

DIPLOMADOLGOZAT

Fazekas Mihály Imre

2024



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Budai Campus

Magyar Agrár és Élettudományi Egyetem

Településmérnök mesterképzési szak

**ÉLESSAROK TERVEZETT VASÚTÁLLOMÁS KÖRNYEZETÉNEK
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVE**

Belső konzulens: Szövényi Anna
egyetemi tanár

**Belső konzulens
intézete/tanszéke:** Tájépítészeti,
Településtervezési és
Díszkertészeti Intézet

Külső konzulens:

Készítette: Fazekas Mihály Imre

1118 Budapest, Villányi út 29-43.

2024

Tartalom

1. Bevezetés	1
2. Élessarok története	4
Vizsgálati rész	10
3. Városszerkezeti elhelyezkedés	10
4. Települési kontextus	13
5. Felsőbb tervekben való szereplés	15
a. Törvényben szereplő tervek	15
b. Budapesti dokumentumok.....	16
c. Helyi figyelembe vett tervek.....	18
6. Élessarok körüli jelenlegi funkciók és területek bemutatása	19
7. A tervezési terület kijelölése és felosztása	20
8. Tervezési terület vizsgálata.....	23
a. Területhasználati vizsgálat	23
b. Épületállapot	28
c. Településképvédelem, védett épületek.....	32
9. Közlekedés vizsgálata.....	36
a. Vasút	36
b. Közúti közlekedés.....	37
c. Tömegközlekedés.....	38
d. Kerékpáros hálózat	38
e. Gyalogos közlekedési tengelyek	39
f. Légi közlekedés	39
Helyzetértékelés.....	40
10. SWOT.....	40
11. Probléma és értéktérkép	40
12. Összegzés	41
Javaslati rész.....	43
13. Jövőkép, szerepmeghatározás	43
a. Új városrész.....	43
b. Vasúti szerep	45
c. Közlekedési szerep	45

d. Lakos körút.....	46
14. Elhelyezendő funkciók	48
a. Intermodális csomópont.....	48
b. Fehérdűlő.....	49
c. Gazdasági terület	50
d. Kőbánya-felső.....	50
e. Expotérség.....	51
f. Összekötő térség.....	52
15. Közlekedés újraszervezése.....	53
a. Közúti közlekedési rend	53
b. Villamoshálózat.....	54
c. Autóbuszforgalom.....	55
d. Kerékpáros és mikromobilitási tengelyek.....	56
e. Gyalogos közlekedés	58
16. Rendezési terv.....	58
a. Összekötő térség.....	59
b. Expotérség.....	60
c. Kőbánya felső.....	61
d. Gazdasági terület	63
e. Lakóterület.....	63
f. Intermodális csomópont.....	66
g. Szintterületek összefoglalása	68
17. Szabályozási terv	70
Összegzés.....	71
18. Forrásjegyzék	73
19. Mellékletek	75

1. Bevezetés

A XXI. századi városépítészet egyik legnagyobb kihívása – ami az Európai Unió Fenntartható Fejlődési Céljai közül a 9.-hez részben és a 11. célhoz köthető¹ – a városok szétterülése. Ennek következménye többek között a környezeti terhelés növekedése, vagy a fenntartáshoz szükséges energiamennyiség növekedése. A szétterülés során egyre nagyobb felületen érintkezik a város a környezettel, mégis sokszor nem vesszük figyelembe, hogy a környezetünkkel együtt élve, azzal minél inkább szorosabb kapcsolat kialakításával tudjuk növelni a városaink ellenállóképességét a klímaváltozással szemben. Ha városaink zöldinfrastruktúrája kellőképpen behálózza azt, akkor nem csak a mi életkörülményeink javulnak, hanem a minket körülvevő állat és növényvilág is jól érzi magát itt és megerősödik. Egy ilyen szoros együttélésből adódó biodiverzitás az, ami kellő biztonságot ad a környezet változásai ellen. Nem csak ezekről szól a fenntartható város kifejezés, de a dolgozatom szempontjából talán ezek a legfontosabb problémák, amikre megoldást keresek.

Az európai városok jellemzője a nagymértékű urbanizációnak köszönhetően a szétterülés, azaz újabb és újabb területek elhódítása a természettől. A városok a peremterületeiken alakítanak ki új városrészeket, ahová a beköltöző tömegek le tudnak telepedni. Ennek következménye a városok alapterületeinek folyamatos növekedése, ami azt jelenti, hogy egyre több utat, kábelpályát, csatornát, egyszerűen infrastruktúrát kell építeni. Ezek az új külső városrészek pedig jellemzően kertes házakat jelentenek, amik tekintve, hogy a beköltözési hullám lassulása nem várható, egy – a végtelenségig növekvő – várost eredményeznek. Ez pedig egy ördögi kör, mivel ennek fenntartása egyre több energiát és embert igényel, ami tovább csökkenti az immár szinte teljesen eltűnt környezetet, aminek így tovább csökken a klimatikus kontrol-szerepe, gyorsítva a felmelegedést a városokban (városi hősziget jelenség).

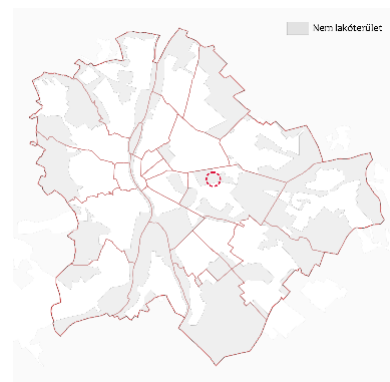
Erre a még folytatható problémahullámra keresve a választ jutott a szakma arra a megoldásra, hogy a városokon belüli területekre kell fókuszálni, azokat fejleszteni oly módon, hogy be tudják fogadni az újonnan érkező lakosságot, ami pedig kétféleképpen érhető el. Az egyik megoldás, hogy sűrűbb városrészeket építünk a meglévők helyére, ami magasabb házakat, kisebb lakásokat vagy egymáshoz közelebbi lakásokat jelent, esetleg mind a három

¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

egyszerre. A másik megoldás pedig a városon belüli üres területek felkutatása, felhagyott gyárnegyedek, vasúti területek funkcióváltása, amikkel új területeket tudunk a város élő szövetébe bekapcsolni. Ezáltal a környezettől már egyszer elhódított területek ténylegesen a várost szolgálják és nem feleslegesen, kihasználatlanul állnak a városban, ahol ráadásul jellemzően nehézséget is okoznak beékeltségükkel és elvágó hatásukkal. (Ebből folytatható a gondolat, hogy amennyiben ezeket a kihasználatlan területeket nem tudjuk/akarjuk felhasználni, akkor adjuk vissza a természetnek, kitisztításuk után a természetközeli állapotot visszaállítva, hogy a tulajdonképpen kölcsönbe vett földet visszaadjuk a természetnek.) Mindkét megoldást alkalmazzák a várostervezők, vagy külön-külön vagy együtt is akár, sűrű beépítést tervezve az említett barnamezős területekre, elkerülve a meglévő beépített területek bontásából adódó negatívumokat.

Budapest is igyekszik ezeket a kihasználatlanul álló lukakat befoltozni a városszövetben, ezért rendelkezik folyamatosan frissülő barnamezős kataszterrel, amiben ezek össze vannak gyűjtve². Ezek a területek leginkább a város korábbi hatalmas gyárterületeit és teherpályaudvarait jelentik, amik a technológia fejlődésének és a társadalom átalakulásának köszönhetően mára már csak a múltra emlékeztetnek minket, ami egy fontos és nem elvetendő tulajdonságuk, viszont ez nem jelenti, hogy nem használhatnánk közben másra ezeket az épületeket, területeket. Ezek mellett azonban vannak kisebb és felhagyott területek elszórva a városban, amik arra várnak, hogy újra annak szerves részévé váljanak.

Az én témám is valahol egy ilyen terület, ami a város beépített területei között kihasználatlanul áll. Budapesten, noha Pestnek a belvárostól távolabbi részén, a Hungária-körúton kívül fekszik, ez még mindig nem a város széle, hiszen a teljes XVII. kerület és a X. kerület fele ettől még keletebbre fekszik. Egy láthatóan közbülső pozícióban található a terület, két nagy lakóterület (északról Zugló, délről Kőbánya) határán, és a korábban említett városi üres területek közé tartozik. Ez a terület nem nevezhető teljesen barnamezőnek, hiszen nem egy homogén területről beszélünk, hanem egy közlekedési csomópontot körülvevő sokféle



*Élessarok elhelyezkedése
Budapesten (saját ábra)*

² <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/hu/peldatar/budapest-barnamezos-teruleteinek-katasztere>

részből áll. Ezen területek azonban különböző funkciójúak. Vannak ugyan tipikusan barnamezős területek, például egy felhagyott gazdasági terület vagy egy már nem használt vasúti terület, de van kifejezetten nem barnamezős is, ilyen a lakóterület (Kőbánya) széle, vagy az az elgazosodott terület is, amit mintha már visszavett volna a természet (ezt mindenképpen jól meg kell vizsgálni, hogyan nyúlok hozzá).

Ám itt nem csupán a felhagyott és/vagy üresen álló területek jelentenek kihívást, hanem maga a közlekedési csomópont is, ami körül az imént említett funkciók is csoportosulnak. Ez a csomópont az Élessarok, amin keresztül érkezik a belvárosba szinte a teljes XVII. kerület és Kőbánya külső részeinek lakossága, és aminek egyúttal egy jelentős észak-déli forgalmat is el kell vezetnie Zugló és Kőbánya alsó között. Ami nagyban bonyolítja a csomópontot és az Élessarok név is erre utal, az itt elhaladó vasutat elkerülendő külön szintű csomópont kialakítása, amely a szintkülönbséget a kis hely miatt egy szűk, szerpentin-szerű, bonyolult elágazással hidalja át, valamint a vasúti pálya alatt átvezető szűk és veszélyes alagút.

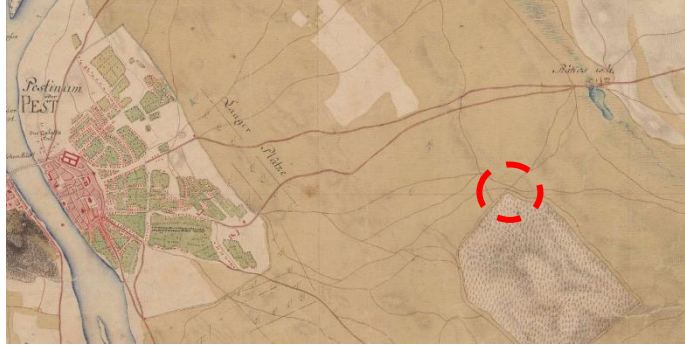


(Műholdkép – Forrás: Google Earth)

2. Élessarok története

Ha megvizsgáljuk a terület történetét, kideríthetjük, hogy miért is nem ért össze Zugló és Kőbánya, és miért ezek a funkciók kerületek ide, amiket ma itt találunk.

A XVIII. század második felében ez a terület Pest városától messze feküdt, hiszen ekkor még csak a Keleti pályaudvarig (akkor Indóház) tartott a városhatár és közel-távol nem volt beépített terület. Pozícióját két térképen ábrázolt elem segítségével tudjuk meghatározni. Az egyik az itt



1. Térkép – első katonai felmérés 1782–1785 (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

találkozó országutak (földutak) keresztezései, azaz elmondható, hogy már ekkor „közlekedési csomópont” volt itt, habár ez akkoriban szekereket, lovasokat és gyalogszerrel közlekedőket jelentett csupán. A másik térképi elem kicsit magyarázza is, hogy miért pont itt találkoznak ezek az utak, ez pedig a dél-keletre fekvő szőlő-terület. Az előbb említett egymást keresztező utak csak itt tudnak találkozni, mivel a szőlőt kerülik el. Megfigyelhető, hogy az országutak mindig a különböző területhasználatok határán alakulnak ki, így itt is a szőlő és a szántó találkozásánál futottak az utak.

Ez a szőlőterület a hely érdekessége és értéke, mivel ez az Óhegy nevű terület, aminek a hasából épült fel Budapest jelentős része, és a mai Kőbánya névadó bányáját rejt. Az itteni mészkőhegy a Gellért-heggyel egy magasságú és gyomrában már ekkor is nagy járatok, aknák voltak, mivel a bányászatot feltehetően a XIII.



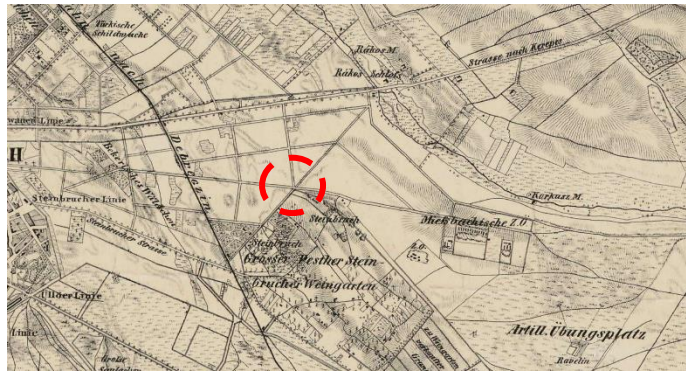
2. Térkép – Budapest (1810-20) pest-buda és környékének katonai célú várostérképe (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

század óta folytatják itt³. A következő 1810-20-ban készült katonai térképén már a bányászat

³ <https://www.kobanya.hu/?module=news&fname=keruletunk-tortenet>

jelei is láthatóak egy két épülettel egyetemben, de a forrásokkal együtt tudjuk, hogy azok nem egy új bányát jelentenek, hanem ez a bánya már sokkal korábban itt volt.

A következő térképen (1852) már felirat is mutatja a kőbányát és a kőbányai szőlőterületeket (Grosser Pesther Steinbrucher Weingarten = nagy pesti kőbányai szőlőskert). Viszont ennél fontosabb is, hogy a szőlőtől északra fekvő területeken megjelenik egy új úthálózat, amiből arra következtethetünk, hogy



3. Térkép – Budapest (1852) Pest-Buda-Óbuda és tágabb környékének topográfiai térképe (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

elkezdtek felosztani a területeket, amiből a város terjeszkedését lehet előrevetíteni. Valamint a szőlőskert és a város közötti területeken is megjelennek kisebb-nagyobb foltokban temető, vagy mocsarak, amik arra utalnak, hogy a terület fontosabb annál, hogy egy üres folt legyen a térképen. Ez az első lépése a felosztásnak, a részletes feltérképezés. A felrajzolt utak irányai már összeegyeztethetőek a mai állapotokkal, az elágazástól északra kirajzolódik az Örs Vezér tere csomópont, északkeletnek tart a mai Terebesi út, délnyugatnak pedig a Kőrösi Csoma Sándor út. Az északnyugatra fekvő földek egy rácsos úthálózatot kaptak ekkor, ám ez a terület még sokat fog változni a történelem során. Keletre kicsit messzebb a mai Jászberényi út déli oldalán megjelenik Alois Miesbach téglagyára, ami ugyancsak nagyban hozzájárult Budapest fejlődéséhez, ugyanis az 1838-as nagy árvíz után az újjáépítéshez szükséges téglák gyártása miatt kapta meg ezt a területet Miesbach⁴. Ez a környék gazdasági fellendüléséhez és benépesüléséhez is vezetett, ami látható térképen megjelenő új épületekből, amik valószínűleg az itt (és a szőlőkben) dolgozók számára is épültek.

⁴ <https://mbtgye.hu/katalogus/ad/toertenetek-leirasok,10/miesbach-drasche-fele-teglagyar,11234>

A következő történeti térkép a Második katonai felmérés térképe, aminek ezen szelvénye 1861-ben készült⁵. Ezen a térképen az első és legfontosabb új elem a vasút megjelenése, ami ekkor még a Józsefvárosi pályaudvarból (akkor Losonci pályaudvar) indult. Kőbánya-



4. Térkép – magyar királyság (1819–1869) - második katonai felmérés (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

felső vasútállomás ma ugyanazon a helyen van, ahol a történeti térképen, ekkor nagy helyigénye volt egy vasútállomásnak és láthatóan igyekeztek a megállót minél közelebb elhelyezni a délebbre fekvő, beépülő Kőbánya lakott területeihez. Ekkor még az Örs Vezér tere felé nincsen fontos csomópont, így annak elérhetősége nem volt szempont. Az északi oldalon megépültek a tervezett utak nagy része, kivétel az az észak-déli út, aminek nyomvonala keresztezte a megépült vasutat, így ott megmaradtak a nagyobb „tömbök”. A szőlőskertben egyre gyarapodnak az épületek, és láthatóan tagozódik fel a terület.

A következő térkép az első, ahol ténylegesen megjelenik a mai Élessarok csomópont, ráadásul a térkép nagy részletességének köszönhetően jól látszik, ez ugyanaz a kialakítás, ahogy ma áll, nem építették át azóta, csupán a közlekedés rendje változott, a terep kialakítását meghagyták. Ezen a nagy részletességű



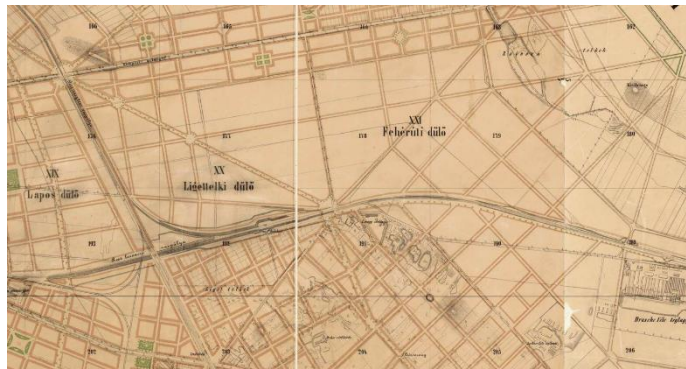
5. Térkép – Budapest (1867-73) Pest és Buda kataszteri térképsorozata - az 1872-1920 közötti változások utólagos jelölésével (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

térképen jól láthatóvá válik a vasútállomás kiterjedése is, ami nem csupán egy sínpár volt, hanem a tehervágányokkal együtt már egy jelentős területet foglal el, amire akkor még szükség is volt. Ahogy körbenézünk a területen, látható, hogy a vasútállomás déli oldala például teljesen beépül, de északi irányban a Kerepesi út északi oldalán is megjelennek

⁵ <https://www.arcanum.com/ro/online-kiadvanyok/Janko-janko-annamaria-magyarorszag-katonai-felmeresei-1/a-cd-n-megtekintheto-mellekletek-3A2/48a-a-magyar-kiralysag-felmeresi-terkepeinek-128-800-szelvenybeosztasa-a-ii-katonai-felmeres-idejen-feltuntetve-az-egy-szelveny-felmeresene-42C/#Janko%5ECD48a>

lakótelepek. A kettő közötti üres földeken pedig újra megjelennek tervek annak felosztására, szabályos utcarendszer és tömbszerkezet jelenik meg, északnyugat felé egy nagy átlós sugárúttal, amin egy Isaszegi út feliratot találunk. Továbbá a városból kifelé is láthatjuk a Jászberényi és Maglódi út elágazását és nyomvonalait, amik ugyancsak a maival megegyező, végleges helyükön futnak. Ekkorra pedig a filoxéra járvány következtében a szőlők helyét felváltja az „Első magyar serfőzde”, ami felhasználta a kőbányászat után maradt pincerendszert, kihasználva azt a jó számukra fontos tulajdonságát, hogy egész évben egy állandó hőmérséklet van benne.

Egy 1873-as pesti szabályozási térképen nem csak az üres területek felosztásának terve látszik, hanem az előbb említett Első magyar sörfőzde (ma Dreher sörgyár) területén is látható annak felosztására irányuló tervek. Itt még sűrűbb az utcák rendszere, mint az előző térképen, és a Fehérdűlő is jobban be van táblázva, valamint újítás az Élessaroktól dél felé induló átlós utca, ami még inkább ráerősített volna a csomópont sokágúságára.



6. Térkép – Budapest (1873) pest áttekintő szabályozási térképe (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

A harmadik katonai felmérés részeként Budapestet 1882-ben vizsgálták, ezen jó látszik, hogy a fenti tervekben szinte egyik utca sem valósult meg, és az eddig jelölt utak is csak szaggatott vonallal vannak a térképen. A többi területen nagy változás nem látható, ekkorra Kőbánya szinte teljesen beépült, az Élessaroknál a nagyüzemű sörgyártás telkei találhatóak, amik megakadályozták a várossz rész ilyen irányú növekedését, egészen a II. Világháború lezárulásáig.



7. Térkép – Habsburg birodalom (1869-1887) - harmadik katonai felmérés (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

A Fehérdűlőt az 1908-as térképen újra felosztani tervezték, és a Ligetelki-dűlőn megint látható egy verziója az Isaszegi útnak, az Élessaroknál pedig egy hatalmas területű csomópont van berajzolva sugárirányba kiinduló tengelyekkel.



8. Térkép – Budapest (1908) Budapest közigazgatási térképsorozata (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

Az egyik utolsó nagy változás a mai állapot kialakulása szempontjából a Kincsem park megépülése, ami ellehetetlenítette a korábbi terveket, amik ezen terület beépítéséről szóltak. Amikor az „Új lóversenytér” megépült 1925-ben⁶, és elfoglalta a Ligetelki dűlő északi felét, ezzel szinte egyidőben annak déli fennmaradó területén megalakult a Tenyész- és haszonállatvásártlep is, teljesen kihasználva a rendelkezésre álló területet a város szélén.



9. Térkép – Budapest 1918-46 (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

Az utolsó nagy egybefüggő fejleszhető terület a Fehérdűlő volt, aminek megvalósulása a háborús időszakban vált lehetetlenné, nem csak az anyagi szempontok miatt, hanem mert a katonaság vette használatba a területet, gyakorlatozótelepet és lőteret kialakítva ott.

A történelem alakulásából levonható, hogy az Élessarok elágazás kaphatott volna fontosabb szerepet, hiszen a kialakult úthálózat azt sugallta, hogy ez a terület is be fog épülni, viszont ez soha nem következett be. Ennek első oka a Kincsem park volt, ami 1925-ben nyílt meg az Élessarok



10. Térkép – Magyarország Katonai Felmérése 1941 (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

belvárosi oldalán, de már a 1912-es térképen is megjelenik, tehát valahol 1908 és '12 között kezdődött el az építése. Ezzel egyidőben a mai Hungexpo területe is beépült, ugyan ekkor még csak Tenyész és haszonállatvásártelep néven, de azóta is folyamatosan vásárok és kiállítások helyszíne ez a terület. Ez a két nagy helyigényű funkció teljesen elvágta a Fehér utat a belsőbb

⁶ <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Krudy-krudy-gyula-munkai-1/almoskonyv-tenyerjoslasok-konyve-3/futtatas-1337/az-uj-loversenyter-megnyitasan-visszatert-a-regi-szep-majusok-levegoje-137F/>

területektől és el is lehetetlenítette az összenövést velük. A Fehér út keleti oldalát a katonaság használta a háborús időszakban lőtérnek és gyakorlatozásokra, de jelenleg már ők sem használják.

Viszont Budapest 1950-es kibővülésével a terület korábbi csomóponti szerepe megnövekedett, hiszen Rákosmente becsatlakozása a fővárosba azt eredményezte, hogy az onnan befelé érkező lakosság szinte kizárólag ezen a csomóponton keresztül tudott (és tud ma is) eljutni a belvárosba. Igaz valószínűleg ez a forgalom nem a csatlakozás pillanatában jelent meg itt, hanem azt megelőzően is jelen volt, az valószínűsíthető, hogy a csatlakozás hatására többen vállaltak munkát a belsőbb kerületekben, illetve többen választották az új kerületeket lakásvásárláskor, amik mind forgalomnövekedést generálnak.



11. Térkép – Magyarország az 1960-as években, a CORONA kéműhold felvételein (Forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/>)

Mára a fennmaradó területekre betelepültek olyan funkciók, amiknek nem probléma és fel tudják használni az esetleges, szabálytalan formájú és elhelyezkedésű telkeket. Amelyek pedig még ezekre sem jók, azok parlagon maradtak és folyamatosan romlik az állapotuk, a romló épületek pedig tökéletes búvóhelyek a város kiteszítettjainak, a hajléktalanságnak.

Ez az állapot a főváros értékes területei elpazarlásának ékes példája, hiszen 1 km-en belül van a város két fontos csomópontja (Örs Vezér tér, Kőbánya), és hasonló helyzetben lévő városrészek más városokban, sőt Budapest más területein is fejlődő terület, valamint önmaga is képes alközponttá válni, ami ezen dolgozatnak is az egyik célja.

Vizsgálati rész

Ahhoz, hogy egy megfelelő tervet tudjak készíteni, elengedhetetlen egy átfogó vizsgálat, amelyben – lehetőség szerint – a területre vonatkozó összes olyan információt összegyűjtöm, amiket figyelembe kell majd vennem a tervezési folyamatban. Ha ez a vizsgálat nem megfelelően teljeskörű, akkor a tervezés közben vissza kell térnem erre a vizsgálati szintre és kiegészíteni a hiányzó vizsgálatokkal ezt a fejezetet, hogy megfelelően megalapozott legyen a tanulmány, valamint az dolgozat íve is teljes legyen.

A vizsgálatokat a nagy léptékből indítom, és fokozatosan közelítek rá a vizsgálati területre. Ennek következtében a tervezési terület vizsgálatról vizsgálatra egyre részletesebben kerül bemutatásra. Egy másik előnye ennek a módszernek, hogy azok a vizsgálatok célpontjától távoli területek, amik nem játszanak olyan nagy szerepet, nem is lesznek a szükségesnél nagyobb részletességben vizsgálva.

3. Városszerkezeti elhelyezkedés

Élessarok Pest keleti részének közepén található, a Hungária körgyűrű külső oldalán, ahonnan a városszerkezet szabályos sugaras-gyűrűs szerkezete kezd feloldódni. A sugárutak elkezdnek megtörni és a gyűrűs elemek is felszakadoznak.

A város növekedése már évtizedek óta igényel egy új körutat a Hungária körgyűrű és az M0-ás közé. Erre sokszor Munkás-körútként vagy Külső körvasút menti körútként hivatkoznak. Ennek pontos

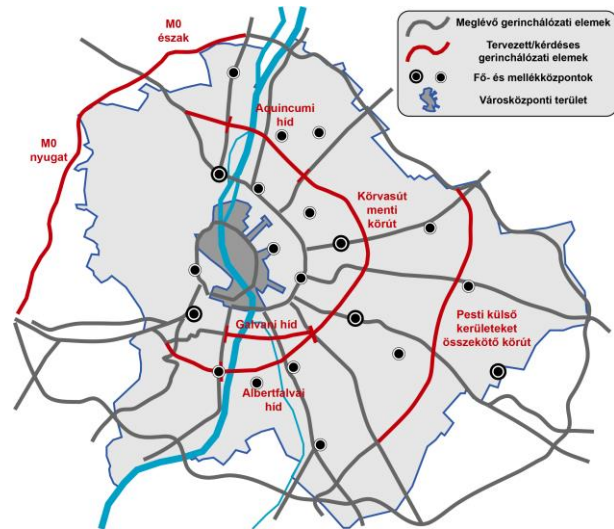


Fontosabb közúti és vasúti tengelyek (saját ábra)

nyomvonalára több variáció is született, de az északi felében megegyezik a szakma, hogy a leendő Aquincumi hídtól indulva, a városi szempontból kihasználatlan körvasút által biztosított, beépítetlen sáv mentén kellene kialakítani. A déli felén ott kezdenek eltérni a tervek, ahol a körvasút befordul a belváros irányába és így megszűnik ez a gyűrű-irányú beépítetlen sáv és a megvalósításhoz kénytelenek a tervezők a kialakult városszövetben

megtalálni az optimális nyomvonalat. A körút Dunához érkezésén is megoszlanak a vélemények.

A közéletben a Galvani híd tervpályázata következtében nemrég újra felszínre kerülő vita tárgya ezzel megegyezik, a Galvani vagy az Albertfalvai híd megépülése fontosabb a város jó működéséhez. Ez a kérdés láthatóan a Munkás-körút tervezőit is megosztotta, hiszen készültek nyomvonalak, amik az Albertfalvai hídhoz vezetnének és olyanok is, amik a Galvani hídhoz. Véleményem szerint a vita túlságosan eltolódott abba az irányba, hogy vagy az egyik fontos, vagy a másik, amely mentalitás



Tervezett Budapesti gyűrűs vonalas elemek
(forrása: <https://444.hu/2021/02/18/galvani-vita-amire-egy-uj-duna-hid-valo-abban-az-albertfalvai-a-jobb/>)

sokkal jobban ellentétbe állítja a véleményeket. Szerintem fontos tudatosítani, hogy minkét hídnak van létjogosultsága, de mivel két híd megvalósítása irreális párhuzamosan, így a fő kérdés az, hogy melyik hídra van előbb szükség. Így a vita nem arról fog szólni, hogy melyik híd tudja jobban ellátni a déli városrészek összekötését és a forgalom elvezetését önmagában, hanem melyik nyomvonal képes nagyobb terhet levenni a hálózat többi részéről, amíg a másik híd nem készül el.

Visszatérve a tervezési területhez, az Élessarok az előbb taglalt Munkás körút tervezett nyomvonala és a Hungária körút között félúton található, ahol találunk hasonló gyűrűirányú utakat, de ezek jelenleg nem alkotnak egy teljes értékű körutat. Északi irányban a Nagy Lajos Király útja összefüggő, gyűrű irányú tengelyként működik, de az északi végén a Rákosrendezői pályaudvar megszakítja és nincs megfelelően bekötve a jelenlegi hálózatba. A déli végén az Örs Vezér teréig tart igazán, ahonnan a Fehér út egy beépítetlen leromlott területen halad át, ezáltal a körút szerep itt leegyszerűsödik a forgalom elvezetésére, holott egy körútnak ennél több feladata is van. Az Élessarok déli oldalán újraéled a gyűrű-irányú tengely a Kőrösi Csoma Sándor út formájában, ahol Kőbánya élő városzövetén keresztül halad, viszont a Mázsa térnél (Kőbánya-alsó vasútállomás) megtörik a tengely és újra feloldódik, itt a gazdasági

területekben. Ha képzeletben berajzoljuk az ideális ívét ennek a körút-kezdeménynek, a Galvani híd nyomvonalához érkezünk.

Áttérve a környező sugárutakra, a területet nem érintő főbb városi sugárút a Kerepesi út és az Üllői út. Ezek közül észak felé a Kerepesi út van közelebb, ami a Keleti pályaudvartól indulva halad az Örs Vezér terén át Cinkota, Gödöllő, Hatvan végül Nyíregyháza irányába. A területtől délre pedig az Üllői út húzódik, ami a Kálvin tértől indulva a Határ utat és Kőbánya-Kispestet érintve Monor, Szolnok, majd pedig Békéscsaba irányába biztosít közvetlen közúti kapcsolatot. A területen is átmegy egy alacsonyabb rendű sugárút, ami a Kálvin tértől kifelé Baross utcaként a Harminckettesek terét, az Orczy teret érintve érkezik meg – itt már Kőbányai út néven – Kőbánya-alsó vasútállomásig. Innen a „sugárút” megtörik északra, és az előbb említett körút-kezdeményen, A Kőrösi Csoma Sándor úton halad, majd itt az Élessaroknál fordul újra keletnek és megy ki Rákosmentére, ahonnan pedig Süllyás, Nagykáta és Szolnok érhető el szinte egyenes vonalban.

