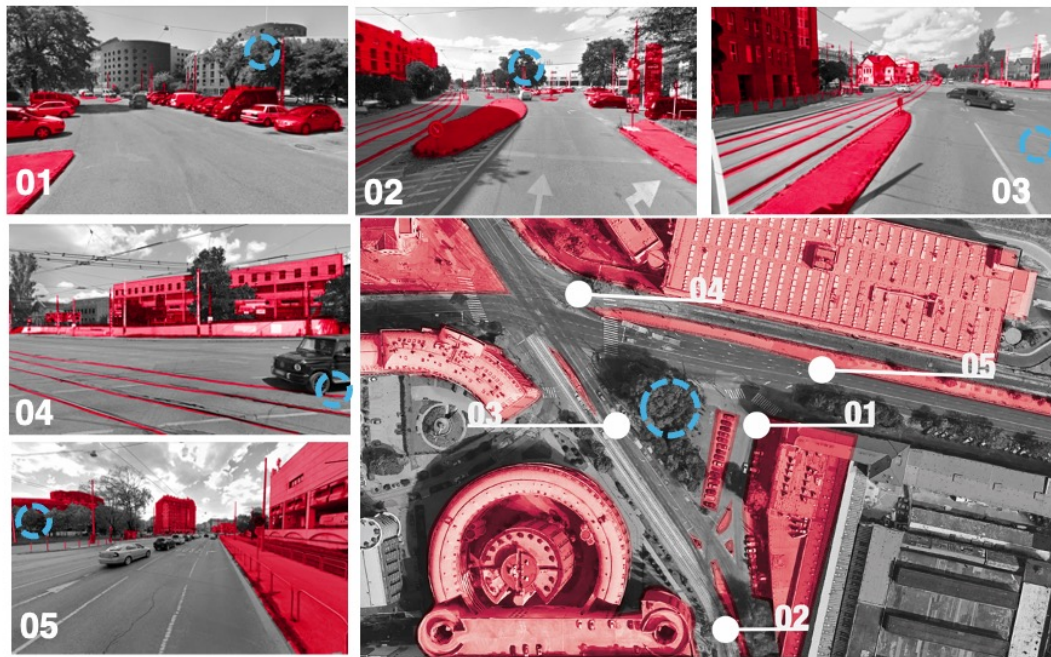


16. ábra Orczy teret övező közlekedési irányok vizsgálata (Saját ábra)

Az Orczy útról érkező járművek számára azonban a szervizút sávrendje sokszor átláthatatlan és nehezen értelmezhető. Ez jelentősen megnehezíti a közlekedést, különösen a nem helyismerettel rendelkező autósoknak. A helyzet javítása érdekében célszerű lenne lehetővé tenni mind a balra, mind a jobbra kanyarodást az Orczy útról. (16. ábra)

1.8.3. Térfalak vizsgálata

A forgalmi tényezőkön túl az Orczy tér karakterét erőteljesen befolyásolják a térfalak és az ott található különféle tereptárgyak is. A mellékelt ábra azt kívánja érzékeltetni, hogyan látja mindezt egy gyalogos, milyen vizuális akadályokkal szembesül, amikor átsétál a téren. A kiemelt elemek közül főként azok emelendők ki, amelyek valamilyen fizikai vagy látványbeli gátként jelennek meg.



17. ábra Térbeli elemek vizsgálata (Saját ábra)

A tér szinte minden oldalát zárt, tömör beépítésű térfalak határolják, amelyek sétálás közben nyomasztó, kissé szorongató hangulatot árasztanak. Ehhez társul a parkolók és elválasztó járdaszigetek sajátos elhelyezkedése is, melyeket az úttest, a villamossínek és a felsővezetékek csak még kaotikusabbá tesznek. Az összhatás rendezetlenséget sugall. (17. ábra)

1.9. Tervezési területet érintő fejlesztési elképzelések

1.9.1. Integrált Településfejlesztési stratégia

A stratégia célja egy fenntarthatóbb, élhetőbb és társadalmilag is befogadó városi környezet megteremtése. A program egyik alappillére az utak és közterületek felújítása, valamint azok zöldítése, vagyis olyan fejlesztések megvalósítása, amelyek egyszerre javítják a fizikai környezet minőségét és hozzájárulnak a klímaváltozás hatásainak mérsékléséhez.

A közlekedés biztonságának növelése szintén kiemelt cél. Ez nemcsak a gyalogos- és kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztését jelenti, hanem a parkolási rend ésszerűsítését is, figyelembe véve a lakossági igényeket és a környezeti szempontokat.

A közösségi együttélés normáinak erősítése is hangsúlyt kap a stratégia egyik célja, hogy a köztérek ne pusztán átmeneti helyek legyenek, hanem valódi találkozási pontokká váljanak, ahol a társadalmi kapcsolatok is erősödhetnek.

Ezzel szorosan összefügg a közbiztonság fejlesztése. A bűnmegelőzés erősítése és a közösségi rendőrség-modell újraélesztése kulcseleme a programnak. A játszótereken például térgondnokok és szociális munkások jelenléte teremthet biztonságosabb, befogadóbb környezetet a gyermekek és szülők számára.

A kerület építési ügyeit a Kerületi Építési Szabályzat irányelvei határozzák meg, amelyek célja a műszaki és társadalmi igények együttes, kiegyensúlyozott kezelése. A szabályozás egyszerre támogatja a fejlesztéseket, de megőrzi a mértéktartás elvét – különösen a rozsdáövezetek újrahasznosítása esetén. Kiemelten fontos a zöld beruházások ösztönzése, valamint a lakóövezetek szolgáltatási, kereskedelmi és intézményi ellátottságának bővítése. Az irányelvek külön hangsúlyt fektetnek arra is, hogy a barnamezős és alulhasznosított területek fejlesztése összehangoltan, hosszú távú stratégiai célok mentén történjen.³ (18.ábra)



18. ábra Józsefváros fejlesztési területei (ITS 2020)

³ Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia (RÉV8 Zrt.,2020)

1.9.2. Józsefváros településfejlesztési koncepció

A fejlesztési koncepció hosszú távú célja túlmutat az egyes építési beavatkozásokon vagy közlekedési módosításokon. A cél az, hogy a kerület aktívan bekapcsolódjon a belváros pezsgő vérkeringésébe. Ennek egyik kulcsa lehet az egyetemváros jelleg tudatos erősítése, amely nemcsak fiatalosabb, nyitottabb városi arculatot eredményezne, hanem újfajta funkcionális rétegeket is hozna a területre. Fontos, hogy a közterek és közparkok ne csupán megújuljanak, hanem valódi életterekké váljanak. Ez a fajta környezetalakítás hozzájárulna ahhoz is, hogy a kerületet sújtó stigmatizálás fokozatosan megszűnjön, és Józsefváros egy új, pozitívabb identitást kapjon. A megújulás egyik alappillére az önkormányzati lakásvagyon tudatos, fenntartható kezelése. A lakásgazdálkodás korszerűsítése, a megfizethető lakhatás megerősítése, valamint a szociális szolgáltatások fejlesztése együtt egy olyan szociálisan érzékeny városrészt hozhatnak létre, amely nem szorítja ki a jelenlegi lakosságot, hanem hosszú távú biztonságot és fejlődési lehetőséget kínál.



19. ábra Fejlesztési célok területi bemutatása (Józsefváros TFK)

Külön figyelmet érdemel a volt Józsefvárosi pályaudvar térsége, amely jelenleg a kerületi koncepcióban sport- és rekreációs fejlesztési zónaként szerepel. A mostani tervezési folyamat ezt a célt nem veti el, de újraértékeli és szélesebb kontextusba helyezi: a sportfunkciók integrálhatók maradnak, de nem képezik a fejlesztés kizárólagos fókuszát. A javaslat inkább egy többfunkciós, dinamikusan fejlődő városrész létrehozását célozza meg, amely összhangban van a hely adottságaival és a fővárosi stratégiai irányokkal is. (19.ábra)⁴

⁴ Felhasznált forrás: Józsefváros Település fejlesztési Koncepció (RÉV8 Zrt., 2020)

1.9.3. Budapest 2030

A fejlesztési dokumentum több szempontból vázolja fel Budapest 30-40 évre előre tekintő stratégiáját. Az alábbiakban azok a legfontosabb alapelvek és célkitűzések kerülnek kiemelésre, amelyek meghatározóak a vizsgált terület jövője szempontjából:

- A városszerkezet megőrzése és megújítása
- A városi területek megújítása
- Kínálat teremtése a fejlesztések számára
- Hely biztosítása a környezetbarát ellátórendszereknek
- A közterületek állapotának javítása
- A területi értékek védelme - a város, mint kulturális örökség

Konkrét feladatok, irányok:

- Barnamezős területek megújítása
- Új lakások építése
- Meglévő zöldfelületek védelme
- Helyi központok kialakítása

Ezek a fővárosi stratégiai célok adják az alapját a fejlesztési koncepcióban megfogalmazott elképzeléseknek, beleértve az egykori józsefvárosi pályaudvar területére tervezett vegyes városias beépítést is.

1.9.4. Megvalósult önkormányzati fejlesztések



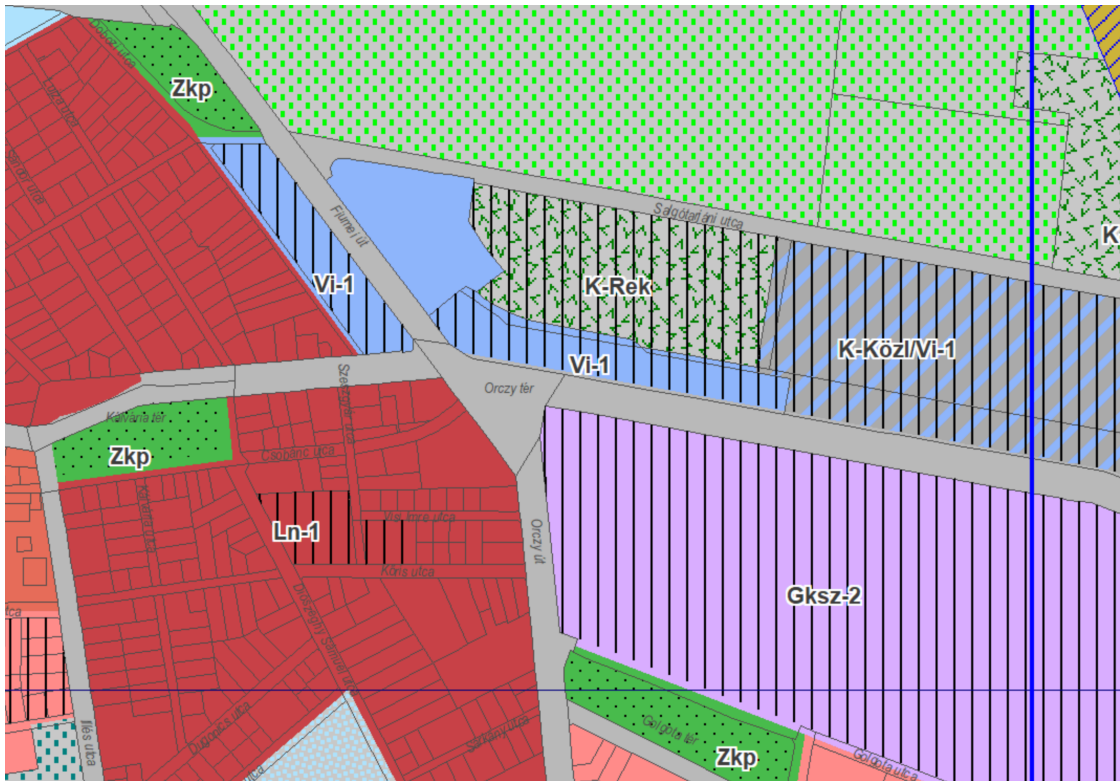
20. ábra Megvalósult önkormányzati fejlesztések (Saját ábra)

A vizsgált városrészben az elmúlt években számos önkormányzati fejlesztés valósult meg, melyek elsősorban a közterületek megújítására irányultak. Külön figyelmet kaptak a gyalogosátkelőhelyek kialakítása, az akadálymentesítés, az utcák zöldítése, valamint a közvilágítási hálózat korszerűsítése. Kiemelkedő beruházásnak számít a Szeszgyár utca felújítása, ahol egy új közösségi tér és játszótér is helyet kapott, jelentősen növelve ezzel a környék lakóinak életminőségét. Emellett fontos megemlíteni, hogy a kerületben az önkormányzat évről évre rendszeresen végzi az önkormányzati bérlakások és ingatlanok felújítását is.⁵ (20. ábra)

⁵ Józsefváros Önkormányzat Városfejlesztési honlapja alapján

1.10. Szabályozási környezet vizsgálata

1.10.1. Budapest Főváros településszerkezeti terve



21. ábra Budapest főváros településszerkezeti terve: Területfelhasználás (Forrás: TSZT 2021)

A településszerkezeti terv a vizsgált területen elsősorban beépítésre szánt területeket határoz meg. A Magdolna- és az Orczy-negyedben nagyvárosias, magas beépítési intenzitású, jellemzően zárt sorú, zárt udvaros lakóterületek (Ln-1) találhatók, amelyek alapvetően lakófunkciót, valamint a földszinten vegyes; például kereskedelmi vagy szolgáltató funkciókat is lehetővé tesznek.

A Baross kocsiszín területét a hatályos településszerkezeti terv intézményi területként (Vi-1) sorolja be, amely szintén zárt sorú beépítést irányoz elő. A kocsiszín ezen túlmenően a jelentős változással érintett területek közé is tartozik. A Vi-1 területfelhasználási kategóriába sorolták továbbá a Posta Logisztikai Központot és a Sorsok háza területét is. A volt Józsefvárosi pályaudvar ezzel szemben nagy kiterjedésű rekreációs és szabadidős területként (K-Rek) szerepel a tervben.

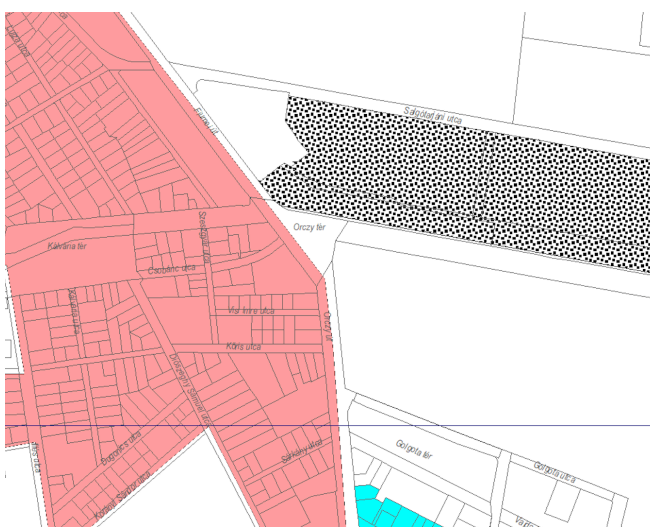
A terület déli részén, a Ganz-negyedhez kapcsolódva, gazdasági funkciójú övezet (Gksz-2) található, amely elsősorban raktározást és termelést szolgál.

A fejlesztési szempontból kiemelt, jelentős változással érintett területek közé tartozik az Orczy-negyed Szeszgyár utcai telke és az azzal szembeni telephely, a Baross kocsiszin, a volt Józsefvárosi pályaudvar, a Posta Logisztikai Központ, valamint a Ganz-telep. Ezekre a területekre Budapest Főváros Településszerkezeti Terve külön meghatározásokat tartalmaz. A jelentős változással érintett területek kiterjedése okán fontos kiemelni, hogy a vizsgált térségre indokolt egy erős vízió és koncepció kidolgozása, mely aztán képes összehangolni az átalakuló területrészek jövőképét és a fejlesztések irányát.

Összhangban a városfejlesztési koncepcióval, a főváros belső tartalékterületein olyan fejlesztési helyszínek kerültek kijelölésre, amelyek jelentős mennyiségi potenciállal rendelkeznek. E területek jelenleg részben használaton kívüliek, részben alulhasznosítottak. A későbbi fejlesztések során a kerületi építési szabályzat hivatott meghatározni a belső tagolást és a területhasználat differenciálását, figyelembe véve a tervezett funkciókat, a közlekedési területek kapcsolatait, valamint a szükséges zöldfelületek biztosítását.

A nagyobb, összefüggő területek esetében a településszerkezeti terv a területfelhasználási kategóriák arányát is meghatározza. Ez például a zöldterületek szükséges mértékének rögzítését jelenti, míg azok pontos térbeli kijelölése a kerületi tervezési eszközökben történik meg.

A fejlesztési koncepció során a korábbi Józsefvárosi pályaudvar és a Posta Logisztikai központ területfelhasználási kategóriájának újragondolása javasolt. (21. ábra)



A terület fejlesztése kapcsán kiemelt jelentőségű a magassági korlátozások vizsgálata. A Magdolna- és Orczy-negyed a karakterőrző területek közé tartozik, amelyek a II. párkánymagassági kategóriába sorolhatók.

22. ábra Budapest főváros településszerkezeti terve: Magassági korlátozások (Forrás: TSZT 2021)

Ezzel szemben a Ganz-negyed esetében a településszerkezeti terv nem rögzít magassági korlátozásokat. Az északi részen -a volt Józsefvárosi pályaudvar területén, valamint a

Posta Logisztikai Központ telkén - változással érintett, új beépítésekre jellemző, magassági szabályozást igénylő területek találhatóak, amelyek a III. párkánymagassági kategóriába tartoznak. (22. ábra)

A hatályos Településszerkezeti Terv (TSZT) a párkánymagassági kategóriákhoz légtérarányt rendel, továbbá meghatározza a megengedett legnagyobb párkánymagasságot. E fölé kizárólag az erre a célra engedélyezett építményrészek nyúlhatnak be, a párkánymagasság felett hét méterrel elhelyezett, vízszintes elméleti sík határain belül.

A karakterőrző területeken (II. kategória) kedvezőbb, 1,5-1,6 közötti légtérarány biztosított. A megengedett legnagyobb párkánymagasság 21,0 méter, amely szélesebb közterületek esetében elérheti a szomszédos magasabb épületek szintjét, illetve egyes főútvonalak mentén akár 25,0 métert is. Az épülettömeget meghatározó ferde sík hajlásszöge 60°.

Az új beépítésekkel érintett, magassági szabályozást igénylő területeken várhatóan nagyvárosias jellegű, intenzív beépítés valósul meg. Itt is érvényesülnie kell a megfelelő légtéraránynak, ezért a további tervezés során hasonló elvekre épülő, de magassági paramétereiben eltérő szabályozás indokolt. A cél, hogy a jelentős átalakuláson áteső vagy újonnan kialakuló utcákban a belső, történeti városszövethez képest kedvezőbb térarányok jöjjenek létre. Ennek megfelelően magasabb beépítés is megengedhető, amennyiben az arányos utcaképet eredményez. Ezekben a területeken tehát nem a közterületek szélessége, hanem az egymással szemben álló homlokzatok közötti távolság a mérvadó.⁶

1.10.2. Fővárosi Rendezési Szabályzat vizsgálata⁷

A hatályos Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) az egyes területfelhasználási egységekhez meghatározza a beépítési sűrűséget. Ez a mutató azt jelzi, hogy az adott egységben a szabályozás mekkora megengedett szintterület kialakítását teszi lehetővé. Az alábbi táblázat a vizsgált területhez kapcsolódó területfelhasználási egységek releváns paramétereit mutatja be.

⁶ Felhasznált forrás: Budapest Településszerkezeti Terve (2021)

⁷ Felhasznált forrás: Budapest Főváros Rendezési Szabályzata (2022)

Vizsgált terület érintő negyed	Területfelhasználási egység területe (m ²)	Területfelhasználás jele	FRSZ Bsá	FRSZ Bsp	Összes építhető általános szintterület (m ²)	Összes építhető parkolási szintterület (m ²)
Magdolna	20 374,76	Vi-1	3,50	1,50	71 311,66	30 562,14
Magdolna	516 991,27	Ln-1	3,25	1,00	1 680 221,63	516 991,27
Orczy	273 723,30	Ln-1	3,25	1,00	889 600,73	273 723,30
Sorsok háza és posta	45 847,84	Vi-1	3,75	1,50	171 929,40	68 771,76
Pályaudvar	54 166,58	K-Rek	0,75	0,25	40 624,94	13 541,65
GANZ	416 006,81	Gksz-2	2,00	0,00	832 013,62	0,00

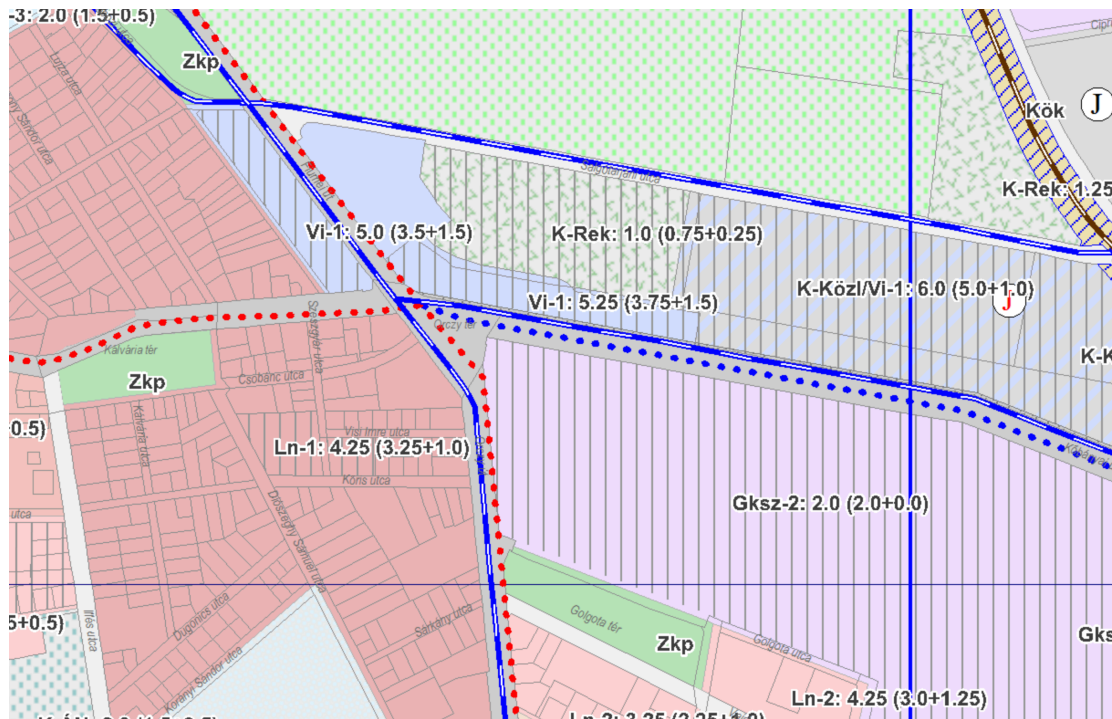
1. táblázat FRSZ paraméterei (Saját táblázat)

A vizsgált terület különböző negyedeiben eltérő beépítési sűrűségek és fejlesztési potenciálok rajzolódnak ki. A Magdolna negyed esetében az Ln-1 övezet kiemelkedő jelentőségű, mivel közel 517 ezer négyzetméternyi területén 3,25-ös beépítési sűrűség (bsá) mellett több mint 1,68 millió m² általános és 517 ezer m² parkolási szintterület alakítható ki. Ez a kerület egyik legnagyobb fejlesztési tartalékát jelenti. Hasonló paraméterek jellemzik az Orczy negyed Ln-1 övezetét is, ahol 273 ezer m² területen közel 890 ezer m² beépíthető szintterület áll rendelkezésre, így szintén jelentős fejlesztési potenciállal bír.

A Sorsok Háza és a Posta Logisztikai Központ környezete különösen magas beépítési mutatókkal rendelkezik (bsá:3,75; bsp:1,50). Bár a terület nagysága mindössze 46 ezer m², a szabályozás lehetővé teszi több mint 172 ezer m² általános és közel 69 ezer m² parkolási szintterület (bsp) kialakítását, ami stratégiai jelentőségű tartalékot biztosít.

A Ganz negyed Gksz-2 övezete szintén figyelemre méltó, hiszen 416 ezer m²-es alapterületén 2,0-es beépítési sűrűség mellett több mint 832 ezer m² szintterület építhető be. Parkolási kapacitás ugyan nem közvetlenül építhető, de a terület nagysága komoly fejlesztési lehetőséget kínál.

Ezzel szemben a volt Józsefvárosi pályaudvar K-Rek övezetében a legalacsonyabb beépítési mutatók érvényesek (bsá:0,75; bsp:0,25). Bár a terület nagysága meghaladja az 54 ezer m²-t, az engedélyezett beépíthetőség mindössze 40 ezer m² általános és 13,5 ezer m² parkolási szintterületet jelent, így a fejlesztési potenciál itt korlátozott. (23. ábra)



23. ábra Budapest főváros rendezési szabályzata (Forrás: FRSZ 2021)

Összességében megállapítható, hogy a legnagyobb fejlesztési tartalék a Magdolna negyed Ln-1 övezetében koncentrálódik, míg a legmagasabb beépítési intenzitást a Sorsok Háza és Posta Logisztikai Központ területe képviseli. A Ganz negyed nagyságából adódóan szintén meghatározó fejlesztési terület, ugyanakkor a volt Józsefvárosi pályaudvar esetében a szabályozási környezet erősen korlátozza a beépíthetőséget.

Az elméleti fejlesztési potenciál azokon a területeken magas jelenleg, amelyeknek a fejlesztése ilyen téren nem célszerű vagy várható. Ilyen a Sorsok Háza épületegyüttesének területe, illetve a Ganz nagy kiterjedésű, megőrzésre érdemes csarnokainak területe is. Azonban a kihasználatlan, potenciállal rendelkező egykori pályaudvar területén alacsonyabb. Ezeknek értelmében javasolt az FRSZ módosítása. A Sorsok Háza területét önálló területfelhasználási egységben, önálló sűrűségi értékkel lehetne megőrizni, míg a Posta Logisztikai központ területét a pályaudvarral egységben szükséges kezelni és biztosítani ott a fejlesztési lehetőséget.

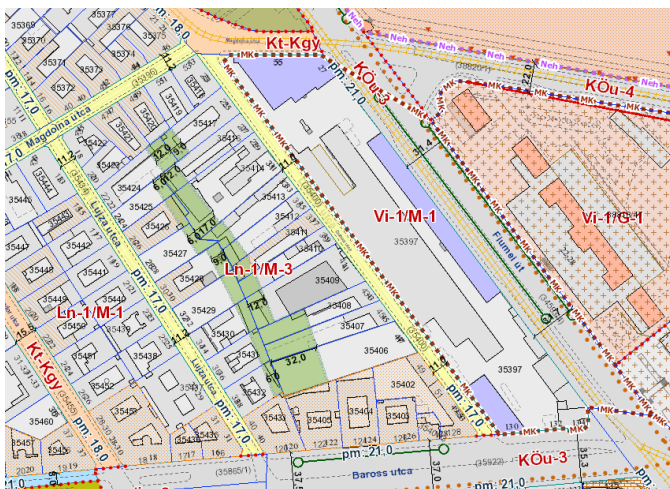
1.10.3. Kerületi építési Szabályzat vizsgálata⁸



A vizsgált terület szerkezeti és funkcionális összetettsége indokolttá teszi, hogy annak egyes részegységeit, illetve negyedeit elkülönítve kerüljenek bemutatásra. (24. ábra)

24. ábra Vizsgált terület építési övezetei (Forrás: Saját ábra)

Magdolna negyed



A vizsgált terület az Ln-1/M-3 építési övezetbe tartozik, amely nagyvárosias lakóterületnek minősül, jellemzően kialakult, zártudvaros beépítésű telkekkel. A szabályozási terv a telkek belső részein a zöldfelületként fenntartandó területeket jelöli.

25. ábra Magdolna negyedet érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT)

A Baross kocsisín telke a Vi-1/M-1 jelű építési övezetbe esik, amely kizárólag ezen a területen található a kerületben. A jelenlegi használat fennmaradásáig az építési tevékenység csak a működés fenntartásához szükséges mértékben végezhető, azonban a telephely funkcióváltása vagy új beépítés esetén figyelembe kell venni a helyi védett épületek állapotát. (25.ábra)

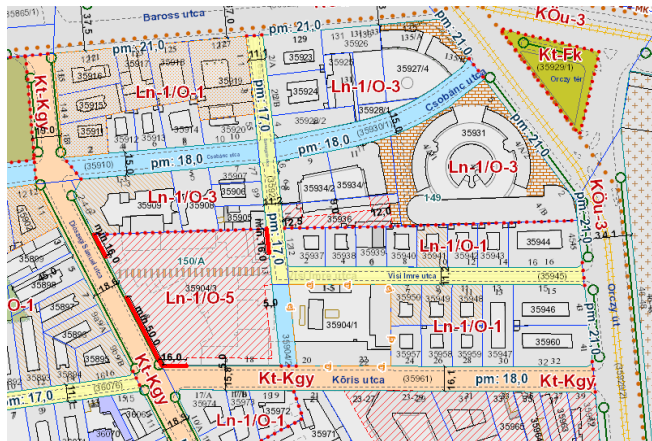
⁸ Forrás: Budapest Főváros VIII. Kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének 45/2023. (XII. 14.) önkormányzati rendelete a kerületi építési szabályzatról, 1. melléklet a 45/2023. (XII. 14.) rendelethez: Szabályozási Terv

A telekhasználat keretében legfeljebb 3000 m² bruttó szintterületű kereskedelmi rendeltetési egység létesíthető a vonatkozó jogszabályok keretein belül, lakórendeltetés kizárólag a Dobozi utca menti telkek emeleti szintjein engedélyezett, míg üzemanyagtöltő állomás nem létesíthető. A Fiumei út és Baross utca mentén meglévő településképvédelmi jelentőségű fasor a szabályozási terv szerint megőrzendő, biztosítva az utcakép karakterének és a zöldfelületi értékeknek a fenntartását. A telkekre meghatározott szintterületi mutató 3,50 melynek értelmében a tömb beépíthetőségére van lehetőség.

Magdolna negyed esetében a hatályos szabályozás előre mutatóan törekszik a tömbbelső szabadon hagyására, zöldfelületként megtartására és az utcák felé illeszkedő magasságú beépítések szabályozására, miközben elegendő szintterület építését teszi lehetővé ahhoz, hogy új épületek gazdaságosan épülhessenek. Itt tehát nem elsősorban a szabályozás jelentős átalakítására van szükség, hanem az üres telkek ideiglenes használatának ösztönzésére, a belső udvarok zöldítésének támogatására és a közterületek humanizálására, zöldítésére.

Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építési telek kialakítható					Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület utcai párkány-magassága		Az épületmagasság
		legkisebb terület	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános szmá	parkoló-célú szmp	legfeljebb	legalább	legfeljebb
				felett	alatt						
Ln-1/M-3	Z	500	18	50 s75	70	20	3,5 s4,0	0,7	1. melléklet szerint		
Vi-1/M-1	Z	5000	50	50 s60	60 s70	30 s20	3,75 s4,0	0,8	1. melléklet szerint		

Orczy negyed



26. ábra Orczy negyedet érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT)

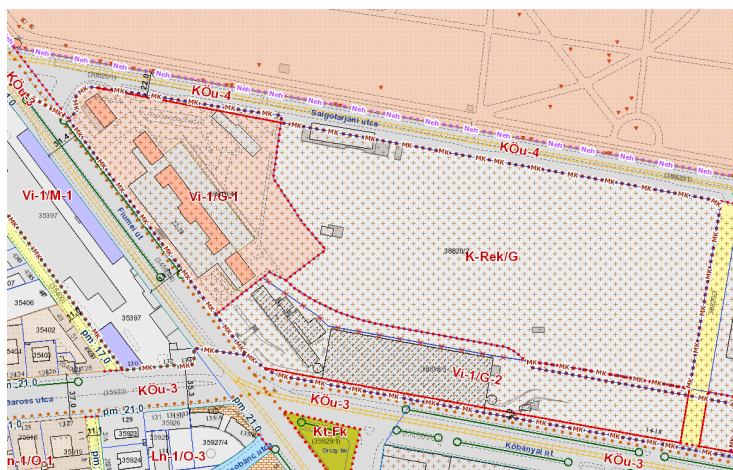
Az Orczy-negyed vizsgált területén Ln-1/O-1, Ln-1/O-3 és Ln-1/O-5 építési övezetek találhatók. Az Ln-1/O-1 és Ln-1/O-3 övezetek jellemzően kialakult, zártudvaros vagy keretes beépítésűek. Ahol a Szabályozási Terv (SZT) építési helyet jelöl, ott építési tevékenység kizárólag a kijelölt építési helyen belül végezhető

Az Orczy Fórum épületeihez (hrsz.: 35931 és 35927/4) kapcsolódóan az SZT közhasználatú, illetve közhasználatra javasolt telekrész is jelöl. Az Ln-1/O-5 építési övezetben az építési helyet szintén az SZT határozza meg. Az építési helyen belül - a kötelező építési hellyel rögzített utcavonalak kivételével - a beépítés szabadon alakítható ki. Az övezet foglalja magába a 35904/3 helyrajzi számú, egykori szeszgyár területét is, amely jelenleg beépítetlen. A telek a Kőrös utca és a Diószegi Sámuel utca felé építési vonallal rendelkezik. Beépítési paraméterei a nagyobb beépíthetőséget lehetővé teszik, a szintterületi mutató 3,5 értékű. A terv továbbá a Visi Imre utca meghosszabbításával gyalogos átjárás kialakítását is jelöli. A telek jelentős fejlesztési potenciállal rendelkezik, a megfelelő funkcionális vegyesség biztosítása esetén a beépítés a környezetét is kiszolgálhatja, illetve arra felértékelő hatással lehet. A Visi Imre utca tengelyében az átjárás biztosítása segítheti, hogy minél kevésbé legyenek nagy, átjárhatatlan tömbök, és kényelmes gyalogos útvonalak alakuljanak ki. (26.ábra)

Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építési telek kialakítható					Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület utcai párkány-magassága		Az épületmagasság
		legkisebb terület	legkisebb szélessége	legnagyobb beépíthetősége		legkisebb zöldfelület	általános	parkoló-célú	legfeljebb	legalább	
				fel	alatt						
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek	m ²	m		
Ln-1/O-1	Z	500	18	65	85	15	4,0	4,5	1,0	SZT	

Ln-1/O-3	Z	500	18	65 s70	85	15 s10	4,0 s4,5	1,0	SZT		
Ln-1/O-5	Z	5000	50	60	85	35	3,5	1,0	SZT		

Volt Józsefvárosi pályaudvar



A szabályozási terv a Sorsok Háza és a Posta Logisztikai Központ telkein intézményi területként Vi-1/G-1 és Vi-1/G-2 építési övezetet jelöl.