Vasúti szempontból is fontos csomópontokkal és viszonylatokkal áll kapcsolatban az itt áthaladó vasútvonal. A Keleti pályaudvarral van ma aktív kapcsolatban, több járat is van vele összeköttetésben, amikkel vagy a 80a vonalon Gödöllő, Hatvan (majd Miskolc, Záhony, Munkács vagy Kassa) irányába, vagy a 120a vonalon Süllyás, Szolnok (majd Debrecen vagy Békéscsaba, Arad, vagy Szeged) irányába lehet indulni. Viszont a Nyugati pályaudvarra is el lehet jutni erről az állomásról, mivel a Királyvágány elkanyarodik északra a Nyugati felé, igaz jelenleg csak 1 vágányos ez a kapcsolat, de, ha van megfelelő indoklás, akkor nagyobb területfoglalás nélkül ki lehet bővíteni még egy vágánnyal, ami nem csak a Nyugati pályaudvarral jelentene kapcsolatot, hanem Zuglóval és a jövőben ezen a vonalon épülő megállókkal egyaránt. Az utolsó fontos vasúti kapcsolat talán az egyik legfontosabb tulajdonsága az Élessaroknak, ami pedig a Körvasút vonalán való elhelyezkedése. A Munkács körútnál említettem, hogy a Körvasút bekanyarodik a belváros felé, ezt pont az Élessarokon keresztül teszi meg. A Körvasútról elérhető az Újpesti vasúti hídtól kezdve a Rákóczi hídig minden viszonylat, valamint a Kelenföldi pályaudvar is, ahonnan pedig a teljes nyugati országrész és ezzel együtt Nyugat-Európa is.

4. Települési kontextus

Az eddigiekben azt vizsgáltam, hogyan helyezkedik el Budapest vasúti, illetve közúti hálózatában a csomópont, illetve azokon keresztül az országban melyik irányokkal van közvetlen kapcsolatban. Viszont ezek a kapcsolatok olyan messziek, amikkel a távolság miatt nem tud szoros kapcsolat kialakulni. Egy élő, egybefüggő városszövet csak úgy tud kialakulni, ha az egymással szomszédos városrészek minél nagyobb felületen nagy átjárhatósággal tudnak kapcsolódni egymáshoz. Ehhez összenőtt, vagy csak egymástól kis távolságra lévő, netán közös zöldsávval találkozó lakóterületeket kell kialakítani, amik között gyalogszerrel vagy kerékpárral is röviden és könnyen megtehető útvonalak vannak. Ha ez megvalósul, az ott élő emberek jobban tudnak kötődni a körülöttük lakókhöz, ennek következtében erősödik a városi identitás, az egység és nem elszigetelt lakóközösségek alakulnak ki.

Ahol ez nincs meg, ott megszakad a városszövet és rések alakulnak ki benne. Ezek a területek könnyen leromlanak, vagy olyan funkciókkal telnek meg, amik ellehetetlenítik a terület fejlődését. Az Élessarok és Örs Vezér tere közötti terület ennek egy példája, ahol az itt megtelepült nagy helyigényű funkciók, leromlott területek, és megoldatlan közlekedési problémák kombinációja ellehetetleníti annak két oldalán található városi szövetek összefonódását. Az Örs Vezér tere fontos szerepe és jó tömegközlekedési ellátottsága enyhén oldja ezt a szakadást, de ez nem elég a terület fejlesztésének beindításához, amit bizonyít, hogy eddig nem indult el ez a folyamat.

Élessarok helyzetét a városszövetben jobban megérthetjük, ha a szomszédos területek szemszögéből, azok kontextusában vizsgáljuk. Ezt két szempont szerint vizsgálom, az egyik, hogy megnézem melyik területekkel van kapcsolatban, esetleg mely irányokban hiányzik ez a kapcsolat. A másik szempont pedig a többi városrészre kifejtett hatása, amit jól lehet vizsgálni úgy, ha kivesszük a csomópontot a hálózatból és megnézzük, mekkora területen érződne ennek a hatása.

Az első módszer a szomszédos területekkel való kapcsolódás. Kőbánya területével szoros kapcsolatban van, de annak határán helyezkedik el. A csomópont Kőbánya lakóterületének északi kapuja, aminek egy erős, de negatív kapueleme a szűk vasúti aluljáró, amin keresztül a Kőbányára érkezőknek át kell menniük. Északra a legközelebbi városszövet Zugló, ami a Kerepesi út túloldalán kezdődik, a csomóponttól egy kilométerre. Ez a távolság

túl nagy gyalogos szempontból, ráadásul ez a kilométer mentálisan többnek is hat, köszönhetően annak kopársága és üressége miatt. A kapcsolat viszont nem teljesen hiányos, mert a tömegközlekedés kifejezetten jó, több buszjárat és villamos is összeköti Zuglóval a csomópontot, ami ezekkel 5 percen belül elérhető. A belváros felé az első ilyen terület a Vasút túloldalán található. Ez viszont teljesen elérhetetlen a csomópontból, a vasút ugyanis teljesen elvágja a két területet, azzal semmilyen kapcsolatban nincsen. Keleti irányban hasonlóan nincs közel lakóterület, de ebben az irányba erős kapcsolata van a területnek egy működő gazdasági területtel, közúton pedig az amögött húzódó, Maglódi út-menti lakóterülettel is. Északkeleti irányban megemlítem a Rákos-patak-menti kis lakóterületet, amivel most nincs kapcsolata, de ebben az irányban jelentős akadálya nincs (a távolságon kívül) egy szorosabb kapcsolat kialakulásának.

A másik vizsgálati módszer, a terület esetleges megváltozásának hatása a város területeire. Ez a szempont inkább a terület szerepét hivatott feltérképezni, mennyire függenek a város egyéb részei egy adott területtől. Egy fontos csomópont például a Kelenföldi pályaudvar, aminek fejlesztése az egész országra hatással van, sőt nemzetközi viszonylatban is érzékelhető, viszont ezzel ellentétben egy kis szerepű csomópont a közvetlen környezetén kívül másra nincs nagy hatással, kerületi példát hozva ilyen például a közeli Óhegy park. Ezen a skálán helyezkedik el valahol az Élessarok is. A kereszteződés azokra a területekre tud hatással lenni, amik kapcsolatban vannak vele közlekedési tengelyeken keresztül. Három ilyen fontos tengely van itt, egyik az észak-déli irányú körút, a keletről érkező tengely és a kelet-nyugat irányú vasútvonal. Az észak-déli tengelyen Zuglótól és Kőbányaig ér a hatása, mivel onnan már elhalványul a szerepe, az ott található központok miatt, viszont keleti irányban nincs hasonló szerepű csomópont a városszövet felszakadozása miatt egészen Rákoskeresztúrig. Így jelenleg tulajdonképpen az egész XVII. kerület ezen a csomóponton keresztül tud bekapcsolódni a városi hálózatba, azaz ennek a területnek a jövője hatással van tulajdonképpen teljes Rákosmentére. A vasúti tengelyen jelenlegi helyén alig van szerepe az állomásnak, mivel az csak a helyi lakosok ellátására szolgál. Viszont az állomás áthelyezése a csomópontba azonnal elosztó szerepet ad annak, és az ehhez vasúttal kapcsolódó területek számára potenciális új átszállási lehetőségként jelenik meg, ami ezeken a vonalakon forgalomgeneráló, míg a többi vonalon tehermentesítő folyamatokat tud elindítani.

Van egy különleges szerepe is ennek a területnek, ami egész Budapest szempontjából fontos, ez pedig a város jó levegőminőségének biztosítása, ugyanis itt megy keresztül a város egyik átszellőztető csatornája. Ez a csatorna azért tudott kialakulni, mert itt egy olyan sáv nyúlik be a városba, ahol nincsen sem domborzati, sem épített akadálya a levegő áramlásának, valamint ez a sáv nagy része zöldfelülettel borított (1. ábra). Ezen a szellőzőcsatornán emiatt nem csupán a városi szmog tud kiáramolni a városból, de a beáramló levegő oxigéndúsán érkezik meg a belvárosba. Valamint a hősziget hatás ellen is dolgozik, mivel a növények által kicserélt levegő és az általuk elnyelt napsugárzás is mind egy hűvösebb légáramlatot eredményez, ami így hűteni tudja a városi levegőt. Ez a szerep megtartása nagyon fontos a fejlesztés során, amit végig szem előtt kell tartanom.

Az említett zöldfelület a Terebesi erdő, ami a városi zöldfelületinfrastruktúra fontos eleme, így az erdő nem csak elhelyezkedése miatt fontos, amit az előző bekezdésben láttunk, hanem egyszerűen a létezése miatt is. A városi zöldfelületek nagyban javítják a környezetük mikroklimáját és ezáltal az életminőségét is. Ha ez a hálózat nem csak foltszerű, hanem összeér és átszövi az egész várost, ez a hatás hatványozódik, és jóval nagyobb területeket tud javítani. Erre a főváros hangsúlyt is fektet, ezért elkészítették a Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepcióját⁷, amiben részletesen vizsgálják a város jelenlegi zöldfelületeit, és keresik a fejlesztési lehetőségeket, ahol javíthatnak a városi környezetvédelmen, ami közvetlenül a lakosság életminőségét is pozitívan befolyásolja. A Terebesi erdő ennek egy fontos eleme, ugyanis a dokumentum a város kilenc potenciális városi parkjai között említi. (2-3. ábra)

5. Felsőbb tervekben való szereplés

a. Törvényben szereplő tervek⁸

Minden tervezési feladat korai szakaszában meg kell vizsgálni, hogy a tervezési helyszínre milyen jogszabályok érvényesek, illetve milyen terveket, dokumentumokat készített az adott önkormányzat. Ezeknek ugyanis kettős szerepe van. Országos, megyei és települési szinten is készülnek tervek (Budapesten kerületi is), amik meghatározzák a terület jövőjét. Ennek elérését és az ettől való eltérést akadályozza meg a szabályozás, amik jogerős

⁷[Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója](#)

⁸ <https://www.oeny.hu/oeny/4tr/#/tudastar/interaktiv-terkep>

dokumentumok. Ugyan egy diplomamunkát nem korlátoznak ezek a dokumentumok, mégis a terv realiztikus talajon tartása miatt csak megfelelő indoklással szeretnék eltérni ezektől.

A legfelsőbb szinten a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvény (a továbbiakban MaTrT) áll, aminek Élessarokra a Budapesti Agglomeráció Településrendezési Terv (a továbbiakban BATrT) része vonatkozik. Ennek tervlapját megvizsgálva látható, hogy a települési térségben található, fontosabb közúti tengelyeket ábrázolja, semmilyen tervezett nyomvonal nem halad át a területen, az egyetlen tervezett elem a Munkás körút nyomvonala (piros szaggatott), amit már figyelembe vettem, és szerepe is lesz a dolgozatomban. (4. ábra)

A törvény Országos Övezeti terv fejezetéből az erdők övezete tervlapot emelem még ki, ami tartalmaz a tervezési területen két Erdő övezetet is. Ezek a Terebesi erdő egésze és a Fehér út mentén húzódó erdőszáv. Noha a települési térségen belül ezeket nem kell figyelembe venni, mégis jó tudni, hogy az országos szintű tervben is jelölve vannak. (5. ábra)

A regionális és megyei tervekben számomra releváns információt nem találtam, így a következő szint a települési tervek szintje.

b. Budapesti dokumentumok

A fővárosi Településszerkezeti Terv (a továbbiakban TSzT) három tervlapját emelem be a dolgozatba, az „1. Területfelhasználás”, a „4. Zöldfelület-, táj- és természetvédelem”, valamint a „6. Védelmi, korlátozási területek” mellékleteket⁹.

A területfelhasználási ábrán (6. ábra) az új vasútállomás körül Vt, vegyes településközpont telkeket találunk, a Fehérdűlő területe pedig változással érintett területként jelenik meg (sraff). A Fehérdűlőn területfelhasználás szempontjából intézményi (Vi) és gazdasági (Gksz) telkeket találunk, és a Kincsem park Fehér-út menti területe különleges közlekedési területbe van sorolva (K-Kozl). A területfelhasználásokon túl, még korlátozásokat is látni a tervlapon, a Fehér dűlő határán lakófunkció elhelyezésének korlátozása környezeti

⁹<https://budapest.hu/telepulesrendezesitervek/TSZT/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Ftelepulesrendezesitervek%2F2010%2F2020%2F2021%20hat%C3%A1lyos%202021%2E04%2E03%2E%20%2D%2FKer%C3%BCletek%2FKer%2010&FolderCTID=0x01200043EC0F77ED073D4F8CEE8D81B4D8C815&View=%7B2326D11E%2D46A0%2D49E2%2DA306%2DBB5369C5A0FC%7D> (szerk.)

terhelés alapján. Ez a Fehér út felé érthető, viszont jelöl a Terebesi erdő felé is, aminek nincs jelentős környezeti terhelése.

Fontos tudni, hogy ez a tervlap már nincsen összhangban az OTTrT-vel, mivel abból kikerült az itt tervezett M4-es bevezető szakasza. Ez az, amit látunk itt elhúzódnia a vasút és a Fehér dőlő között. Ez magyarázza a Vi-2 övezetet és a gazdasági területet is. Mivel már nem tervezik erre hozni az autópálya-bevezetőt, így ezt figyelmen kívül hagyom.

A Zöldfelületi tervlapon (7. ábra) részletesebben van ábrázolva a Terebesi erdő, fel van osztva közjóléti (sárga) és véderdőre (zöld). A Fehér út menti erdősáv teljes egészében Közjóléti erdő kategóriába van sorolva.

A védelmi és korlátozási területek közül kettő van a területen. egy „nagy nyomású gázvezeték védőtávolsága” van jelölve a vasút mentén, valamint „Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területeket” találunk, ami a Fehér út teljes keleti oldalát tartalmazza. (8. ábra)

A barnamezős területek összegyűjtése nehéz feladat, először is, mivel nem egyértelmű, mi tartozik barnamezős területbe, így különböző munkacsoportok adatai eltérhetnek. Illetve ezek folyamatos fejlesztései miatt ez egy dinamikusan változó adathalmaz, amit időről időre felül kell vizsgálni. Ezt látjuk a BFVT (Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.) anyagában is. Ugyanannak a dokumentumnak egy négy évvel későbbi felülvizsgálatában megváltozott a területemen is a barnamezős területek mérete (2018¹⁰ -> 2022¹¹)(9-10. ábra)

A Vasút fejlesztésével foglalkozik a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia (a továbbiakban BAVS). (11. ábra) Ez a dokumentum Budapest összes vasútvonalára lefektet egy fejlesztési irányt, ami alapján hatékonyan lehet felhasználni a rendelkezésre álló forrásokat. Ennek megfelelően az Élessarkon átmenő vasútvonallról is szó van benne. Viszont a vonal relatív jó állapota és nemrég elindult felújítása miatt kevés hangsúly kerül rá a stratégiában. A stratégia B16 pontjában van feltüntetve, hogy „A városi közlekedéssel való kapcsolat javítása érdekében az Élessaroknál új megállóhely létesül”. A stratégiában említve van a Királyvágány

¹⁰ <http://okosvaros.lechnerkozpont.hu/hu/peldatar/budapest-barnamezos-teruleteinek-katasztere>

¹¹ https://budapest.hu/Documents/Varostervezesi_Foosztaly/Barnamezos_teruletek_katasztere/Methodika.pdf

bővítése is, ami a Nyugati pályaudvarral való kapcsolatot tudná biztosítani, jelenleg csak egy vágány kanyarodik északra a Hungexpo után.¹²

c. Helyi figyelembe vett tervek

A nagyléptékű tervek után olyan projekteket gyűjtök össze, amik a tervezési terület szomszédságában találhatóak, amiket külső adottságként be tudok építeni a tervbe, hogy azokhoz igazodjon a terv. Két tervet találtam. A Gyógyszertári út északi oldalán parlagon álló területére a BFVT tervét találtam meg, ami az Élessarok fejlesztésének részeként jelenik meg, de a terv hasonlóan a TSZT tervlapjához az M4-es autópálya bevezetőjének megépülésével tervezett, így az autóforgalmat kiszolgáló és logisztikai funkciók terve már nem relevánsak a területen. De a terv ezen részét át tudom venni, mert ez véleményem szerint már nem az Élessarok vonzáskörzetében található, hanem az Örs vezér tere forgalmára épít inkább. (12. ábra)

A másik külső terv a Terebesi erdő pihenőerdővé fejlesztése, ami a városvezetés egyik fontos terve. Erre lett kiírva 2022-ben a Peter Joseph Linné nemzetközi tervpályázat, amin három díjazott pályamű érkezett be.¹³ A beemelő terv megvalósulására nem számítok, inkább azért használom fel, hogy be tudjam mutatni milyen kaliberű változásra számíthatunk. Ezt amiatt sem lehet átvenni teljesen, mivel a tervezett park határa máshol húzódik, mint az én tervemben fog, így az már nem lesz életképes. Az általam illusztrációra választott terv Daniel Wolfram, Katherina Dropmann, Katherina von Umold és Paula Erber pályaműve (13. ábra), amely terven szerepel minimális lakóterület, így ez áll legközelebb az én tervemhez.

¹² Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia (2020. június 10.)

¹³ https://rdt.budapest.hu/dialogs/feherdulo-terebesi-erdo/blog_posts/peter-joseph-lenne-tervpalyazat-budapesti-feladat-terebesi-erdo-eredmenyek

6. Élessarok körüli jelenlegi funkciók és területek bemutatása



Élessarok bemutatásának iránya (saját ábra)

Ahhoz, hogy a részletes területi vizsgálatokat elvégezzük, szükséges, hogy meg legyen határozva a tervezési terület, ezért most az kerül kijelölésre. A tervezés középpontja a BAVS-ban megfogalmazott leendő új vasútállomás, ami a mai csomópont fölé kerülne. Ez az a nulladik fejlesztés, ami a terület fejlődésének beindítója, és alapja, nekem pedig a feladatom ezen fejlődés irányainak és helyeinek számára a terület biztosítása és megfelelő léptékezése az itt megjelenő új lakosság és megforduló emberforgalom fényében. Ezért a tervezési területbe bekerül minden olyan hely, ami potenciális fejlesztési területként jelenik meg a környéken, és szervesen tud kapcsolódni az új állomáshoz.

Ha északra indulunk az Élessarok csomópont közepétől, akkor egyből egy utakkal körülvett, gyalogosan szinte megközelíthetetlen tömböt találunk, ahol autókereskedés és hulladékgyűjtő udvar található. Észak felé haladva a Fehérdűlő erdőfoltja és felhagyott területek jönnek, amiket elkezdett visszavenni az erdő. A Gyógyszergyári út túloldalán egy nagy üres sáv következik, ami egészen egy gazdasági zárványterületig tart, ami után már az Árkád bevásárlóközpont és a Kerepesi út következik. A gazdasági területtől az óra járásának

megfelelő irányba indulva oktatási terület van, majd egy gyülekezet telephelye, amit a vasúttól a Terebesi erdő választ el. A vasút északi oldalán visszatérve az Élessarokra végig a Terebesi erdő található. A vasút a csomópont keleti felén minimális, 4 vágány szélességű, ami keletre elhagyva a területet egy deltában elágazik a XVII. kerület és a Körvasút irányába.

Átérve a vasút déli oldalára egy gazdasági terület nyúlik el a vasút és a Dreher Antal út (majd Jászberényi út) között. Annak túloldalán az út névadója által alapított Dreher sörgyár telephelye található. A gyár nyugati határától kezdve a Körösi Csoma Sándor útig váltakozó állapotú lakóterületek következnek, amit a csomópont közelében a kormányhivatal épületével lezárva. Azzal átellenben benzinkút és Penny található, ami mögött a csomóponttól távolodva Kőbánya zárt lakóterülete indul. Tovább haladva az óra járásának megfelelően megérkezünk a vasút Élessaroktól nyugatra fekvő részébe. Ezen az oldalon található jelenleg a Kőbánya-felső vasútállomás, ahol az állomástól délre fekvő tehervágányoknak köszönhetően jelentős szélességű területté bővül a csomópontban még csak 4 vágányos MÁV-terület.

Az állomástól északra fekvő területet egy alagúton tudják elérni a délről érkezők (ami a vasútállomáshoz is felvezet). Az alagútból kiérve egy széles parkolósáv következik, ami az Albertirsai út túloldalán elterülő Hungexpora érkező autó- és buszforgalom befogadására van kiépítve. Az említett hatalmas kiállítóterület túloldalán helyezkedik el egy még nagyobb területigényű sporthelyszín, a Kincsem park. A park különleges területigénye miatt az ovális kialakítású körpályán túl egy nyúlvány került kialakításra az Élessarok felé, ami egészen a Fehér útig ér, áthatolhatatlan barikádot képezve annak két oldala között. A Kincsem park és nyúlványa egy háromszög alakú területet határol le, ami csak a Fehér útról érhető el, ide egy sportterület és további autókereskedési területek fészkeltek be magukat. A Fehér út nyugati oldalán északra haladva a Kincsem park erdős telkén túl autószervez, majd piac és végül az Örs Vezér tere autóbusszpályaudvar következik.

Ebből a körbetekintésből kialakult egy kép, aminek segítségével feltérképezhetem a lehetséges fejlődési irányokat, melyek azok a területek, amik változhatnak és melyek, amik várhatóan nem, illetve mely területek azok, amiket megtartanék.

7. A tervezési terület kijelölése és felosztása

Az előző fejezetben leírt egyszerűsített funkcióvizsgálat és a helyszíni bejárás segítségével meg tudom határozni, melyek azok a területek, amik bekerülnek a tervezési

területembe, hol lesz meghúzva a tervezés határa. A tervezéssel érintett területek minimálisan eltérhetnek ettől a lehatárolástól, de adnak egy képet arról, mely területekkel fogok foglalkozni. Az érthetőség miatt az előző fejezetben leírt útvonalon haladva kerül bemutatásra a területem határa, egy-egy rövid indoklással ellátva.

A középen elhelyezkedő tömb teljes újratervezés tárgya lesz, valamint az új vasútállomás északi előtere. A terület üressége és a tervezés léptéke nagy tervezői szabadságot ad, és ez a terület a környező funkciók találkozásában azok összekapcsolására is választ kell, hogy adjon. Északon a Gyógyszergyári út a határ, mivel



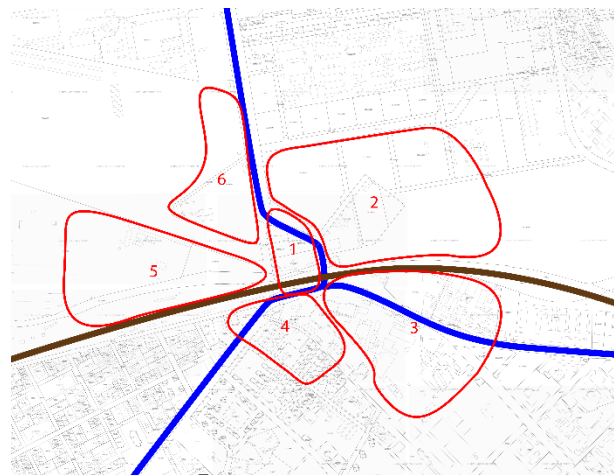
tervezési terület lehatárolása (saját ábra)

az attól északra elterülő üres telkekre már készült beépítési terv, aminek megvalósulására számítok. Keleten a Gyülekezet területét nem veszem már bele a területbe, de lehetséges további fejlődési irányként említést teszek majd róla. A Gyülekezet és a Fehér út közötti terület a tervem egyik fontos részét fogja alkotni, mert a nagy, kihasználatlan zöld a terület egyik legnagyobb fejlesztési potenciáljával rendelkezik. A Terebesi erdő fejlesztésére ugyancsak külső tényezőként tekintek, ami megvalósul majd, és úgy építem be a tervembe. A vasút déli oldalán a gazdasági terület fejlesztése a dolgozat részét nem képezi, de lehetséges fejlesztési irányáról említést teszek majd a dolgozatomban. A Dreher sörgyár aktív működése miatt ez nem tekinthető kihasználatlan barnamezős területnek, a terület adottságai közé tartozik. A Dreher gyár és a Körösi Csoma Sándor út közötti terület fontos pozícióban van, a vasútállomás kőbányai kapuja lesz. A tervezési határt a Nyitra utcában húzom meg, mivel várható ennek az átalakulása, de annak pontos tervezése nem fog beleférni a dolgozat méretébe. A Körösi Csoma Sándor út túloldalán a lakóterület egységébe nem nyúlok, viszont a tömb csücske ugyancsak várhatóan a legértékesebb területek egyike lesz. A nyugati vasúti terület is nagy változásokat tartogat magában, mivel a vasútállomás megszűnik és a tehervágányok is kihasználatlanul állnak a töltés tetején, amivel egy egységet alkot a jelenleg hosszú beépítetlen

parkolóterület. A Hungexpo és Kincsem park területein nem változtatok, mivel élő és működő funkciók, viszont figyelembe veszem a megálló kialakításakor területeiket és elérésüket. A kis háromszög-terület és attól északra a Kincsem park Fehér út-menti területeinek átalakításával pedig egy élő kapcsolatot szeretnék kialakítani az Őrs Vezér tere és az Élessarok között, ami egyben összekötné a jelenleg itt megszakadó külső körút északi és déli szakaszait, aminek köszönhetően méghosszabb folytonos, élő városi tengelyt hoznék létre.

Dolgozatomban az adatok feldolgozásának jobb átláthatóságának érdekében felosztom a területet, ami mentén fog az összes vizsgálat és részben a tervezés is folyni. A felosztást nagyban segíti a terület szerkezete, ami leegyszerűsítve egy központi területből és az azt körülvevő területekből áll, amiket a szinte szabályosan sugárirányú vonalas elemek (közutak és a vasút) szabdalnak körcikkre.

Az első, központi terület az Intermodális csomópont nevet kapja, mivel itt fog történni az új vasútállomásra való átszállás, és amely forgalmas területre rátelepedve egy intenzív beépítésnek is van létjogosultsága. Ennek déli határát a Dreher Antal út déli oldalán húzom meg, hogy a vasútállomás mindkét oldala beletartozzon. Nyugatról az Albertirsai köz határolja, keleti oldalról a Fehér út és az aluljáró vonala az



tervezési terület felosztása (saját ábra)

elválasztó, északról pedig a villamos északi oldalán húzódó erdősáv zárja le a blokkot. A második terület a Fehérdűlő és a Terebesi erdő területe, ami a Fehér úttól keletre, a vasúti pályáktól pedig északra terül el. Északon pedig a Gyógyszergyári utca a határa, attól északra már van fejlesztési terv, így azzal nem foglalkozom. A területre Fehérdűlőként fogok hivatkozni, mivel inkább azt érinti a tervem. A harmadik terület a vasút déli oldalán futó gazdasági terület és a Dreher sörgyár területe együtt, ebben a dolgozatban egyszerűen Gyárterület lesz a nevük. Negyedik terület a Dreher sörgyártól nyugatra, az Élessaroktól pedig délre fekvő terület, a főúttól néhány tömb mélységig, valamint ide csatolom a Körösi Csoma Sándor út túloldalán található benzinkút tömbjét is. A kőbányai lakóterület beállt tömbjeivel nem foglalkozom, azok nem tartoznak a lehatároláshoz. A terület a Kőbánya-felső nevet kapja.

Ötödik területnek a jelenlegi Kőbánya-felső vasútállomás, az azt körülvevő vasúti területek, a töltés melletti parkolósáv és a Hungexpo területe lett kijelölve, ami közösen az Expotérség lesz. Hatodik, utolsó terület pedig a Fehér út nyugati oldalán húzódó területek együttese lesz, amik összekötik és funkcióval töltik meg a jelenleg üres körút-szakaszt. Ezért az Összekötő térség nevet kapja.

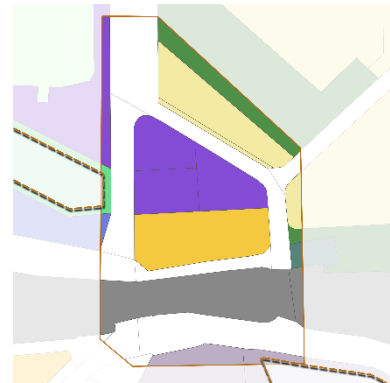
Tehát sorrendben Intermodális csomópont, Fehérdűlő, Gyárterület, Kőbánya-felső, Expotérség és Összekötő térség. A dolgozat további részében is aláhúzva lesznek a nevek, egyértelműsítve, hogy ezekről az alrészekről van szó.

8. Tervezési terület vizsgálata

a. Területhasználati vizsgálat

A terület jelenlegi területhasználatát egyben a 14. ábrán látható, de a 6 kisebb területen keresztül mutatom be részletesebben.

Az Intermodális csomópontban jelenleg két telep helyezkedik el. A belső tömbben a vasúthoz közelebb az FKF Lakossági szelektív hulladékgyűjtő udvara található, amin néhány épületen kívül egy nagy beton-felület található, aminek kihasználtsága igen hullámzó, sokszor üresen áll ez a terület, de néha megtelik hulladékgyűjtőkkel. A másik nagy területigényű funkció a csomópontban szétterült autókereskedés, ami nem csak az Intermodális csomópontban, hanem az Összekötő térségben is rendelkezik területtel. Ez a



*Területhasználati ábra részlete
(saját szerkesztés)*

kereskedés nem csak funkciójából adódóan taszítja el a területről a gyalogos forgalmat, hanem vizuálisan is rányomja a bélyegét arra, mivel itt áthaladva hatalmas területen szétterülő, a Fehér út mindkét oldalát elfoglaló autórengettel és az azt körülvevő sárga kerítéssel találkozunk, amin belül egy-két konténer-épület vagy lepukkant, összeeszkábált bódék állnak. A vasút és a Fehér köz közé beékelődve áll még egy előregedett kézi autómosó, aminek forgalmát jól reprezentálja az képen előtte parkoló rossz állapotú autó is.



Saját kép

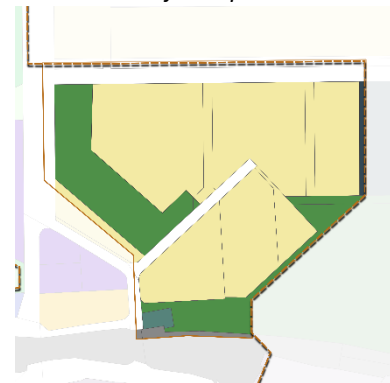


Saját kép



Saját kép

A Fehérdűlő területe jelenleg felhagyottan áll, a csomópont közeli részén törmelékkel és szeméttel teli épületek és egy lebetonozott, elhagyott placc áll, amit belaktak a hajléktalanok. Az emögött elfekvő területet a Terebesi erdőre és a Fehérdűlőre lehet osztani, az erdő egy bezárult sűrű erdő, ami őshonos fajokból és stabil faállományból áll, a város egyik jelentős zöldfelülete. Az előtte elterülő Fehérdűlő egy sokkal kevésbé egységes zöldfelület, ahol a korábbi használatok maradványai még megtalálhatóak, mint a régi focipálya és annak épületei, vagy a honvédség lőtereiből fennmaradt lebetonozott területek, amiket feltört már a növényzet.

Területhasználati ábra részlete
(saját szerkesztés)

Saját kép



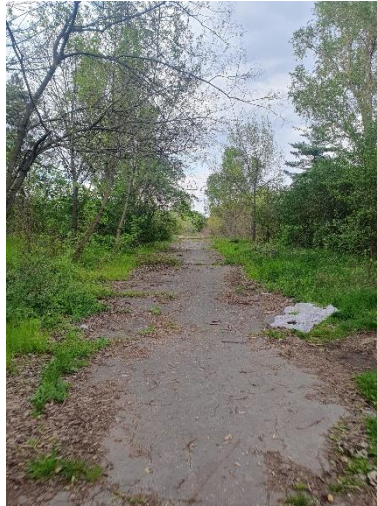
Saját kép



Saját kép



Saját kép

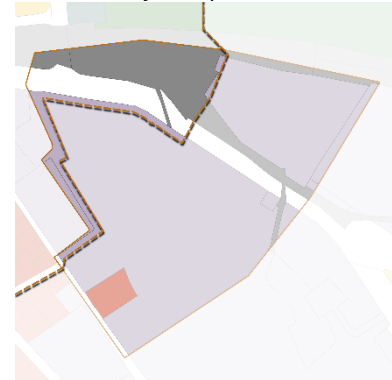


Saját kép



Saját kép

A Gyárterület két nagy ipari egységre bomlik, amik a Dreher Antal út két oldalán terülnek el. Jelentősebb az említett út déli oldalán elterülő Dreher sörgyár, ami aktív iparterület, máig folyik itt termelés és jól fenn is van tartva, valamint különleges épületei értékes építészeti emlékek, amik a kerület identitásának is a részét képezik. A másik egy történelmileg kevésbé értékes terület. A Dreher Antal út és a vasút között elhelyezkedő területen az Élessaroktól indulva egészen Rákos vasútállomásig egy gazdasági terület húzódik. Ennek a csomóponthoz legközelebbi részén néhány használatban lévő MÁV-épület mögött egy használaton kívüli bontó található, ahol halmokban állnak a rozsdásodó alkatrészek.

Területhasználati ábra részlete
(saját szerkesztés)

Saját kép

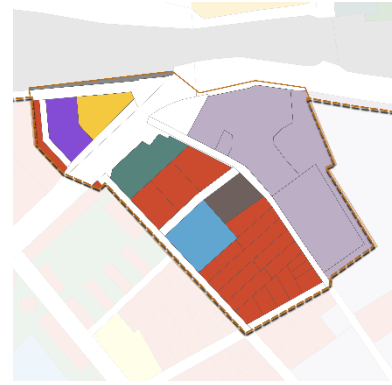


Saját kép



Saját kép

Kőbánya-felsőn a Dreher-gyár és a Maláta utca között raktárak és telephelyek találhatóak, de a kapukon látható cégeknek többsége az interneten keresve nem találhatóak már meg. A Maláta utca túloldalán indul Kőbánya lakóterülete, ami itt egy régi kisvárosias beépítést jelent, ráadásul az épületek állapota is sok esetben nagyon leromlott. A Kőrösi Csoma Sándor útra kiérve Önkormányzati épületet, iskolát és 3 új társasházat találunk, ami mögött már a híres kőbányai lakótelep-rengeteg indul. A Kőrösi Csoma Sándor út és a vasút közötti háromszög területen egy Penny és egy benzinkút áll.



Területhasználati ábra részlete
(saját szerkesztés)



Saját kép



Saját kép



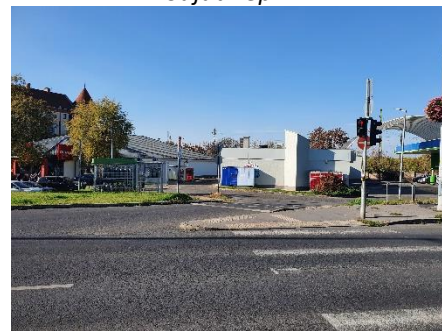
Saját kép



Saját kép

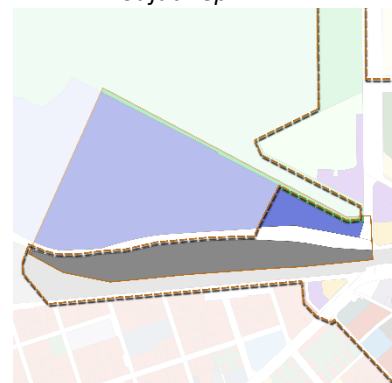


Saját kép



Saját kép

Az Expotérségbe tartozik a MÁV-terület nyugati része, ami sok tehervágányt és a Kőbánya-felső vasútállomást jelenti. A vasút és az Albertirsai út között hosszan elhúzódva a Hungexpo kiállításaira érkező autók számára kialakított parkolókat találunk. Ez egy nagy lebetonozott üres tér lévén alkalmas helyszínül is sok programnak, leginkább autós/motoros közönség számára. Az út északi oldalán találjuk a Hungexpo területét, ami Budapest egyik nagy



Területhasználati ábra részlete
(saját szerkesztés)

konferenciaközpontja. Ennek főbejárata jelenleg az Élessaroktól a lehető legtávolabb helyezkedik el, megközelítése az Albertirsai út két végéről lehetséges csupán, azaz vagy az Élessaroktól vagy a Pillangó utca felől. Mindkét csomópont több, mint egy kilométer gyalogos távolságra helyezkedik el a bejáratától, egyedül a vasúti megálló van közelebb a gyalogosok számára. Tömegközlekedés szempontjából egy körjárat indul az Örs Vezér terére, ami csak ennek a területnek az ellátása miatt jár. Ezért is van igény ekkora méretű parkolókra, ahol nem csupán autók, de autóbuszok is nagy számban állnak meg egy-egy esemény alkalmával. Az Albertirsai útnak még egy hálózati szerepe van, ugyanis sok autós erre jön, ha a belvárosba megy vagy onnan jön, elkerülve az Örs Vezér téri csomópontot.



Saját kép

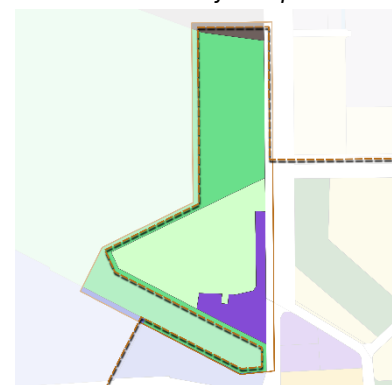


Saját kép



Saját kép

Az Összekötő térség két részre bontható. A déli használatban lévő háromszögre, illetve az északi Kincsem park területére, amelynek ezen vége jelenleg parlagon van. A déli területen nagyrészt sportfunkciók találhatóak. Van egy labdarugó centrum, két a Fehér útra merőleges nagypályával, illetve a Nemzeti Lőtér Olimpiai centrum is a háromszög belső csücskében, a Focipályák mögött helyezkedik el. A háromszög utcafrontján viszont nem a sportterület van, hanem az Intermodális csomópontnál már említett autókereskedés



Területhasználati ábra részlete (saját szerkesztés)

további telephelye terpeszkedik. Ezen az oldalon is autók tömegei állnak hatalmas helyet elfoglalva, erősítve a hely egyszínűségét és csupszágát. A terület északi végén jelenleg működik egy autószervez, ami jól reprezentálja az itteni autócentrikus környezetet.



Saját kép



Saját kép

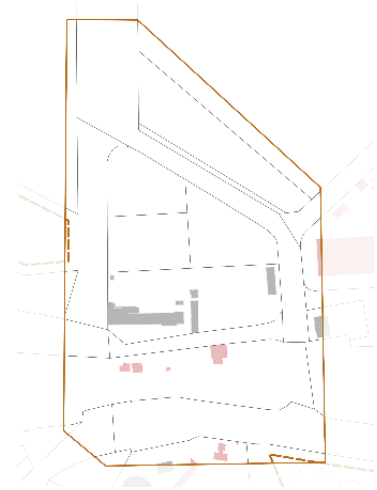


Saját kép

b. Épületállapot

A tervezési terület nagy része beépítetlen, így a nagy kiterjedés ellenére hozzávetőlegesen kevés, csak 150 épület található a területen (15. ábra). Ezek nagy része (~90 db) *Kőbánya-felső* területen található, azaz a másik 5 területen csak ~60 épület áll. Ez azt jelenti, hogy a terület 12%-án áll az épületek 66%-a. Ebből a 60 épületből 40 db rossz állapotú kategóriába tartozik. Részletesen először a másik 5 területet mutatom be, és utána térek rá *Kőbánya-felső* területére.

Az Intermodális csomópont északi felén nem áll épület, az autókereskedést csak néhány ideiglenes konténerépületből működtetik. A déli részen találjuk a szelektív hulladékgyűjtőtelep épületeit, amik egyszerű raktárépületek és egy földszintes téglapépület, építészeti értéket nem hordoznak, de a terület viszonylatában rendben tartott épületek. Délebbre a Fehér köz és a vasút közé betelepült egy autószerelő, ami egy rossz állapotú, rozsdásodó könnyűszerkezetes épületben működik. Végül az autószerelő mellett találjuk *Kőbánya-felső* állomás irányítóépületét, 300 méterre a tényleges vasútállomástól.



Épületállapot ábra részlete
(saját szerkesztés)



Saját kép

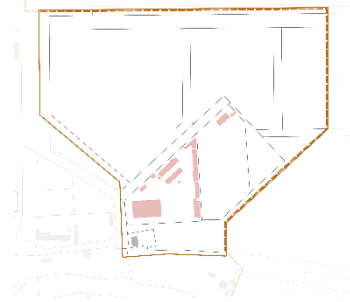


Saját kép



Saját kép

A Fehérdűlőn csak használaton kívül álló, leromlott épületek állnak, mivel már sok évvel ezelőtt felhagyták a terület használatát. Ezek az épületek mind vagy a Fehér út mentén, vagy a mára benőtt Terebesi út mentén találhatóak. A terület belsejében falak nem állnak, egy-két növények által feltört beton-alapot találunk, amik feltételeznek korábbi épületeket. Egyedül a régi vámház van használható állapotban. Bár a vandalizmus és az idő nyomot hagytak rajta, de véleményem szerint még megmenthető az épület.



Épületállapot ábra részlete
(saját szerkesztés)

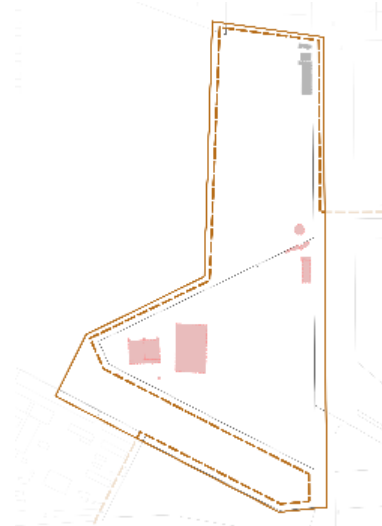


Saját képek

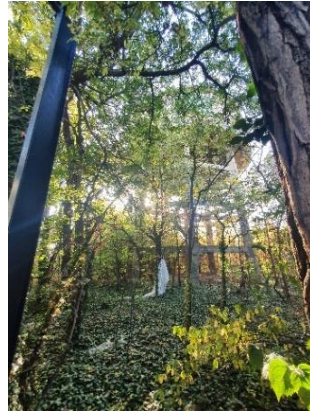
Saját kép

Saját képek

Az Összekötő térségben található épületek aktívan használatban vannak, hiszen nagy részük a ma is működő sportterületen helyezkednek el, fel is lettek újítva. A sportterülettől északra a Kincsem parkhoz tartozó telek található, ami jelenleg egy 3 méteres zárt betonkerítéssel van körbekerítve. A kerítésen belül egyetlen épület áll, ami egy rossz állapotú víztorony. Ez a víztorony valószínűleg a Kincsem parkot látta el vízzel, de ezt a szerepet mára átvette a vezetékes vízhálózat, így használaton és ezáltal fenntartáson kívül került az építmény. A torony elhelyezkedése viszont izgalmas, hiszen pont a Gyógyszertári út tengelyében áll, annak mintegy lezárópontja, de ez ma nehezen érzékelhető az azt körbenőtt erdő és a betonfal takarása miatt. A terület északi határán található autószervez épületei alacsony minőségű épületek, de legalább ki vannak használva.



Épületállapot ábra részlete
(saját szerkesztés)



Saját kép

Saját kép

Saját kép



Épületállapot ábra részlete (saját szerkesztés)

A Gazdasági területet és az Expotérséget egyben taglalom, hiszen mindkét területen csak a vasút épületei állnak, amik hasonló állapotban vannak. A vasúti területeken idős és leromlott állapotú épületek találhatóak. Amik még használatban vannak, azok a vasútállomás épületei, ahol üzletek és egy kocsmá található. A másik használt épület a Gazdasági terület bejáratánál álló régi egyemeletes MÁV-épület, illetve az ahhoz tartozó újabb könnyűszerkezetes garázsépület.



Saját kép



Saját kép



Saját kép

Kőbánya-felső területe szinte teljesen be van építve, viszont jelentősen eltérő korú és állapotú épületeket találunk, amelyek kora a Kőrösi Csoma Sándor úttól való távolság függvényében növekszik. A főút mellett új (~2004) épületek a Fővárosi kormányhivatal és mögötte az azzal egyidős társasházak épületei találhatóak, mögöttük (délkeleti irányban) pedig egy szocialista időkből való lakótelepi óvoda. A tömb további telkein kétféle



Épületállapot ábra részlete (saját szerkesztés)

épülettípussal találkozunk. Az egyik az 1900-as években épült 1-2 emeletes villák és társasházak, ezek máig lakottak, amik emiatt többnyire megfelelő állapotban vannak, noha találunk olyat is, ami kifejezetten leromlott állapotú. A másik típus az 1880-as években épült „szükséglakások”, amikről már 1908-ban azt írták, hogy le kellett volna bontani őket rossz állapotuk miatt¹⁴. Ezek a belvárosban található beépítésekhez hasonló, zárt sorú, belsőudvaros házak, csak rosszabb minőségben és földszintes kialakítással. Ezeknek a telkeik túl keskenyek parkoló kialakítására, illetve amikor épültek, még nem volt Magyarországon személygépjármű, így az építéskor a parkolóra nem is gondoltak. Ma ezért külön telkeken, garázssorral van megoldva az autók tárolása. Ezek a garázsok is rozoga állapotban vannak és szellős elhelyezésük miatt a szükségesnél nagyobb területet foglalnak el. Visszatérve az Élessarokhoz, a tömb észak-keleti részén állami tulajdonú telkek vannak, ebben jelenleg egy Agroster Besugárzó Rt. nevű társaság működik. Valamint egy Ampelovin feliratú fogadóépület is van a Maláta utcában ezen a telken, ami egy bortársaság épülete. Ezen a telken található egy érdekes építmény, sajnos megközelíteni nem lehet, így csak a Dreher Antal úti kerítésen keresztül sikerült lefotózni, ahonnan a bozót nagyban ki is takarja, így aki nem keresi, nem is veszi észre. Ez egy különleges héjszerkezet, ami egy mélyudvar lefedésére szolgál, és 1962-ben építették fel. Ez az ország első kétköteles rendszerű függőtetője¹⁵. A Maláta utca északi oldalán a bortársaság telkétől délkeletre haladva raktárépületeket találunk, amik sok kis cégnek a

¹⁴ Dr. Schuler Dezső – A hajléktalanság kérdése a székesfővárosban (17. oldal és 46. o.)

¹⁵ [Műemlék mélyudvar: fővárosi védeltséget kapott az első magyar függőtető \(epiteszforum.hu\)](http://epiteszforum.hu)

telephelyéül szolgál. A Kőrösi Csoma Sándor út túloldalán található háromszög-területen egy benzinkutat és egy Penny-t találunk.



Saját kép



Saját képek



Saját kép



Saját kép



Saját kép



Saját kép



c. Településképvédelem, védett épületek

A településképvédelmére leginkább olyan területeken van szükség, ahol már van egy kialakult beépítés, aminek identitása veszélybe kerülhet egy új beruházás során, ha valaki a meglévő arculattól eltérő magasságú, színű, formájú beépítést tervez annak helyére, vagy annak közelébe. Ennek elkerülésére van a település, vagy jelen esetben a kerület kezében ez az eszköz, amivel ezeket a terveket korlátozni tudja. Viszont egy ilyen helyzetben, ahol még hiányzik a helyi identitás és egy kialakult beépítési mintázat, a településvédelem helyett a szabályozás az, ami biztosítja, hogy olyan intenzitású, sűrűségű, funkciójú városszövet alakuljon ki egy adott területen, amit az önkormányzat és a szakma jónak lát. Illetve, ahol hiányzik a városszövet, ott a korábbi használatból maradhat néhány épület, amik értéket képviselnek, és ezeket a pontszerű értékeket kerületi/fővárosi/országos védelem alá tudják helyezni, az objektum jelentőségétől függően.

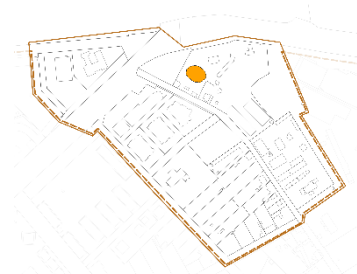
Ennek megfelelően a vasúttól északra, ahol csak egy-egy elszórt épület található, a kerületi településképi rendelet tervlapján (16. ábra) nem is találunk védett területi értéket. Ráadásul

még egy épület sincsen védelem alatt. Viszont látható, hogy a kerület is átalakuló területként jelöli a Fehérdűlőt, ahol lakóterület kialakulását tervezi. Ez a tervlap, még akkor készült, amikor a vasút északi oldalán tervezték bevezetni az M4-es autópályát, de ez már nem szerepel az OTrT-ben.

A vasúttól délre fekvő kőbányai városszövetben több védett terület található, és itt már védett épületeket is találunk, de ezeket a jelenlegi tervezési feladat nem érinti.

A tervemben 3 olyan épület található, ami véleményem szerint védelemre érdemes. (17. ábra) Ezek olyan épületek, amik az új városrészben képviselni tudják a városrész történelmének korábbi szakaszait, és ugyanakkor annak jellegzetes pontjaivá tudnak válni. Ezeket az épületeket felújításuk után új funkcióval lehet megtölteni, hogy ne csak történeti látványosságként, kihasználatlanul álljanak az új épületek között, hanem aktívan vegyenek részt a terület működésében.

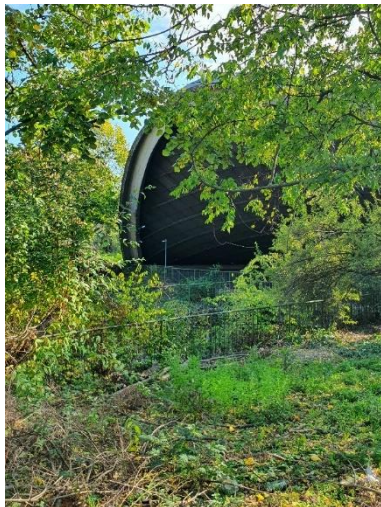
Az első védelemre javasolt építmény a Kőbánya-felső területen van, jelenleg a közterülettől elzárva. Ez egy héjszerkezetes tető, ami egy mélyudvart fed le, amibe egy hosszú lejtőn lehet lejutni. Az építmény a dolgozat írása kezdetén még csak védelemre volt javasolva, és leírás nem készült róla, de a dolgozat leadása előtt elfogadták a javaslatot és így fővárosi védelem alá került az építmény. Ezt a hírt pedig lehozta az Építészfórum, amely hír mellé részletes történelmi és építészeti leírást is csatoltak, így javaslatom tulajdonképpen idejekorán beigazolódott.



Védett épületek ábra részlete
(saját szerkesztés)

Az építmény az ország első függőtetője, amit 1962-ben avattak fel. A szerkezet két vasbeton ívből áll, az egyik a felszínen fekszik, míg a másik a mélyudvar fölé ferdén lóg be, megvédve azt a csapadéktól. A tető lefedésére alumínium hullámlemez használta, amit pászmabetétes sodronykötelekből készült, két irányban kifeszített kötélrendszer tart meg. Ez a megoldás számít újításnak, ami a szerkezet súlyát nagyban lecsökkenti és a kivitelezés is jelentősen egyszerűbb és ezáltal gyorsabb lett. Az úttörőnek számító szerkezetre más példa

nem épült meg, csak tervek készültek, így nem csak ez az ország első, de egyetlen ilyen technikával készült tetőszerkezete.¹⁶



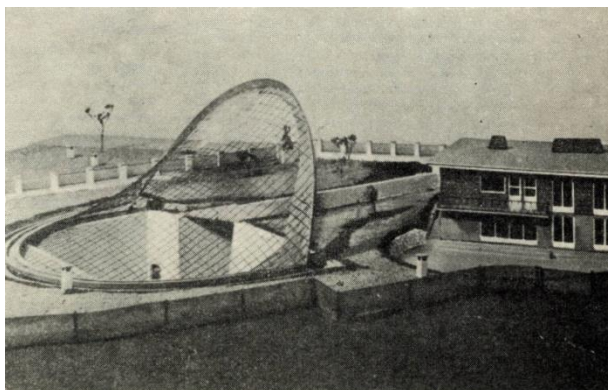
Saját kép



Saját kép



Saját kép

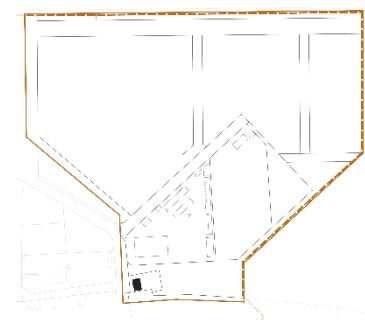


Kép Forrása: Építészfórum



Kép Forrása: Építészfórum

A második épület, amit védelemre javaslok, (remélhetőleg ez is olyan sikeres javaslat lesz, mint az előző) a Fehér úti aluljáró mellett, a Fehérdűlő kapujában álló Vámház épülete. Budapesten 1951-ig vámrendszer működött, aminek működtetésére a vámhatárok mentén vámházakat emeltek. Ezek egyike az itt található épület is, amit 1900-ban az akkor kijebbi telt vámvonala mentén építettek fel, 17 másikkal együtt. Ezek az épületek az elmúlt bő 120 év alatt sok mindenen mentek keresztül. Az 1950-ben megszűnő vámrendszer következtében üresen maradt épületek



Védett épületek ábra részlete
(saját szerkesztés)

¹⁶ <https://epiteszforum.hu/muemlek-melyudvar-fovarosi-vedettseget-kapott-az-első-magyar-fuggoteto>

többsége lebontásra került, de van egy-két példa ezek funkcióval való megtöltésére, például az Ecseri úti Omnibusz Hotel.¹⁷

Ezt a sort szeretném folytatni, hogy minél több megmaradjon ezekből az épületekből, mivel ezek egyik építészeti értéke a városon átívelő homogenitás és erős identitás, aminek ereje elveszik, ha csak egy-két ilyen épület marad a városban. Valamint a vasút két oldaláról is látható épület ki fog tűnni az újépítésű házak közül, ami jelenlétével kapcsolódási pontot ad a terület történelméhez, kijelölve Budapest régi kereskedelmi határvonalát, és a csomópont átalakulása után is jelzi, hogy erre haladt el a Fehér út.



Saját kép

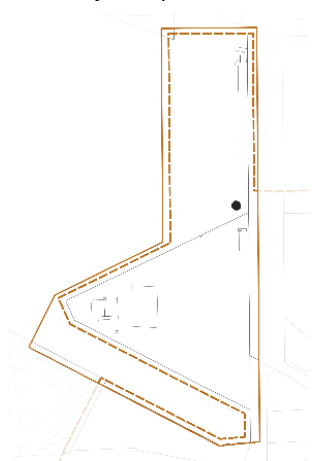


Saját kép



Saját kép

A harmadik építmény az Összekötő térségen található víztorony, ami jelenleg a Kincsem park területén található. Ezt az építményt az épületvizsgálat fejezetben már említettem, de itt is írok néhány szót róla. A víztorony nem építészeti minőségével, hanem elhelyezkedése miatt válik véleményem szerint védelemre érdemesé. Ez a pont vizuálisan lezárja a Gyógyszergyári út tengelyét, és a Fehér úton is kiemelt ponton van, kiválóan tagolva a Fehér út gyalogos szempontból túl hosszú 1 km-es szakaszát vertikális hangsúlyként. Ez a hely remek a feléledő Fehér út mentén egy új pihenő- vagy gyülekezőpontnak, ami segít bármely idehelyezett funkció használóinak emberléptékűbbé tenni a környezetet.

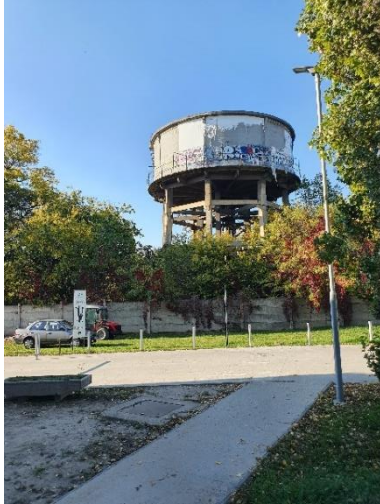


Védett épületek ábra részlete (saját szerkesztés)

Jelenleg az épület nagyon rossz állapotban van, de a felújítás lehetőségét, és az arra való igényt is mutatja, hogy már készült egy kisdiploma annak felújítására, és kávézóként, galériaként való újrahasznosítására, ami remekül illeszkedik az általam elképzelt új

¹⁷ <https://bparchiv.hu/hirek/70-eve-szunt-meg-budapesti-vam>

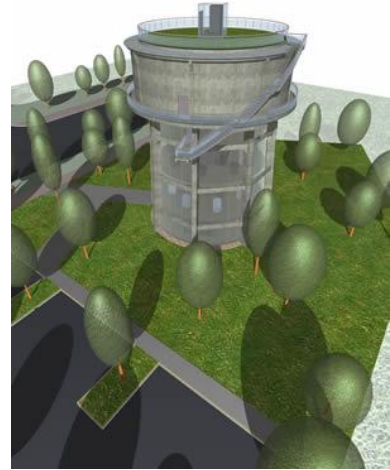
szerephez.¹⁸ Ráadásul ez a terv eddig nem volt megtérülő, mivel egy forgalmas autóközpontú tengely mellett önálló beruházként nem realiztikus, de egy komplex városrehabilitációs projekt keretén belül igenis van létjogosultsága ilyen finom építészeti megoldásoknak.



Saját kép



Saját kép



Kép forrása: viztorony.blog.hu

9. Közlekedés vizsgálata

a. Vasút

A területet kelet-nyugati irányban kettészeli a vasút. A keleti oldalon nincs kapcsolat az északi és déli területek között, de nincs is rá igény az ott található funkciók miatt. Jelenleg az Élessarok csomópontban van egy külön szintű csomópont, amin a közúti és villamos forgalom át tud jutni a vasút alatt a két oldalra, de a gyalogosok számára nincs dedikált járda az aluljáróban. A gyalogos átjárást a kőbányai lakóterületen biztosítja egy aluljáró az Ónodi utca meghosszabbításában. Viszont ez az aluljáró sem igazán az észak-déli kapcsolat miatt van ott, hanem a Kőbánya-felső vasútállomást köti össze délre a lakóterülettel, illetve észak irányban a Hungexpoval.

A vasúti pályák nagy területet foglalnak el az állomás környékén, ugyanis a személyforgalmat elvezető vágányokon túl rengeteg tehervágány is található az állomás mellett. Az Élessaroknál még csak 5 vágány halad át a felüljárón, de a vasútállomásnál már 14 vágányt lehet megszámlálni. Ez azt jelenti, hogy míg a közúti aluljáró csupán 25 méter hosszú,

¹⁸ https://viztorony.blog.hu/2008/10/24/feher_ut_viztorony_rehabilitacio_fikcio_viztoronygaleria_kavezo

a tehervágányok alatt átmenő gyalogos aluljáró már 110 méter alatt tud átjutni a MÁV területek alatt.

A tehervágányok kihasználtsága Budapest sok másik területen is kérdés, megszüntetésükkel ugyanis értékes hektárokat tudunk visszaadni a városnak jobb felhasználásra, legyen akár beépíthető terület akár zöldfelület. Jelen esetben a 14 vágányból 4-hez tartozik peron a vasútállomáson, tehát a maradék 10 a teherforgalmat kezeli.

Az itt megálló vasúti viszonylatok a 120a jelű Keleti pu. – Szolnok, Süllysáp vonal, illetve a 80a számú Keleti pu. – Gödöllő, Hatvan vonal.

b. Közúti közlekedés

A jelenlegi közúti közlekedés hálózatát a 18. ábra mutatja be. A csomópontba jelenleg 3 irányból érkezik a forgalom jelentős része, délnyugatról, Kőbányáról a Kőrösi Csoma Sándor úton, északról Zugló irányából az Örs vezér terén át a Fehér úton, illetve keletről a teljes XVII. kerületből a Jászberényi úton át a Dreher Antal útról. Mindhárom irányból nagy forgalom érkezik a csomópontba, az északi és délnyugati irányból is 2x2 sáv érkezik, Rákosmentéről viszont csak 2x1 sáv. A Buszforgalom az aluljárón kívül szinte mindenhol az autósforgalomtól elkülönítve halad, ez a Kőrösi Csoma Sándor úton a villamossal közös sávot jelent, a Fehér úton kétirányú, beton-félgömbökkel elválasztott belső buszsávot. A Dreher Antal úton néhány éve a közúttól függetlenül, a villamos északi oldalán építettek egy saját buszsávot a csomópont felé haladó buszoknak, kifelé viszont nincsen buszsáv, az autókkal közösen mennek a buszok.

Az aluljáró déli oldalán az Élessarok tulajdonképpen egy térbeli lámpás körforgalom, ami hosszan el van nyújtva a vasút mentén, és a szükséges szintkülönbség áthidalása miatt lejtők is vannak benne. Ezt még egyel bonyolítja, hogy ettől az egyirányúsítástól függetlenül halad a villamos és azzal közösen az autóbusz. Ennek a zavaros csomópontnak északi kijáratában pedig rögtön a vasúti aluljáró érkezik, aminek keresztmetszete jelenleg igen szűk, csak négy sáv fér el benne, ami azt jelenti, hogy ahhoz, hogy minden közlekedési mód át tudjon menni, megszűnnek erre a szakaszra az elkülönített sávok, aminek eredménye, hogy az autóforgalom a villamos síneken kénytelen közlekedni. Ez nagyban megnehezíti a közlekedést és veszélyessé is teszi azt. Valamint a kereszteződés áteresztőképessége is csökken, ami miatt sokszor alakul itt ki torlódás. Ezzel nem érnek véget a közlekedési konfliktusok. Még egyet említek, ami a buszsávok miatt alakul ki. Az alagút miatt megszűnő buszsávok a Fehér úton

újraindulnak, de itt középen haladnak, míg az alagút déli oldalán, a Dreher Antal út felől kívülről csatlakoznak be a buszok. Ezeknek a buszoknak az aluljáró és a Terebesi út elágazása között be kell kerülniük a belső sávba. Tehát autósként ezen a szakaszon jobbról átsoroló buszokra kell figyelni, miközben egy villamospályával olvad egybe a sávjuk. Talán ez megfelelően érzékelteti a csomópont balesetveszélyességét.

c. Tömegközlekedés

Számos busz- és villamosjárat halad át a területen, de csak néhány áll meg ténylegesen a csomópontnál, és ezek is leginkább az átszállás biztosítása miatt, amit mutat is a megálló elhelyezkedése. (19. ábra)

A villamosok 4 irányból érkeznek ide, Az Örs Vezér tere felől érkeznek a 3, 62, és 62A jelzésű járatok, amik tovább haladnak Kőbánya-alsó felé. A vasúttal párhuzamosan érkezik a Blaha Lujza térről a 37 és 37A járat, amik tovább mennek keletre egészen az Új köztemetőig. Ezen a két főirányon kívül még Kőbánya-alsóról érkezik a 28-as járatcsalád (28, 28A, 28B), amik itt elkanyarodnak keletre és a 37-es vonalán ugyancsak a temetőig mennek.¹⁹

A buszjáratok teljesen kihasználva az elágazás lehetőségeit, mindhárom irányból kétfelé kanyarodnak, így teljesen összekötve tömegközlekedéssel a területeket. Az egyik buszjárat, ami nem a főirányokba halad, az a 10-es járat, ami a Hungexpot kapcsolja össze az Örs Vezér terével. Ez a busz az Örsről indulva megkerüli a Hungexpo és Kincsem park tömbjét (Ligettelek) és vissza is tér a kiindulási pontjára. A másik buszcsalád, ami elkerüli az Élessarkot, azok a gyorsított járatok, amik az Örs Vezér teréről a XVII. kerületbe mennek. Ezek a buszok a Fehér úton lefordulnak a Gyógyszergyári útra, és a vasút északi oldalán a Terebesi erdőn át a Keresztúri úton érnek el Rákosmentére, és ott mennek át a vasút felett annak déli oldalára.

d. Kerékpáros hálózat

A kerékpáros hálózat teljesen hiányzik a területről, egyedül egy kerékpárutat találunk a területen, ami az Örs Vezér teréről érkezik és a Kőbánya-felső vasútállomásig tart. A vasútállomás alatti aluljárón sem megy már át, így a déli oldalra kerékpárúton nem lehet átjutni. A vasút déli oldalán, Kőbányán is hiányoznak a kerékpárutak.