27. ábra Volt Józsefvárosi pályaudvart érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT)

A Vi-1/G-1 építési övezetben az építési tevékenység a műemlékvédelmi szempontok figyelembevételével, az építési övezeti határértékek keretein belül végezhető, továbbá a telken 5 méter előkertet kell biztosítani. Az építési övezetben a kialakult múzeumi beépítés miatt további épületekre nem kell számítani. A Vi-1/G-2 építési övezetben térfalképző beépítést kell kialakítani, ugyanakkor az épületek épületközzel vagy épülethézaggal is telepíthetők. Az építési hely meghatározásánál a Fiumei úti telekhatár mellett az oda néző homlokzat legmagasabb pontjának magasságával megegyező oldalkertet kell biztosítani, az előkert mérete 5 méter, míg a hátsókert mérete 10,5 méter. Az övezet elsődlegesen a fővárosi szintű közösségi közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgál, ahol többszintes területfelhasználással intézményi rendeltetésű épületek is létesíthetők. Intézményi rendeltetésű épület kizárólag a közösségi közlekedést kiszolgáló funkcióval egyidejűleg vagy azt követően valósítható meg, a területen pedig mindaddig, amíg ez a hasznosítás nem jön létre, csak átmeneti hasznosítás engedhető.

A szabályozás ebben az esetben felülvizsgálandó, a fővárosi rendezési szabályzattal együtt, mivel a közlekedést kiszolgáló funkció ide telepítése már nem aktuális. A Sándor Károly Labdarúgó akadémia a vizsgált területen kívül már elfoglalta tömb középső részét, így villamoskocsiszín kialakítására ez a megmaradt sarok nem alkalmas. Új, megfelelő

hálózati kapcsolatokkal rendelkező villamoskocsiszín a Ferencvárosi kocsiszín fejlesztésével vagy a Salgótarjáni úti telephely kétszintes kialakításával lenne létrehozható. Érdemes lenne összevonni a terület kezelését az egykori pályaudvar belső részeivel, illetve a meglévő posta épület egy része akár újra is hasznosítható, a Sorsok Háza mellett például további kulturális funkciót befogadva.

A volt pályaudvar területe nagykiterjedésű rekreációs és szabadidős területként K-Rek/G építési övezetet kapott. Ez az övezet a nagy zöldfelülettel rendelkező, a lakosság és a turizmus számára egyaránt jelentős, aktív pihenést szolgáló létesítmények, valamint az ezeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú építmények elhelyezését teszi lehetővé. A területen fedett és szabadtéri sport- és rekreációs építmények, a sportlétesítményeket kiszolgáló épületek, a fenntartáshoz szükséges tárolásra alkalmas építmények, továbbá a fő rendeltetést kiegészítő funkciók és szolgálati lakás helyezhetőek el. Melléképítményként kizárólag közmű-becsatlakozási műtárgy, kerti építmény és hulladéktároló engedhető meg. A K-Rek/G övezetben az előkert mérete 5 méter, az oldal- és hátsókeret nagyságát pedig az OTÉK előírásai alapján kell meghatározni.

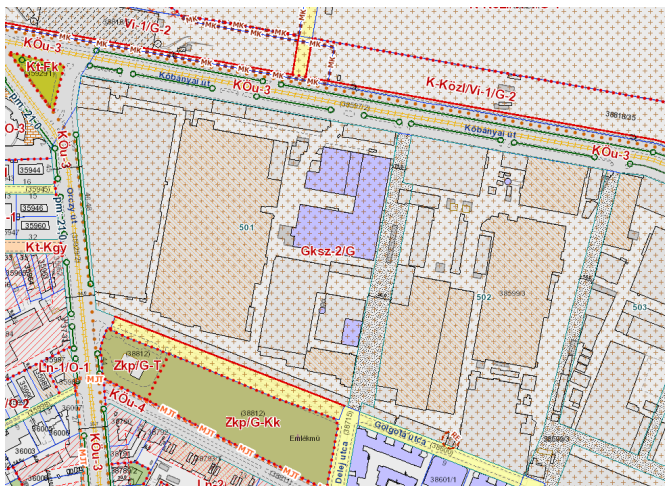
K-Rek/G építési övezethez fontos megjegyezni, hogy egy korábbi elképzelés továbbélését jelenti a sport- és rekreációs funkció előírása. A kiváló közösségi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező és nagy kiterjedésű zöldfelületekhez kapcsolódó terület alkalmasabb egy korszerű, fenntartható, az ökológiai szempontokra érzékeny új, vegyes városrész kialakítására. Célszerű a jelenlegivel jóval nagyobb sűrűséget lehetővé tevő formában újra szabályozni a Posta Logisztikai központ területével együtt. Mindezt pedig összhangban a TSZT és FRSZ módosításával.

A vizsgált területen műemléki környezet található, a pályaudvar telkének keleti oldalán pedig lakó- és kiszolgáló út került kijelölésre. (27. ábra)

A területen Vi-1/G-1 Vi-1/G-2 övezetben az FRSZ a területfelhasználási egységre 3,50 sűrűséget határoz meg. K-Rek/G építési övezetben a telekre vetített sűrűségi érték a szigorúbb 0,25-ös értéket javasol.

Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építési telek kialakítható					Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület utcai párkány-magassága		Az épületmagasság
		legkisebbségi területe	legkisebbségi szélessége	legnagyobb beépítettsége		legkisebb zöldfelület	általános	parkoló-célú	legfeljebb	legalább	legfeljebb
				fel	alatt						
m ²	m	%	%	%	m ² /telek	m ²	m				
Vi-1/G-1	SZ	5000	50	60	80	25	2,0	1,0		Kialakult	15,0
Vi-1/G-2	Z	5000	40	70	80	15	3,75	1,5		8,0	21,0
K-Rek/G	SZ	10000	50	10	10	40	0,25	1,0			15,0

Ganz negyed



28. ábra Volt Józsefvárosi pályaudvart érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT)

A szabályozási terv a GANZ területén gazdasági, jellemzően raktározást és termelést szolgáló területként Gksz-2/G építési övezetet jelöl ki. Ez az övezet kereskedelmi és szolgáltató rendeltetésű, a környezetre jelentős hatást nem gyakorló gazdasági tevékenységi célú épületek elhelyezésére szolgál.

A területen kiskereskedelmi épület, illetve kiskereskedelmi rendeltetésű egység csak a Kőbányai útról való közvetlen megközelítéssel, valamint a közútkezelő hozzájárulásával létesíthető vagy alakítható ki. Az SZT által út céljára fenntartott területek nem építhetők be, ott kizárólag közműátépítés és közlekedési területek kialakítása végezhető, építmények elbontása esetén pedig új építmény nem helyezhető el. A magánterületre eső közművezetéseket az üzemeltetővel kötött megállapodás alapján ki kell váltani, vagy az érintett területekre vonatkozó szolgalmi jogot legkésőbb az építési vagy telekalakítási engedélyezési eljárás során be kell jegyezni.

Telekalakítás végrehajtása nélkül a meglévő építményeken bármilyen építési vagy szerelési munka végezhető, valamint az építmények rendeltetése megváltoztatható. A közterületről vagy út céljára fenntartott területről gépkocsival megközelíthető telkek

esetében a javasolt tömbhatárok mentén a telekalakítás végrehajtható az egyéb műszaki adottságok és követelmények figyelembevételével. Előkertben, valamint út céljára fenntartott területen szabadtéri raktározás nem engedélyezett. Az utcai homlokzat magassága a Kőbányai út és a Könyves Kálmán körút mentén legfeljebb 20 méter, az Orczy út, a Golgota tér és a Vajda Péter utca mentén pedig legfeljebb 15 méter lehet.

Az út céljára fenntartott területen kizárólag közforgalom számára megnyitott magánút alakítható ki, amelynek szélessége a kijelölt mérethez képest a 16 métert meghaladó szakaszokon legfeljebb 5-5 méterrel változhat, de nem lehet kisebb 16 méternél. A 16 méter vagy annál keskenyebb kijelölt szélességű szakaszokon a szélesség legfeljebb 2-2 méterrel csökkenthető, de nem lehet kisebb 10 méternél. A közforgalom számára megnyitott magánutak szakaszosan, ütemezetten is kialakíthatók, amennyiben minden ütemben biztosított a közúti vagy más közforgalmú kapcsolódás. A magánutakon a műtárgyakat, közvilágítást, közlekedési lámpákat, közműépítményeket és a növényzetet úgy kell telepíteni, hogy az a közlekedés biztonságát ne veszélyeztesse. (28. ábra)

A telekalakítás időpontjában a telkek meglévő beépítettsége meghaladhatja az övezetre előírt legnagyobb beépítettséget, de az nem lépheti túl a 85 százalékot. A szabályozási terv út céljára fenntartott területet jelöl ki a Delej utca tengelyében a Kőbányai út felé. A Kőbányai út mentén településképvédelmi jelentőségű fasor található. A telek teljes egésze kármentesítéssel érintett ingatlan. Elmondható, hogy a területet feltáró utak kialakítását fokozatosan törekszik biztosítani a szabályozás. Emellett azonban célszerű lenne az értékesebb épületek, csarnokok közötti sokféle hozzáépítés, utólagos beépítés bontását előírni, a terület átláthatóságát, átjárhatóságát, rendezettségét támogatni, valamint az Orczy tér felé való megnyitást is biztosítani.

Építési övezet jele	Beépítési mód	Az építési telek kialakítható					Legnagyobb szintterületi mutató		Az épület utcai párkány-magassága		Az épületmagasság
		legkisebb terület	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános szmá	parkoló-célú szmp	legfeljebb	legalább	legfeljebb
				fel	alatt						
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek	m ²		m	
Gksz-2/G	Z/SZ	2000	50	60	80	20	2,0	-		8,0	20,0

1.10.4. Beépítési sűrűség vizsgálata

A területen a beépítési sűrűség vizsgálata a hatályos kerületi építési szabályzattal és a fővárosi rendezési szabályzattal is összevetésre került, melyeket a saját számításaimmal is összevettem. Az egyszerűsítés miatt és a könnyebb áttekinthetőség érdekében a számítások minden esetben az általános szintterületi mutató értékével készültek, mellőzve a parkolási szintterületi mutatót és a saroktelekre vonatkozó értékeket. A számszerű adatok négyzetméterre értendőek.

A Fővárosi Rendezési Szabályzat (FRSZ) előírásai szerint a területen fellelhető övezetek Ln-1, Vi-1, K-Rek és Gksz-2 területfelhasználási egységeibe sorolhatóak. Az alábbi táblázat azt mutatja be, hogy fejlesztési tartalék minden egység esetében elérhető. Továbbá az előírt sűrűségi értékek tekintetében sem tapasztalható, hogy túllépés történt volna. A vizsgált területet érintő telkek esetében a számolt sűrűség értékekhez képest az FRSZ Ln-1 és Vi-1 területeken jelentős tartalékot és fejlesztési lehetőséget biztosít.

FRSZ	Területfelhasználás	Összes terület	Sűrűség érték	Építhető szintterület	Meglévő összes szintterület	Számolt átlag
	Ln-1	87 397	3,25	284 040	203 006	2,32
	Vi-1	60 939	3,75	228 522	82 418	1,35
	K-Rek	54 172	0,75	40 629	2 894	0,05
	Gksz-2	420 585	2,00	841 169	787 591	1,87

2. táblázat FRSZ szerinti sűrűség vizsgálata (Saját táblázat)

Hasonló eredményre jutunk a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) sűrűségekre vonatkozó előírásainak vizsgálata során is. A szabályzat általános szintterületi mutató értékei bizonyos esetekben szigorúbbak az FRSZ-hez képest, amelyek közül a további tervezési folyamat szempontjából kiemelt jelentőségű a K-Rek/G övezet. A vizsgálatok azt mutatják, hogy minden vizsgált építési övezetben biztosított további építhető szintterület, különösen Ln-1 és Vi-1-ben.

KÉSZ	Övezeti jel	Összes terület	Szmá	Építhető szintterület	Meglévő összes szintterület	Számolt átlag
	Ln-1/O-1	24 158	4	96 631	73 064	3,02
	Ln-1/O-3	22 922	4	91 690	67 646	2,95
	Ln-1/O-5	8 346	3,5	29 210	0	0,00
	Ln-1/M-3	31 971	3,5	111 900	62 296	1,95
	Vi-1/G-1	21 873	2,0	43 747	6 644	0,30
	Vi-1/G-2	21 089	3,75	79 085	61 130	2,90
	Vi-1/M-1	17 977	3,75	67 412	14 645	0,81
	K-Rek/G	54 172	0,25	13 543	2 894	0,05
	Gksz-2/G	420 585	2,0	841 169	787 591	1,87

3. táblázat KÉSZ szerinti sűrűség vizsgálata (Saját táblázat)

Valóság	Területfelhasználás	Övezeti jel	Összes terület	Meglévő összes szintterület	Még építhető szintterület
	Ln-1	Ln-1/O-1	24 158	73 064	23 567
		Ln-1/O-3	22 922	67 646	24 043
		Ln-1/O-5	8 346	0	29 210
		Ln-1/M-3	31 971	62 296	49 604
	Vi-1	Vi-1/G-1	21 873	6 644	37 103
		Vi-1/G-2	21 089	61 130	17 955
		Vi-1/M-1	17 977	14 645	52 768
	K-Rek	K-Rek/G	54 172	2 894	10 649
	Gksz-2	Gksz-2/G	420 585	787 591	53 578

4. táblázat Valós adatok alapján számított sűrűség (Saját táblázat)

A valós adatok vizsgálata a korábbi összesítések értelmezését is lehetővé teszi, melyekben a jelenlegi állapotoknak megfelelően még beépíthető szintterületek összesített nagysága látható. Ez tovább erősíti a későbbi fejlesztési koncepciót, amely elsősorban a K-Rek és Vi-1 övezetekben valósulna meg. A vizsgálat rámutat arra, hogy ezek a telkek rendelkeznek a legalacsonyabb jelenlegi sűrűséggel, ugyanakkor különösen a K-Rek övezetben már most előrevetíthető, hogy az FRSZ és a KÉSZ jelenlegi előírásai nem biztosítanak megfelelő alapot a tervezett fejlesztéshez. (9. melléklet)

1.11. Humáninfrastruktúra vizsgálata

A 2022-es népszámlálási adatok alapján Józsefváros lakónépessége 70 048 fő volt, ami a 2011-es adatokhoz képest csökkenést jelent. A korösszetételt vizsgálva látható, hogy a legfiatalabb, 10 évesnél fiatalabb korosztály a teljes népesség körülbelül 5%-át teszi ki, míg a 10-19 évesek aránya közel 7%. Az aktív korú, azaz 20-59 éves lakosok alkotják a kerület népességének legnagyobb részét, mintegy 67%-ot. A 60 évnél idősebbek aránya 20%, ami jól mutatja a kerület idősebb lakosainak jelenlétét.

A képzettségi szint tekintetében a lakosok 32%-a rendelkezik érettségivel, míg 34% felsőfokú végzettséggel, egyetemi diplomával rendelkezik. Azok aránya, akik nem fejezték be az általános iskolát, a kerületben mindössze 5%.

A foglalkoztatottság szempontjából a népesség közel 58%-a aktív munkavállalóként van jelen a munkaerőpiacon. A munkanélküliek aránya 3%, míg 17% azoknak az aránya, akik valamilyen ellátásban részesülnek és inaktív státuszban vannak. A családösszetételt vizsgálva megfigyelhető, hogy a kerületben a gyermeket nevelő családok körében

leggyakoribbak az egy- és kétgyermekes családok, amelyek az átlagos családmoddelt képviselik.

A kerületben összesen 37 107 lakás található, melyek közül 2 074 épült 2010 után, jelezve a viszonylag új építésű ingatlanok arányát. A lakások átlagos alapterülete 40 és 80 négyzetméter között változik. ⁹

Az óvodai férőhelyek száma Józsefvárosban 1 634, ami meghaladja a kerületben élő óvodás korú gyermekek számát, így az ellátás ebben a korcsoportban megfelelőnek tekinthető. 2021-ben a kerületben 11 általános iskola működött, ahol az átlagos tanulólétszám 229 fő volt intézményenként.

A középfokú oktatás tekintetében Józsefvárosban 31 iskola működik, amelyek nemcsak a helyi, hanem más kerületekből érkező diákokat is fogadnak, így a kerület oktatási szerepe térségi szinten is jelentős. Ugyanakkor a vizsgált terület közvetlen közelében nem található nagyobb számban középfokú oktatási intézmény, ami az elérhetőséget bizonyos szempontból korlátozhatja.

Felsőoktatási intézmények tekintetében Józsefváros kiemelkedő helyet foglal el Budapest kerületei között. A kerületben összesen 11 egyetem és főiskola működik, amelyek összesen 22 karral rendelkeznek. Ez jól mutatja, hogy a kerület jelentős szerepet tölt be a főváros oktatási életében, és fontos központja a felsőoktatásnak.¹⁰

⁹ Népszámlálási adatok (2022)

¹⁰ Urbanitás Tervező és Tanácsadó Kft. Józsefváros kerületi építési szabályzatainak egybedolgozása és részleges felülvizsgálat Megalapozó munkarész (2023)

1.12. Helyzetértékelés, vizsgálatok értékelése

A terület elemzése során elengedhetetlen a problémás és értékes elemek feltérképezése ez képezi a megalapozott fejlesztési koncepció egyik sarokkövét. A vizsgált zóna legfőbb problémái közé tartoznak az elhagyott, kihasználatlan területek, a vizuálisan zavaró térfalak, illetve a vonalas infrastruktúra nyomasztó jelenléte, amely rányomja bélyegét a környező városi szövetre.

Különösen az Orczy és Magdolna negyedekben figyelhető meg több üres telek, amelyek ideiglenes, gyakran rendezetlen és zavaró területhasználatnak adnak helyet. Ezek a töredezett beépítések megbontják az egyébként is sérülékeny városszövet homogénségét.

A volt Józsefvárosi pályaudvar területének nagy része jelenleg kihasználatlan, leromlott állapotban van. Ezt a területet részben a Posta Logisztikai Központ zárttá teszi masszív térfalaival, másrészt az alulhasznosított szomszédos telkek erősítik az elhagyatottság érzetét. Keletről a Sándor Károly Labdarúgó Akadémia sportpályái határolják a volt pályaudvart, amelyek bár jól karbantartottak terjeszkedő jellegük révén hosszabb távon városképi és funkcionális problémákat vethetnek fel.

A Ganz negyed déli része szintén problematikus, az alulhasznosított telekhez rendezetlen tulajdonviszonyok társulnak, a szabálytalan beépítés miatt pedig átláthatósági gondok is jelentkeznek. A talajszennyezés kockázata tovább súlyosbítja a helyzetet. Mindezt tetézi, hogy a negyed szinte minden irányból masszív, zárt térfalakkal körülzárt, így hiányzik belőle a szerves kapcsolat a környező városszövettel pedig akadnak értékes épületek is a területen, amelyek jobb környezeti integrációt érdemelnének.

Összességében elmondható, hogy a vizsgált terület kevés valódi vonzasponttal rendelkezik. A központi elhelyezkedésű Orczy tér például szinte teljesen elvesztette közösségi funkcióját ma barátságtalan, rossz hírű közlekedési gócpontként él a köztudatban, mintsem valódi közösségi térelemként. (10. melléklet)

A terület pozitív adottságai közül több is kiemelhető, ezek képezhetik a jövőbeni fejlesztések alapját. Az egyik legnagyobb értéket kétségkívül a nagy kiterjedésű, viszonylag összefüggő zöldfelületek közelsége jelenti. Ezek a zöld sávok már most is egyfajta hálózatot alkotnak, elsősorban a meglévő fasorokon keresztül viszont ezek a

kapcsolatok még messze nem teljesek, és célzott beavatkozásokkal jóval hangsúlyosabbá tehetők.

A másik nem elhanyagolható tényező az önkormányzati tulajdon viszonylag magas aránya, különösen a lakásállomány esetében. Ez várostervezési szempontból óriási előny nemcsak a fejlesztések koordinálhatóságát segíti, hanem lehetőséget teremt a megfizethető lakhatás megőrzésére és bővítésére is, ami hosszú távon a fenntartható városfejlesztés egyik sarokpontja lehet.

Mindezek mellett a területen több olyan épület is található, amely bár jelenleg alulhasznált, jelentős építészeti értéket képvisel. Ezek revitalizálása, új funkciókkal való megtöltése nemcsak a fizikai környezetet frissítené fel, de szimbolikus jelentőségű is lehetne, visszaadni valamit abból az identitásból, amit a város egykor képviselt.

A közlekedési csomópont jellege bár sok esetben problémás, mégis érdemes úgy is tekinteni rá, mint potenciális értékre. A terület jól ellátott tömegközlekedéssel, és közvetlenül kapcsolódik a belvároshoz, ez a fejlesztések logisztikai megvalósítása szempontjából előnyt jelenthet, és a későbbi használatot is megkönnyíti.

A jelenleg kihasználatlan, elhanyagolt területek sem feltétlenül csak problémát jelentenek. Ezek komoly potenciált hordoznak magukban. A fejlesztési lehetőségek, ha jól kihasználjuk őket, akár az egész környék arculatát is képesek lehetnek megváltoztatni.

A fejlesztések szempontjából fontos megemlíteni, hogy -különösen az Orczy negyedben- a felsőoktatás és startup cégek megjelenése jelentős, ami szintén egy kedvező alapot adhat a fejlesztéseknek. *(11.melléklet)*

2. Fejlesztési koncepció

2.1. Tervezési program

A tervezési folyamat első lépése számomra az volt, hogy tematizáljam az egyes területrészeket. Mivel a vizsgált zóna négy józsefvárosi negyedet is átfog, a koncepciónak nemcsak egységesnek kell lennie. Ezen kívül képesnek kell lennie arra, hogy a negyedek sajátos problémáit differenciáltan kezelje, ugyanakkor szerves egészként is integrálja őket. *(29. ábra)*

A Magdolna negyed esetében a fókusz elsősorban a foghíjtelkek újrahaznosításán, és a közterületek újjáélesztésén van. A cél, hogy az elaprózódott városszövet újra

működőképes és élhető legyen. A hangsúly itt inkább az apró beavatkozások és a szabályozási környezet erején van.

Az Orczy negyedben lévő fejlesztési részterület újraértelmezésre javasolt, mely egy nagy kiterjedésű, jelenleg beépítetlen telek a Szeszgyár utca mentén. A koncepció lényege, hogy egy belvároshoz közeli, értékes elhelyezkedésű üres területet úgy használjunk ki, hogy az illeszkedjen az urbanus szövetbe, miközben városi igényeket is kielégít.

A Ganz negyedben lévő gazdasági-üzemi funkciójú terület jelenlegi formájában bár működőképes, mégis rendezetlen hatást kelt. A cél itt egy értékmegőrző típusú fejlesztés, amely nem rombolja le a meglévő funkcionális sokszínűséget, hanem egy szabályozottabb, átjárhatóbb, és vizuálisan is átláthatóbb szerkezetet hoz létre. Az átjárhatóság biztosítása kiemelt fontosságú, mivel a területnek lazább, organikusabb kapcsolatra van szüksége a környezetével.

Végül, de kulcsszereplőként jelenik meg a volt Józsefvárosi pályaudvar nagy kiterjedésű területe, amely ma jórészt kihasználatlan. Itt a fejlesztés célja nem csupán a terület funkciókkal való megtöltése, hanem egy olyan értékteremtő beruházás megvalósítása, amely hosszú távon is illeszkedik Józsefváros és Budapest városfejlesztési irányaihoz. A projekt célja, hogy a terület új városi csomóponttá váljon, integrált, vonzó, élhető, és elsősorban kapcsolatot teremtő városrészként nemcsak térben, hanem társadalmilag is.



29. ábra Tervezési program területi kiterjedése (Saját ábra)

Mindezeket figyelembe véve az Orczy tér fejlesztése sem válhat különálló feladattá, szerves részét képezi az egész területre kiterjedő átalakításnak. A cél egy olyan átfogó beavatkozás, amely nemcsak helyileg old meg problémákat, hanem rendszerszinten javítja a városi működést is. A tér megújulása összehangoltan történne a Baross utca és a

Kőbányai úti tengely fejlesztésével, amely így egy karakteres, városias főúttá válhatna. Ez nemcsak a közlekedési szerepét erősítené meg, hanem lehetőséget adna arra is, hogy új városi funkciók kapjanak helyet a tengely mentén, valódi életet lehelve a jelenleg inkább átmenő forgalom által dominált környezetbe.

2.2. Tervezési ütemterv

A terület összetettsége miatt a fejlesztési elemeket időben is el kellett helyezni, így született meg egy időmátrix, amely segíti a beavatkozások ütemezését. Alapvetően négy fő kategóriába soroltam a projekteket.

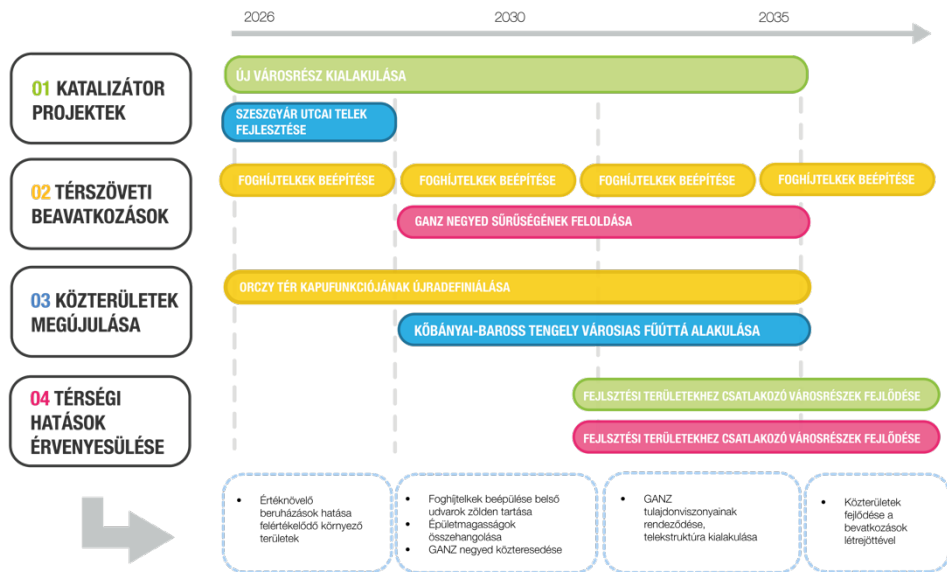
Az első csoport a katalizátorprojekteké. Ezek a fejlesztések indítják be a terület átalakulását, értéknövelését, újrapozicionálását. Ide tartozik a volt Józsefvárosi pályaudvar területén megvalósuló új városrész kialakítása, amely hosszabb távú, akár egy évtizedes beruházként képzelhető el. A terület vegyes használatot kapna, vagyis lakó-, szolgáltató- és rekreációs funkciók együttese formálná. Ugyanebbe a kategóriába sorolható a Szeszgyár utca menti nagy telek beépítése is, ám ez egy rövidebb, körülbelül kétéves projekt lehetne.

A második fejlesztési hullámot a térszöveti beavatkozások képviselik. Ide tartozik a foghíjtelkek fokozatos beépítése, az épületmagasságok harmonizálása, valamint a Ganz negyed déli részének „fellazítása”, vagyis egy kevésbé zsúfolt, átjárhatóbb szerkezet kialakítása. Ez utóbbi a tulajdonviszonyok rendezésének kezdetét is ösztönözheti, amely a jelenlegi becslések szerint 2028 és 2035 között válhat realitássá, a katalizátorprojektek elindulása után néhány évvel, amikor a környék már elkezd érezhetően felértékelődni.

Ezzel párhuzamosan elindulhatna a közterületek megújítása is. Itt kulcsfontosságú az Orczy tér átalakulása, amely újraértelmezné kapufunkcióját, azaz a tér belépőpontként működne egy újonnan szerveződő városrész felé. Ez a változás nem egyetlen időponthoz kötött esemény, sokkal inkább egy fokozatos, a környező beavatkozásokkal együtt haladó folyamat lenne. A Kőbányai út-Baross utca tengely városias főúttá alakítása ehhez képest valamivel későbbi ütemezéssel történne meg.

A negyedik és utolsó kategóriát a térségi hatások érvényesülése jelenti. Ez az a fázis, amikor az addig kissé elszigetelten működő Ganz negyed különálló szegmensei végre valóban becsatlakozhatnak a városi szövetbe. Az átalakulás ezen szakasza a kapcsolódó

városrészekhez történő funkcionális és fizikai illeszkedést is megteremtendő hosszú távon biztosítva az integrált városszerkezet kialakulását. (30. ábra)



30. ábra Fejlesztési ütemterv (Saját ábra)

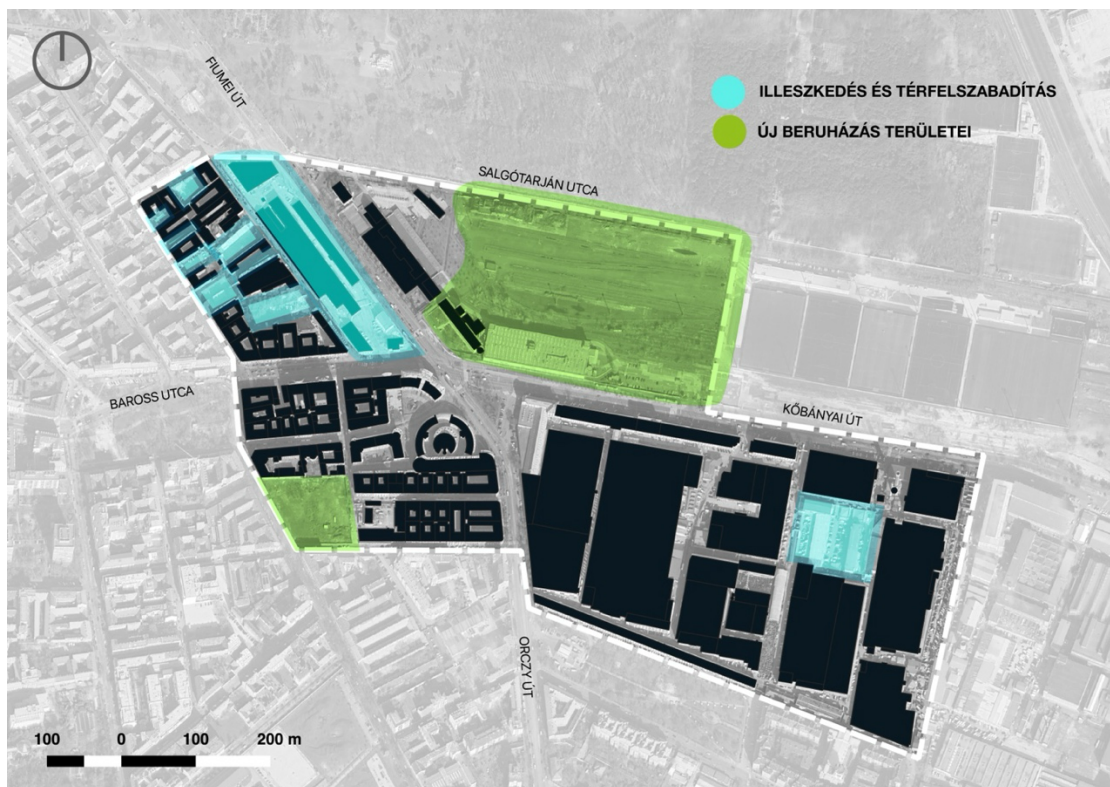
2.3. Fejlesztési célterületek

A tervezési program kidolgozása során, az előzetes elemzésekre és értékelésekre alapozva, kijelölésre kerültek azok a kiemelt területek, ahol elsődlegesen fizikai beavatkozások történének. Ezeket a zónákat két nagyobb kategóriába soroltam, attól függően, hogy milyen típusú átalakulás indokolt az adott kontextusban. (12. melléklet)

Az első kategóriába az úgynevezett *illeszkedés és térfelszabadítás* területei tartoznak. Itt a meglévő városi környezethez való finom illeszkedés a cél, vagyis a beavatkozások nem radikálisan átformálnák a területet, hanem a karakterét megőrizve, annak értékeit hangsúlyozva történne a fejlesztés. Ide sorolható a foghíjtelkek fokozatos beépítése, a villamosremíz új funkcióval való megtöltése, valamint a Ganz negyed déli részén történő helyfelszabadítás, amely elsősorban a zsúfoltság csökkentését és az átjárhatóság javítását szolgálná.

A másik kategóriát az *új beruházási területek* alkotják. Ezek olyan zónák, amelyek jelenleg kihasználatlanok vagy alulhasznosítottak, így lehetőség nyílik teljesen új funkciók kialakítására. Ebbe a körbe tartozik a Szeszgyár utca menti üres telek beépítése,

valamint a volt Józsefvárosi pályaudvar nagyméretű, elhagyott területe. Ez utóbbi különösen jelentős, hiszen teljesen új városrészként formálódhatna a területen. (31. ábra)



31. ábra Fejlesztési célterületek (Saját ábra)

2.4. Fejlesztési koncepció

A fejlesztési koncepció kiemelten foglalkozik az egyes negyedekkel. A cél, hogy mindegyik negyedre olyan egyedi koncepciót szülessen, amely választ ad a feltárt problémákra, illeszkedik a tervezési programhoz és figyelembe veszi, hogy a beavatkozásoknak kapcsolódniuk kell a környező területrészekhez is.

A negyedek önálló fejlesztési elképzelései egységesek, ezzel összefüggő szerkezeti hálózatot alkotva.

A térfalak és teresedések kialakításánál kiemelten fontos, hogy az Orczy tér élhető városi köztérre váljon, amelyhez a térfalak világos meghatározása elengedhetetlen. Emellett a területen jelenleg sokszor rendezetlen és esetenként túl sűrű városi szövet szabályozása is szükséges; ezt új közterek létrehozásával lehet feloldani.

A terület alközponti-városkapu szerepének újradefiniálása szintén lényeges, amely során kisebb és nagyobb szerkezeti csomópontok alakulnának ki. E folyamatból fakad az új

városrész kialakulásának legfőbb hangsúlya. Az új struktúra összhangban lesz a területen jelenleg meglévő, illetve a jövőben új funkciót kapó kulcsépületekkel.