¹⁹ <https://bkk.hu/menetrend-utazastervezes/terkepek/nappali/>

e. Gyalogos közlekedési tengelyek

A vasúttól északra fekvő területen a funkciók hiányában a gyalogos hálózat is nagy hiányosságokat szenved, a Fehér út nyugati oldalán találunk egy járdát, ami a sportterületek és a Hungexpo elérését biztosítja, illetve a vasút alatti gyalogos aluljáróhoz vezet. A Fehér úti aluljáróban a gyalogos átkelés nincs megoldva, és annak északi oldalán járda is csak annyi van, amennyi összeköti a villamosmegállót a buszmegállóval, hogy az átszállók meg tudják közelíteni a megállókat. A vasút déli oldalán jól meg van oldva a gyalogos közlekedés, széles zebrák segítenek átjutni a Kőrösi Csoma Sándor úton, annak mentén pedig ugyancsak széles járdákon lehet eljutni a megállókhoz. Az itt megálló járatok nagy száma és a közeli lakóterület miatt ezek szükségesek is és ki is vannak használva.

f. Légi közlekedés

Ugyan a Ferihegyi repülőtér távolságban nincs olyan közel, mégis képes hatást gyakorolni a területre, ugyanis a fel és leszálló repülőgépek zajterhelése még itt is érzékelhető, ezért foglalkozni kell ezzel is. A repülőtér honlapján elérhető zajterhelési adatokat²⁰ vizsgálva látszik, hogy nappal 55dB-es érték mérhető a terület délkeleti negyedében, viszont éjszaka az egész területen 45dB-re csökken csak ennek értéke (20. ábra). A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendelet alapján ez az „E” jelű övezetbe sorolja a területet, amire érvényes a 11. § (4) pontja, „A D és az E jelű övezetekben lakóépület, lakás a repülési zaj területre jellemző speciális tulajdonságainak figyelembevételével létesíthető”

²⁰ <https://www.bud.hu/zajterkep>

Helyzetértékelés

10. SWOT

Erősségek	Gyengeségek
<p>Közeli zöldterületek</p> <p>Jó közúti és kötőtpályás közlekedési ellátottság</p> <p>Tervezési szabadság</p>	<p>Használaton kívüli zöldfelületek</p> <p>Rendezetlen forgalmi csomópont</p> <p>Rossz hírnév</p> <p>Hajléktalan- és cigánytelepek</p> <p>Gyalogos kapcsolatok hiánya</p>
Lehetőségek	Veszélyek
<p>A lakosság számára vonzó, nagy zöldterület</p> <p>Új fontos intermodális csomópont</p> <p>Új városi alközpont</p> <p>Fellendülő társadalmi közélet</p> <p>Kiegészülő városi körút</p> <p>Expoterület nemzetközi szerep-növekedése</p> <p>Kompakt város elvének teljesülése</p>	<p>Elszigeteltség megmaradása</p> <p>Városmarketing elmaradása</p> <p>A külső szereplők beszállásának elmaradása</p> <p>A városi élet hiányában éjszakára teljesen kihál a térség</p> <p>Vandalizmus áldozatává válik a terület</p>

11. Probléma és értéktérkép

A probléma és értéktérképen (21. ábra) negatívumként van szerepeltetve a központi Intermodális csomópont tömbjében található autókereskedés és hulladékgyűjtő-telep, ami nem központi funkció, tehát a terület új szerepe mellett nem fér meg ez a funkció. A Hungexpo és Kincsem park egybefüggő, nagy zárványterületként van jelölve, mivel az őket lekerítő kerítés és fal miatt csak megkerülni lehet ezeket. Igaz még ez a Dreher sörgyár és a vasúti gazdasági területekre is. Legnagyobb elvágó hatással a vasút van a területen, ami az egész területet kettészeli, de a Kincsem park délnyugati nyúlványa is ellehetetleníti a kapcsolatot az északi és a nyugati részek között. A három fő közlekedési tengely nagy zajterhelést okoz a területen, aminek jelenleg elszenvedő lakossága nincsen, de fontos megoldandó probléma lesz az új lakóterületek kijelölésekor. Az Önkormányzat mögötti tömbök fizikailag és szociálisan is lemaradó területnek számítanak. A Kőrösi Csoma Sándor út és a vasút közé szorult benzinkút és Penny erősen autóközpontú funkciók. A vasúti aluljáró szűkösége és az

egymást keresztező közlekedési módok miatt nem biztonságos egyik közlekedési módnak sem.

Pozitívum a sok erdőterület viszont, illetve a sportközpont is egy felhasználható terület a fejlesztés szempontjából. Illetve pozitív minta az önkormányzat és a mögötte elindult lakófejlesztés is.

12. Összegzés

A vizsgálatok alapján kiderült, hogy a terület mindig is a város peremén helyezkedett el, és a történelem során folyton tervezték beépíteni, de addig nem került rá sor, amíg végül a Kincsem park és a Hungexpo elfoglalták a terület nagy részét, megakadályozva a belsőbb városrészhez való csatlakozás lehetőségét. Napjainkban az Élessarok a XVII. kerület egyik köldökzsinórjának, a Jászberényi útnak a csatlakozási pontja a belsőbb hálózatba, illetve észak-déli kapcsolatot teremt kőbánya és Zugló között.

Funkciókat megvizsgálva kevés, nagy területigényű funkció helyezkedett el a területen, amik autós központúságukkal teljesen kiszorították a gyalogos és kerékpáros forgalmat, és mára egy kihalt része a városnak, ahol az emberek csak áthaladnak. Pedig városi léptékben igen jó helyen van a csomópont, hiszen vasúti és autós tengelyek kereszteződésében áll, amely területek remek lehetőséget rejtenek magukban, mivel ezeknek a területeknek a fejlesztésével és kapcsolatok kialakításával lehet az embereket rávenni a tömegközlekedés használatára.

Az terület épületállományát is megvizsgáltam, ami ugyancsak rosszul fest. Az itt található épületek túlnyomó többsége leromlott állapotban van, és a kőbányai oldalon kívül új épületet nem is találunk. Mindösszesen 3 épület van, amit kiemelésre tartottam érdemesnek, ezek a múlt és a jövő összekötésére alkalmas lehetőséget tartogatnak magukban.

Végül a közlekedési hálózatot vizsgáltam meg, ami nem meglepő módon jól ki van alakulva, de nem a terület kiszolgálása a szerepe, hanem az utasok átszállítása a terület egyik oldaláról a másikra, és sosem oda. Több autóbusz és villamos járat is érinti az Élessarkot, de ha valaki le is száll itt, az is nagy valószínűséggel csak átszállni szeretne.

Ezt a szerteágazó problémás területet igyekszem a dolgozat második felében összefogni és bekapcsolni a város vérkeringésébe, aminek következtében egy virágzó, pezsgő élet tud kialakulni a jelenleg feledésbe merülő terület helyén. Ha ez sikerül, nem csak a környék gazdagodik egy új városrészszel, de az egész város működésére is pozitív hatással tud lenni ez a helyi fejlesztés.

Javaslati rész

13. Jövőkép, szerepmeghatározás

Az Élessarok egy üresen álló, és a jövőben csak tovább romló tendenciákat mutató területként van jelen két városi csomópont, Az Örs Vezér tere és Kőbánya-felső vasútállomás között félúton. Kiváló pozíciója ellenére mégsem tud a város részévé válni, pedig egy ilyen potenciállal rendelkező terület nagyon értékes a mai urbanisztikai irányelvek szempontjából, amit nem szabad elhanyagolni, ahol mindenki csak átutazik, hogy megérkezzen egy messzebbi területre. Ezt a területet, ha megtöltjük élettél, átalakulhat a város egy új, pezsgő és jelentős területévé, amelynek lakóterületei tudnak alternatívát adni a kiköltözésben gondolkodók számára, az új alközpont pedig vállalkozások és nagyobb cégek irodáinak tudnak otthont adni, fellendítve a környéket. Ezek együttesen csökkentik a város terjeszkedését, hiszen a város egy belső területe kerül felhasználásra, kitöltve egy szakadást a városszövetben, javítva annak hálózatosságát és ezáltal hatékonyságát.

Életet adva ennek a területnek összeér két külső gyűrűs elem, amik együtt képesek tehermentesíteni a belsőbb gyűrűket és városrészeket, hiszen a külvárosból érkezőknek nem kell odáig bemenni, ha megtalálják azokat a funkciókat egy külsőbb területen, legyen ez szolgáltatás, munkahely vagy szórakozás.

a. Új városrész

Ha megvalósul a dolgozatomban felvázolt terv, egy új komplett városrész születik, ami összeköti Zugló és Kőbánya lakóterületeit. Ez az új városrész lehetőséget ad a fenntarthatóság és a városon belüli zöldbe helyezett funkciók mai megfogalmazására, hiszen a lakófejlesztés valódi erdőterületek között kerül megvalósításra, azok által védve mind a vasút zajától, mind a Fehér út autóforgalmától. Ez a helyzet nem sokszor adatik meg nagyvárosokban, csak úgy, ha a város szélén egy érintetlen zöldterületet, erdőt kell feláldozni érte. Az itteni helyzet abban különbözik a városszéli zöldmezős beruházásoktól, hogy nem egy érintetlen erdőt áldozunk be, hanem egy városi hulladékterületet fejlesztünk, ahol a felhagyott területeknek adott új funkciók a városi hálózat foghíjait töltik fel, és amely területek szerepének növekedése egy jobb és működőképesebb várost eredményez.

Az új lakóterület olyan kialakítású lesz, aminek fő szempontja egy minőségi lakókörnyezet létrehozása, ahol a lakosság minden szükségletét el tudja érni autó használata nélkül. Ennek megvalósításához a terület elhelyezkedése tökéletes, mivel autóbusszal 5-10 perc alatt északi és déli irányban is el lehet érni nagyobb városközpontot. Amennyiben pedig olyan szolgáltatásra van szükség, ami a környéken nincs meg, a város többi része vasúttal is gyorsan elérhető, ami pedig gyalogosan van 5-10 percre az otthonoktól. Az autósforgalom versenyképességének csökkentésére az úthálózat kialakításakor is lehet figyelni, ugyanis kis sugarú kanyarok és szűk sávok kialakításával már sebességkorlátozás nélkül is befolyásolni lehet az autóforgalom sebességét. Egy lassabb forgalmú úthálózat ráadásul biztonságosabb is, ami tovább javítja a terület vonzerejét. Az autók korlátozása mellett a többi közlekedési mód lehetőségeit pedig javítani kell, amit olyan kerékpárút-hálózat kiépítésével lehet elérni, amin keresztül gyorsabban lehet elérni az úticélt, mint autóval.

A vizsgálati részben említve volt, hogy ez a város egyik átszellőztetéséért felelős területe, fontos szempont ennek megtartása. Sok városban látjuk, hogy ezeket a csatornákat elépítik panelházakkal, vagy egyéb magas épületekkel, amiknek következtében mérhetően romlik a levegő minősége. Ha csak a Gyógyszergyári út túloldalára tekintünk, láthatjuk, hogy az ott készülő lakófejlesztés F+7 magas épületeket képez oda. Mondhatjuk, hogy az csak a csatorna szélén helyezkedik el, de valamennyire mégiscsak szűkíti azt. Én ide egy ennél alacsonyabb beépítést tervezek, de lehetőleg hasonló sűrűséget kihozni, a pontosabb tervek majd a megfelelő fejezetben kerülnek kidolgozásra.

Remélhetőleg az ide költöző és majd ebben a városrészben felnövekvő generációk a természet közelsége miatt közelebb kerülnek ahhoz és jobban megértik a természet értékét az emberek életében, de ehhez szociális eszközöket is használni kell, mivel önmagában a városépítészeti design nem képes ezt garantálni és elérni, sokszor látunk zöldmezős beruházásokat, ahol az mindenható autóval mennek és szinte alig vannak kapcsolatban az őket körülvevő természettel. Mi csak javítani tudjuk egy megfelelő élőhely biztosításával az esélyét egy, a környezetre érzékeny társadalmi csoport felnövekedésének, akik folyamatosan találkoznak a természettel és kiegészítve a környezeti neveléssel, tudatosan a környezet javát kereső emberek lesznek.

b. Vasúti szerep

Amint a bevezetésben is leírtam, a terület fejlesztésének elengedhetetlen feltétele a vasútállomás megépülése. Anélkül az új lakóterület és az ide tervezett funkciók nem kerülnek vonzó és ideális pozícióba a város bármely más pontjáról érkezők számára. Ez azt eredményezné, hogy szinte csak autóval lenne megfelelően megközelíthető, ami pont az ellentéte annak, amit el akar érni a várostervezés. Egy jól pozícionált vasútállomás nem csak a környezetében található funkciók elérését biztosítja, hanem a városi közlekedés-hálózat részeként garantálja a gördülékeny és minél gyorsabb átszállást a többi közlekedési módra, javítva a rendszer versenyképességét az egyéni motorizált közlekedési módokkal szemben.

Az Élessarok remek lehetőség egy intermodális csomópont kialakítására, hiszen a jelenlegi Kőbánya-felső vasútállomás csupán a Hungexpo látogatóit és Kőbányán lakók egy kis részét szolgálja ki. Valamint csupán vasúti átszállásra alkalmas, de arra is csak minimálisan, hiszen szinte az összes itt megálló vonat egy irányba megy tovább. Viszont amint átkerül az állomás az Élessarok fölé, jelentősen megnövekednek az átszállási lehetőségek villamosra, autóbuszra, és nem utolsó sorban személyautóról is P+R parkolók kialakításával.

Az új állomás az egész vasúthálózatra is pozitív hatással van és nem csak a saját környezetére, hiszen ezáltal a fejlesztés által a hálózatnak egy új élő pontja születik, amivel a vasút a város többi lakója számára utazási szempontból közelebb hozza a város egy új részét. Ezért minden városlakónak is érdeke ez az új állomás kialakítása.

c. Közlekedési szerep

A csomópont közlekedési szerepe tulajdonképpen nem változik, hiszen azok a területek, amiket összeköt, ettől a fejlesztéstől nem függ, tehát ezt a szerepét továbbra is el kell tudnia látni. Ugyanakkor egy ilyen nagyléptékű fejlesztés lehetőséget ad a környék közlekedésének újraszervezésére oly módon, hogy az hatékonyabban, a használók számára pedig könnyebben átlátható módon vezesse el az átmenő forgalmat. Értem ez alatt a feleslegessé vált területek funkcióváltását, a kereszteződés egyszerűsítését, és a felesleges utcák felszámolását, vagy éppen újak létrehozását.

Ami viszont változni fog a közlekedési szerep szempontjából, azok az új megjelenő funkciók, amiknek az új forgalmát el kell tudni vezetnie az úthálózatnak, mert noha célo

autóforgalom növekedésének minimalizálása, irreális lenne azzal számolni, hogy egyáltalán nem fog növekedni az autóforgalom. Tehát ez a megnövekvő forgalom is igényli a közlekedési rendszer újragondolását, kialakítva új utcákat, kerékpársávokat, gyalogos tengelyeket. Ezek mind területet igényelnek, így fontos a közterületek újraosztása és a prioritások alapján kell dönteni, mi mennyi területet kap.

A régi hálózatból eltűnő utcák és az új hálózatban megjelenő utcák változása lehetővé teszi, hogy újracsoportosítsuk a közlekedési területeinket. Amennyiben ez a kettő vizsgálata megelőzi a tervezést, akkor tudunk találni olyan meglévő elemet a rendszerben, amit fel lehet használni az új tervben, csökkentve ezáltal az építési költségeket, a szükséges anyagmennyiséget, a kivitelezés hosszát és ezáltal az építkezés környezeti terhelését is.

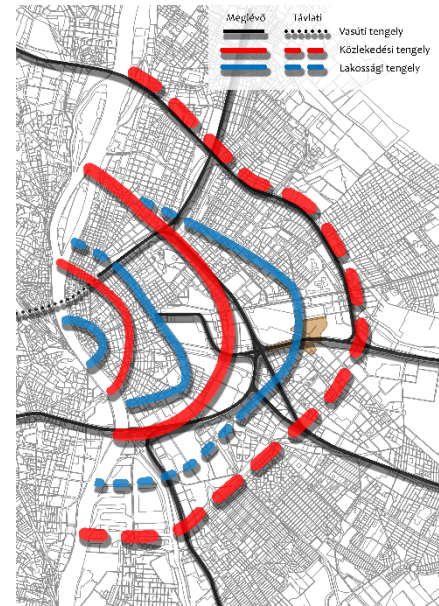
Az Élessarok ma az arra járó autósok számára egy nem kedvelt, de elkerülhetetlen kereszteződés, ahol felesleges hajtűkanyarokon és lámpákon át vezet az út, és aki először jár arra, könnyen találhatja magát rossz sávban, vagy esetleg félve megy rá a villamos sínre vezetett autósávra, és reménykedik, hogy nem szenved balesetet. Ezt a csomópontot mindenképpen újra szeretném tervezni, hogy megszűnjön ez a legalább 120 éves közúti rém, aminek megszüntetése már régóta várat magára.

d. Lakos körút

Budapest egyik szerkezeti különlegessége a pesti oldal szabályos sugaras-gyűrűs felépítése, ami a történelem folyamán a kiskörúttól kezdve bővült újabb és újabb gyűrűkkel, de a Hungária körgyűrű volt az utolsó, legkülsőbb városi gyűrűs elem, ami elkészült, bezárult. Ezután már csak az M0 autópálya épült meg, ami csupán közlekedési szempontból kapcsolódik a fővároshoz, hiszen a városszövetnek nem része, nem tölt be városi élettér szerepet. Ugyan a Hungária-körút hasonlóan nagy forgalma miatt nehezen nevezhető városi körútnak, elhelyezkedése miatt mégis a város fontos vonalás eleme, ami mentén kialakultak parkok, lakóterületek, kórházak és további, a lakosságot kiszolgáló funkciók.

Budapest viszont tovább növekedett és már jóval túlnőtt a Hungária körgyűrűn, igény van egy új körgyűrűre. Ezt a szakma is felismerte és elindult a gondolkodás a Munkás körútról, amit említettem a vizsgálati részben. Ennek szerepe egy olyan új külső körút, ami a megnövekedett város új külső területén haladva tehermentesíti a besűrűsödött, belsőbb körgyűrűket, lehetőleg átvéve onnan a teher- és tranzitforgalmat.

Ezek az elsődlegesen nagyvárosi forgalmat elvezető gyűrűk fontosak a város működése szempontjából, de pont emiatt nem képesek az ilyen irányú utak másik szerepét betölteni, ami a helyi lakosság kiszolgálása, amire ezek a körutak tökéletes elhelyezkedésűek lennének. Ezeken a városi átjárókon tudnak kapcsolódni a szomszédos városrészekhez, az ezeken elhelyezkedő szolgáltatások a legtöbb lakos számára egyszerűen elérhetőek. A belvárosban láthatjuk, ahogy a városvezetés igyekszik áthelyezni a hangsúlyt ezeken a körutakon a forgalomirányításról a lakosság kiszolgálására. Ugyanígy a



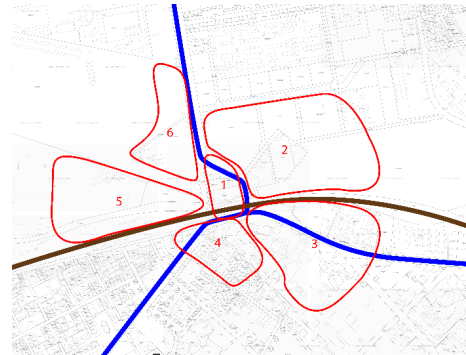
külsőbb gyűrűk lakosságának is szüksége van ilyen helyekre, csak a belvárosi területek prioritása miatt kevés figyelem hárul a külsőbb lakóterületekre. Az Élessarkon keresztül haladó körút potenciális jelöltje egy kevésbé forgalmas, lakóközpontú körúttá válnak, mivel attól kijebb és beljebb is elvezetésre kerül a forgalom nagy része. Hasonló helyzetben van a Nagykörút és a Hungária között elhelyezkedő gyűrűs elem, ami a Ferdinánd híd tengelyében található, ahonnan a Szív utca – Rottenbiller utca – Fiumei út - Orczy út – Haller utca vonalon érkezik meg a Soroksári útba. Kis forgalma miatt nem is tartjuk számon jelentős körútként, de ez pozitívum is lehet, mivel nem szorítja ki a forgalom a városi életet innen. Az új körút célja is ez, hogy egy olyan városon átívelő közterület legyen, amit nem az autók uralnak, hanem vonzó a lakosság számára, erősítve a közösségi életet és az identitást, mondhatni egy Lakos körút.

Az új Lakos körút nagytávon a következőképpen tud kialakulni: A körút északon a Göncz Árpád városközpontból indul, ahonnan a rehabilitált Rákosrendező helyén kialakuló új városrész felett, a tervezett Szegedi úti felüljárón csatlakozik be a jelenlegi Nagy Lajos király útjába. A Kassay tér – Bosnyák tér – Egressy téren keresztül végig, a jelenlegi lakóterületek között futva érkezik meg az Örs vezér teréig. Innen a dolgozatban megújult Fehér úti városrészen át az Élessarok intermodális csomóponton keresztül érkezik meg Kőrösi Csoma Sándor útba. Kőbánya után a Mázsa tértől délre az átalakult Gyárdűlőn keresztül – a Hízaló tér mellett elhaladva – érkezik meg az Ecseri úthoz. Az Ecseri út után pedig a Ferencváros teherpályaudvar felszámolt felesleges vágányai helyén kialakult városrészen át (a Galvani híd tervezésekor felmerült átlós felüljáró nyomvonalában) a Diákvárosba érkezik, ami után a

Galvani hídon át csatlakozik be Csepelbe, majd Budára. Ebben az esetben a Munkás körút az Alberfalvai hídra kerül rávezetésre, becsatolva a város déli részeit is a vérkeringésbe.

14. Elhelyezendő funkciók

A teljes terület funkcióábrája a 22. ábrán található meg, de az átláthatóság érdekében a vizsgálatok bemutatásakor is használt 6 kisebb területen keresztül mutatom be azt. Emlékeztetőül ideteszem még egyszer a terület felosztását.



tervezési terület felosztása (saját ábra)

a. Intermodális csomópont

A Fehér út és az Albertirsai köz között fog elhelyezkedni az új vasútállomás. Az új intermodális csomópontból északra kilépve egy nagyvárosi tér fogad, amit irodaházak és azok földszintjein üzletek vesznek körül. A tér szerepe viszont több, mint egy vasútállomás-közel-i irodapark. Ez az új alközpontja lesz a környéknek, aminek kettős feladata az itt megfordulók alapszükségleteinek kielégítése, és a környező területek könnyű megközelítésének biztosítása. A jó funkciókon felül fontos, hogy



Területfelhasználási ábra részlete (saját ábra)

ez egy élő és vonzó tér legyen az erre járók szemében, mivel egy tisztító városi tér könnyen kiürül és elindul a leromlás útján. Ennek elkerülése miatt cél egy olyan fogadóteret kialakítani, ahol az emberek szívesen leülnek, töltenek időt, találkoznak egymással.

Míg a vasútállomás északi oldalán sűrűn beépített városi terület fogadja az itt leszállót, nagy burkolt térrel és toronyházakkal, ahonnan elindulva megérkezünk a zöldbe helyezett lakóterületbe, ezzel ellenpontosan délre először találkozunk a zölddel, egy parkosított tér képében, amin átkelve érkezünk meg a jelenlegi inkább burkolt, panelházas kőbányai városszövetbe. A jelenlegi vasútállomás helyén található irodafunkció eléréséhez nem kell majd keresztezni közutat, a közvetlen kapcsolatot ugyanis ki tudjuk alakítani, mivel a Fehér útnál magasabban vagyunk, így a főút felett egy rövid felüljárón, majd egy sétányon át megérkezünk a területre. A sportterület igen izolált helyzetben van, de ezt az izolációt két zebrával enyhíteni lehet. A kis forgalmú Albertirsai úton át vezető zebrával az irodákhoz vezető sétányba lehet becsatlakozni, a Fehér úti zebrán átkelve pedig a központi tömb északnyugati

csücskébe érkezünk. A tömb emelkedő terepviszonyait kihasználva, alatta egy mélygarázs tervezek, ami mind P+R-ként a vasútállomást segíti, de ugyanakkor a felette elhelyezkedő irodák parkolóinak is helyet ad.

Az állomás déli oldalán a jelenlegi közlekedési tengely föld alá helyezésével kerül közvetlen gyalogos kapcsolatba Kőbánya. A köztől elhódított terület és az önkormányzat épülete mellett elhelyezkedő, ma kerítéssel elzárt zöldfelület összenyitásával tudunk egy új városi parkot kialakítani. A csomópont intermodalitása itt jelenik meg igazán, mivel az alagútban haladó villamos és autóbuszok megállójából itt lehet feljönni, valamint a felszínen vezetett villamos is itt fog megállni, a szintkülönbség kihasználásával közelebb hozva egymáshoz a megállókat, mint amennyire szintben lehetne.

A központi tömbtől északra, a Fehér út túloldalán jelenleg egy funkcióhiányos telek áll. A terület az áttervezés után is zárványterület marad, emiatt a lakosság számára funkciót nem tervezek ide, viszont a szelektív hulladékgyűjtő-telep területét át lehet helyezni a jelenlegi vasút melletti telekről erre a területre, így a városüzemeltetés működésébe nem lesz jelentős változás telephely szempontjából.

b. Fehérdűlő

A Fehérdűlőre egy új lakóterületet tervezek, ami a Fehér út zajától egy erdősávval védve helyezkedik el. A Terebesi erdő pedig a vasúttól határolja el, aminek köszönhetően a közlekedési tengelyektől és csomóponttól nem messze, egy kifejezetten csendes lakóterület alakulhat ki. Ezt a távolságot tovább tudja rövidíteni a terület gerincét jelentő Terebesi úton átvezetett autóbuszjárat, ami közvetlenül hordja rá az itt élőket nemcsak az Élessarokra, de az Örs Vezér terére is, gyors és kényelmes kapcsolatot teremtve például a 2-es metróval. A lakóterület nem kizárólagosan lakóterület lesz, hanem a földszinteken üzletekkel, szolgáltatásokkal teletűzdelt lakóépületek alkotják majd, ami elősegíti egy közösség kialakulását, hiszen így az egy helyen lakók többször találkoznak egymással. Az övezet gerincét adó Terebesi úton pedig egy széles, gyalogos sétányt tervezek, amit az arra nyíló kávézók és üzletek kirakatai töltenek meg élettel. A tengelyen, a lakóterület



Területfelhasználási ábra részlete (saját ábra)

belsejében, központi elhelyezkedésben kulturális funkciót helyezek el, közösségi ház formájában, kihangsúlyozva a közösségépítés gondolatát. A tengely északkeleti lezárásában pedig egy templomot helyeztem el, aminek tornya lezárja a tengely végét, és egy másik gyülekezőterévé tud válni a helyieknek. A lakóterület nem ér ki a Fehér útig, hogy ott se legyen probléma a zajterhelés, helyére egy olyan funkciót tervezek, aminek kevésbé fontos a zaj és a forgalom. Ez pedig egy új oktatási intézmény, így a messzebről érkező diákoknak sem kell sokat sétálni.

A tervemben két külső fejlesztés megvalósulásával számolok, amik nincsenek benne a tervezési területben, de mivel határosak vele, nem lehet figyelem nélkül hagyni. Az első a lakóterület és a vasút között elterülő Terebesi erdő megújulása, ami nem csak az itt lakóknak jelent kikapcsolódási lehetőséget, hanem mérete miatt a messzebbi lakosságot is ide fogja vonzani majd, ami tovább növeli a csomópont jelentőségét Budapest szemszögéből. A másik pedig a Gyógyszertári út északi oldalán tervezett lakó- és irodaterület, aminek megvalósulásával tud összeérni a városszövet a Kerepesi út és Zugló irányába.

c. Gazdasági terület

Részletes terv nem készül erre a területre, de számolok annak értéknövekedésével, aminek várható következménye a vasútállomáshoz közeli roncstelep átalakulása és összességében egy jobban kihasznált gazdasági terület. Ezzel számolva a tervem ide is biztosítja a közvetlen gyalogos kapcsolatot a vasútállomástól, elősegítve, hogy a munkások is versenyképes tömegközlekedési opciót kapjanak.

d. Kőbánya-felső

Ez a terület is új helyzetbe fog kerülni az új vasútállomás megépülésekor, mivel az Élessarkot eddig gyalogosan elkerülték az emberek, de a terv megvalósulása után gyalogosközpontúvá válik. A vasútállomástól délre fekvő zöldfelület az állomás előterét egy barátságos közösségi térré alakítja. Egy városi park csak akkor tud tiszta és rendezett maradni, ha használva van. Szerintem ez itt garantált, hiszen mind a 4 oldalról körül van véve élő funkcióval, és belül is lesz egy közösségi tér. Így minden irányban van forgalma, ami a



Területfelhasználási ábra részlete (saját ábra)

legfontosabb eszköze egy park lezüllesztésének elkerülésére. A parkon át 3 irányba tudunk indulni. Keleti oldalon a Dreher gyár előtti területre tervezek egy új irodaházat, ami az intermodális csomópontból közvetlenül elérhető lesz, míg autóval csak kisebb utcákon át lehet odajutni, ezzel is motiválva az itt dolgozókat a tömegközlekedés választására. Délre indulva nagy változást nem tervezek, az önkormányzat mögött elhelyezkedő területen elindult lakófejlesztés délkeleti irányban való folytatását megelőlegezem, de a dolgozatban részletesen nem foglalkozom vele. Nyugati irányban a jelenlegi benzinkút és Penny helyére is új irodaházat tervezek, ami megfelelően lezárja majd a lakóterület tömbjét. Ebben az új épületben megmarad az élelmiszerüzlet, de az irodák kihasználják a vasútállomás által felértékelődött telkeket, amiken ezért magas sűrűségű beépítést lehet és érdemes tervezni.

e. Expotérség

A Hungexpo fejlesztése nem része a tervezési területnek, de hasonlóan a Gazdasági területhez, ennek fejlődésével is számolok. Jelenleg a főbejárata a csomóponttól messze helyezkedik el, de sok másik európai példán látjuk, ahogy ezek a konferenciaközpontok ránőnek a vasútállomásokra. Ez a jelenség akkor jelenhet meg igazán itt, ha a vasút fontos nemzetközi csomópontokkal van közvetlen kapcsolatban, az ilyen állomások Budapesten a Kelenföldi pályaudvar és a Ferihegyi reptér. A kelenföldi kapcsolat ma is megvan a körvasúton keresztül, viszont a reptérhez egy kapcsolat hiányzik, ami pedig a Népligettől keletre fekvő delta kiegészítésével biztosítható. Noha jelenleg a reptéri vasútállomás rossz elhelyezkedésű, és nincs igazán kapcsolatban a reptérrel, de hosszútávon számolok a már amúgy is tervben lévő új reptéri leágazás megvalósulásával, ami úgy már egy remek, közvetlen reptéri kapcsolatot alakítana ki a Hungexpo számára.



*Területfelhasználási ábra
részlete (saját ábra)*

Visszatérve az Albertirsai úthoz, annak déli oldala hatalmas fejlesztési területté fog válni, mivel megszűnik a vasútállomás. Ha sikerül a megszűnő állomás területeit visszaadni a városnak, akkor már érdemes a tehervágányok létjogosultságát is felülvizsgálni. A jelenlegi 14 vágányból és a hozzá tartozó peronokból én 5 vágányt hagyok meg. Az eddig itt parkolt vasútikocsikat (ma egy darab szeméttel teleszórt teherkocsi van itt) Rákos vasútállomáson

lehet elhelyezni a továbbiakban. Ennek a sok felszabaduló területnek és az állomás melletti parkolósáv összeadott helyére egy új irodasort képzelek el. Ennek a területnek a megközelítése a vasútállomásról közvetlenül megoldott, mivel a vasútról leszállva a vasúti sín szintjében a Fehér út alagútja felett át lehet vezetni az ide érkezőket. Az irodák és a vasútállomás között átmeneti terület lesz, ahol az erre járókat kiszolgáló szolgáltatások kerülnek elhelyezésre, amik a vasútállomásról is sétatávolságra lesznek még, így nem csak az irodába menő forgalmat szolgálják ki. Az irodasort Kőbányáról is könnyebb lesz elérni, ugyanis a jelenlegi 110 méteres alagút a megszűnő vágányok miatt lecsökkenthető 30 méterre, ami már sokkal barátságosabbá teszi azt. A Hungexpo bővülésével a látogatóinak száma is növekedésnek tud indulni, emiatt az irodasor nyugati végére szállodafunkciót is tervezek.

f. Összekötő térség

Ez a terület két részre bontható tovább. Az északi fele jelenleg a Kincsem park telkének legtávolabbi része, némi építkezés nyomai láthatóak rajta, de a Fehér útra még mindig egy három méter magas zárt betonfal néz. Noha ez a terület már messzebb van az új vasútállomástól, és nehezebben elérhető onnan – bár villamos és buszjárat is meg fog előtte állni – mégis remek helyzetben van, hiszen ez már gyalogos távolságban van az Örs Vezér terétől. Ezt a közelséget igyekszik kihasználni a Fehér út túloldalán tervezett ingatlanfejlesztés is.