A Fiumei úti sírkertnek köszönhetően a zöldfelületi arány a területen kielégítő, azonban fontos, hogy az új beruházások és a térfelszabadítások során is biztosított legyen a zöldfelületek kialakítása. Ezeket a közterületeken elhelyezett fasorok hálózatával lehet összekapcsolni.

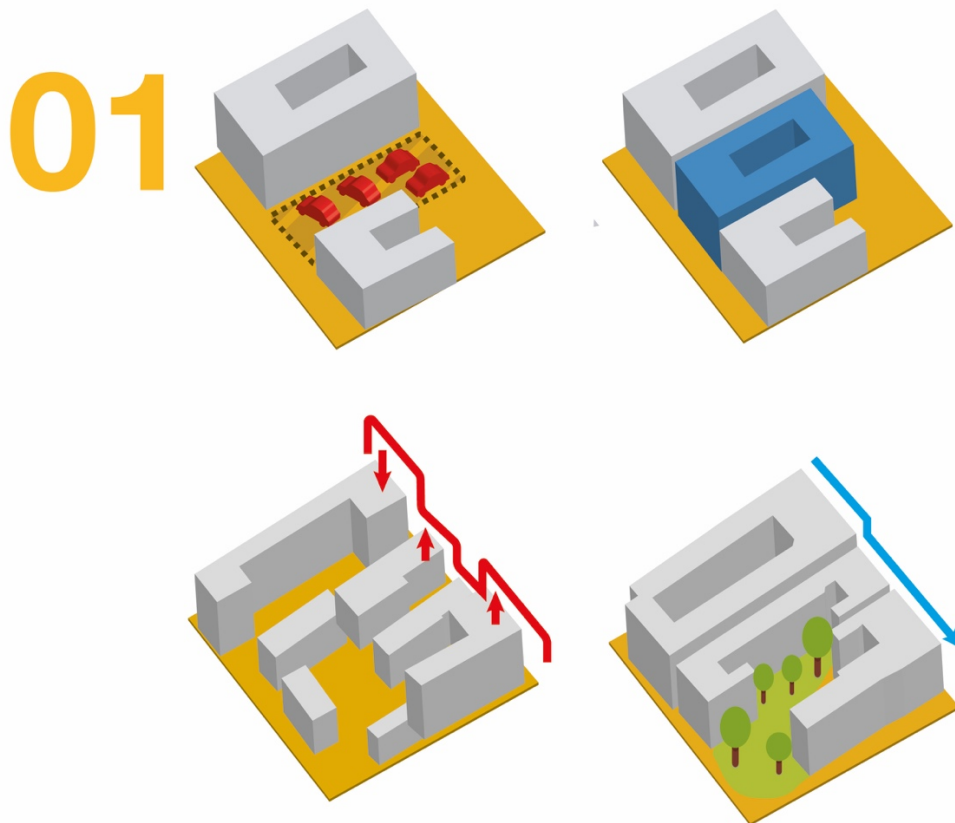
A terület kiemelt forgalmi csomóponti helyzete miatt a mikromobilitás és az átjárhatóság erősítése is fontos. Ez elsősorban az épületek bontása és újrapozicionálása, valamint a közterületek felszabadítása révén valósulhat meg. Az új városrész tervezése során különösen a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztosítása áll majd a középpontban. (32. ábra)



32. ábra Fejlesztési koncepció szerkezeti kapcsolata (Saját ábra)

2.4.1. Magdolna negyed

A Magdolna negyed a tervezési terület azon része, amely elsődlegesen lakófunkcióval bír, és ez a karakter a jövőbeli fejlesztések során is megőrzendő. Ennek megfelelően itt elsősorban a beépítetlen, jelenleg alulhasznosított foghíjtelkek beépítése kerül előtérbe. Emellett a javasolt bontások révén felszabaduló telkeken is új épületek kapnának helyet, melyek illeszkednének a környezethez, miközben frissítenék annak arculatát.



33. ábra Magdolna negyed beavatkozás (Saját ábra)

A koncepció egyik sarkalatos pontja a szabályozás hangsúlyosabbá tétele. Az épületek magasságát, a belső udvarokra előírt zöldfelületi minimumokat, valamint az építési léptéket egységes rendszerben kell kezelni. A cél nem csupán az új beépítések elhelyezése, hanem egy élhetőbb, emberléptékű városi szövet kialakítása, amely nem zárja ki a sűrűséget, de kordában tartja annak vizuális és funkcionális hatásait.

Magdolna negyedben a foghíjtelkek beépítését és a rossz állapotú épületek cseréjét elősegítheti a közterületek folyamatos, ütemezett zöldítése, emberközpontúvá alakítása, valamint a gyalogosbarát és biztonságos környezet kialakítása. Az élhetőség javítását

szolgálhatja továbbá, ha egyes foghíjtelkek vagy bontás nyomán felszabaduló területek ideiglenesen vagy tartósan zöldfelületként, közösségi kertként működnek. Ezt kiegészíthetik a meglévő, megőrzendő épületek felújítását ösztönző pályázatok, illetve a zöldudvar-programok.

A terület másik hangsúlyos eleme a jelenlegi villamosremíz, amely esetében funkcióváltást javasoltam. A kocsiszín területe jelentős változással érintett területek közé sorolt (lásd 1.8.1. fejezet) továbbá méreteit tekintve sem felel meg a BKK 2030-ig megvalósítandó fejlesztési terveinek. Utóbbi szerint a fővárosban a régi szerelvényeket fokozatosan felváltják a CAF alacsonypadlós villamosok. Ezek a járművek nagyobbak és nem szétcsatolhatóak így nem férnek el a korábbi modellekre tervezett kocsiszínben, így erősítve a telephely kiváltását és új funkcióval való megtöltését.

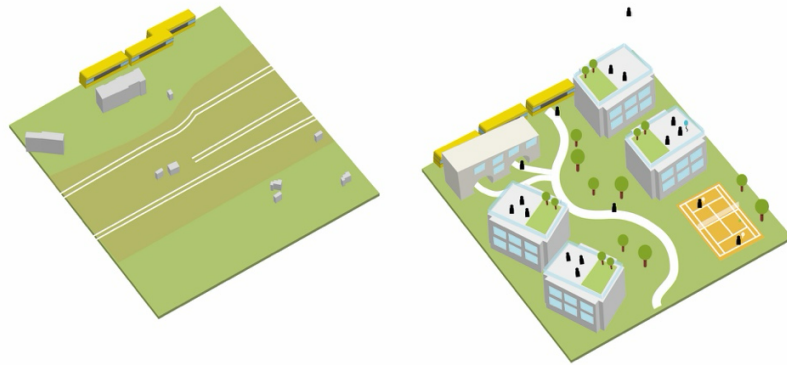
A meglévő épületállomány közlekedéstörténeti emlék, ezért új közösségi funkcióval érdemes megőrizni. A csarnokok előtt az Orczy tér emberi léptékű, elkülönülő térrésze jönne létre, ami az áthaladás mellett a megállásnak is helyet adna. A remíz épülete alkalmas lehet egy közösségi tér, akár egy városi gasztropiac befogadására is, amely közvetlenül kapcsolódna a térhez. Ez nemcsak fizikai, hanem szimbolikus értelemben is újrapozicionálná az Orczy térhez való viszonyát, a közlekedési csomópont mellett végre megjelenne az emberi lépték és az élhetőség is. (33. ábra)

2.4.2. Új városrész a volt pályaudvar területén

A Ganz negyed északi részén valósulna meg a koncepció talán legnagyobb léptékű és legambiciózusabb fejlesztése. A jelenleg üresen álló terület teljesen új városrészként jönne létre olyan helyszíneként, amely egyszerre biztosít közösségi funkciókat, elérhető árú és fenntartható lakhatást, valamint teret ad a kultúra különböző formáinak.

A beavatkozás egyik alapvető célja az átjárhatóság megteremtése, a terület fizikai és funkcionális kapcsolatba kerülne egyrészt a Sorsok Házával, másrészt a Posta Logisztikai Központ főépületi szárnyával. Ez utóbbi új funkciót kapna, úgy, hogy közben részben megtartaná azt a térfal-jellegét, amely a Fiumei útról érkező forgalom zavaró hatásait mérsékli. Ugyanakkor térformáló szerepe is lenne, meghúzná az Orczy tér határait, segítve annak világosabb, városiasabb keretbe helyezését. A tér így nem terjeszkedne szét határtalanul, hanem jól definiált, ugyanakkor élhető térfalak által övezett pontként funkcionálhatna.

02



34. ábra Új városrész (Saját ábra)

A beépítési koncepció külön figyelmet fordítana a Fiumei úti sírkert közelségére. Az új városrész és a sírkert között kapcsolat létesülne párbeszédként a két térhasználat között, a sírkert jelenlegi bejáratához illesztve. A sírkertet elválasztó útszakasz, ahol a villamospálya is fut, sétálhatóbb közterületté alakulna át.

Az ingatlanfejlesztés céljai túlmutatnak a beépítési volumen maximalizálásán. Fontos szempont lenne az átjárhatóság biztosítása, valamint a zöldfelületek bővítése nemcsak mennyiségében, hanem minőségében is. Az új városrész így nemcsak egy új funkciókkal rendelkező pontként jelenne meg a térképen, hanem valóban élhető, társadalmilag is befogadó városi szövetként, amely érdemben tud kapcsolódni a főváros és a kerület hosszú távú céljaihoz.

A beruházás a fenntartható mobilitás elveire épülne, kihasználva a meglévő közösségi közlekedési lehetőségeket és a kerékpáros tengelyeket. A terület Orczy térhez fűződő kapcsolata a tér határainak meghatározásán alapulna. Ezen az oldalon a beépítés látványos, markáns formát öltene, miközben biztosítja az átjárhatóságot és a hozzáférést az új városrészhez. (34. ábra)

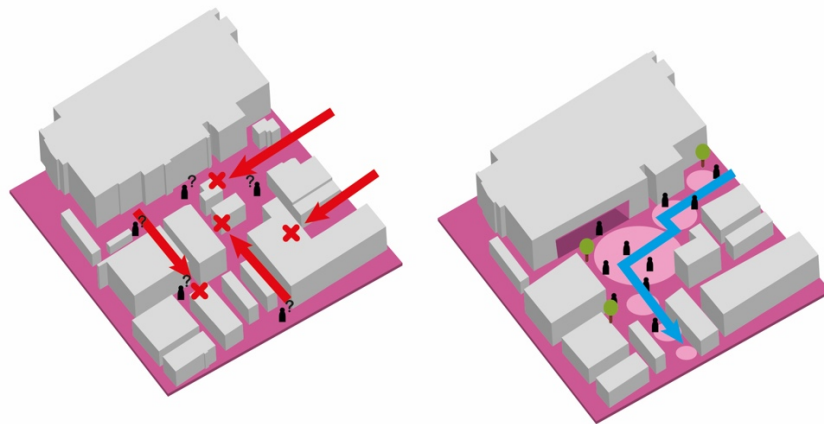
2.4.3. Ganz negyed

A Ganz negyed déli részén a fejlesztési koncepció fókuszában az épületek közötti hely felszabadítására és a külső városszövettel való kapcsolat megteremtésére irányul. A korábbi értékelések alapján világossá vált, hogy bizonyos épületrészek részleges elbontásával sokkal átláthatóbb, emberibb léptékű, gyalogosbarát tér alakulhatna ki. Az

elbontások révén tér alakulna ki, és az értékes ipartörténeti emléket is jelentő grandiózus csarnokok jobban feltárulnának.

A jelenleg zárt, nyugati határvonal mentén, különösen az Orczy tér irányában a ma benzinkútnak és hotelnek helyet adó épületrész bontásával a Ganz területe megnyílna az Orczy tér felé. Ezáltal a tér új bejáratot kapna egy hangsúlyos és izgalmas téri helyzetben lévő gyalogos tengelyen keresztül. Mindezek mellett az Orczy tér felé néző csarnoképület látványos térfala előtt a tér új gyalogosok által birtokba vehető része alakulna ki. Ez nemcsak közlekedési szempontból lenne hasznos, hanem vizuálisan is oldaná a terület jelenlegi zártságát.

03



35. ábra Ganz negyed beavatkozás (Saját ábra)

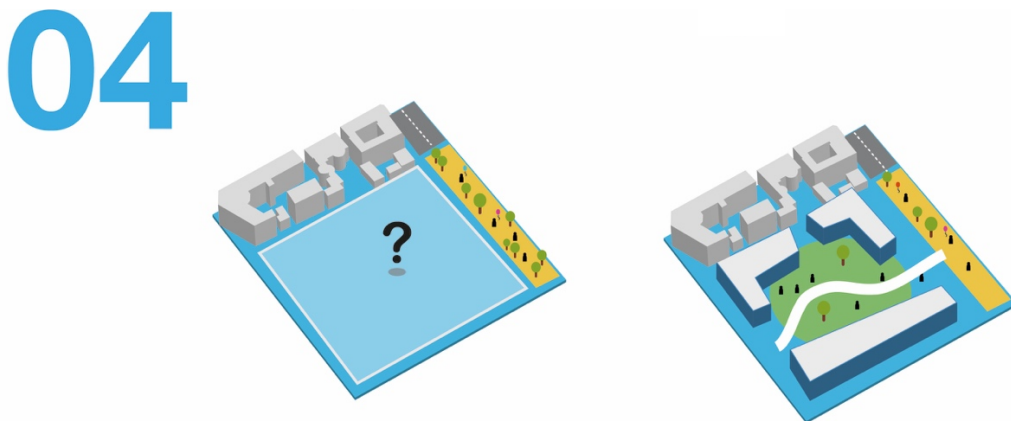
A Ganz-negyedben a felszabaduló területek hasznosítása és az átjárhatóság javítása mellett lehetőség nyílna egy nagyobb, nyitott tér létrehozására. Ez a jelenleg vegyes funkciókkal jellemezhető, sűrűn beépített környezetben térbeli oldódást hozna, hozzájárulva a városi szövet minőségi átalakulásához. A terület felértékelődése a befektetői érdeklődés élénkülését, valamint a tulajdonviszonyok rendeződését is elősegítheti. A koncepció fontos eleme ezen a területen a zöldfelületek tudatos megjelenítése, amelyek jelentősen növelnék az életminőséget. A területen nagyobb, megnyitott zónában közösségi tér jönne létre, amely - habár ambiciózus vállalás - zöldfelületekkel egészülne ki.

A fejlesztés célja, hogy a Golgota tér és a Kőbányai út felől történő megnyitásokkal megtörje a negyed mostani elszigeteltségét, és visszahelyezze azt a városi szövetbe. Mindez nem csupán építészeti kérdés, a hosszabb távú cél az, hogy a fokozatos

felértékelődés, a befektetői érdeklődés növekedése és a szabályozási keretek szigorítása révén rendeződjenek a ma még átláthatatlan, bonyolult tulajdonviszonyok. (35. ábra)

2.4.4. Orczy negyed

Az Orczy negyedben tervezett beavatkozások központi helyszíne a Szeszgyár utca menti üres telek, amely jelenleg közvetlen szomszédságában egy játszótérrel kiegészült sétálóutca húzódik. A terület hatályos szabályozási tervében már kijelölt gyalogos átvezetés megtartása alapvető szempont volt a fejlesztési javaslat kidolgozásakor.



36. ábra Orczy negyed beavatkozás (Saját ábra)

A koncepció szerint egy olyan épületkomplexum kerülne ide, amely a földszinten vegyes funkciókat, vendéglátóipari, szolgáltató vagy közösségi egységeket foglalna magában, az emeleteken pedig irodák és kollégiumi szobák kapnának helyet külön épületszárnyakban. Ez a funkciókombináció jól illeszkedik a kerületi célkitűzésekhez, amelyek az Orczy negyed- különösen a környező egyetemi intézmények közelsége miatt- a felsőoktatás és a tudásalapú munkahelyteremtés egyik fő zónájaként kezelik.

Az új épülettömb körül kialakuló gyalogos tengely ráadásul szervesen ráköthető lenne a Csobánc utca jelenleg is forgalomcsillapított szakaszára. Ez nemcsak a gyalogos közlekedést tenné kényelmesebbé, hanem megerősítené az Orczy tér felé irányuló kapcsolatot is, amely így nem csupán közlekedési csomópontként, hanem egyfajta kapuként jelenhetne meg a negyed felől érkezők számára. (36. ábra)

A koncepció a negyedben a további közterületek megújítását is előirányozza, amely kisebb és nagyobb léptékben, folyamatosan valósulna meg. A beavatkozások célja a

mikromobilitás erősítése és az utcák élhetőbbé tétele. A Szeszgyár utca menti beruházás mellett a szemben lévő gazdasági telephely hosszú távú megújítása új munkahelyi használat kialakítása is javasolt.

A koncepció átfogó célja, hogy a városrészekben végrehajtott beavatkozások révén egységes, jól strukturált városi szövet jöjjön létre.

Az épületbontások eredményeként élhető, nyitott városi közterek alakulhatnak ki, míg a jelenleg villamosremízként működő épületek új kulturális és gasztronómiai funkciókat kapnának. A tervek között szerepel egy piac létrehozása, valamint a hozzá kapcsolódó közösségi terek kialakítása, amelyek tovább erősítenék a városrész közösségi életét.