Területfelhasználási ábra részlete (saját ábra)

Ide a Fehér út közelsége miatt lakóterületet nem tervezek, hanem a Kincsem park telkéből lecsípve egy irodaterületet képzelek el. Ez a sáv még része a Budapest átszellőztetéséért felelős csatornának, ráadásul arra merőleges, így az épületek magasságát 15m magasságig engedem, hogy minimalizáljam a légáram akadályozását.

A két terület határán találjuk a régi víztornyot, aminek jó helyzetéről már írtam a vizsgálatban. Ezt a jó pozíciót kihasználva annak tövébe egy közkertet tervezek, amibe beleillik egy kávézóként megújuló víztorony. Ez a kis zöld közterület mind az iroda dolgozóinak, mind a sportterület használóinak remek helyen van, elválasztva a két területet, de ugyanakkor összekötve azok használóit.

A déli rész a háromszög-terület, ahol jelenleg labdarúgás és sportlövészet folyik. Ez a sportfunkció elhelyezkedése véleményem szerint megfelelő, viszont a megnövekvő forgalom kiszolgálása miatt egy még sűrűbb sportkomplexumot tervezek ide, amiben lényegesen többféle sporttevékenységet lehet majd űzni, mind az itt dolgozók, mind a közelben lakók számára. Valamint tervezem az új körutat vizuálisan megfogni térfalakkal, ami vezeti az erre járókat. Ezt a térfalat a sportterületen az út mentén kialakítandó lelátó alkotja majd, aminek a földszintjét a Fehér út felé üzletekkel meg is lehet nyitni, hogy élőbbé váljon.

15. Közlekedés újrászervezése

a. Közúti közlekedési rend

Az Élessarok név az itt található csomópontból származik, ahol a vasút és a Sörgyár közötti szűk sávban kellett megoldani egy három irányból érkező forgalmas csomópont vasút alatt való átvezetését, aminek következtében az autós- és buszforgalom 180°-os kanyarokat leírva tud csak átjutni a vasút alatt. Ennek megoldása többször előkerült már, de a X. Kerület és a Főváros nem látta megtérülendőnek a nagy terepmunkákkal és alagútépítéssel járó forgalmas csomópont leegyszerűsítését, hiszen képes ellátni a feladatát. Viszont ebben a dolgozatban ennek a felújítása része egy nagyobb beruházásnak, amiben az összes eddigi tervnél több terület kerül felhasználásra, és amely új funkciók mind igénylik, hogy ez a csomópont minél egyszerűbben és helytakarékosabban tudja elvezetni a forgalmat. Hiszen a felszabaduló területek is fejlesztési lehetőséget hordoznak magukban, legyen az értékes új irodaterület, vagy az itt leszálló gyalogosforgalom számára egy biztonságosabb és barátságosabb állomáskörnyezet kialakítása.

A vasúttal párhuzamos közlekedési tengelyek jelenleg a vasút északi és déli oldalán haladnak a felszínen, ami a tervemben összevonva kerül a föld alá a vasút déli oldalán. Ez lehetővé teszi, hogy a vasút északi oldalán teljesen megszűnjön a Fehér köz, a déli oldalon pedig nem eltűnik, hanem a föld alá kerül a Dreher Antal út. Ennek eredményeképpen északról és délről is közút keresztezése nélkül megközelíthetővé válik a vasútállomás (23. ábra).

A három fő közlekedési tengely a következőképpen módosul a csomópontban. A legkevesebb változtatás a Dreher Antal úton lesz. Itt a Sörgyár előtti lámpás kereszteződés leegyszerűsödik, mivel megszűnnek a Kőbányáról érkező forgalmi sávok. A lámpákra csupán a

gyalogosforgalom átengedése miatt lesz szükség. A Fehér útról érkező tengely kiegyenesedik és az Albertirsai köz tengelyében keresztezi a vasutat. Az Albertirsai köz jelenleg a Fehér úttól emelkedik a vasút szintjéig (ahonnan a Fehér köz a vasúttal párhuzamosan lejt a jelenlegi aluljáróig). Ezt az emelkedőt megszüntetve a Fehér út szintemelkedés nélkül meg tud érkezni a vasút alá. Az új alagút túoldalán, délen a Kőrösi Csoma Sándor út pedig megspórolva a tekerős lejtést a vasút előtt, egy egyenes lejtővel érkezik meg ugyanabba a mélységbe.

Ehhez korábban kell elindulni a lejtőnek, mivel a Kőrösi Csoma Sándor út jelenleg Kőbányától a vasútig emelkedik és csak akkor kezd el lejtetni, amikor a Dreher sörgyár előtt visszafordulva becsatlakozik a Dreher Antal útba. Itt 150 méter alatt jut le a vasút szintje alá az út, az új lejtőnek tehát legalább ekkora távolság kell. Ami a lejtő távolságát befolyásolja még, hogy a villamosnak is itt kell lemennie a föld alá, ami viszont nem tud olyan meredeken lemenni, mint az autóforgalom. Ezért a mérce a villamos lejtőhossza.

Mivel az új alagúthoz ugyanolyan mélyre kell leérni, mint ahol a mostani van, ezért a villamos jelenlegi lejtő-hosszát vettem alapul, ami 200 méter. A tervemben a Kőrösi Csoma Sándor út a Mádi utca kereszteződésében kezdene el lejtetni, ami 190 méterre van a vasúttól. Szerencsére ez még így is működik, mivel a főút itt még alacsonyabban van, mint a jelenlegi lejtő teteje, tehát rövidebb úton is leér a szükséges mélységbe.

Tudjuk tehát, hogy a Kőrös Csoma Sándor és a Fehér út összeér a vasút alatt, viszont a Dreher Antal út még nem érkezett meg ebbe a pontba. Ahogy elindul a sörgyár előtti gyalogos átkelőtől a lejtő, az észak felé kanyarodó forgalom a jelenlegi alagutat használva jut át a vasút alatt, és csak északabbra kapcsolódik be a Fehér útba. Ez az útszakasz a buszt és villamost kivéve egyirányúsított, így megoldható, hogy az alagút jelenlegi szélességében is elég legyen a sávok keresztezése nélkül. A Dreher Antal út ezután befedve, a vasúttal párhuzamos alagútban érkezik meg a Kőrösi Csoma Sándor út/Fehér útba, egy T-elágazásban. Az Albertirsai út a vasúttól északra csatlakozik be a Fehér útba, ahonnan mindkét irányba ki lehet majd kanyarodni.

b. Villamoshálózat

A villamos-hálózat nagyrészt változatlan marad, csak egy kicsit módosulnak a pályák vonalai. Jelenleg egy észak-déli irányú, egy kelet-nyugati irányú és – megnehezítve a tervezést – egy dél-keleti irányú villamosjárat közlekedik a csomópontban.

(24. ábra) Az észak-dél irányú villamosvonal nyomvonala nem módosul, csak a jelenleginél korábban, a Mádi utca magasságában kezd el lejteni, hogy beérjen az alagútba. Itt ugyanúgy jobbra fordul átmegy az új, vasúttal párhuzamos alagúton, majd a régi alagúton keresztezi a vasutat, ahonnan a mai nyomvonalba visszacsatlakozik. A mai Élessarok megálló hátra tolódik a Mádi utca elé, ami miatt még az attól délre fekvő Ónodi utca megállót is kicsit délebbre kell tolni, hogy a megállók ne kerüljenek túl közel (min 250m). A vasútállomáshoz visszatérve egy új megálló kerül az azzal párhuzamos aluljáróba, ahonnan lifttel és lépcsővel lehet feljutni a vasúti megálló szintjére, valamint a jelenlegi Terebesi utca megálló is módosul, a Fehér út déli oldalán áll meg, hogy jobban el lehessen érni mind a vasútállomást, mind az új Fehérdűlői városrészt. A vonalon még egy új megálló kerül elhelyezésre, ami északon, a Gyógyszertári út elágazásában áll meg, ellátva annak két oldalán elhelyezkedő új városrészeket, és a Fehér út nyugati oldalán tervezett iroda- és sportfunkciókat.

A kelet-nyugati irányú tengelyt nem kell levinni a föld alá, mivel az csak rontja az átszállás egyszerűségét. Emiatt a nyugatról érkező Kolozsvári utcából a villamos becsatlakozik a vasúti vágányok mellé és közvetlenül a vasúti megálló mellett tud megállni, ezáltal nullára csökkentve az átszállási távolságot. Innen tovább haladva, a Dreher Antal útba a vasút felől csatlakozik vissza, ami egyébként azt eredményezi, hogy ez a villamos a Hungária körút és a Jászberényi út között nem keresztez autósforgalmat!

Az utolsó járat a 28 és 28A villamosok, amik a Kőrösi Csoma Sándor útról érkeznek és a Dreher Antal úton mennek tovább. Ezek a Mádi utca megálló után balra elkanyarodnak és becsatlakoznak a kelet-nyugati villamospályába, így biztosítva a kapcsolatot.

c. Autóbuszforgalom

Az autóbuszok közlekedési módja is szükségszerűen megváltozik, mivel eddig ezt a területet funkciók hiányában nem kellett ellátni. Most viszont egy megállókkal jó ellátandó területté válik a környék, így újra kell gondolni a sávok elosztását. (25. ábra)

A Fehér úton az eddig belső sávokban elkülönített buszsávokat kihelyezem a járda mellé, lehetővé téve, hogy az új megállók ne egy belső szigeten kelljen kialakítani, hanem mind a helytakarékosság szempontjából, mind az autóforgalom mellett futó villamosra való átszállás szempontjából is optimálisabb, külső megállók elhelyezése váljon lehetségessé.

Új megállókat a villamoshoz igazodva helyezek el a Fehér úton. Az Örs Vezér teréről indulva lesz egy az autós szerviz magasságában, egy a Gyógyszertári út kereszteződésénél és egy a sportterület déli végénél, ahol az Intermodális csomópont tömbje kezdődik, biztosítva a kapcsolatot a sportterülettel és a vasútállomással is, ugyanis az összes megállónál zebra is elhelyezésre kerül. A fő buszvonal a Fehér útról a jelenlegihez hasonlóan lekanyarodik a nyugati aluljáró felé, ahol a villamos becsatlakozásáig az út déli oldalán halad mindkét buszsáv, míg az északi oldalon a két egyirányú autósáv halad. A villamos becsatlakozásától közös sávban halad a villamos és a busz. Az aluljárón átérve a XVII. kerület felé kanyarodó buszok számára véget ér a buszsáv és besorolnak az autós sávokba, hasonlóan a jelenlegi állapothoz. A Kőbánya felé haladó buszok is ezen az alagúton jönnek át, de nem csatlakoznak ki a villamossávból keletre, hanem azzal közösen kanyarodnak nyugatra.

A Dreher Antal úton nincsen változtatásra szükség, ugyanis ott jelentős új forgalom nem várható, és már vannak megállók megfelelő sűrűségben.

Hasonlóképpen a Kőrösi Csoma Sándor úton sem tervezek nagy változtatást, egyedül a villamos-hálózattal közös megállóval rendelkező buszok megálló kerülnek értelemszerűen délebbre.

A Fehér dűlőn keresztül vezetek egy új buszjáratot, amivel nem csak az Élessarok vasútállomásra lesz megoldva a ráhordás, hanem az Örs Vezér terére is, illetve a környező új irodák is elérhetőek lesznek tömegközlekedéssel (mivel annak nem csak a nagy távolságban lévő szolgáltatások és munkahelyek kiszolgálása a feladata, hanem a közeli is, hogy az embereknek ne kelljen autóba szállni ezekre a kis távolságokra sem). Valamint a Gyógyszertári úton jelenleg megállás nélkül elhaladó, Rákosmente felé menő járatokból is meg lehet állítani néhányat, amik ugyancsak segítik a terület tömegközlekedési lefedettségét.

A megvalósulás után nem változik, de a szerepe megnövekszik az Albertirsai úton közlekedő 10-es járatnak, ami ezen túl nem csak a Hungexpora látogatókat fogja szállítani, hanem az új irodaházakba érkezőket is.

d. Kerékpáros és mikromobilitási tengelyek

Ahhoz, hogy az új városrészben ne autóval közlekedjen mindenki, hanem használják a kerékpáros és tömegközlekedési eszközöket, biztonságossá és versenyképessé kell tenni

ezeket a közlekedési módokat. Ennek az egyik legegyszerűbb eszköze az autósforgalom korlátozása és a többi eszköz haladásának megkönnyítése. Ennek megvalósítása azt jelenti, hogy a kerékpárutakkal rövidebb úton és akár gyorsabban elérhetővé tenni az átszállási pontokat. Ez ezeken a távolságokon (Az Örs ~1 km-es távolságban van) ez teljesen megvalósítható.

A kerékpáros infrastruktúra is az új funkciók másik nagy kiszolgálójává kell, hogy váljon, hasonlóan az autóbuszhoz. Ehhez biztosítani kell a teljes tervezési területen a kerékpárhálózat kiépülését (26. ábra). Északon az Örs Vezér teréről jelenleg a Fehér út keleti oldalán kétirányú kerékpárút halad, ami az Albertirsai útra kanyarodik rá. Ez az út az új tervben is megmarad, és egyenesen átmegy az alagúton, annak nyugati oldalán, ahol így nem kell kereszteznie más forgalmi sávot. Az Albertirsai úti leágazás megmarad és az irodasor elérését biztosítja, nemcsak a Fehér útról, hanem Kőbányáról is, az új Ónodi utcai lerövidült aluljárón is átvezetve. A jelenlegi Fehér úti kerékpárút el fogja tudni látni annak nyugati oldalán épülő irodákat és sportközpontot, valamint az új körút fő kerékpáros tengelyévé tud válni, viszont a Fehér út keleti oldalán létrejövő számos új lakóterület is igényel kerékpárutat, ha egy jelentős közlekedési móddá szeretnénk emelni a kerékpározást a környéken. Szerencsére a Fehér út szélessége megengedi, hogy a villamos keleti oldalán is kétirányú kerékpárút létesüljön, aminek segítségével minimális közút keresztezéssel el lehet jutni az Örs Vezér terére. Ez a vonal dél felé folytatódva át lesz vezetve a régi aluljáró keleti szélén is, ahonnan fel tud kanyarodni kelet felé, ahonnan így a város külsőbb részei felé lehet akadálymentesen továbbhaladni.

A vasútállomást megfelelően fel kell szerelni biztonságos és nagy kapacitású kerékpártárolókkal, hogy szívesen használják a kerékpárt a vasútig, és ne csak autóról, hanem kerékpárról is szálljanak át a vonatra. Ezért a tervemben, mind a négy érkezési irányba helyeztem el kerékpártárolókat. Itthon négy 50 kerékpár befogadására alkalmas tároló egy megállóhoz soknak tűnhet, de nyugati, kerékpáros városokban láthatjuk, hogy 1000+ kerékpár is össze tud gyűlni egy állomáson.



Eindhoven vasútállomás (saját fotó)

e. Gyalogos közlekedés

A Fehér út benépesülésével és funkcióval való megtöltésével egy olyan új vársorész jön létre, ahol előtte lehetetlen volt gyalogszerrel közlekedni. Az új városrész egyik fő tervezési szempontja a gyalogosok előnyben részesítése, a részterületek közötti gyalogos forgalom akadálymentes áramlásának biztosítása. (27. ábra)

A lakosság akkor fog szívesen gyalogni a számukra biztosított tengelyeken, ha ezek a tengelyek meg vannak támasztva épületekkel, üzletekkel, élő felületekkel, ahol találkoznak emberekkel, miközben sétálnak. Különböző magányos, csendes a valóságnál hosszabb időnek fog tűnni a célhoz vezető út. Egy másik szempont a tengelyen elhelyezett megállásra készítő helyek és helyzetek kialakítása. Épületek, teresedések, padok, átlátások és ezek váltakozása, aminek ritmusa folyton valami újat mutat az arra járóknak, ami „izgalmassá” teszi a sétálást.²¹

f. Metszetek

A főbb utak jellemző keresztmetszeteit a 28. ábrán mutatom be, a Tömbmetszeteket pedig a 29. ábra tartalmazza.

16. Rendezési terv

A beépítés bemutatását a kevésbé kidolgozott részekkel kezdem, mivel a terület méretéből kifolyólag a szakmailag nagyobb kihívást jelentő területekkel foglalkoztam jobban. A fókuszterület így a területeket összekapcsoló Intermodális csomópont és az abból északkeletre kiinduló Terebesi út gyalogos tengely környezete lesz. (30. ábra)

²¹ Jan Gehl: élhető városok

a. Összekötő térség

A Fehér út nyugati oldalán elhelyezkedő terület irodáknak és egy sportközpontnak ad otthont, amit középen a régi víztorny és a hozzá tartozó rekreációs tér köt össze. Az északi, Örs vezér teréhez közelebb fekvő területen elhelyezett irodák egy belső feltárú utcából nyílnak, ahol az egymás felé forduló terek remek lehetőséget adnak a szociális kapcsolódásra, és egy kellemes helyet alakítanak egy kis utcában ahelyett, hogy a forgalmas Fehér útra nyíljon az iroda. A parkolás a területen mélygarázsokkal van megoldva, a felszínen nem helyeznek el parkolókat.



Környezetalakítási ábra részlete (saját ábra)

Az öt irodaépület 15 méter magasságig van emelve, ami így F+4 magas lehet, amiben így az irodáknak szükséges nagy mennyiségű elektronika után is kényelmes belmagasságú terek maradnak. Az épületek egyesével hozzávetőlegesen 2500 m² alapterületűek, összesen 12500 m²-t adnak ki, így ez az irodablokk a 5 szinten bruttó 62.500 m² bérbeadható irodafelület. A teljes területre vetített szintterületi mutató 1,7.

Az irodablokk és a sportblokk között találjuk a víztornyot, ami a Gyógyszertári út tengelyében sok irányból látható pontja a tengelynek. A tervemben egy közkertbe helyezem, és építészetiileg a vizsgálat során említett dolgozat ötletét becsatolva a tervbe, kávézó funkcióval töltöm meg azt, aminek karakteres megjelenése és kitűnése az új környezetből egy vonzó pihenő és találkozóponná tud válni az erre járók számára.

Áttérve a megújult sportterületre, annak elérése a víztorny mellett elágazásból közelíthető meg, de a délről érkezőek a Kincsem park mellől is be tudnak majd kanyarodni. A parkolás részben felszínen, részben mélygarázsban van megoldva.

A két foci pályára Fehér úti végére egy multifunkcionális lelátó-épület kerül, ami a pályák felé lelátót biztosít, de a földszinten a Fehér út felé egy üzletsort foglal magába. A hosszúkás épület két végén egy-egy sportkomplexum épül, ahol sok új sportot lehet úzni. Például falmászás, ping-pong, squash, testépítés, úszás, vagy futsal. A hátul elhelyezkedő Nemzeti Lőteret nem tervezem át.

A 2db 2500 m² alapterületű, 4 szintes Sportcentrum épületben összesen 20.000 m² terület használható ki.

b. Expotérség

Az Albertirsai út északi oldalán elhelyezkedő Hungexpo nem tervezési terület, de az új vasútállomás javítja az elérhetőségét a nemzetközi kapcsolódási pontokhoz, így vonzóbb helyszín tud lenni nagyobb rendezvények számára, és fejlődésével számolok. Erre alapozva az Albertirsai út déli oldalán átalakuló területen új iroda és hotelépületeket tervezek. Ez egy kétirányú folyamat, nem csak az Expo fejlődésétől függ az új funkciók sikere, hanem azok megjelenése is pozitívan befolyásolja az Expo szerepének erősödését.



Környezetalkítási ábra részlete (saját ábra)

A tervezési terület a jelenlegi vasútállomás megszűnésével, a feleslegessé vált teherpályaúdvartok felszámolásával és a parkolósáv bevonásával alakult ki. Így a korábbi 20 méter széles parkolósáv helyett egy 100 méter széles fejlesztési területet sikerült visszaadni a kerületnek. Az új telkek összesen 8 hektárt fednek le.

A vasútállomás mellé nyugati mintára egy nagy befogadóképességű kerékpártárolót tervezek. Ez egyelőre 100 fős lesz, de ez később bővíthető. A felüljáró után egy szolgáltatásokkal megtöltött alacsony épület következik az irodasor előtt (kávézó, menza, kisbolt). Ez az épület a vasútállomás és a Hungexpo közötti szintkülönbséget összekötő lejtős területen épül meg. Ezek után az irodasor következik, amit a vasúti töltés takarása miatt nyugodtan 2-3 emelettel magasabbra tudok tervezni, és az átszellőzési csatornába se zavar be, ezért ide intenzív, átlagosan F+7 emeletes irodaházakat terveztem, de a monotonitás megtörését a magsság hullámoztatásával oldom. Az irodasor közepén találjuk a Kőbányára átvezető alagutat, ami, mint egyedüli keresztirányú és kizárólag gyalogos tengely, központi szerepet kap az irodasoron belül. Az irodasort vizuálisan megtöri, szünetet tart annak közepén és fásított teresedésével kiemelt találkozó- vagy rekreációsponntá tud válni az erre járók számára. Tovább haladva a terület nyugati, elszűkülő végébe, a hotelekhez érünk. Ugyan ez a terület van legmesszebb a vasútállomástól, mégis azért gondolom jó helynek az

idehelyezésüket, mivel jelenleg ezen a részen van az expo súlypontja, aminek ellátása az elsődleges szerepe ezeknek a szállodáknak. Idehelyezésükkel rögtön a kiállítások közelében vannak a vendégek és nem kell megvárni az expó bővülését a szoros kapcsolat kialakulásához, illetve utána sem tűnnek el innen a jelenlegi kiállítóterek, így itt garantált a közelség. Az irodasor és a hotelek parkolását mély, illetve földszinti garázsokban oldom meg, amikbe a vasúti töltés tövében húzódó szervízúton keresztül lehet majd bejutni.

Az irodaházak alapterülete egységesen 3000 m². Az 5 épület alapterülete 15.000 m², ami az átlagos 8 emelettel számolva összesen 120.000 m² bérelhető irodát jelent. A hotelek összes alapterülete 7000 m², ezek átlagosan 7 emeletesek, így majdnem 50.000 m² hotellel tud bővülni a környék. A szintterületi mutató itt 2,5, amit a sűrű beépítés ellenére a telek elkeskenyedő formájából adódó, be nem épített területek húztak lefelé. A vasútállomás melletti kiszolgálóépület összesen 2000 m² szintterületű.

c. Kőbánya felső

Amely állítás nagyobb léptékben igaz a tervezési területemre, hogy Budapest lakóterületeinek peremterületén található, ugyanúgy kis léptékben is megjelenik itt. Ha Budapest helyett csak Kőbányát figyeljük, a lakóterület itt ér véget, és a helyi nagyobb központok, Szent László tér, Mázsa tér a hangsúlyos pontjai a kerületnek. Az Élessarok-közei területek gyakorlatilag a kerület szélén vannak, pedig a kerülethatár még északabbra a Kerepesi úton van. Az itt lakóknak messze el kell menni, hogy a szükséges



Környezetalakítási ábra részlete (saját ábra)

szolgáltatásokat elérjék. Az új vasútállomás és városfejlesztés egy új, az említettekénél kevésbé jelentős, inkább helyi jelentőségű alközpontot akar lenni az Örs Vezér tere és a Szent László tér árnyékában, ami ad az itt lakóknak, egy olyan teret, amit a magukénak tudhatnak.

A vasút déli oldala drasztikus változáson megy keresztül, a jelenlegi felszíni autóközpontú szféra teljesen átalakul és a közlekedés föld alá helyezésével egy csendesebb, élhetőbb teret kap a környék. A Kőrösi Csoma Sándor út nyugati oldalán a lakóterület nem ér teljesen be a csomópontba, a lezáró háromszög terület még nem illeszkedik ehhez, ráadásul a

funkció is autóközpontú, nagy parkolókkal ellátott penny és egy benzinkút van itt. Ezt felváltva egy lezáró épületet tervezek ide, aminek földszintjén az élelmiszerbolt megmarad, a felsőbb szinteken pedig irodák lesznek. Az új épület lezárja ugyan a beépítést, de attól funkciójában és stílusában is eltér, emiatt jobban elhúzom az utolsó társasháztól. Ezt az is indokolja, hogy a jelenlegi tornyos társasház is igényes lezáróépülete a tömbnek, és az új épülettel ezt a szerepét nem akarom elvenni. A szoborszerű irodaház a lakóépületek magasságát és térfalát átvéve illeszkedik a jelenlegi beépítéshez, de az új csomópont kiemelése miatt az épület folyamatosan emelkedik, mintegy felhajló papírlap sarka, az épület tagolását pedig az „S” alakú alaprajz adja meg. Számokban az épület 2500 m² alapterületű, a lakóházak oldalán 15 méter magasan indul és a csúcsnál 50 méter magasra nyúlik, összes szintterülete 20.000 m². A parkolást az épület nyugati csücskének alsóbb szintjeinek parkolóházzá alakításával oldom meg.

A Kőrösi Csoma Sándor út a Mádi utcánál elkezdi lemenni a vasút alá, így keleten a Maláta utca kapcsolata megszűnik a főúttal, és csak a támfalat megkerülve a Mádi utcából lehet rákanyarodni. Az önkormányzat és lakóépületek blokkja jó példája az itt várható beépítésnek, és ezért a mögötte elterülő területen ennek folytatását vetítem előre. A Maláta utca északi oldalán a Dreher gyár fala melletti, oldalról zárt telkeken egy másik irodaépületet tervezek, ami legyezőszerűen nyílik az előtte elfekvő parkosított terület felé. Az iroda F+8 emeletes, bruttó 45.000 m² irodafunkció fér el benne. Az épület mögötti garázsok helyén egy felszíni parkolótelket képzelek el, ami alkalmas nem csak az irodaház dolgozóinak parkolására, hanem a környék fejlesztése során eltűnő garázssorok helyettesítésére is. Az irodaház előtti fásított tér pedig a felhagyott bortársaság telkéből és a közlekedés felszíni megszüntetéséből nyert területek összevonásával alakul ki. Az új aluljáró miatt a földemre épület nem kerül, egyedül az alsó villamos- és buszmegálló peronjáról felérkező lépcső és lift lesz felette. Zöldtető kialakítása lehetséges a földemen, így nem csupán egy burkolt tér lesz a vasútállomás előtere. A jelenleg megtalálható fák nagyrésztét megtartom, és a volt burkolt felületek alakulnak át zöldfelületté. A Mádi utcából a vasútállomáshoz vezető tengelyt az autós alagút támfalától zöldsávval elválasztva vezetem, amely zöldsávba is bőven elfér egy nagy befogadó képességű védett kerékpártároló, ami a Kőbányáról érkező kerékpárosokat szolgálja ki.

Noha van a gyalogos tengelytől nyugatra is némi zöldfelület, a park jelentős része attól keletre fekszik el, aminek közepén találjuk a frissen védelem alá helyezett függőtetőt, ami egy mélyudvart fed be. Ez a mélyudvar közterületre-kerülése remek lehetőség a közösség számára

egy találkozóhely kialakulására. A jelenlegi gödör és elérése teljesen átépítendő, hogy egy nyitott, lépcsőzetes gödörként kiváló fedett helyszínéül tud válni találkozásoknak, performanszoknak. A park bejáratainál kis bodegákat képzelek el, amik teteje hasonlíthat a védett tető formájára, illeszkedve ahhoz és kiemelve annak értékességét.

d. Gazdasági terület

A Gazdasági területre az egész dolgozat folyamán csak utaltam, hogy meg lesz oldva a közvetlen kapcsolat. Ez pedig úgy lesz megoldva, hogy a jelenlegi alagút feletti vasúti híd vegyes használatúvá válik, kiszélesedik, hogy ne csak az új villamospálya, hanem mellette még egy gyalogos sáv és kerékpárút is elférjen. Így a jelenlegi 5 vasúti vágányt befoglaló 28 méter széles híd kiszélesedik 43 méterre.

e. Lakóterület

A Terebesi erdő melletti Fehérdűlő nevű felhagyott területen, az erdőterületek ölelésében tervezem az új lakóterületet. Ezt a kis lakótelepet egy zöldben úszó városrésznek képzelem el, aminek sűrűsége inkább kisvárosias felé hajlik. A városi átszellőztető csatorna pont itt halad el, így az Összekötő térség irodaházaihoz hasonlóan a fák koronaszintjéből minél kevésbé kiemelkedő épületeket tervezek. A legnagyobb magasságot itt is 15 méterben határoztam meg.



Környezetalkítási ábra részlete (saját ábra)

A lakóövezet úthálózatát a helyethez illeszkedve alakítottam ki. A fő tengely, ami átlósan indul a fehér úttól, érdekes adottságnak vettem, illetve a bejárásakor ementén hatalmas nyárfasor fut, amit lehetőség szerint szeretnék megtartani, bár a közművek és az infrastruktúra kiépítésekor könnyen áldozatául eshetnek ezeknek. Geodéziai felmérés hiányában nem is tudom pontosan meghatározni a fák pontos helyét, hogy beillesszem a tervembe, de itt ez inkább elvként jelenik meg, mintsem tényleges tervezési elem. A keresztutcák hálózata illeszkedik a terület adottságaihoz, becsatlakozva a Gyógyszertári út északi oldalára tervezett beépítésének utcahálózatához, és keletre a kiszabályozott, de még nem kiépített, a gyülekezet területétől délre futó utca-telekhez.

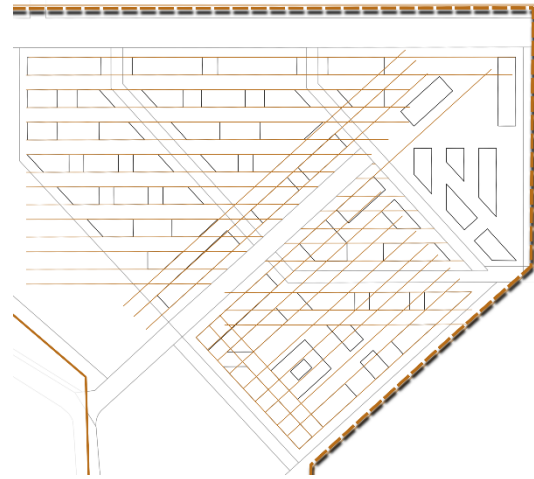
A beépítésem szokatlan kialakítása egy szabadonálló beépítési forma, aminek egyedi miliójét a külső világtól egy hosszúházás, magasabb, merev térfal választja el, így az azokon belül elhelyezkedő épületek lakói belül egy nyugodt környezetet tudnak élvezni. A falat képző hosszú épületek az erdős területek felé nem zárják el a területet, így a zöldfelületekkel a szoros kapcsolat meg tud maradni. A környezettel való harmóniát erősíti, hogy a tömbbelsőök autómentesek, és ahol mehet autó, ott is csak jelentős forgalomcsökkentéssel (20 km/h). A parkolás egy-két épület lakás parkolóházzá alakításával kerül megoldásra, illetve a fő tengelyen minimális párhuzamos parkolással.