3. Tervi munkarészek

3.1. Beruházás előnyeinek ismertetése

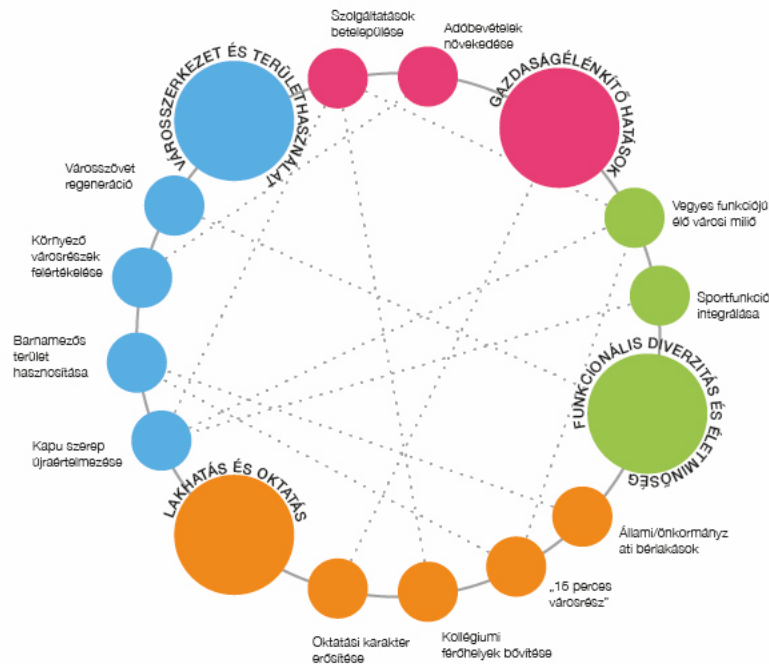
A vizsgálatok és értékelések alapján a tervezési terület a korábbi józsefvárosi pályaudvar területét és a hozzá kapcsolódó közterületeket érinti. A területen a korábbiakban említett új városrész terveit a következő fejezetek ismertetik.

Fontos azonban mindenképp a beruházás indoklását is megismerni, mivel jelenleg a tervezési terület különleges beépítésre szánt rekreációs terület területfelhasználási kategóriába tartozik, melynek sem építési paraméterei, sem előírásai nem egyeznek a koncepcióban foglaltakkal, így ennek módosítása elkerülhetetlen a tervezés során.

A terület fejlesztése stratégiai jelentőségű városépítészeti lehetőség, mivel Budapest, nagy kiterjedésű barnamezős telkéről van szó, amely kiváló közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik és a belvároshoz szorosan kapcsolódik. Ilyen adottságokkal rendelkező, központi fekvésű fejlesztési terület ritkán adódik, mely indokolja, hogy a terület egy vegyes funkciókkal ellátott élő városi millió legyen.

A jelenlegi, különleges beépítésre szánt rekreációs terület besorolás túlságosan szűk keretet ad a terület jövőbeni hasznosításának. Egy rekreációra koncentrált fejlesztés nem használná ki a központi elhelyezkedésből és a kiváló közlekedési adottságokból fakadó potenciált, ráadásul nem járulna hozzá érdemben sem a környező városrészek gazdasági erősödéséhez, sem a társadalmi problémák (pl. lakhatási feszültségek, kollégiumhiány) kezeléséhez. Továbbá a terület szomszédságában található a Fiumei úti sírkert is, amely

csendes kikapcsolódásra alkalmas, illetve a közelben található a Népliget melynek fejlesztései a rekreációs potenciál kihasználására fókuszálnak.



37. ábra A fejlesztés előnyeinek szinergiái (Forrás: Saját ábra)

Ezzel szemben egy vegyes funkciójú városrész kialakítása komplex módon reagálna a város és a környék szükségleteire.

Városszerkezet és területfelhasználás: A terület integrált beépítése regenerálná a környező városszövetet, felértékelné az Orczy tér környezetét, és új városi kapuként definiálná a városrész szerepét. A fejlesztés így nem elszigetelt szigetként működne, hanem szerves része lenne a városi hálózatnak. Ez a fejlesztési érv korábban a beruházás ütemezésénél is megjelenik melynek kiemelt célja, hogy a területre tett fejlesztési javaslatok egymással kölcsönhatásban működjenek, melynek katalizátor projektje lenne ez a városész. (lásd 2.2. fejezet) A terület ezen felül szövetében is jobban illeszkedne a környező területekhez.

Lakhatás és oktatás: A kerület oktatási profilja indokolttá teszi új kollégiumok és hallgatói lakások kialakítását, amely enyhítené a fennálló férőhelyhiányt. Továbbá a lakhatási funkciók bővítése lehetőséget adna egy fenntartható, „15 perces városrész” létrehozására, ahol a mindennapi élet fő tevékenységei helyben elérhetők, ezáltal csökkentve a mobilitási igényeket és erősítve a közösségi kötődést.

Mivel a terület állami tulajdonban van, a fejlesztőkkel szemben érvényesíthetők társadalmi elvárások, például önkormányzati vagy állami lakások, valamint kollégiumi férőhelyek kialakítása. Ez hozzájárulna a lakhatási válság mérsékléséhez és az egyetemi negyed versenyképességének növeléséhez.

Funkcionális diverzitás és életminőség: A vegyes beépítés változatos szolgáltatási, kereskedelmi, közösségi és rekreációs elemeket integrálhatna, így élő városi milió jönne létre. A fejlesztések szem előtt tartják egy fenntartható, zöld városrész kialakítását is mely új minőséget jelent a lakókörnyezetet illetően. A meglévő sportfunkciók megőrzése és részleges bővítése lehetővé tenné, hogy a rekreáció is fontos elem maradjon, de egy szélesebb, sokrétűbb városi környezetbe ágyazva.

Gazdaságélénkítő hatások: A szolgáltatások, kereskedelmi egységek és irodák betelepülése jelentős iparűzési adóbevételt generálna az önkormányzat számára, amely hosszú távon stabil pénzügyi alapot teremthet. Emellett a lakosság és a hallgatói jelenlét további keresletet generálna a helyi gazdaságban, erősítve a városrész önfenntartó működését.

Összességében a vegyes funkciójú városrész kialakítása társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból is többletértéket hoz létre egy kizárólag rekreációs fejlesztéssel szemben. Ez a megoldás nemcsak a terület önmagában vett hasznosítását szolgálja, hanem szélesebb városfejlesztési hatásokkal is bír, hozzájárul a városi szövet megújulásához, erősíti a helyi gazdaságot, és kézzelfogható választ ad a lakhatási és oktatási kihívásokra. (37. ábra)

3.2. Kialakuló szerkezeti kapcsolatok ismertetése

A közlekedésben továbbra is a közösségi közlekedés kap hangsúlyt. Az új beépítésekhez kapcsolódva a Salgótarjáni úton egy új villamosmegálló létesül, míg az új úthálózat kialakítása során kerékpáros infrastruktúra is kiépül. Ez közvetlenül kapcsolódik a Baross utcai kerékpárúthoz, és tovább folytatódik a Fiumei, Orczy és Baross utcák irányába, összhangban a Fővárosi Szerkezeti Tervben jelölt hálózattal.

A területet érintően három jelentősebb úthálózati beavatkozás valósul meg:

- a beépítési telkeket feltáró belső utak kialakítása,
- a Salgótarjáni út összekötése a Kőbányai úttal a

- Ganz-területén célforgalom számára fenntartott útvonal megtartása annak tengely középpontjában.
- a Baross utca jelenleg parkolóként használt szakaszának zöldítése

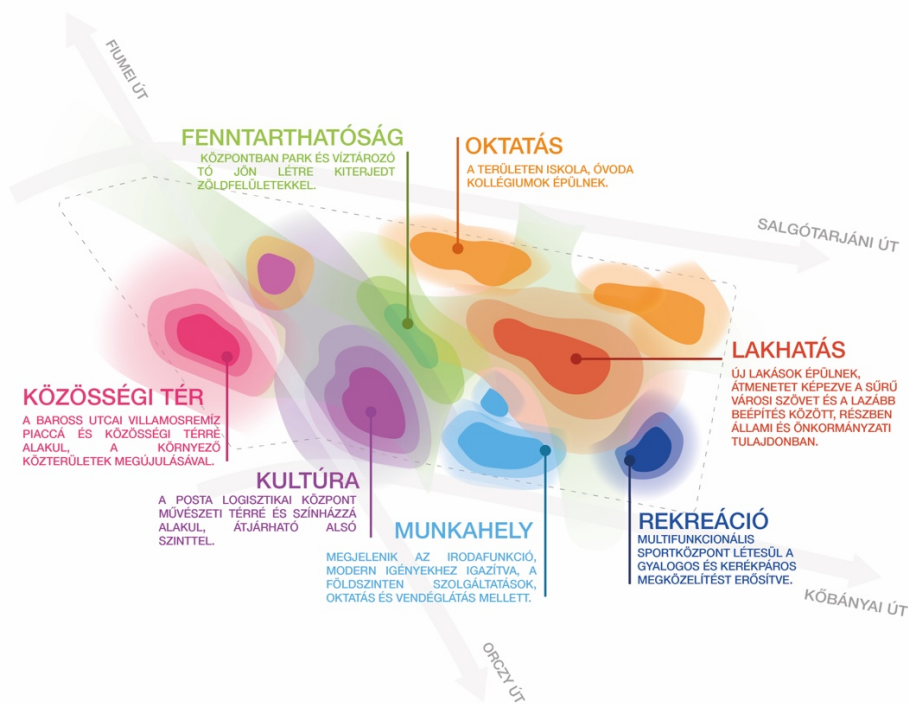
Az úthálózat minden esetben a meglévő közúthálózatra szerveződik.

A parkolás az új beépítés okán több szinten biztosított, két parkolóház és két, épületek alá tervezett mélygarázs épül, emellett korlátozott mértékben térszíni parkolóhelyek is megmaradnak és épülnek ki. A parkolás koncentrált formában valósulna meg így mentesítve a terület belső részét a felesleges forgalomtól és közterületi autótárolástól. A belső utcákon csak az alkalmi kiszolgáló célforgalom, szemétszállítás és áruszállítás jelenik meg.

A zöldfelületek kialakításánál a fő cél a meglévő elemek összekapcsolása volt. A koncepcióban is javasolt zöldítési intézkedések nyomán fasorokkal összefűzött, összefüggő zöldhálózat jön létre, amely a nagyobb meglévő zöldterületeket és az új parkot is integrálja. A parkban vízfelület is létesül, ami szerepet kap a csapadékvíz gazdálkodásban. Az új beépítéseknél zöldfelületek létesülnek, míg a térfelszabadításon átesett területeken új, jól definiált zöldterületi egységek alakulnak ki.

A területen több kulcsfontosságú épület található, ezért a gyalogos útvonalak és átkötések kialakítása során kiemelt szempont volt ezek könnyű megközelíthetősége. A meglévő és tervezett, főként kereskedelmi, kulturális és vendéglátóipari funkciójú épületek mind biztonságosan és kényelmesen elérhetők lesznek gyalogosan is. Az új funkciót kapó villamosremíz és Posta Logisztikai központ épületei, illetve a Sorsok Háza művészeti, közösségi funkciói egymást erősíthetik és együttműködhetnek. (13. melléklet)

3.3. Beruházás funkcionális vázlata

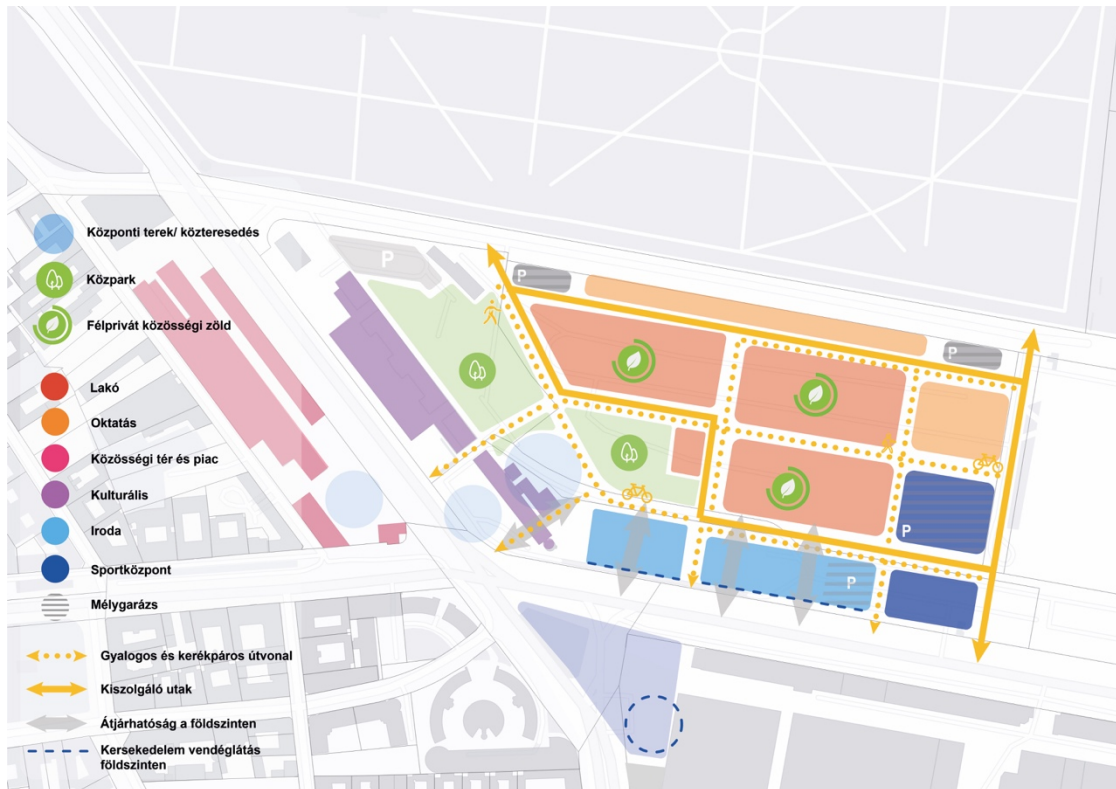


38. ábra A terület funkcionális berendezése (Saját ábra)

A területen megjelenő funkciók célja, hogy választ adjanak a jelenleg is zajló lakhatást érintő folyamatokra, valamint kihasználják a helyszín adottságait, mindezt fenntartható módon. A Baross utcában található, jelenleg villamosremizként működő épületkomplexum közösségi és gasztronómiai funkciókat ellátó épületté alakul át. A kerület sokszínű gasztronómiai kultúrája, amely jelen van többek között a közeli Népszínház utcában és a Ganz negyed kínai piacán, ily módon kapcsolódik a fejlesztéshez. Az új közösségi tér rendezvényhelyszínként is szolgál majd, így szélesebb körben képes igényeket kielégíteni.

A Sorsok Háza a továbbiakban múzeumként működik, míg a Posta Logisztikai Központ megmaradó épülete művészeti térként és színházként újul meg. A terület északi részén, a Salgótarjáni út mentén kollégiumi épületek létesülnek, míg délebbre, a terület központi részén lakófunkció kap helyet, részben szociális bérlakásokkal. A Kőbányai út mentén irodaépületek épülnek, amelyek földszintjén, éttermek és üzletek kapnak helyet, ezzel is élénkítve a jelenleg kietlen utcaképet.

A sport- és rekreációs funkciók szintén megmaradnak, a Sándor Károly Labdarúgó Akadémia mellett egy sportkomplexum épül, amelyet nemcsak az új lakók, hanem a szélesebb közösség is használhat.



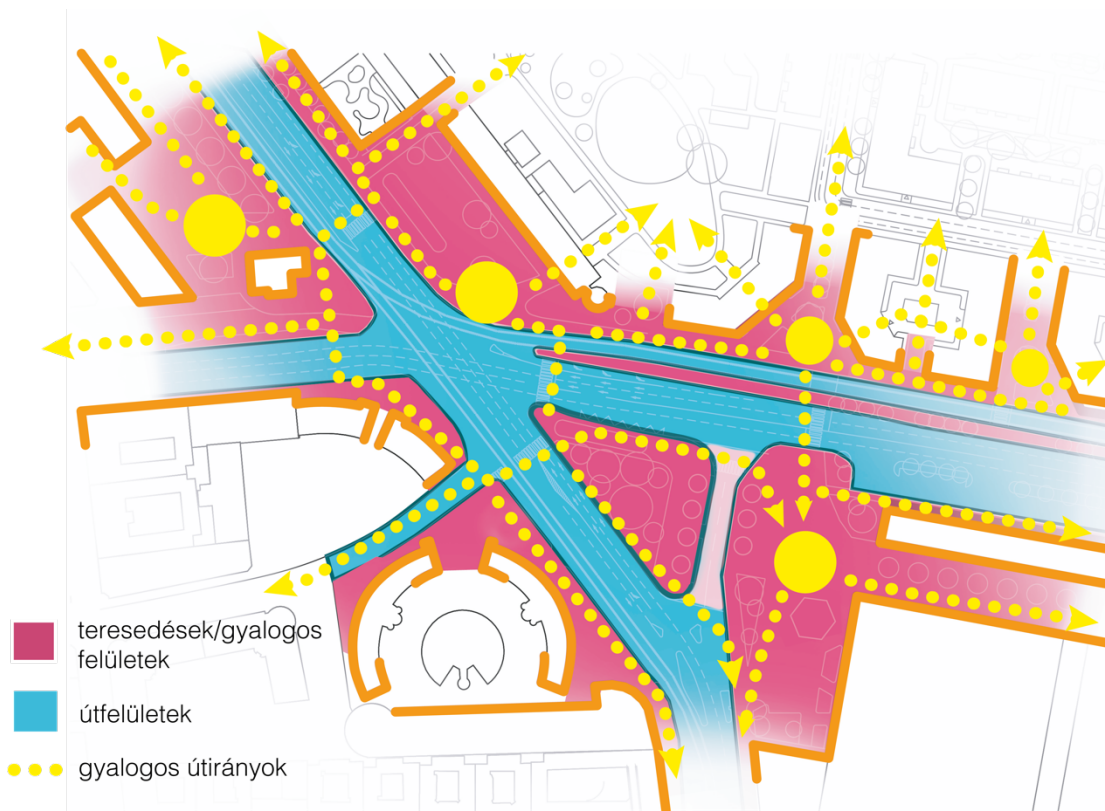
39. ábra A terület szerkezeti koncepciója (Saját ábra)

A terület fejlesztése a 15 perces városmodell elveire épül, amelynek célja, hogy a lehető legtöbb funkció gyalogosan vagy kerékpárral is könnyen elérhető legyen az itt élők számára. Ennek érdekében a mikromobilitás kiemelt szerepet kap, többek között kerékpáros tengelyek kialakításával.

A terület egyik kapujaként is értelmezhető, színházzá alakított Logisztikai Központ földszintjén részben gyalogos passzázs jön létre, amelyen áthaladva az érkezők egy autómentes parkban találják magukat. Az úthálózat minden esetben biztosítja a megközelíthetőséget, azonban a fejlesztés nem a parkolásra helyezi a hangsúlyt. A Sorsok Háza meglévő parkolói mellett új parkolókapacitás a kollégiumi épületek zónájában többszintű parkolóház formájában, illetve az iroda- és sportközpontoknál mélygarázsok kialakításával valósul meg.

A térformálás az Orczy térre is kiterjed: az új városrész egyik fő tengelye ide fut ki, így az épületbontások nyomán megújuló tér több gyalogosfelülettel és korszerűbb kialakítással gazdagodik. (38. és 39. ábra)

3.4. Orczy tér funkcionális javaslata



40. ábra Orczy tér fejlesztés által átalakuló szerkezete (Saját ábra)

Az Orczy tér a tervezés központi elemeként átalakításra szorult, hogy közlekedési szerepét megőrizve, ugyanakkor élhetőbb és a gyalogosok számára is vonzó, barátságos közterületté váljon. A fejlesztés célja a közterületek és a térfalak tudatos, funkcionális és esztétikai szempontból is átgondolt újradefiniálása volt.

Ennek eredményeként a tér több, biztonságos és könnyen megközelíthető gyalogos felülettel gazdagodik, miközben jól körül határolt szerkezetet kap. Ezeket a határokat nem csupán a közlekedési útvonalak, hanem a tér karakterét és identitását erősítő építészeti és térszervezési elemek is kijelölik.

A Magdolna-negyed felől, a Baross utcai villamosremíz oldalán részleges bontások révén új közterületek jönnek létre, míg a sarkon álló épület jól definiált térperemet alakít ki. Ez az épület találkozási pontként is működhet, erősítve az Orczy tér közösségi szerepét.

A Ganz-negyed irányában a jelenlegi zárt beépítés részleges bontása kettős célt szolgál, egyrészt csökkenti a Ganz-terület elszigeteltségét, másrészt lehetőséget teremt új, nyitott közterületek kialakítására. Ez nemcsak a tér tágasabb, befogadóbb hangulatához járul hozzá, hanem a Ganz felőli gyalogos nyitást is elősegíti és a csarnoképület helyzetét is

javítja. A csarnok új, jól definiált térfal szerepet kap a korábbi benzinkút tördelt, átláthatatlan épülete helyett.

Az Orczy-negyedben az Orczy Fórum épületegyüttese változatlan formában megmarad, markánsan kijelölve a tér délnyugati határát.

A Kőbányai út irányába eső új városrész fejlesztési területe határoló, mégis átjárható beépítési struktúrát képvisel. A villamosvonal mentén kialakul egy biztonságos gyalogos tengely, amelyhez észak felől a gyalogos útvonalak csatlakoznak. Ezek az útvonalak az épületek közötti kisebb teresedésekben futnak ki, miközben megfelelő védeltséget biztosítanak a belső városrész számára. A posta logisztikai központjának főépülete megőrzésre kerül, ám funkcionális átalakításon megy keresztül a földszintje átjárhatóvá válik, ezzel erősítve a gyalogos kapcsolatokat. Az épület előtti tér tereprendezése kijelöli az Orczy tér északi határát, amely az átalakítást követően új, kifejezetten gyalogosbarát közterületként funkcionál majd. (40. ábra)

3.5. Környezetalakítási terv

A környezetalakítási terv célja a tervezési terület és a hozzá kapcsolódó közterületek városi szövetbe való integrálása, valamint a közterületi hálózat erősítése és egy élhető, zöld, közösségorientált városi negyed létrehozása. A fejlesztés alapvető célkitűzése, hogy a Baross utcai tengely, a Fiumei úti sírkert, a Kőbányai út és az Orczy tér közötti városi térsor újraértelmezésével erősítse a gyalogos és zöldfelületi kapcsolatok folytonosságát, és megteremtse a terület természetes bekapcsolódását Budapest városi hálózatába. Ezáltal megtehető az első lépés a terület megbélyegzésének megszüntetése felé. A terület városszerkezeti helyzete egyedi, hiszen átmenetet kell képezzen a belváros, ipari övezet, a kulturális és sportintézmények, illetve lakóterületek között. A terv egyik legfontosabb eleme az észak-déli irányú közlekedési és gyalogos tengely létrehozása, amely a Fiumei sírkertet kapcsolja be a városi hálózatokba, valamint a Ganz negyed feltárását is segíti, és így ad kapcsolatot az Orczy úttal.

A nyugati oldalon a Baross utcai tengely és a villamosremíz környezete kap hangsúlyt. A jelenleg parkolóként használt, leromlott állapotú terület sorfásított közterületté alakul, míg a remíz épülete - korábbi elképzeléseknek megfelelően- közösségi-gasztronómiai térré formálódik. A remíz bejáratánál új közterület jön létre zöldfelületekkel, ülőfelületekkel és árnyékoló fákkal. Innen kelet felé, a Sorsok Háza és a színházépület

között gyalogos átjárás biztosított. A színház előtt zöldített, gyalogosbarát tér alakul ki, amely a főbejáratra és a színház átjárható épületrészére szerveződik.

A színház mögötti területen új városi park jön létre, esővízgyűjtő tóval és játszótérrel. A park növényzete a Sorsok Háza mögötti sűrű fásításba kapcsolódik, egybefüggő zöldfelületi rendszert alkotva. A park központi eleme egy bisztró jellegű kávézó, amely átjárható és a gyalogos hálózatba integrált.

A Fiumei úti sírkert felől egy kisebb térszerű bevezető zóna nyitja meg az új kiszolgáló közlekedési tengelyt. Ettől jobbra helyezkedik el a mélyszinttel rendelkező, négy szintes parkolóházak egyike, amelyből egy második a futballpályák irányában zárja le a beépítést. A két parkolóház között kollégiumi épületek kaptak helyet, amelyekhez nyitott sportpark kapcsolódik, nem csak a diákok, hanem a környék lakói számára is elérhetően. A Salgótarjáni út felől felszíni parkoló biztosított kollégiumokhoz, míg az épületek déli oldalán egyirányú utca fut kerékpársávval és váltott oldali parkolással kiegészítve. Ennek a kialakítása többek között a forgalom csillapítása miatt is indokolt, mivel ez biztosítja az autósok sebességének lassítását. Az út továbbá kiszélesedő gyalogos felületekkel és sorfákkal is ellátott.

A Salgótarjáni útról indul az új Orczy térre vezető közlekedési tengely is, amely gyalogosbarát, sorfásított és előnyben részesíti a lassú forgalmat.

A terület középső részén a parkhoz kapcsolódva lakófunkció jelenik meg. A beépítést egy gyalogos promenád szakítja meg, amely a központi tengelyt képezi. A promenád mentén elhelyezkedő, földszint + 3 emeletes épületek földszintjein üzlethelyiségek és szolgáltató egységek kapnak helyet. A promenád keleti végén térszerű bővület jön létre, amely rugalmasan használható és többfunkciós közösségi felületekkel egészül ki. Ezek a dedikált felületek alkalmasak piac, szabadtéri rendezvény vagy az itt elhelyezkedő üzlethelyiségebe költöző egységek teraszának is.

A lakótömbök belső teresedései félprivát gyalogos- és zöldfelületek, melyekre az épületek felsőbb szintjeiről is kényelmes rálátás biztosított. A parkhoz közelebbi épületek nyitottabb, közösségi kapcsolattal és alacsonyabb szintszámmal, míg a távolabbi tömbök épületei a belső félprivát zóna felé tereprendezés által a járdaszinttől magasabban fekvő privát kertekkel rendelkeznek. Ez biztosítja a fokozatos átmenetet a nyilvános és a privát terek között. A három tömb mindegyikében biztosított a lakóközösség által közösen használt tér melyek közösségi kertként funkcionálhatnak. A cél a lakóépületek között

olyan terek kialakítása volt, amelyek nem csupán összehozzák a közösséget és magas minőségű privátabb szabad területeket biztosítanak, hanem közös fenntartással hosszú távon is megőrizhető a minőségük.

A terület keleti részén új iskola létesül, amely három óvodai csoportszobával is rendelkezik. Az intézmény elsősorban az új lakónegyed lakóit szolgálja, de nyitott a futballakadémia tanulói és a környék lakossága számára is. Az iskolától délre a sportkomplexum egyik épülete helyezkedik el, benne fedett sportpályával, míg a déli oldalon, híddal összekötve, az uszodaépület található. A komplexum a helyi és környékbeli lakosok és látogatók előtt is nyitott. Mindezek mellett az iskolát is kiszolgálja, hiszen úgy lett elhelyezve, hogy a tanulók a járműforgalomtól mentes, biztonságos útvonalon juthassanak el a létesítménybe a tanórai és szakköri sportfoglalkozások, illetve úszásoktatás céljából.

A keleti oldalon, csak az MTK sportlétesítményeit kiszolgáló, jelenleg végfordulóval rendelkező út kikötése valósulna meg a Kőbányai útra az intézményi és rekreációs telkek feltárása érdekében. Az útvonal kerékpársávval és kerékpáros nyommal egészül ki, az iskola és a sportkomplexum között pedig rövid idejű várakozásra kijelölt parkolósáv alakítható ki.

A Kőbányai út mentén irodaépületek sorakoznak, földszintjeiken utca felé nyitott üzletekkel. Az irodaépületek a földszinten áttört árkádokkal rendelkeznek melyek gyalogos kapcsolatokat hoznak létre.

A Kőbányai út Ganz felőli oldalán a gyalogos zóna szélesebb, komfortosabb sétányként jelenik meg. Az Orczy térnél ez a tengely nyugat felé kiszélesedik, biztosítva a gyalogos átjárást az észak déli tengelynek a Kőbányai úton keresztül.

Az Orczy tér a beavatkozások révén új, karakteres közterületi formát kap. A tér fásítással, zöldfelületekkel és egy kioszkkal bővül. Egyúttal gyalogos kapcsolatot teremt a jelenleg zárt Ganz-terület felé, új városi bejáratot és élő gyalogos kapcsolatot hozva létre. A téren jelenleg balra kanyarodást segítő szervízút keleti irányba tolódik, a parkolás itt megszűnik. Az útpálya gyalogos tér szintjére emelésével a gyalogosok elsőbbségét jelzi. Ezzel egyértelművé téve, hogy az autók csak óvatosan, lassan haladhatnak át ezáltal biztosítva az egységesebb teret.

A tervezés alapját a *15 perces város* elve adja, mely szerint minden alapvető funkció gyalogosan, rövid időn belül elérhető. Ez az elv a jelenleg barnamezős, ám kiváló közlekedési kapcsolatokkal rendelkező, belvároshoz közeli területen maradéktalanul érvényesülni tud. A fejlesztés során a környező, csatlakozó városi szövet fokozatosan integrálódik az új városrészbe, ezáltal természetes átmenetet képezve a meglévő, vegyes karakterű beépítések és az új, emberléptékű városi környezet között. (14-21. melléklet)

3.5.1. Tervezett lakás és intézményszám

A tervezett fejlesztés során kiemelt cél a vegyes funkciójú, fenntartható városi szövet kialakítása. E célkitűzés mentén a területen összesen 477 új lakás építése valósul meg, melyek a tervek szerint 40 és 80 négyzetméter közötti vegyes alapterületűek. Ez a lakásállomány a becslések szerint 1300-1400 fő új lakó letelepedését teszi lehetővé.

Az oktatási és kollégiumi férőhelyeket illetően jelentős kapacitások kiépítése várható. Három új kollégiumi épület létesül, melyek együttes kapacitása 810 fő lesz, ahol a szobák alapterülete 15 és 20 négyzetméter között mozog. A köznevelési igények kielégítésére egy 8 osztályos, évfolyamonként 2 párhuzamos osztállyal működő általános iskola épül, amelynek maximális befogadóképessége 400 fő. Az iskolaépület emellett helyet biztosít 3 óvodai csoportszobának is, így további 60 fő óvodás korú gyermek ellátását tudja majd biztosítani.

A terület kereskedelmi és szolgáltatói ellátottsága is kiemelt figyelmet kap. Összesen 2170 négyzetméter alapterületű, bérbe adható üzlethelyiség kerül kialakításra, elsősorban a Kőbányai út menti 5 irodaépület földszintjén, valamint a tervezett gyalogos promenád mentén.

A gépjármű elhelyezés vonatkozásában a terv magában foglalja a parkolóházak, mélygarázsok és felszíni parkolók kialakítását. A fejlesztés eredményeként létrejövő mintegy 620 új parkolóhely számottevő kiegészítést jelent a már meglévő és megmaradó parkolóállománynak, valamint a Sorsok Háza parkolási kapacitásának integrálásával biztosítja a terület parkolási igényeit. A cél, hogy a munkahelyi célforgalom ne autóval érkezzon és a lakásokhoz tartozó parkolók összevontan kerüljenek elhelyezésre így mérsékelve a közterületi autótárolást.

3.6. Szabályozási koncepció

A tervezési terület szabályozási koncepciója szempontjából lakó-, intézményi-, közterületi zöldfelületi-, közlekedési terület, illetve városközponti területfelhasználást irányoz elő. Ezek javasolt paramétereit és tervezett térbeli vetületét a szabályozási javaslat határozza meg. (22. melléklet).

A terület változásai a településszerkezetet is érintik, itt a területfelhasználási besorolást illetően a jelenleg K-Rek jelű terület megszűnik és a Vi-1 jelű területek lecsökkennek, kiegészülnek nagyvárosias lakó, jellemzően szabadonálló jellegű (Ln-3), városközponti terület (Vt-V), intézményi, jellemzően szabadonálló (Vi-2), közlekedéshez kapcsolódó épületek lehelyezésére szolgáló (K-Közl), oktatási központok (K-Okt), nagykiterjedésű és sportolási célú (K-Sp) területtel.

A területen a lakóbeépítések két építési övezetbe sorolhatók, melyek övezeti jele Ln-3/G-1 és Ln-3/G-2. Ezek nagyvárosias, jellemzően szabadonálló beépítéssel rendelkeznek. Nagyvárosias lakóterületen elhelyezhető rendeltetések: lakás, kereskedelmi, szolgáltató, hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, kulturális és közösségi, szórakoztató, szállásjellegű, iroda, vendéglátó, sport, mélygarázs, a lakosság ellátását szolgáló, valamint egyéb, nem zavaró hatású rendeltetés is létesíthető, amelyek egy épületen belül vegyesen is kialakíthatók.

Az utcai térfal meghatározására az építési vonal szolgál: az épület közterületi telekhatár felőli homlokzati síkjának legalább 90%-ban az építési vonalra állított függőleges síkra kell illeszkednie.

A Szabályozási javaslaton jelölt területeken, időbeni korlátozással, közhasználat elől el nem zárható telekrészek kialakítása kötelező. Ezeken a területeken gyalogos közlekedésre alkalmas terek, zöldfelületek és utcabútorok továbbá játékos elemek helyezhetők el. A zárhatóság és a megfelelő közterületi kapcsolatok kialakításának lehetőségét biztosítani kell. A tömbbelsőbe való bejutást több oldalról biztosítani kell. Az Ln-3/G-1 és Ln-3/G-2 építési övezetek paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános	parkolási célú		
				felett	alatt				szmá	szmp
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek m ²	m		
Ln-3/G-1	SZ	1000	-	60	0	10	2,5	0	12	14
Ln-3/G-2	SZ	5000	-	45	0	30	2	0	12	16

5. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)

A javaslatban a Kőbányai út mentén városközponti terület került kijelölésre. Az építési övezet jele Vt-V/G-1, amely alapvetően vegyes terület, és a városrész működését biztosító, a lakórendeltetést nem zavaró, jellemzően vegyes rendeltetésű épületek elhelyezésére szolgál.

A településközponti vegyes területen elhelyezhető épület önállóan vagy vegyes rendeltetéssel a következő funkciókat tartalmazhat: lakó, igazgatási, iroda, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó, szállás jellegű, diákszállás, hitéleti, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, kulturális, közösségi, szórakoztató, sport, valamint nem üzemi technológiájú kutatás-fejlesztés. A lakórendeltetés maximuma a kialakított szintterület 50%-ban megengedett.