Funnen park (forrás: <https://www.cie.nl/page/653/het-funen?lang=en>)

A beépítés előképére Hollandiában, az Amsterdamban található Funnenparkban bukkantam, ahol egy hasonlóan elszigetelt területen építettek egy háromszög területű új városrészt (30. ábra). Az a helyszín egyik oldalról csatornával, másik oldalról pedig vasúttal van elhatárolva a várostól. A tervezők ezért a területet elszeparálták a vasúttól és a csatornától egy hosszú, „L” alakú épülettel. Ennek az épületnek a takarásában egy csendes belső környezet tudott kialakulni. (Ez a keretező épület itt folyamatos és magas, mivel közvetlen zajforrás szomszédságában van a terület, míg nálam egyel védettebb a terület önmagában is, köszönhetően az erdőknek, ezért nem láttam értelmét ilyen hangsúlyos lezárásnak.) A harmadik oldalon pedig egy széles gyalogos sétány fut, aminek túoldalán oktatás és egyéb kiszolgáló funkciók találhatóak, ami mögött indul a következő városrész. Funnenparkban nem volt magassági korlátozás, így az enyémnél egy magasabb és sűrűbb beépítés épült meg. Megfigyelhető a beépítés raszteres szerkesztettsége. Az épületek a holland példában egymással párhuzamos, 28 méter szélességű sávokban épülnek, amely sávok között 11 méteres „utcák” vannak. A beépített sávokban nincs szabályosság, mindegyik épület egy kicsit más, egyedi.

Az én tervezési feladatomban korántsem ugyanaz, mint az előkép, de a szerkesztési logikát szépen rá tudom illeszteni a háromszögekre osztott tömbökre. A területem háromszor akkora, mint a Funnenpark, ami végig ezzel a sematikával már nem működne, de a tömbök már hasonló léptékűek. Az én tervezési logikám az erdőkhöz való csatlakozás, és a közüttől való elhatárolódás volt, ezért a hosszú épületeim az utcák mentére kerülnek, amiket fel-felnyitok, mivel a kapcsolatot



Szerkesztési elv bemutatása (saját ábra)

meg akarom tartani. Ezzel kialakul a beépítés kerete. A belső területeken a sávok méretét újragondoltam, mivel a 28 méter széles épületek túl szélesek a magyarországi gyakorlatban. Ezért az épületek sávját 18 méterben határoztam meg, ami még ugyan kicsit széles, de jobban visszaadja a mintaterület karakterét. A 18 méteres épületsávok közötti sávokat pedig 15 méterben rajzoltam meg. Az ementén felrajzolt raszter kirajzolta a vízszintes elrendezését az épületeknek, de a függőleges felosztás a következő lépés volt. Alapvetően 10 és 20 méter közötti közökkel osztottam fel a sávokon belüli épületeket, de a terület mérete miatt egy-két épület helyét kihagytam, amik helyére a lakóknak pihenőterei, találkozási pontjai, játszóterei tudnak kialakulni.

A terület északkeleti sarkában a tengelyt lezáró templom nem csak bezárja a jelenlegi tervezési területet, de egy új tengelyt is indít az attól keletre fekvő területre (erdélyi gyülekezet telke ma), mivel az is várhatóan be fog épülni, de annak kidolgozása már nem része a dolgozatomnak. De ezt figyelembevéve úgy alakítottam ki a keleti tervezési határmenti beépítést, hogy folytatni lehessen a mintázatot és nem építem el egy új tengely indulásának lehetőségét sem.

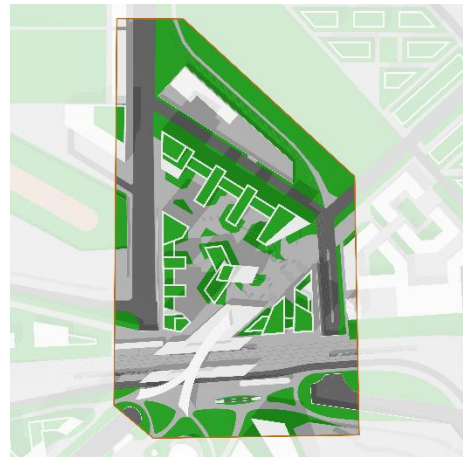
A keretet adó épületek F+4 emeletesek, míg a belső épületek szintszáma F+3 és F+4. A lakóterületen 43.000 m² alapterületnyi épület fekszik, amik összesen 175.000 m² bruttó alapterülettel rendelkeznek. A telkek mérete összesen 135.000 m² így a teljes terület szintterületi mutatója 1,3.

Az intermodális csomópont és a lakóterületek közötti átmeneti zónába oktatási funkciót helyezek el, óvoda és általános iskola egymás mellett, egy nagy sportcsarnokkal. Az

intézménykomplexum 3 épületből áll, amik kerítéssel össze vannak kötve, így az ide járók védve vannak a külső környezettől. A vasútállomás felőli főbejárat előtt kiszélesedő fogadótér van kialakítva. Belül pedig több belső udvarra van bontva a tér, de középen egy nagyobb, burkolt gyülekezőtér is van hagyva rendezvények számára. Az iskola parkolója hátul van elhelyezve a vasút és az épület között. Az intézménykomplexum 15.000 m²-en terül el, és az épületek bruttó szintterülete udvarral együtt 26.000 m².

f. Intermodális csomópont

A tervezési terület lelke a mindent összekapcsoló intermodális csomópont. Ez a terület legértékesebb telke is egyben, így ide egy intenzív, magasépületes beépítést tervezek. A tömb fő közlekedési iránya a vasútállomástól északkeletre a Terebesi út tengelye. A tengely vonalába tökéletesen beleesik az új vasútállomás, így törés nélkül rá lehet vezetni a forgalmat a Terebesi útra. A másik irány, amerre el lehet hagyni a belső tömböt, a sportterület és a fehér út, ami pedig az északnyugati sarkon igényel egy kijáratot. E köré a két tengely köré



Környezetalakítási ábra részlete (saját ábra)

épül fel az irodapark, amelynek épületei így a tömb széleire kerülnek, belül egy védett belső teret kialakítva. A tömb mérete miatt ez nem volt elég, mivel egy közlekedő teret szeretnék itt kialakítani elsősorban, amihez szűkebb teret kell kialakítani. Ezért középre is került egy irodaház, ami jobban tereli a szemet. A három ágú épület három hosszúkás térre tagolja a tömbbelső, így mindenhol tudjuk, honnan hova tartunk.

A tömb terepviszonya különleges, mivel a vasútvonal 5 méterrel magasabban fut, mint a tőle északra fekvő terület. Ezért az összes irányban át kell hidalni ezt a különbséget. Ez az Expo felé az új alagút után van megoldva és hosszan elnyújtva, mert van rá hely. A Terebesi út és a Sportcentrum felé viszont a tömbön belül kell leérni a fehér út szintjére. A tömbön belül ez lépcsőkkel van megoldva, ami egy teraszos kialakítást eredményez, ahol minden teraszt különböző funkciókra lehet felhasználni, például zöldfelület, kávézó terasz, iroda bejárat, illetve a lépcsőkkel játszva is lehet érdekes helyeket kialakítani. A tömb keleti és nyugati oldalán az alagutak miatt támfalak vannak, amik észak felé lejtnek, és a két kijáratig tartanak.

A támfalak és az irodák háta között helyeztem el a kerékpárutakat, amik felvezetnek a vasútállomáshoz. Ezeknek az emelkedőknek a végein, mivel a vasút mellé érkeznek, kerékpártárolókat terveztem. A nyugati oldalon már említettem az alagút tetejére tervezett kerékpártárolót, de ugyanúgy, a keleti oldalt is elhelyezek egyet az irodaház tövében.

Az épületek magasságai a csomópont kiemelését hivatottak jelezni, illetve összekötik az északi és déli oldalát is a vasútnak. A csomópont fő kapuelemét a központi tömb délnyugati sarkában elhelyezkedő torony és vele átellenben a vasút túloldalán magasodó „S” alakú épület csúcsa adja, amik nem csak a körúton haladók irányából viselkedik kapuként, hanem a vasút is köztük megy át, így több irányból is megjelenik a kapumotívum. Visszatérve az északi központi térbe, annak északnyugati sarkán is van egy kiemelkedő épület, ami az Őrs Vezér tere felől szimbolikus, mind magasságával, mind élével, ami elválasztja a két alagútba haladó forgalmat. A harmadik kiemelt épület a tömb belsejében elhelyezett torony, ami kívülről nézve nem emelkedik ki, mivel nem magasabb a külső irodaházaknál, de a belső térből nézve egy központi, szoborszerű, körbejárható épületként mindenképpen hangsúlyos pont.

A vasútállomásnak saját épülete nincsen, pavilonos kialakítású tetők fedik le a peronokat és a fogadó teret. Az állomás előképei jóval nagyobb és jelentősebb vasútállomások épületei, de a térszervezésben és kapcsolatokban hasonlítanak ehhez a területhez. Az északi oldal nagyvárosias fogadóterébe kinyúló, széles előtetőnek előképe a Rotterdami vasútállomás, ami egy a tér felé magasodó nyúlvánnyal fogadja a térről érkező embereket. A másik előkép pedig a tallini Zaha Hadid által tervezett új pályaudvar. Ennek az épületnek a hasonlósága a közlekedési irányokban van. Egy vasútra merőlegesen érkező autóforgalmat vezet el maga alatt, miközben a gyalogos forgalom a vasút felett tud átközlekedni. Ez a helyzet az Élessaroknál is, ugyanis a vasút déli oldalán keresztül haladó alagút miatt nem lehet a föld alatt átvinni a gyalogosforgalmat, ezért a vasút fölött kell. Az én állomásépületem két tetőből áll, amik a vasút északi és déli oldalán található két peront fedik le, és a felettük átvezetett folyosó köti őket össze. Az északi oldalon ez az előtető csalogatja az utasokat, ami a szintkülönbség miatt még magasabbnak is tűnik, mint amekkora, de felette látszik az összekötő folyosó tetője is, ahova egy lépcső vezet fel. Felérve az előtető fölé, az átvezető folyosó délen két irányba ágazik el, hogy a fő közlekedési irányokat megfelelően kiszolgálja és kerülő nélkül tudjunk feljutni az átjáróba. Gyalogként ezen a ponton ráláthatunk mind a

Kőrösi Csoma Sándor út tengelyére, mind a Terebesi út tengelyére, hiszen a kettő teljesen egybeesik.

	
<p>Tallin vasútállomásra Zaha Hadid látványterve (forrás: https://www.railbaltica.org/the-passenger-terminal-at-rail-baltica-ulemiste-will-be-named-linda/)</p>	<p>Rotterdam Centraal Station (kép forrása: Google maps)</p>

g. Szintterületek összefoglalása

1. táblázat: Részterületenkénti megoszlása az elhelyezett funkcióknak (saját ábra)

Funkció	Összes szintterület (m ²)
Összekötő térség	
Iroda	62.500
Sport	20.000
Park	3.000
Expotérség	
Iroda	120.000
Szállás	50.000
Szolgáltatás	3.000
Park	4.500
Kőbánya felső	
Iroda	65.000
park	10.000
Fehérdűlő	
Lakás	160.000
Kultúra	5.000
Szolgáltatás	10.000

Oktatás	30.000
Park	15.000
Intermodális csomópont	
Iroda	70.000
Szolgáltatás	10.000

2. táblázat: Teljes tervezési területen elhelyezett funkciók Szintterülete (saját ábra)

Funkció	Összes szintterület (m ²)
Iroda	317.500
Sport	20.000
Szállás	50.0000
Szolgáltatás	23.000
Park	32.500
Lakás	160.000
Kultúra	5.000
Oktatás	30.000

17. Szabályozási terv

A 32. ábrán található a Szabályozási terv, amit a Fehérdűlő lakóterületére készítettem el.

A lakóterületek Ln-T/9 övezetbe kerülnek, az intézményi telkek pedig a Vi-2/4- övezetbe²².

3. * Nagyvárosias teleszerű lakóterület (Ln-T)

	A	B	C	D	E		F	G	H	I	J
	Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)			Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	
					Legkisebb	Legnagyobb				Általános	Parkolásra fordítható
9	Ln-T/9	1000	szabadonálló	K	12,5	15		K	80	3,5	-

10. * Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)

	A	B	C	D	E		F	G	H	I	J
	Építési övezet jele	Kialakítható legkisebb telek terület (m ²)	Beépítési mód	Megengedett legnagyobb beépítettség mértéke (%)	Épületmagasság (m)			Zöldfelület legkisebb mértéke (%)	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke (%)	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke (m ² /m ²)	
					Legkisebb	Legnagyobb				Általános	Parkolásra fordítható
4	Vi-2/4	7000	SZ	30	10	18		35	40	1,5	0,6

²² <https://net.jogtar.hu/rendelet?council=x-kerulet&dbnum=553&docid=A2009016.10R&searchUrl=/rendelet-kereso/gyors?council%3Dx-kerulet%26keyword%3Dszab%25C3%25A1lyoz%25C3%25A1s>

Összegzés

Az Élessarok a fejlesztés megvalósulása után egy új városi alközponttá válik, aminek kiválóak a közlekedési kapcsolatai, és az itt áthaladó kötöttpályás vonalaknak köszönhetően Budapest távolabbi pontjaiba is egyszerűen el lehet jutni innen. Az új állomás magával hozta a környék felértékelődését, és az elhagyatott területek kihasználásával egy új városrész jött létre, aminek köszönhetően végre összeér Kőbánya és Zugló. Ez az új forgalmat generáló beépítés megtölti élettel a helyet és most már nem áthaladnak az emberek a területen, hanem célpontként tekintenek rá. Az északról és délről érkező gyalogos és kerékpáros tengelyek nem állnak meg az Örsnél és a Szent László térnél, hanem összekapcsolódnak, és egy új gerincvonalává válnak a Budapesti hálózatnak. A Fehérdűlő új lakossága aktív közösséggé formálódik és a természettel együttélve környezettudatos életmódot folytatnak. Az állomás déli oldalán Kőbánya egy új zöldített köztérrel bővül, ahol a zöld közlekedési módok gördülékeny folyása mellett az emberek meg is tudnak állni találkozni egymással, vagy csak lepihenni.

Az aluljáróba vezetett autóforgalom lecsendesíti és biztonságosabbá teszi a teljes területet, és eredményezi, hogy gyalogosan és kerékpárral bármelyik két területre közút keresztezése nélkül el lehet jutni. A kerékpárosok számának növekedését pedig nem akadályozza a fedett és kamerával őrzött kerékpártárolók kis kapacitása, hanem idővel becsábít még többeket, hiszen nyugodtan ott hagyhatja egy napra a kerékpárt a tárolóban, és kerékpárral gyorsabban hazaér.

Ez a vízió csak akkor tud valóban megvalósulni, ha egy olyan városvezetés és lakosság tud itt kialakulni, akiket érdekel a saját környezetük és felelősséget éreznek annak fenntartására. Ez pedig akkor tud kialakulni, ha egy valódi közösség tud kialakulni itt. Ennek biztosítása túlnyúlik a településtervezés fizikai síkján, és szociális, személyes tervezés és energiabefektetés kell hozzá. Ezt nem tudja garantálja az építészet, csak az abban élő és azt használó emberek.

NYILATKOZAT**a diplomadolgozat nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről**

A hallgató neve:	Fazekas Mihály Imre
A Hallgató Neptun kódja:	AB0P75
A dolgozat címe:	Élessarok tervezett vasútállomás környezetének településrendezési terve
A megjelenés éve:	2024
A konzulens intézetének neve:	Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
A konzulens tanszékének a neve:	Tájépítészeti, Településtervezési és Díszkertészeti Intézet

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.

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

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

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

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

- nem titkosított dolgozat a védelmet követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelté után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem MATER Hallgatói Dolgozatok repozitóriumában.

Kelt: 2024 év április hó 29. nap



Hallgató aláírása

18. Forrásjegyzék

Nyomtatott források:

- Budapest városrészei – Kőbánya x. kerület (fszek bp gyűjtemény)
- Népszabadság - Budapest melléklet, 2003. február | Arcanum Digitális Tudománytár
- ÉPÍTÉS-ÉPÍTÉSZETTUDOMÁNY - A MTA MŰSZAKI TUDOMÁNYOK OSZTÁLYÁNAK KÖZLEMÉNYEI, 04. KÖTET (1972) | Arcanum Digitális Tudománytár
- Dr. Schuler Dezső – A hajléktalanság kérdése a székesfővárosban (17. oldal és 46. o.)
- Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója
- Jan Gehl: élhető városok

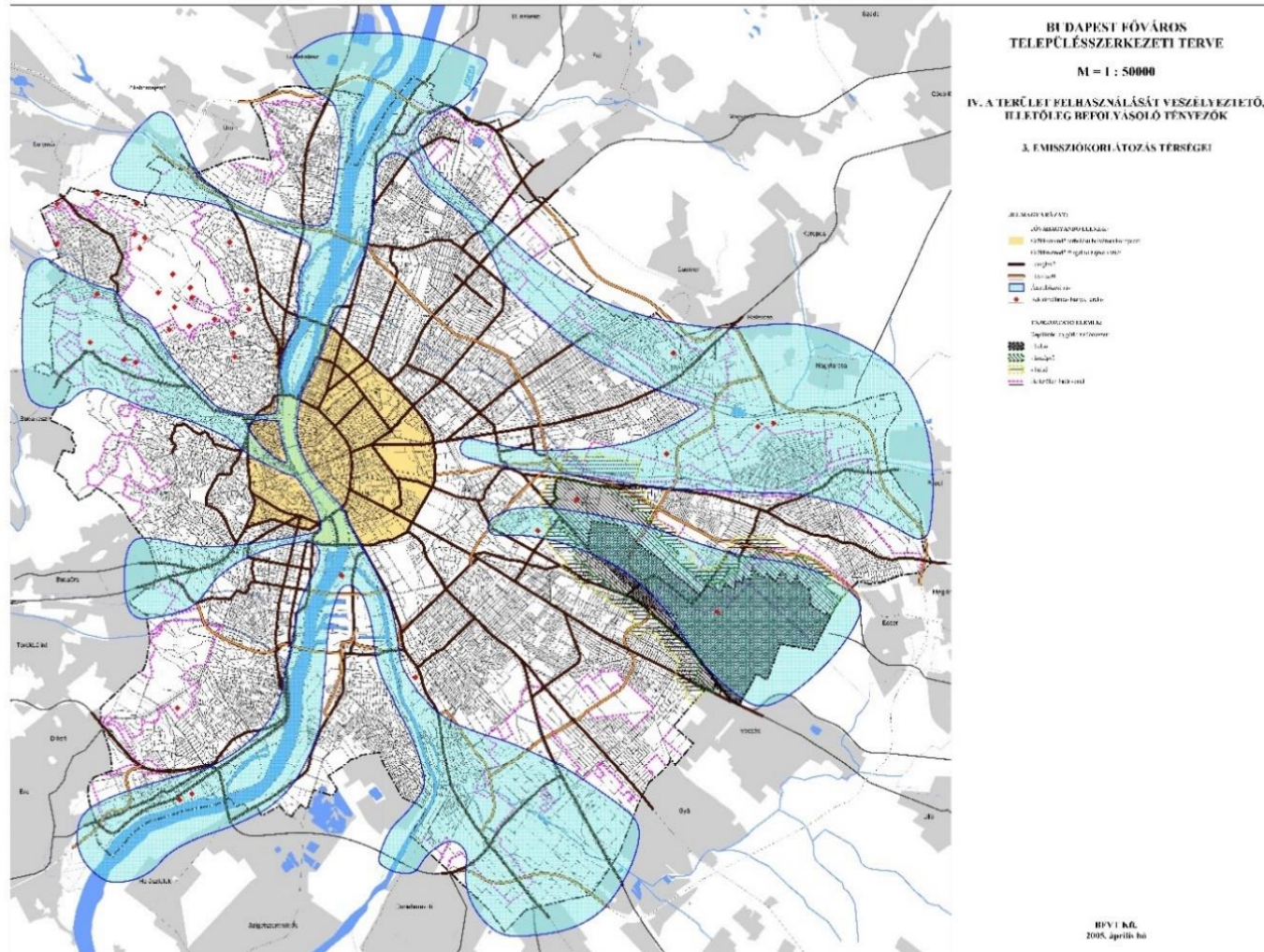
Digitális források:

- Hálózatok (bme.hu) – villamospálya tervezés adatok
- arcanum – történeti térképek
- fentrol.hu – régi légifotók
- Erdészeti információk (gov.hu) – védett erdőrészek
- Facebook – Sándor károly labdarugó akadémia látványterv
- A rég eltűnt kőbányai szőlőskertekre emlékeztet a főváros utolsó csősztornya | 24.hu
- MÓDSZERTÁRI FÜZETEK/KÜLÖNSZÁM - A KÖZMŰVELŐDÉS HÁZAI BUDAPESTEN 4. (bmknet.hu)
- Home - United Nations Sustainable Development
- Miesbach-Drasche-féle téglagyár - Történetek, leírások - Budapest - Katalógus (mbtgye.hu)
- 48/a. A Magyar Királyság felmérési térképeinek (1:28 800) szelvénybeosztása a II. katonai felmérés idején, feltüntetve az egyes s... | Jankó Annamária: Magyarország katonai felmérései | Reference Library (arcanum.com)
- AZ ÚJ LÓVERSENYTÉR MEGNYITÁSÁN VISSZATÉRT A RÉGI, SZÉP MÁJUSOK LEVEGŐJE | Krúdy Gyula munkái | Kézikönyvtár (arcanum.com)
- Budapest Agglomerációs Vasúti Stratégia (2020. június 10.)
- Műemlék mélyudvar: fővárosi védettséget kapott az első magyar függőtető (epiteszforum.hu)
- 70 éve szűnt meg a budapesti vám | Budapest Főváros Levéltára (bparchiv.hu)

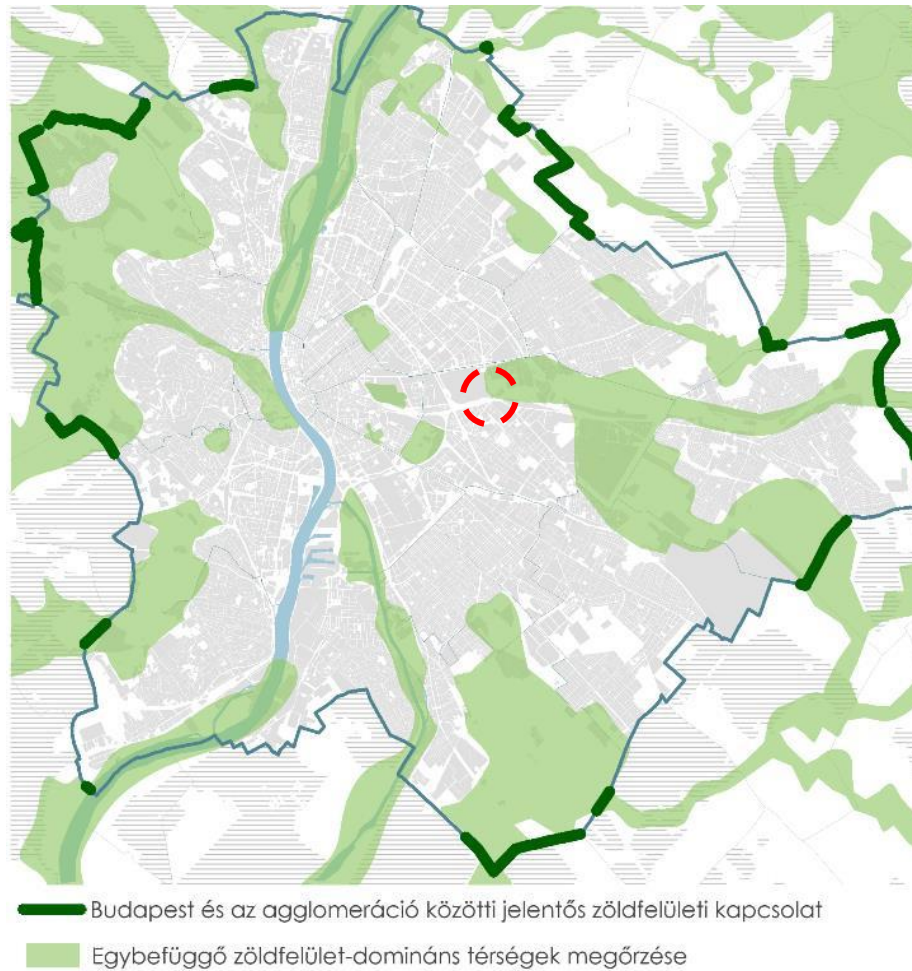
- [Fehér út, víztorony rehabilitáció fikció: víztoronygaléria - kávézó - Víztorony.hu \(blog.hu\)](#)
- <https://www.bud.hu/zajterkep>

19. Mellékletek

1. Ábra – Az emissziókorlátozás térségei (forrás: Budapest TSZT)



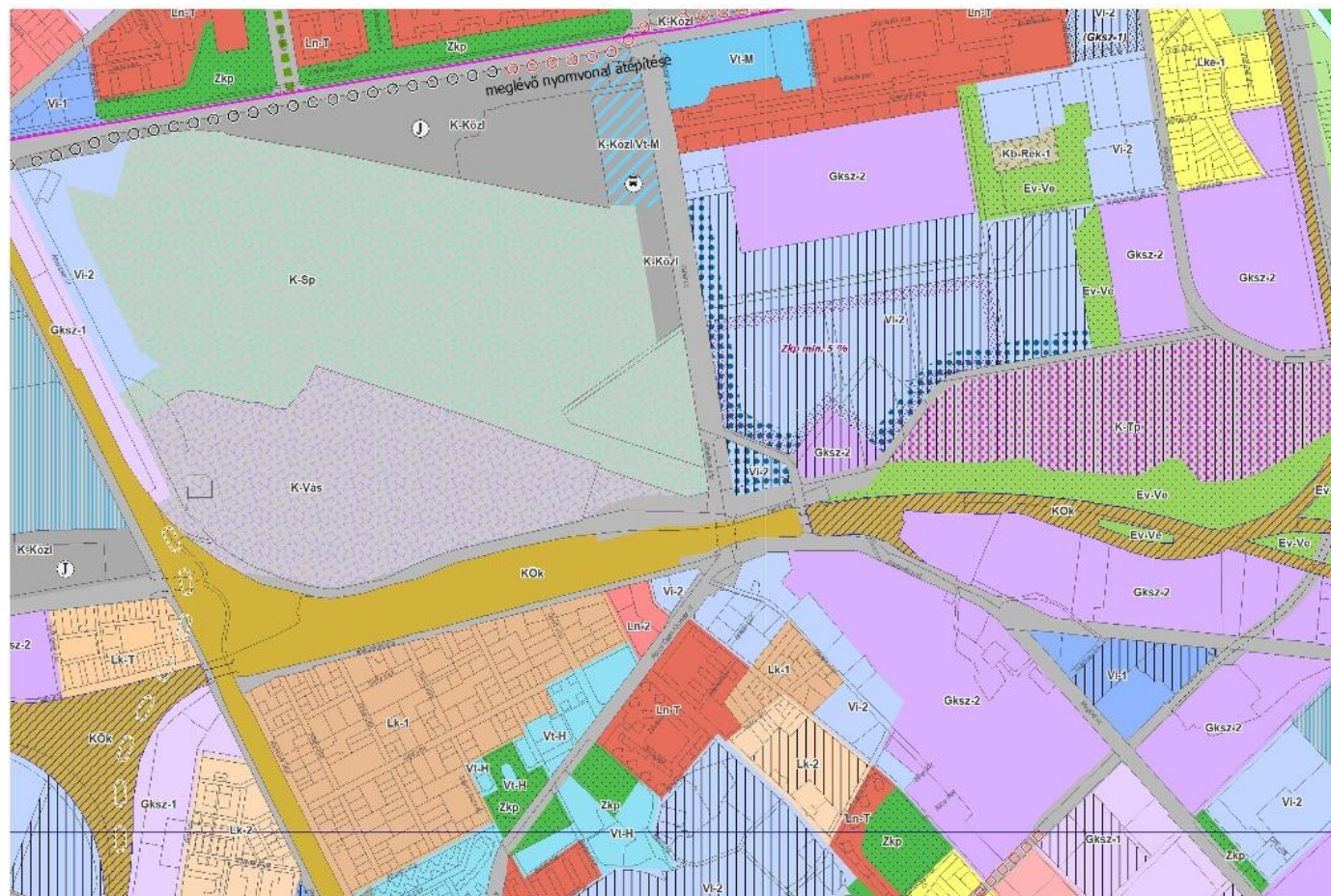
2. Ábra – Budapest és az agglomeráció közötti jelentős zöldfelületi hálózata (forrás: Budapest zöldfelületi rendszerének fejlesztési koncepciója II. kötet)



3. Ábra – Akcióterületi javaslatok (Forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra stratégia)



6. Ábra – Területhasználati tervlap (forrás: Budapest TSZT + saját szerkesztés)



BUDAPEST FŐVÁROS
TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE
 36/4/2021. (II. 24.) Főv. Kgy. határozattal módosított,
 az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT
SZERKEZETI TERVLAP
 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

65-113, 65-121, 65-151, 65-214
 65-141, 65-142, 65-231, 65-232, 65-241
 65-145, 65-147, 65-233, 65-234, 65-243, 65-244
 65-021, 65-022, 65-041, 65-042, 65-043, 65-044
 65-101, 65-102, 65-103, 65-104, 65-105, 65-106, 65-107, 65-108
 65-341, 65-342, 65-343, 65-344, 65-345, 65-346, 65-347, 65-348
 65-321, 65-437, 65-438, 65-439, 65-440
 65-010

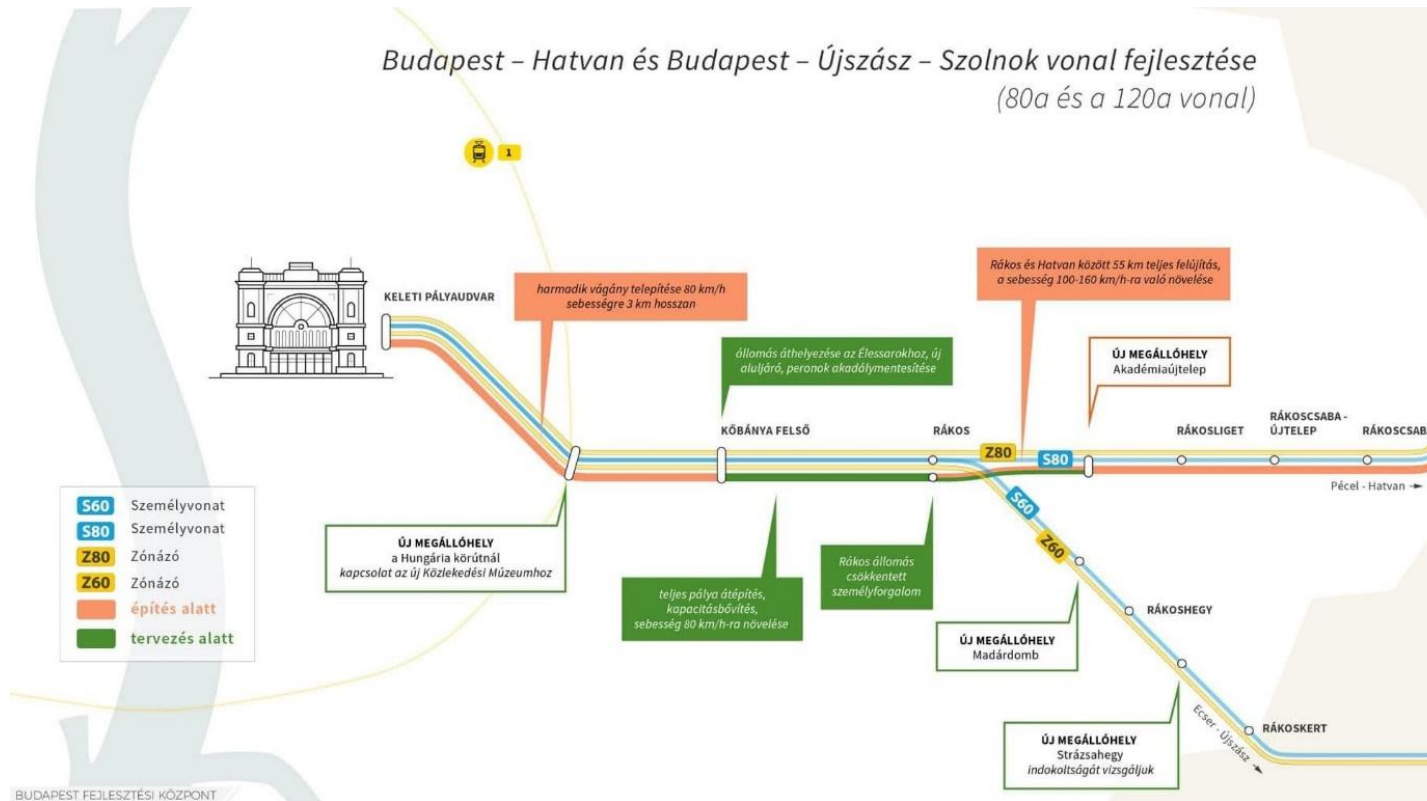
65-412 SZELVÉNY

BUDAPEST **M=1:10 000**

9-10. Ábra – Budapesti Barnamezős területek katasztere 2018-ben és 2022-ben (forrás: BFVT)



11. Ábra – a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia Élessarokra vonatkozó kivágatai (forrás: BAVS 2020.junius 10.)



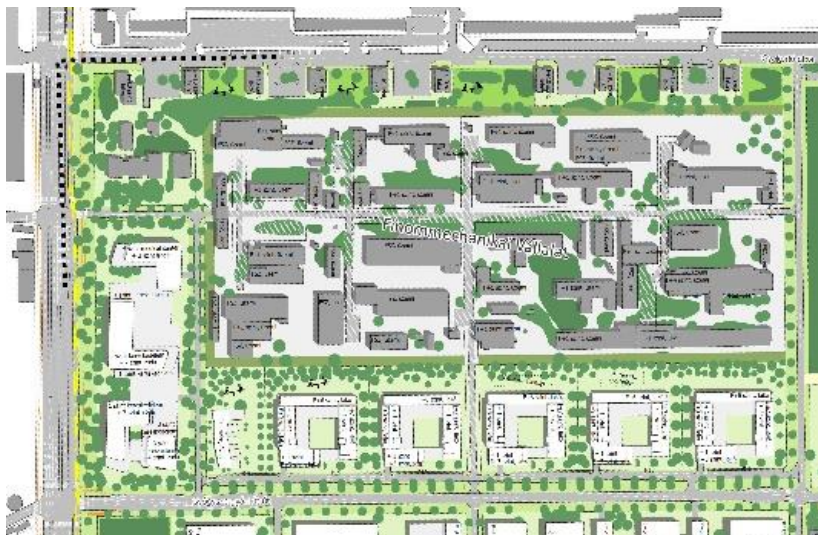
BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT

B16 – Kőbánya felső – Rákos szakasz fejlesztése

A Kőbánya felső és Rákos közötti vonalszakasz rövidtávú fejlesztése (melynek elkészítése folyamatban van) lehetővé teszi a folyamatban lévő elővárosi fejlesztések hatásának megfelelő kihasználását, a megfelelő kapacitás biztosításával. Ennek során optimalizálhatók a vágánykapcsolatok, korszerűsíthető a biztosítóberendezés. Kőbánya felső állomás kialakítása racionalizálható, illetve a szükséges vonali kapacitások biztosításán túl a Ferencváros és a 120a vonalak közötti közvetlen, keresztezésmentes kapcsolat biztosítása érdekében új összeköttetés létesül. A városi közlekedéssel való kapcsolat javítása érdekében az Élessaroknál új megállóhely létesül. A B15 intézkedéssel (Népliget mh.) összhangban ez a fejlesztés lehetővé teszi a 80a, 120a vonalak felől a déli körvasút felé való vonatközlekedés biztosítását.

B16	Kőbánya felső – Rákos szakasz fejlesztése	<ul style="list-style-type: none"> - Vágánykapcsolatok optimalizálása, biztosítóberendezés korszerűsítése - Kőbánya felső átalakításával Élessarok megállóhely létesítése - Kőbánya felső állomás átalakítása az új funkcióknak megfelelően - Kőbánya felső-Rákos (alsó pálya) fejlesztés (vizsgálat alapján Ferencváros-120a irányú keresztezésmentes kapcsolat biztosítása) - Szükséges vonali kapacitások biztosítása - Madárdomb, Strázsahegy megállóhelyek létesítése
B27	Királyvágány fejlesztése	<ul style="list-style-type: none"> - [80a, 120a] - Nyugati pu., alagút felé kapcsolat biztosítása - Királyvágány kétvágányúsítása, szükséges kapacitás biztosítása (átemelés vizsgálata) - Városliget elágazás - Toróköz szakasz kapacitásbővítése a távlati forgalomnak megfelelően (vonali vágányszám-bővítés)

12. Ábra – Ko rábbi terv a gyógyszergyári út északi oldalának beépítésére (forrás: BFVT)



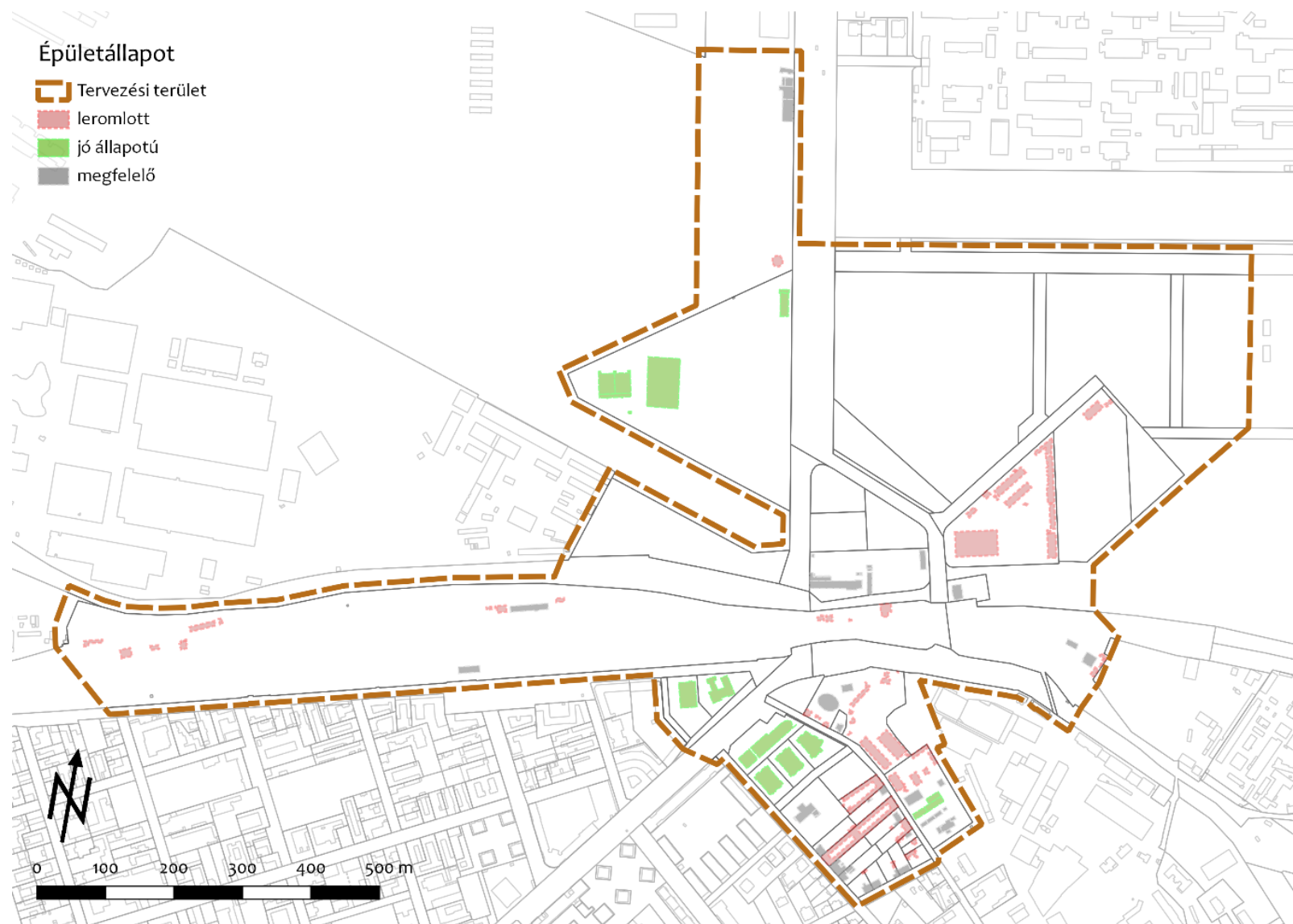
13. Ábra – Tervpályázat a Terebesi erdő parkfejlesztésére (forrás: https://rdt.budapest.hu/dialogs/feherdu-lo-tere-besi-erdo/blog_posts/peter-joseph-lenne-tervpalyazat-budapesti-feladat-ter-besi-erdo-eredmenyek)



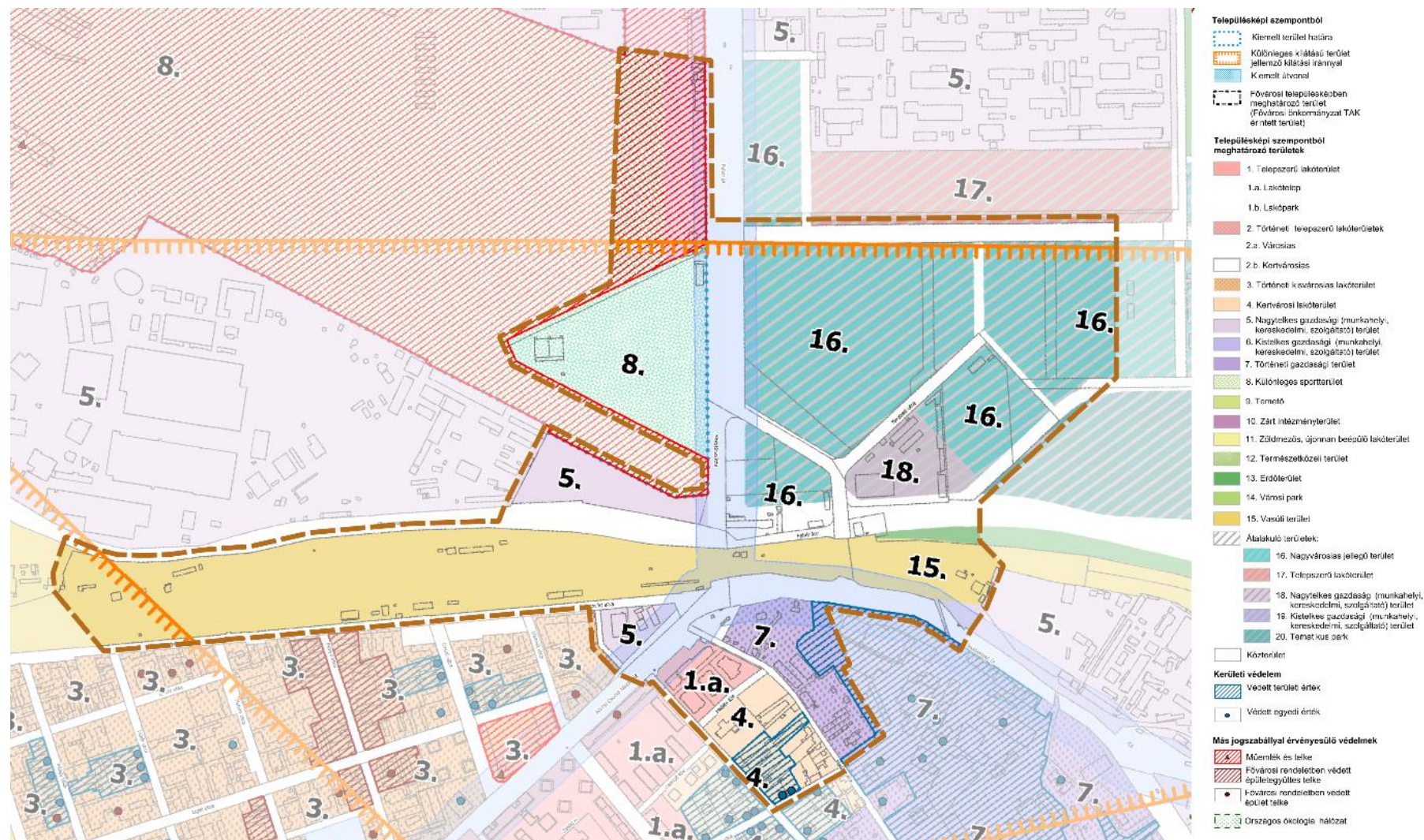
14. Ábra – Jelenlegi állapot funkcióábrája (saját ábra)



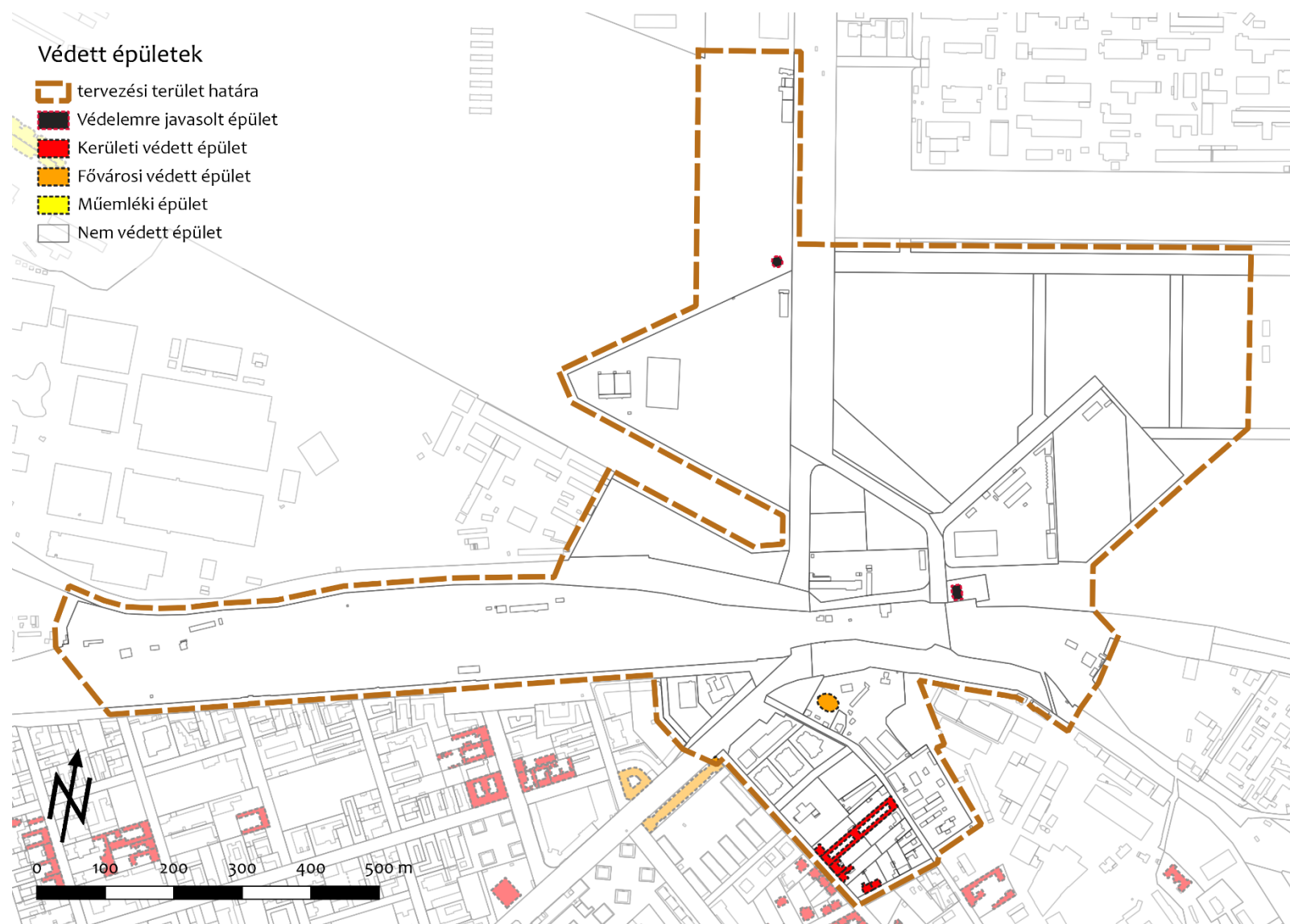
15. Ábra – Épületállapot ábra (saját ábra)



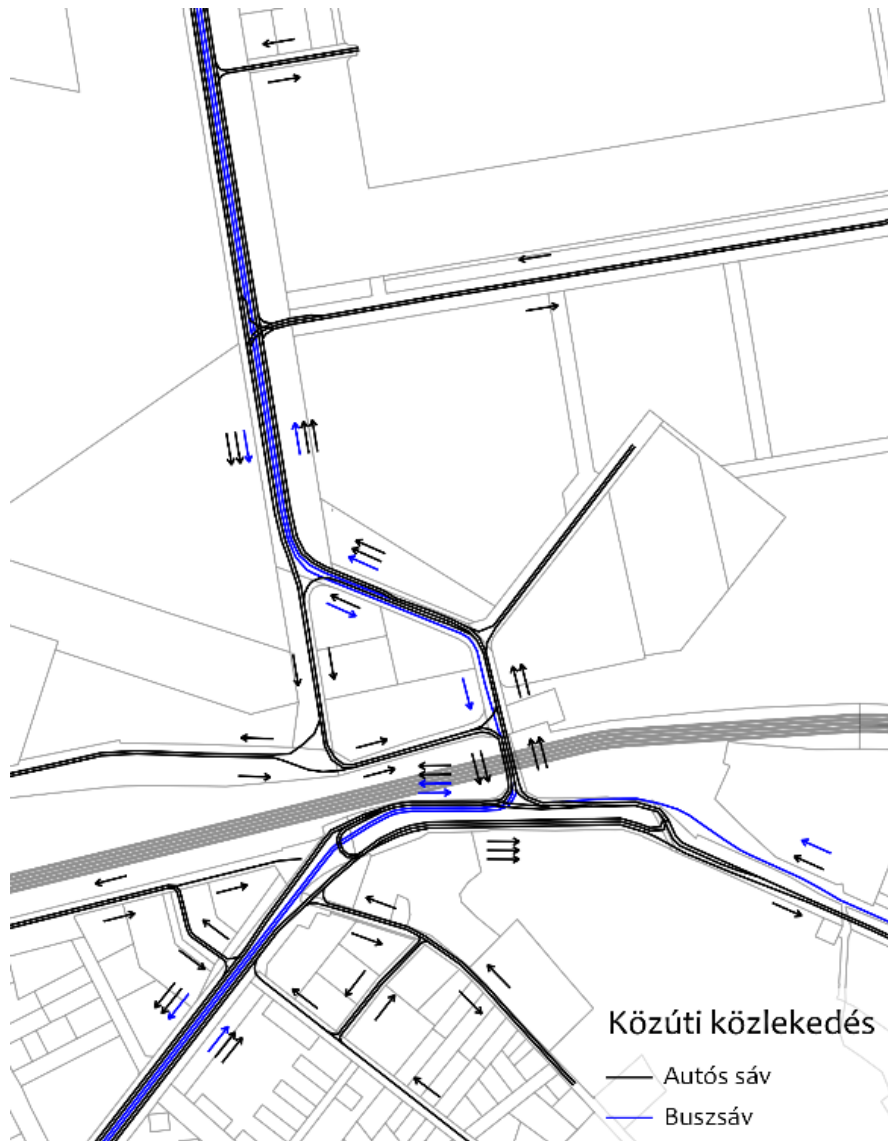
16. Ábra – Településképvédelmi tervlap (forrás: X. kerület Településképvédelmi rendelet + saját szerkesztés)



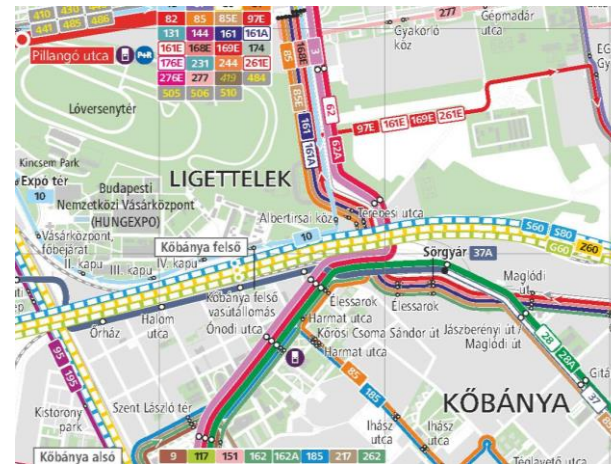
17. Ábra – Védett vagy arra javasolt épületek (saját ábra)



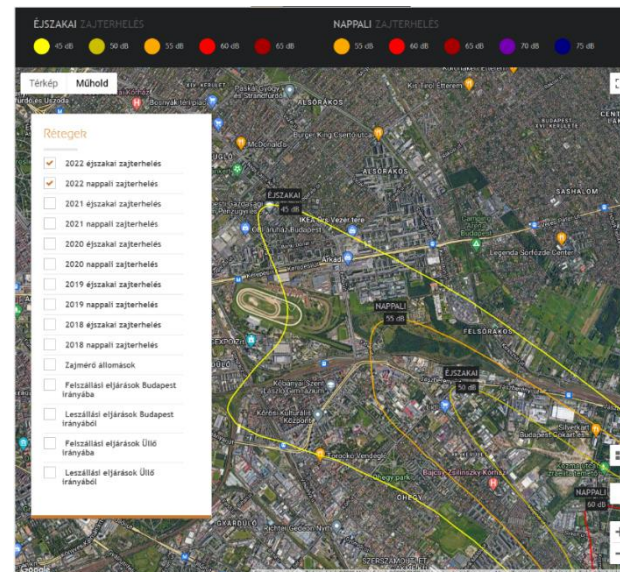
18. Ábra – Jelenlegi közúthálózat (saját ábra)



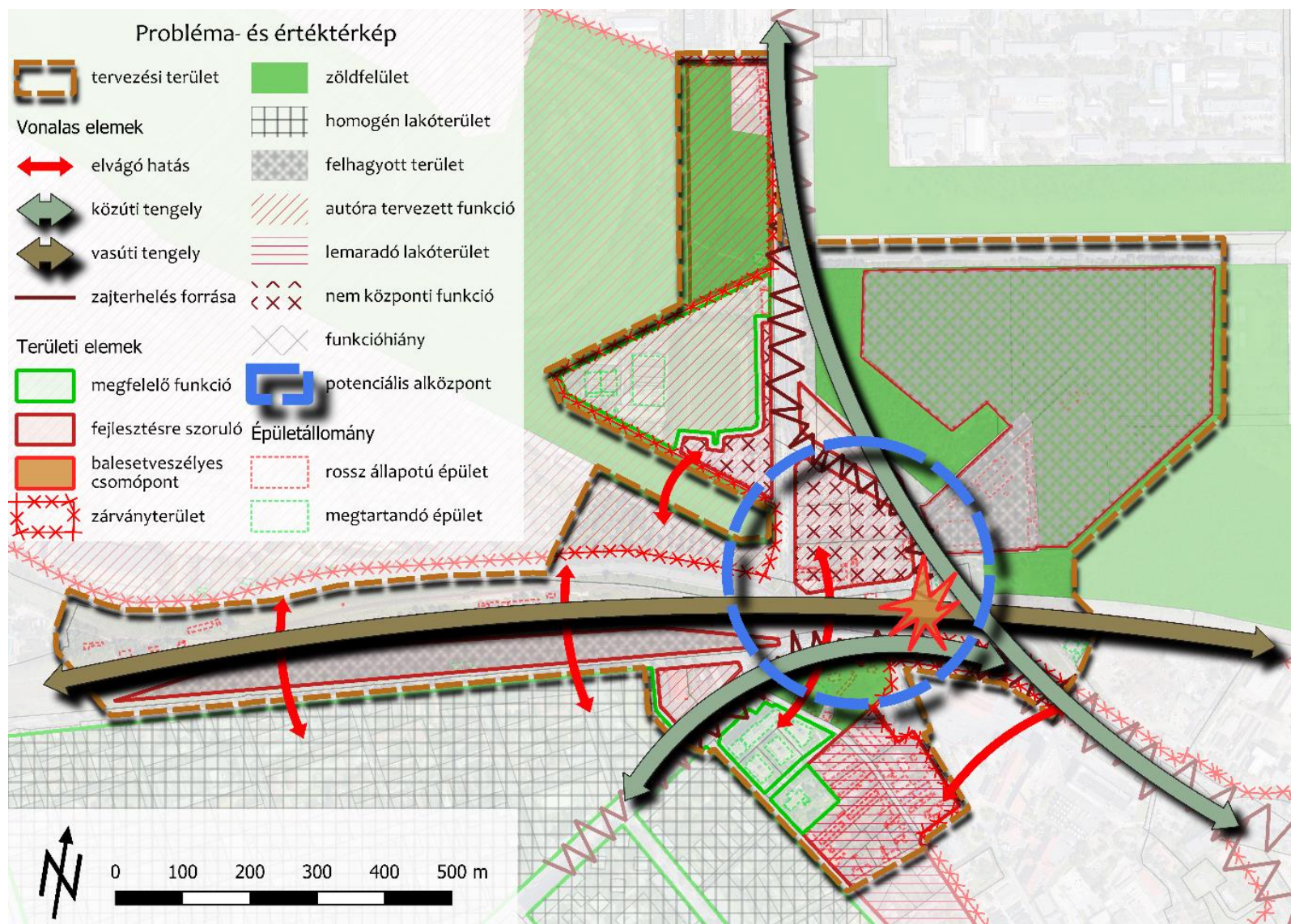
19. Ábra – Jelenlegi tömegközlekedési hálózat (forrás: BKK)



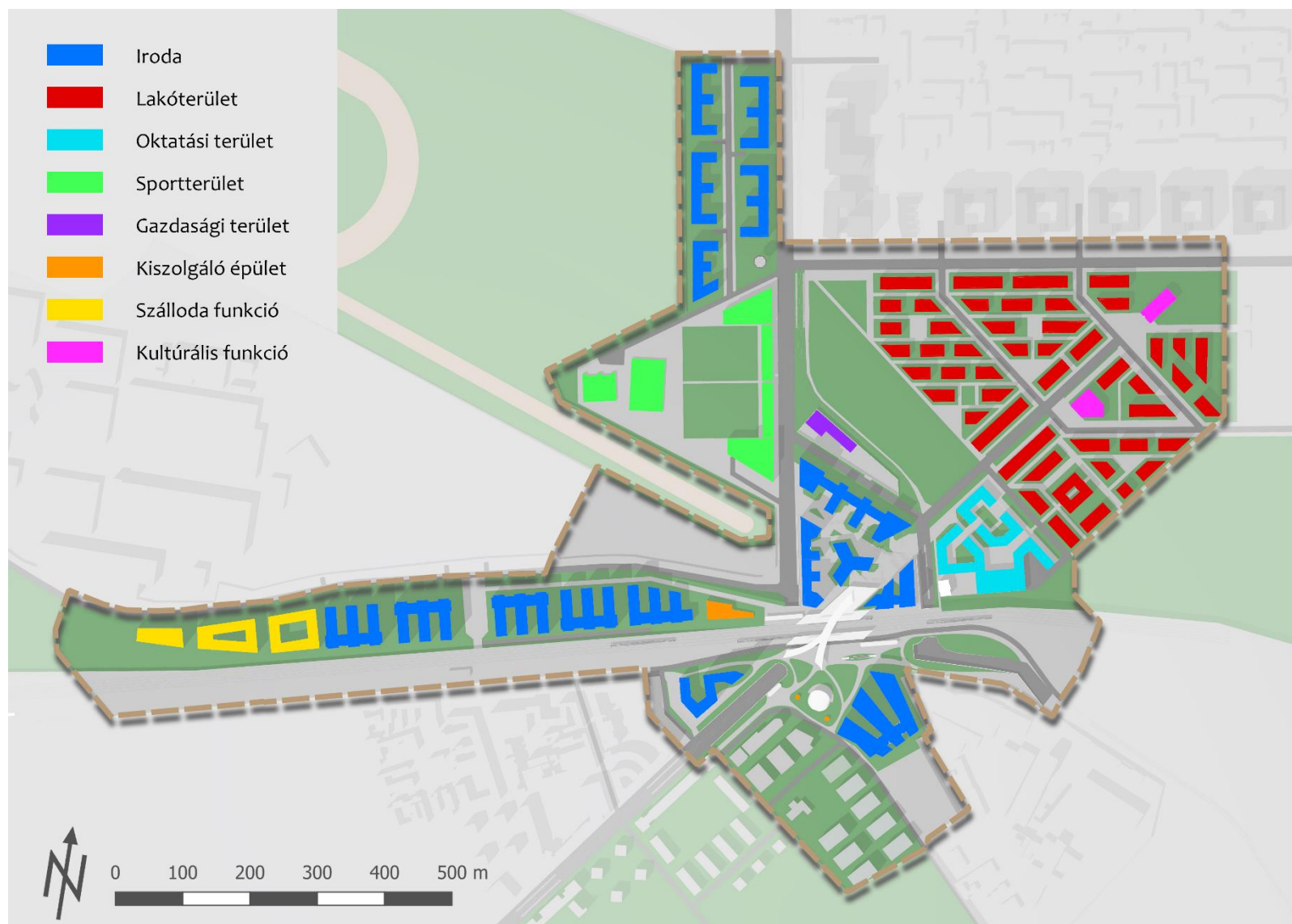
20. Ábra – Zajtérkép (forrás: Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér + saját szerkesztés)



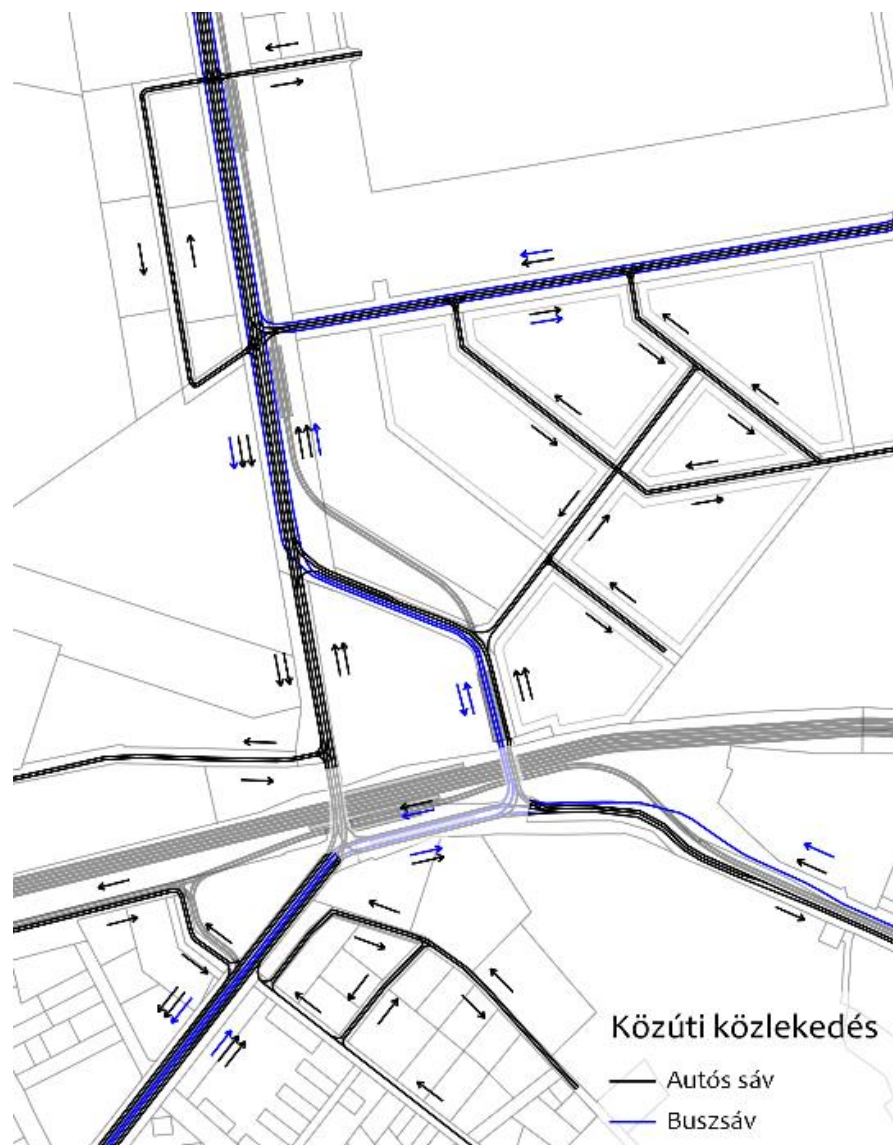
21. Ábra – Probléma és értéktérkép (saját ábra)