A Szabályozási javaslaton jelölt területeken közhasználat elől el nem zárható telekrészek kialakítása kötelező. Ezekben a területeken gyalogos közlekedésre alkalmas terek kialakításának lehetőségét kell biztosítani. A javaslat továbbá biztosítja a területen a földszinti átjárhatóságot, melynek térbeli vetületét a szabályozási javaslat tervlapja terepszinten átjárás biztosítandó eleme jelöl. A Vt-V/G-1 építési övezet paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettség terepszint		legkisebb zöldfelület	általános	parkolási célú		
				felett	alatt				szmá	szmp
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek m ²	m		
Vt-V/G-1	SZ	1500	-	60	60	15	3,25	1,25	-	16

6. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)

Intézményi területként továbbra is nyilvántartott a Sorsok Háza területe, amelynek építési övezete Vi-1/G-1 jelű. A tervezett színház építési övezete Vi-1/G-2, a tervezett iskola pedig Vi-2/G-1 építési övezetbe tartozik.

A Vi-1 jelű építési övezetekbe jellemzően a jelentős közlekedési nyomvonalak mentén elhelyezkedő vegyes rendeltetésű területek tartoznak, míg a Vi-2 jelű építési övezetek vegyes rendeltetésű, alacsonyabb beépítési intenzitású, szabadon álló területek. A területen az alábbi, nem zavaró rendeltetések céljára szolgáló épületek helyezhetők el: igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális, hitéleti, kulturális és egyéb közösségi szórakoztató, önálló parkolóházak. A Szabályozási javaslaton jelölt területeken közhasználat elől nem zárható telekrészek kialakítása kötelező. Ezekben a területeken gyalogos közlekedésre alkalmas terek kialakításának lehetőségét, és zöldfelületeket kell biztosítani. A Vi-1/G-1, Vi-1/G-2 és Vi-2/G-1 építési övezetek paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános szmá	parkolási célú szmp		
				felett	alatt				legalább	legfeljebb
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek	m ²	m	
Vi-1/G-1	SZ	5000	50	60	80	25	2,0	1,0	K	15
Vi-1/G-2	Z	5000	40	70	80	15	3,75	1,5	8	21
Vi-2/G-1	SZ	2700	-	50	0	15	2,0	1,0	8	12

7. táblázat Építési övezet paramétereit (Saját táblázat)

A területen több, különleges területhasználatot igénylő építési övezet is meghatározásra került. A területet kiszolgáló parkolók elhelyezése részben parkolóházakban történik, amelyre a K-Közl/G jelű építési övezet javasolt. Az építési övezet elsősorban többszintű parkolóterületek kialakítására szolgál. K-Közl/G jelű építési övezet paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános szmá	parkolási célú szmp		
				felett	alatt				legalább	legfeljebb
		m ²	m	%	%	%	m ² /telek	m ²	m	
K-Közl/G	SZ	1000	-	80	80	15	3,2	1,0	-	12

8. táblázat Építési övezet paramétereit (Saját táblázat)

A kollégiumok területe K-Okt/G jelű építési övezetben található. Az építési övezet elsősorban kollégiumok, diáklakások és hozzájuk kapcsolódó szolgáltatások elhelyezésére szolgál. Elhelyezhető rendeltetés diákotthon, kollégium épület, tudományos és oktatási létesítmény vendégháza. K-Okt/G jelű építési övezet paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános	parkolási célú		
				felett	alatt		szmá	szmp	legalább	legfeljebb
		<i>m</i> ²	<i>m</i>	%	%	%	<i>m</i> ² /telek <i>m</i> ²	<i>m</i>		
K-Okt/G	SZ	1200	-	80	0	15	3,6	0,0	-	16

9. táblázat Építési övezet paramétereit (Saját táblázat)

A sportkomplexum kialakítására különleges beépítésre szánt, nagyterjedésű sportterület, K-Sp/G jelű építési övezet került meghatározásra, mely elsősorban sport- és szabadidő-intézmények elhelyezésére szolgál. A területen elhelyezhetők fedett és szabadtéri sport- és rekreációs építmények, a sportépítmények kiszolgáló létesítményei, továbbá a fő rendeltetést kiszolgáló és a terület fenntartásához szükséges tárolásra alkalmas építmények. Emellett a területet használók ellátását szolgáló kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó építmények is elhelyezhetők, míg a melléképítmények közül kizárólag a közmű-becsatlakozási műtárgy, kerti építmény és hulladék-tároló helyezhető el. K-Sp/G jelű építési övezet paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános	parkolási célú		
				felett	alatt		szmá	szmp	legalább	legfeljebb
		<i>m</i> ²	<i>m</i>	%	%	%	<i>m</i> ² /telek <i>m</i> ²	<i>m</i>		
K-Sp/G	SZ	2000	-	80	100	10	2,0	1	-	16

10. táblázat Építési övezet paramétereit (Saját táblázat)

A lakó- és kiszolgáló utak, gyalogos elsőbbségű utcák és közlekedési területek övezetébe tartoznak a tervezett utak (Kt-ku), a gyalogos összeköttetések, valamint a tervezett gyalogos promenád területe (Kt-Gy). Az övezet elsősorban az utak rendeltetéséhez szükséges műtárgyak, csapadékvíz-elvezető rendszerek, parkolók, kerékpáros és

gyalogos infrastruktúra elemek, továbbá közmű- és hírközlési építmények, valamint zöldfelületi elemek elhelyezésére szolgál. A lakó- és kiszolgáló utakat, a meglévő és kialakítandó vegyes használatú és gyalogos elsőbbségű utcákat, valamint közlekedési felületeket a Szabályozási javaslat tünteti fel, az övezetre vonatkozó paramétereket pedig a vonatkozó táblázat tartalmazza.

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános	parkolási célú		
				felett	alatt				szmá	szmp
		<i>m2</i>	<i>m</i>	%	%	%	<i>m2/telek m2</i>	<i>m</i>		
Kt-ku	SZ	-	-	2	-	-	-	-	-	5
Kt-Gy	SZ	-	-	5	100	20	0,2	1	-	5

11. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)

A Kt-kk övezetbe tartoznak a területen tervezett közterületi zöldfelületek. Ide sorolhatók a más területfelhasználási egységben lévő vagy tervezett rekreációs és kondicionáló közterületi zöldfelületek, melyek rendeltetésük szerint parkfunkciót töltenek be. Az övezetben a terület fenntartását és a használók kiszolgálását szolgáló építmények helyezhetők el, így a közlekedés terepszint alatti és terepszint feletti létesítményei, közterületi kiosk, nyilvános illemhely, valamint a terület fenntartását biztosító építmények. Ezen túlmenően az övezetbe sorolt, a tervezett színház mögötti park területén a szabályozási javaslaton kijelölt közterületi építési helyen vendéglátó létesítmény helyezhető el állandó jelleggel. Kt-kk övezet paramétereit az alábbi táblázat tartalmazza:

Építési övezet jele	Beépítési mód	az építési telek kialakítható					legnagyobb szintterületi mutató		az épületmagasság	
		legkisebb területe	legkisebb szélessége	legnagyobb beépítettsége terepszint		legkisebb zöldfelülete	általános	parkolási célú		
				felett	alatt				szmá	szmp
		<i>m2</i>	<i>m</i>	%	%	%	<i>m2/telek m2</i>	<i>m</i>		
Kt-kk	SZ	-	-	4	-	50	-	-	-	5

12. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)

4. Összefoglalás

A tervezési folyamat fő célja egy olyan átmeneti terület potenciáljának komplex kiaknázása volt, amely a kiváló megközelíthetőség és tömegközlekedési ellátottság ellenére negatív társadalmi megítéléssel küzd. A munka során kiemelt szempont volt egy olyan környezethez illeszkedő és adaptív fejlesztési terv kidolgozása, amely a *15 perces város* alapelveire épül. Kiindulópontul az Orczy tér területét érintő tömbök szolgáltak.

A beavatkozás fókuszában a közterületek minőségének radikális javítása, élhető városi milliő létrehozása és a térfelszabadítás állt, melynek érdekében a javaslatok a városfejlesztési összefüggéseket komplex módon figyelembe veszik. A terv vizsgálja az egyes tervezési elemek kapcsolódási pontjait és az beavatkozások egymásra gyakorolt hatásait, mely logikai koherenciát erősítik a különböző negyedekre vonatkozó specifikus javaslatok is.

A javaslat egyértelműen az ütemezett, szakaszolt fejlődést célozza, időben lehatárolt fejlesztési lépésekkel. A fejlődés mozgatórugójaként az első lépcsőben megvalósuló új beépítések és a közterek megújítása szolgál. Ennek eredményeként egy gyalogosbarát, fenntartható és jövőbe mutató városrész jöhet létre, amely katalizátorként fog hatni, elindítva a teljes terület hosszú távú, pozitív irányú fejlődését és hozzájárulva a terület társadalmi integrációjához.

Összességében a diplomamunkám egy fenntartható keretrendszer biztosít a terület rehabilitációjához és megújulásához, bizonyítva, hogy a stratégiai tervezés képes átalakítani a negatív megítélést és értéket teremteni a városi szövetben.

Irodalomjegyzék

Tervek, városfejlesztési koncepciók

1. *Budapest Kőbányai út és kapcsolódó területek városi szintű fejleszthetősége tanulmányterv, Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft. (2019)*
2. *Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció, Budapest Főváros Önkormányzatának megbízásából (2013)*
3. *Budapest Főváros Rendezési Szabályzata, Budapest Főváros Önkormányzata, (2021)*
4. *Budapest Településszerkezeti Terve, Budapest Főváros Önkormányzata 2021*
5. *Budapest Főváros VIII. Kerület Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének 45/2023. (XII. 14.) önkormányzati rendelete a kerületi építési szabályzatról, 1. melléklet a 45/2023. (XII. 14.) rendelethez: Szabályozási Terv*
6. *Józsefváros Település Arculati Kézikönyv, Budapest Főváros VIII. kerületi Önkormányzat (2021)*
7. *Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia Felülvizsgálat, RÉV8 Józsefvárosi Rehabilitációs és Városfejlesztési Zrt., (2020)*
8. *Józsefváros Település Fejlesztési Koncepció 2018-2030, HÉTFÁ Elemző Központ Kft., URBANITÁS Tervező és Tanácsadó Kft. (2018)*
9. *Józsefváros kerületi építési szabályzatainak egybedolgozása és részleges felülvizsgálat, megalapozó munkarész, URBANITÁS tervező és Tanácsadó Kft., (2023)*

Internetes források

Építészforum-Kísérletek a villamosvágányok fogságában: az Orczy tér története (2025.03.26.)

<https://epiteszforum.hu/kiserletek-a-villamosvaganyok-fogsagaban-az-orczy-ter-tortenete>

Józsefváros Önkormányzat Városfejlesztési honlapja (2025.04.06)

<https://jozsefvaros.hu/otthon/varosfejlesztes/>

Népszámlálás 2022

<https://nepszamlalas2022.ksh.hu/adatbazis/> (2025.10.12.)

Ábrajegyzék

1. ábra A tervezési terület katonai térképeken (Forrás: Arcanum).....	2
2. ábra Józsefváros fejlődéstörténete (Saját ábra).....	5
3. ábra A vizsgált terület elhelyezkedése és fontosabb hálózati infrastruktúra elemei (Saját ábra).....	6
4. ábra Orczy térre kapcsolódó térhálózat (Saját ábra).....	7
5. ábra A vizsgált terület környezetében elhelyezkedő fontosabb nagy kiterjedésű zöldfelületek (Saját ábra).....	8
6. ábra Oktatási intézmények (Saját ábra).....	9
7. ábra Egészségügyi intézmények (Saját ábra).....	9
8. ábra Kereskedelmi létesítmények (Saját ábra).....	9
9. ábra Kulturális létesítmények (Saját ábra).....	9
10. ábra Vendéglátó egységek (Saját ábra).....	10
11. ábra Közösségi közlekedés hálózata a tervezési területet érintőleg (Saját ábra).....	11
12. ábra Közösségi közlekedés vizsgálata (Saját ábra).....	12
13. ábra A tervezési terület karakterei (Saját ábra).....	13
14. ábra Vizsgált területen elhelyezkedő fontosabb funkciók (Saját ábra).....	14
15. ábra Orczy teret övező felületek vizsgálata (Saját ábra).....	22
16. ábra Orczy teret övező közlekedési irányok vizsgálata (Saját ábra).....	24
17. ábra Térbeli elemek vizsgálata (Saját ábra).....	25
18. ábra Józsefváros fejlesztési területei (ITS 2020).....	26
19. ábra Fejlesztési célok területi bemutatása (Józsefváros TFK).....	27
20. ábra Megvalósult fejlesztések (Saját ábra).....	28
21. ábra Budapest főváros településszerkezeti terve: Területfelhasználás (Forrás: TSZT 2021).....	30
22. ábra Budapest főváros településszerkezeti terve: Magassági korlátozások (Forrás: TSZT 2021).....	31
23. ábra Budapest főváros rendezési szabályzata (Forrás: FRSZ 2021).....	34
24. ábra Vizsgált terület építési övezetei (Forrás: Saját ábra).....	35
25. ábra Magdolna negyedre érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT).....	35
26. ábra Orczy negyedre érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT).....	37
27. ábra Volt Józsefvárosi pályaudvart érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT).....	38
28. ábra Volt Józsefvárosi pályaudvart érintő hatályos szabályozási tervlap kivágata (Forrás: VIII. kerület SZT).....	40
29. ábra Tervezési program területi kiterjedése (Saját ábra).....	47
30. ábra Fejlesztési ütemterv (Saját ábra).....	49
31. ábra Fejlesztési célterületek (Saját ábra).....	50
32. ábra Fejlesztési koncepció szerkezeti kapcsolata (Saját ábra).....	51
33. ábra Magdolna negyed beavatkozás (Saját ábra).....	52
34. ábra Új városrész (Saját ábra).....	54

35. ábra Ganz negyed beavatkozás (Saját ábra)	55
36. ábra Orczy negyed beavatkozás (Saját ábra)	56
37. ábra A fejlesztés előnyeinek szinergiái (Forrás: Saját ábra)	58
38. ábra A terület funkcionális berendezése (Saját ábra)	61
39. ábra A terület szerkezeti koncepciója (Saját ábra)	62
40. ábra Orczy tér fejlesztés által átalakuló szerkezete (Saját ábra).....	63

Táblázatok

1. táblázat FRSZ paraméterei (Saját táblázat)	33
2. táblázat FRSZ szerinti sűrűség vizsgálata (Saját táblázat)	42
3. táblázat KÉSZ szerinti sűrűség vizsgálata (Saját táblázat).....	42
4. táblázat Valós adatok alapján számított sűrűség (Saját táblázat).....	43
5. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	69
6. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	69
7. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	70
8. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	70
9. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	71
10. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	71
11. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat).....	72
12. táblázat Építési övezet paraméterei (Saját táblázat)	72

Mellékletek

Nyilatkozatok

NYILATKOZAT

diplomadolgozat nyilvános hozzáféréseiről és
eredetiségéről

A hallgató neve: GERLEI REKA
A Hallgató Neptun kódja: S2302E
A dolgozat címe: KOMPLEX VÁROSPÉLJESZTÉSI STRATÉGIA AZ ORSZÁGOK ÉS KÖZNEVEZETŐ MEGÚJÍTÁSA
A megjelenés éve: 2025
A konzulens intézetének neve: TAJÉKOZTATÁSI, TELEPÜLÉSTERVEZÉSI ÉS PÉNZKÖLTSÉGTANI INTÉZET
A konzulens tanszékének a neve: TELEPÜLÉSTERVEZÉSI ÉS TELEPÜLÉSI SZABVÁZSSTRUKTÚRA TANSZÉK

Kijelentem, hogy az általam benyújtott diplomadolgozat egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem. 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 valótlanul 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 szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

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

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

Kelt: 2025 év november hó 03 nap


Hallgató aláírása

NYILATKOZAT

GERLEI RÉKA (név) (hallgató Neptun azonosítója: 52302E)
konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a diplomadolgozatot áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A diplomadolgozatot a záróvizsgán történő védelemre **javaslom**

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*1}

Kelt: 2025. év 11. hó 06. nap



belső konzulens

¹ A megfelelő aláhúzendó.

Hallgatók, doktoranduszok nyilatkozata mesterséges intelligencia (MI) alkalmazásáról

1. Általános adatok

Hallgató neve:	GERLEI REKA
Neptun-kódja:	SA302B
Képzési szint (a megfelelőt jelölje X-szel):	<input type="checkbox"/> BSc/BA <input checked="" type="checkbox"/> MSc/MA <input type="checkbox"/> Doktori (PhD) <input type="checkbox"/> Egyéb:
Tantárgy neve/kódja*:	DIPLOMATERVEZÉS 2. TETTD0240
A munka címe:	KOMPLEX VÁRKOSFELBŐRÍTŐSI STRATÉGIA ALKALMAZÁSA ÉS KÖRNYEZETE MEGÚJÍTÁSA

* 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)
szöveg fordítás, stilisztikai és nyelvtani ellenőrzés/javítás	Gemini open AI - chatgpt - gpt 5	

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

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

A felhasználás célja	Alkalmazott 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.*11*..... hó *03*... nap

.....
Geszti Kék
.....
Hallgató aláírása

.....
M. M.
.....
Konzulens/Témavezető aláírása