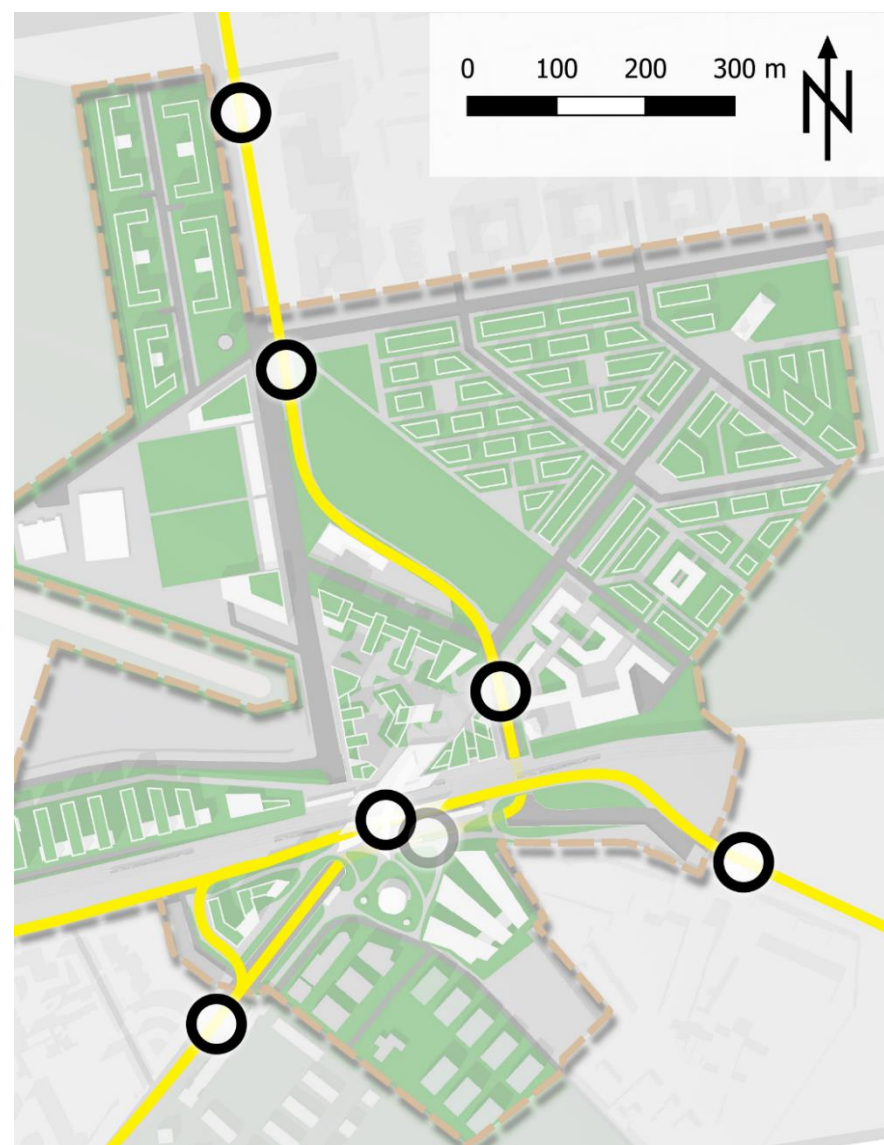
22. Ábra – Funkcióábra (saját ábra)



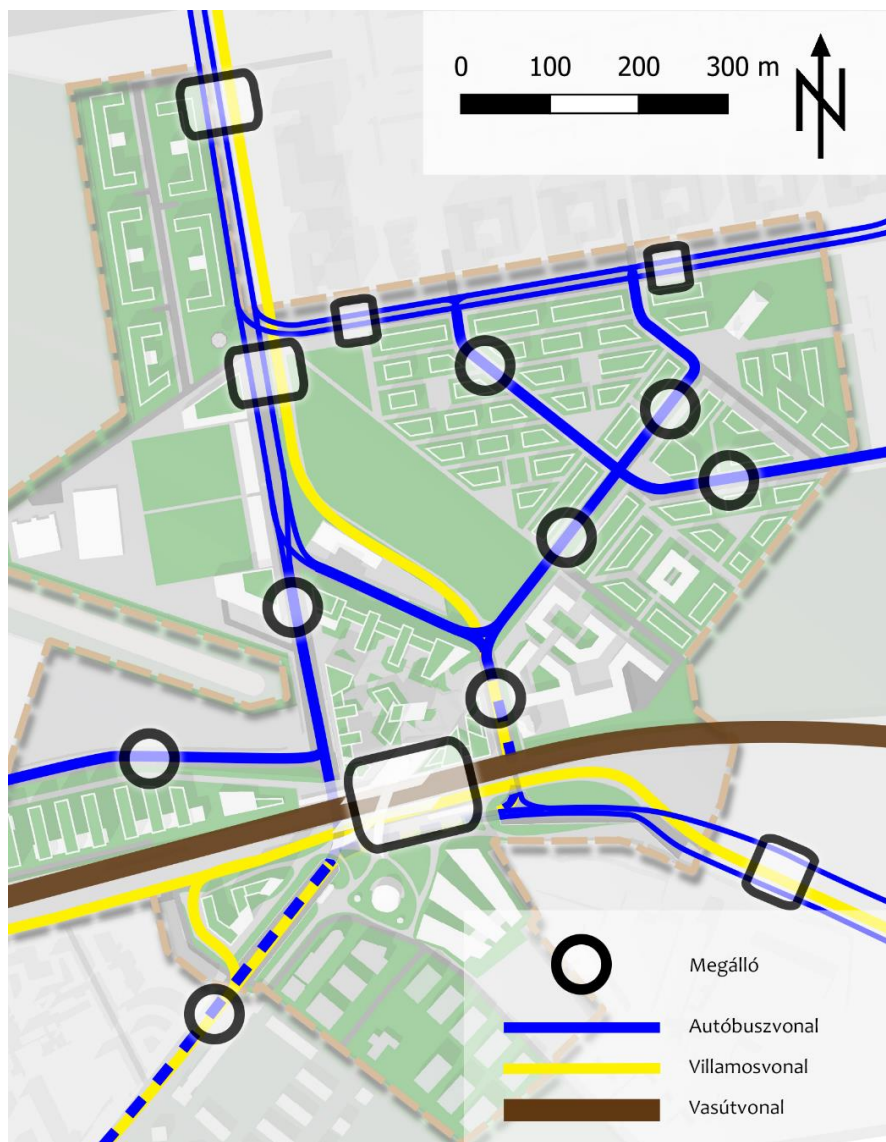
23. Ábra – Tervezett közúti hálózat (saját ábra)



24. Ábra – Tervezett villamoshálózat (saját ábra)



25. Ábra - Tervezett tömegközlekedési hálózat (saját ábra)



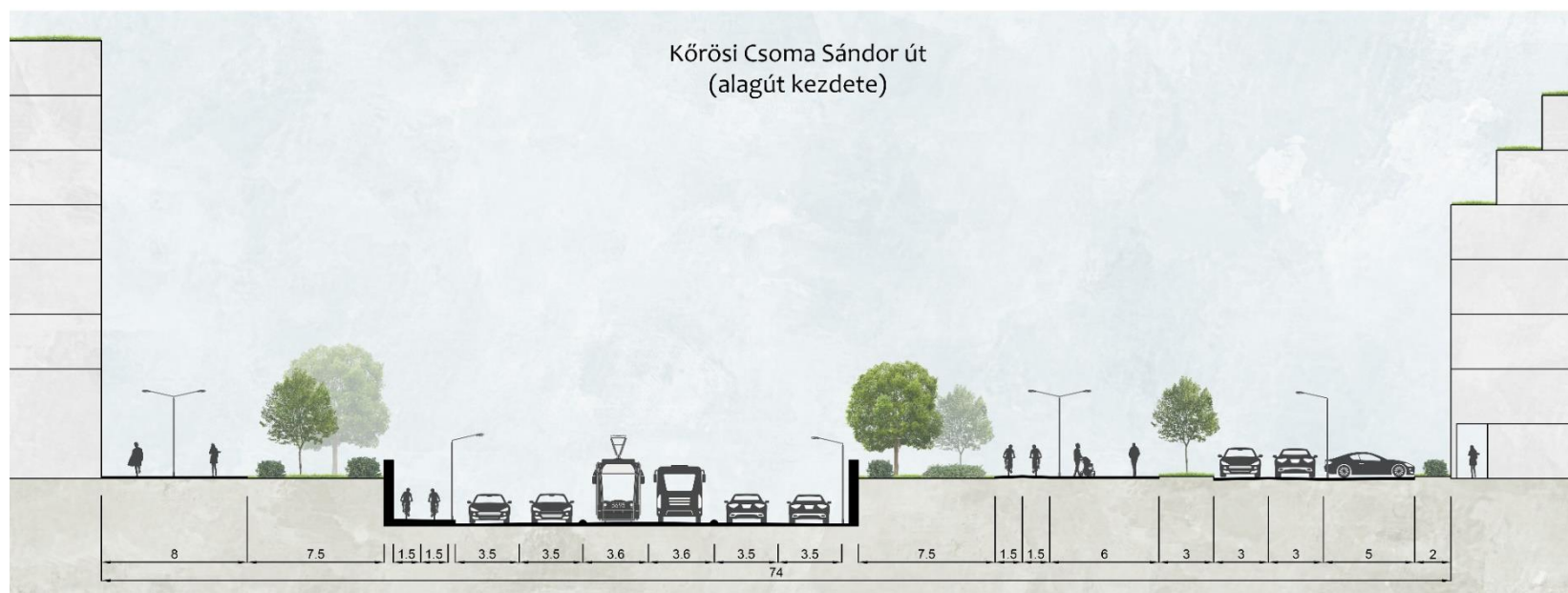
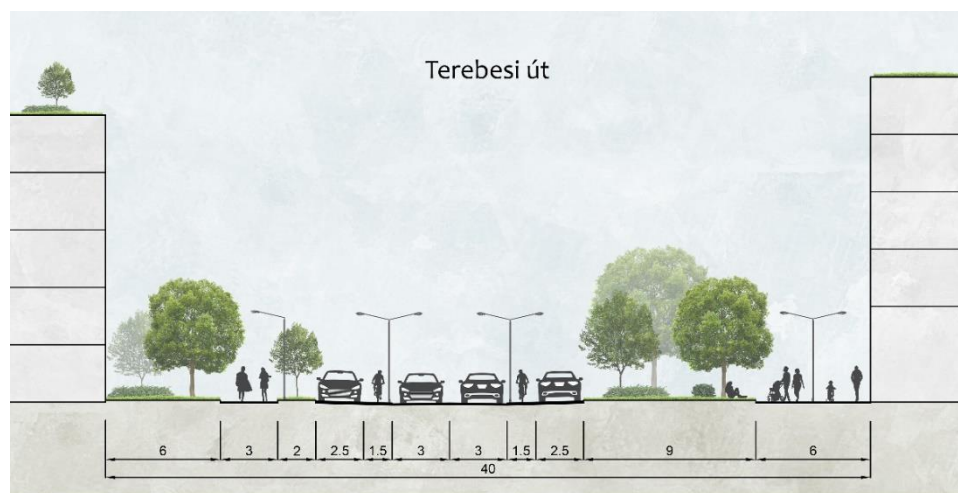
26. Ábra – Tervezett kerékpáros infrastruktúra (saját ábra)



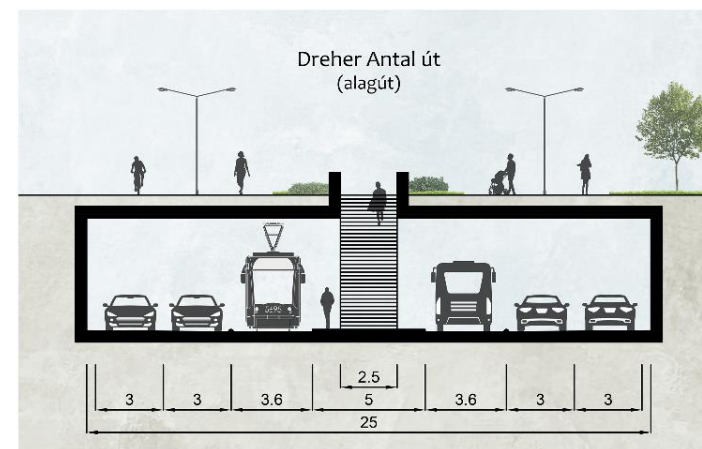
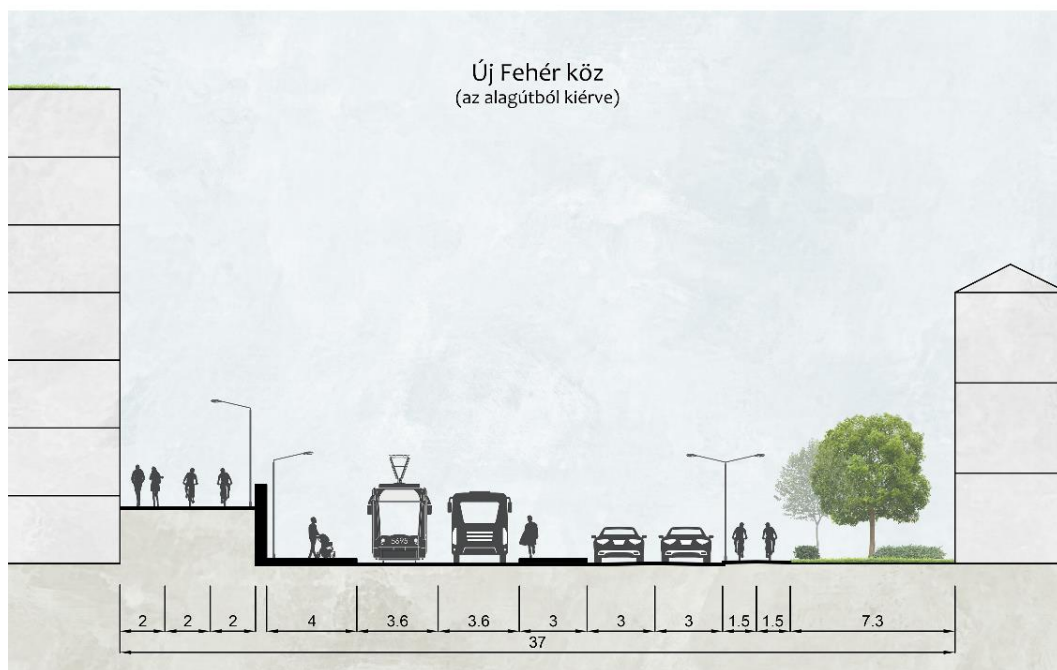
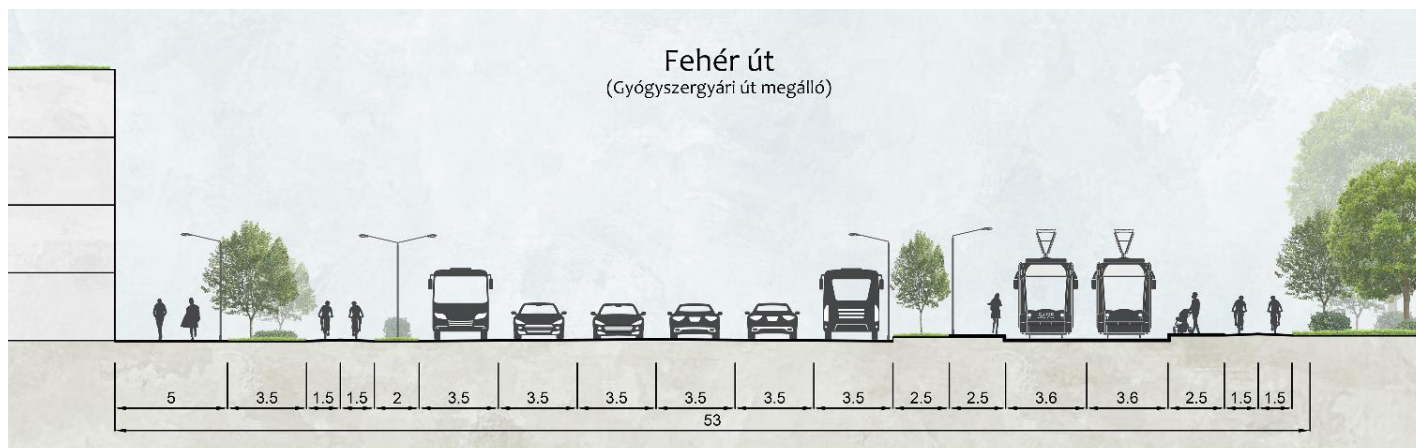
27. Ábra – Tervezett gyalogos tengelyek és kapcsolatok (saját ábra)



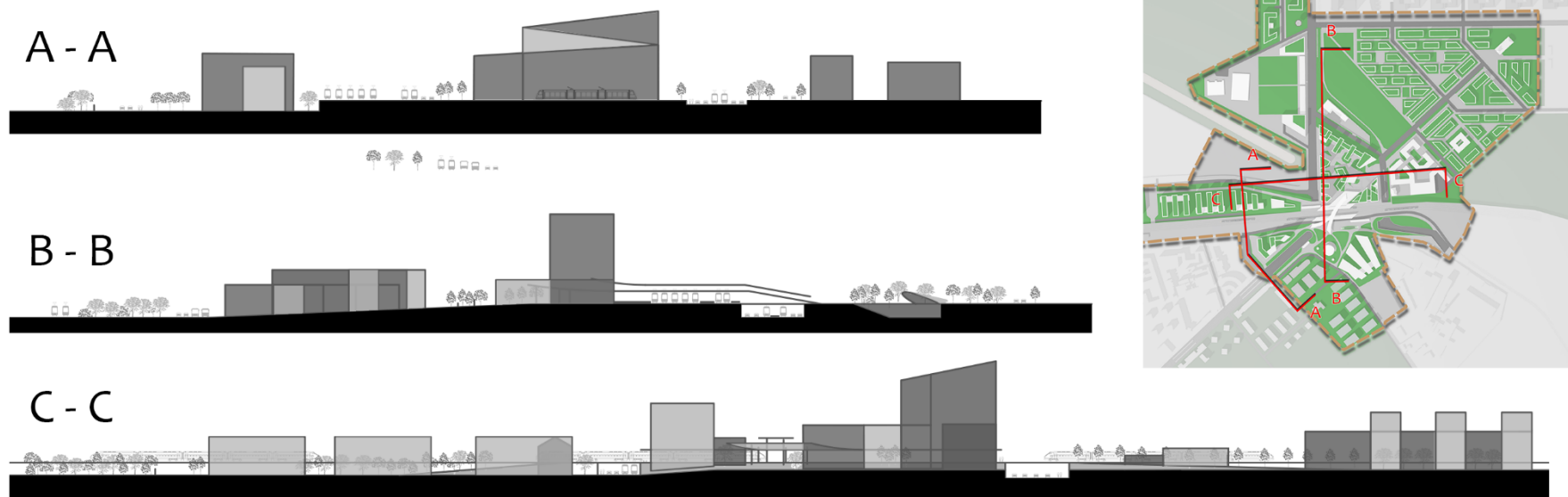
28/1. Ábra – Fontosabb utcacmetszetek (saját ábrák)



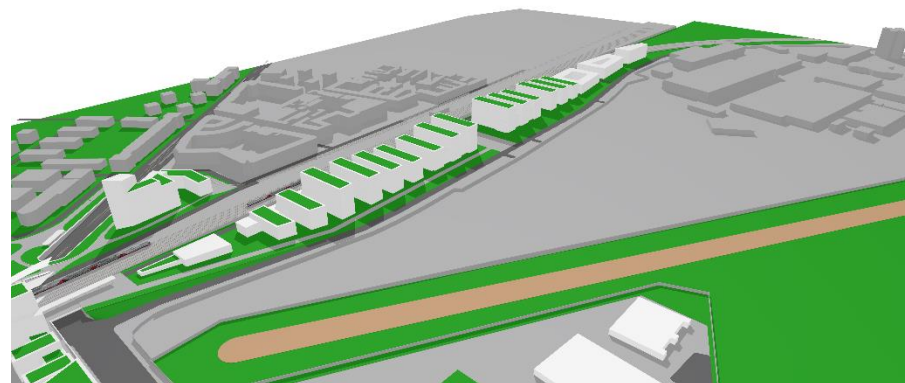
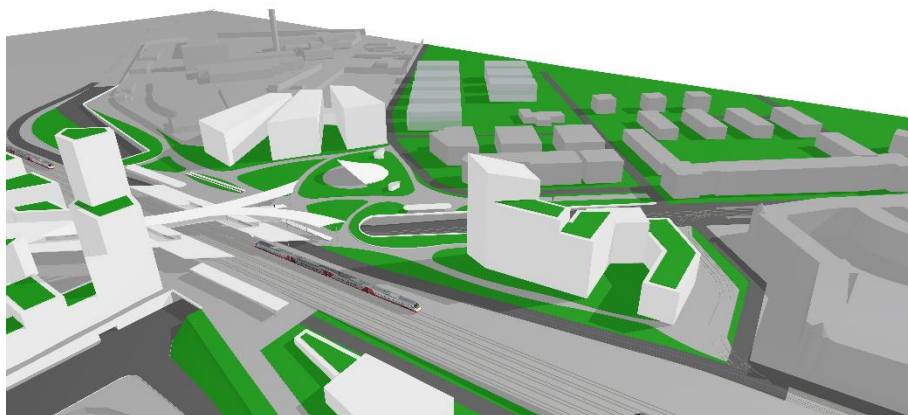
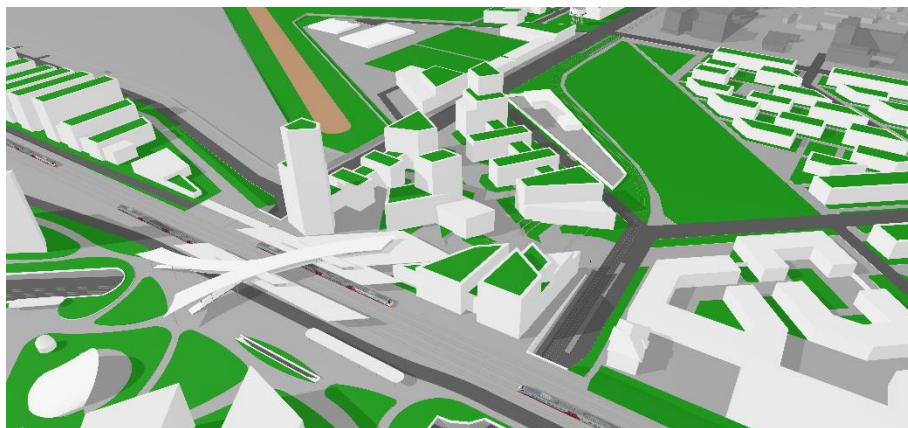
28/2 Ábra – Fontosabb utcametszetek (folyt.) (saját ábra)

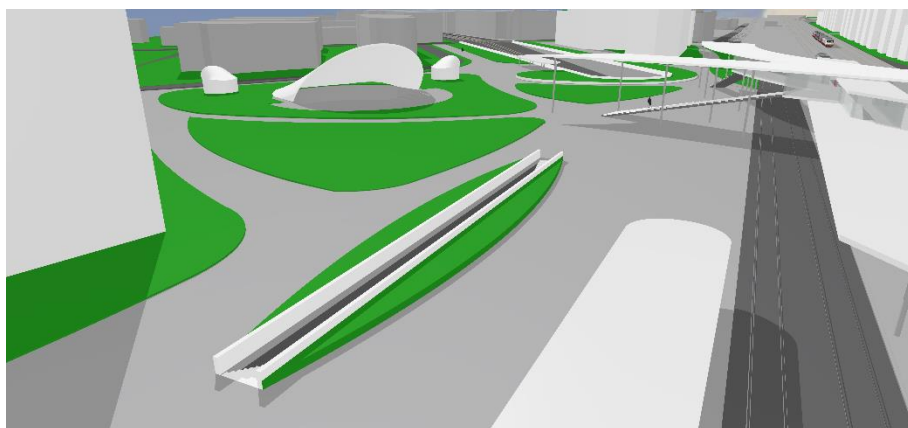
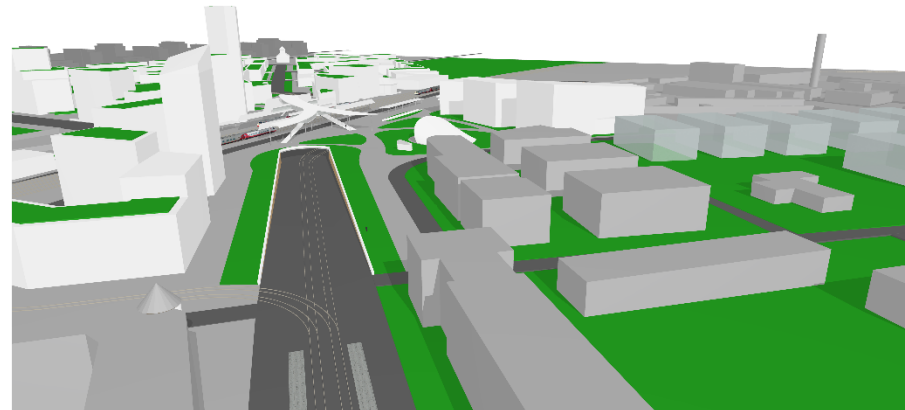


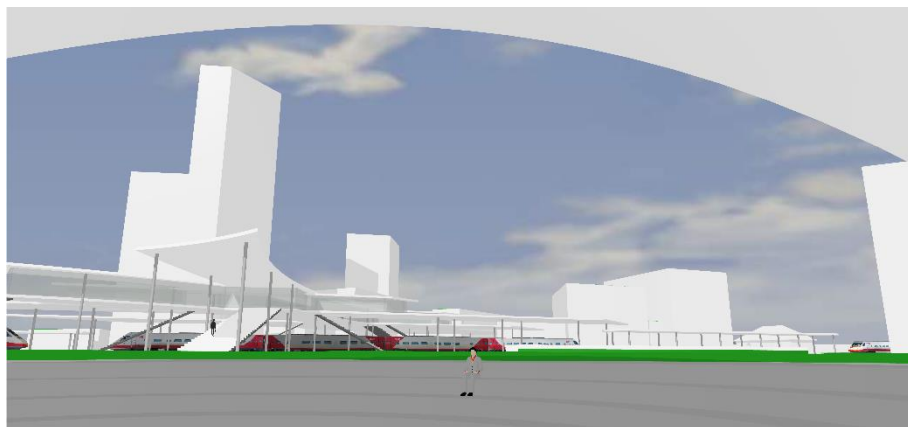
29. Ábra – Tömbmetszetek (saját ábrák)



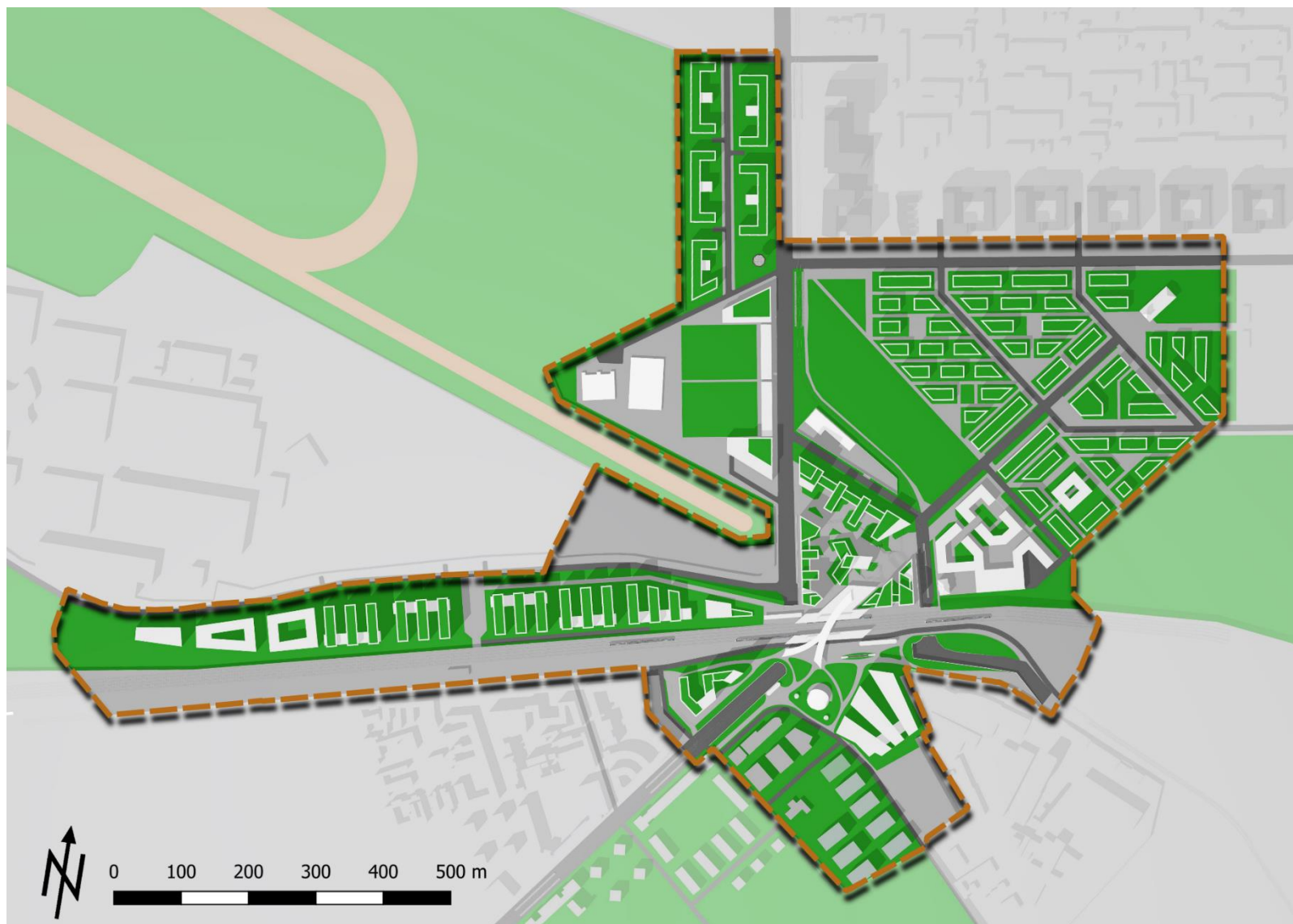
30. ábra – Tömbmodellek







31. Ábra – Környezetalakítási terv ((saját ábra)



32. Ábra – Szabályozási terv

Szabályozási tervlap

A szabályozás alapelemei

- Szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség (m)
- ⋯ Építési övezet, övezet határa
- Ev-Ve Építési övezet jele

A szabályozás másodlagos elemei

- * Kötelező megszüntető jel
- Építési hely
- Telek zöldfelületként fenntartandó része
- Közterület
- Zöldterületek és fásított közterek
- Kerületi jelentőségű közút területe
- Építési vonal
- - - Telepítendő fasor
- ⋯ Tervezett kerékpáros infrastruktúra
- Telekhatár

