

DIPLOMATERV

Borsó Rita

2013

Budapesti Corvinus Egyetem
Tájépítészeti Kar
Településépítészeti tanszék
Településmérnök MSc. szak

A Lágymányosi iparterület revitalizációja

Borsó Rita

ER8XQE

konzulens: Körmendy Imre

TARTALOMJEGYZÉK

1. Bevezetés	3
2. A Lágymányosi Iparterület átfogó vizsgálata	5
2.1. Történet	5
2.1.1. Történeti térképek és források elemzése	5
2.1.2. Rendszerváltás utáni változások, elképzelések, tervek	7
2.1.3. Mai tendenciák	7
2.2. A terület helye a tágabb térségben	9
2.2.1. Helye Budapest zónarendszerén belül.....	9
2.2.2. A városszerkezetben elfoglalt helye.....	9
2.2.3. Közlekedési kapcsolatok.....	11
2.3. A terület helye a térség fejlesztési rendszerében.....	11
2.3.1. A Főváros fejlesztési szándékai	11
2.3.2. A XI. kerület fejlesztési elképzelései	12
3. Fejlesztési koncepció a Lágymányosi iparterületre	13
3.1. A fejlesztési koncepció szempontrendszere	13
3.1.1. Budapest Dunaparti barnamezős területein megvalósult fejlesztések vizsgálata.....	13
3.1.2. A főváros, a kerület és a befektetők igényeinek összegzése	14
3.2. Fejlesztési koncepció	15
3.2.1. A koncepció cél- és feladatrendszere	15
3.2.2. A célok megvalósításának ütemezése	17
4. A Lágymányosi iparterület szerkezeti vizsgálata és terve	19
4.1. Szerkezeti vizsgálatok.....	19
4.1.1. Jelenlegi területhasználat vizsgálata.....	19
4.1.2. A lehetséges fejlesztési területek feltérképezése.....	20
4.1.3. A tömegközlekedés vizsgálata	21
4.1.4. A Duna-part vizsgálata.....	22
4.2. A jelenleg hatályos tervek vizsgálata.....	24
4.2.1. Budapest Főváros Településszerkezeti terve.....	24
4.2.2. Fővárosi Szabályozási Keretterv	24
4.2.3. Kerületi szabályozási tervek	25
4.3. Javaslat Budapest Főváros Településszerkezeti tervének módosítására	25
5. A köztes léptékű tervezési terület vizsgálata és fejlesztési koncepciója	27
5.1. Vizsgálatok.....	27

5.1.1. A tervezési terület helye a szerkezetben	27
5.1.2. Tervelőzmények vizsgálata	27
5.1.3. Közlekedés vizsgálata	28
5.1.4. Zöldfelületi rendszer és gyalogos kapcsolatok vizsgálata.....	29
5.1.5. Zajterhelés vizsgálata	30
5.1.6. A terület karaktervizsgálata.....	30
5.2. A vizsgálatok összegzése	31
5.3. Konceptió	32
5.3.1. Úthálózat	32
5.3.2. Tervezett funkciók	33
5.3.3. Beépítési koncepció	34
5.3.3. Zajvédelmi koncepció	35
6. A részletes környezetalakítási terület vizsgálata és tervezése.....	36
6.1. Részletes vizsgálatok	36
6.1.1. Tulajdonviszonyok.....	36
6.1.2. Telekméretek.....	36
6.1.3. Épületmagasságok.....	36
6.1.4. Funkciók.....	37
6.1.5. Épületállag vizsgálata.....	37
6.1.6. Épületállomány értékelése	37
6.1.7. A jelenlegi környezet állapota.....	38
6.2. Rendezési program és műleírás.....	39
6.2.1. Tervezett funkciók	39
6.2.2. Tervezett zöldfelületek.....	41
6.2.3. Parkolás	41
6.3. Építési szabályzat és szabályozási terv	42
7. Összefoglalás	48
Források	49
Mellékletek.....	51

1. BEVEZETÉS

Diplomatervemben a Lágymányosi iparterület jövőképek kidolgozását tűztem ki célul, amely egy rendkívül változatos, ellentmondásokkal terhelt, gazdag múlttal rendelkező, és rengeteg lehetőséget magában hordozó barnamezős terület. Fejlesztési irányainak meghatározása során – éppen ezek miatt – szinte lehetetlen megtalálni az egyedüli jó megoldást. Már a diplomatervem készítése során is azt tapasztaltam, hogy minden ember másképp gondolkodik erről a területről. Az én megoldásomban igyekeztem minden szempontot figyelembe venni, és a fejlődés irányának csak egy „keretet” adni, amely egységes egészévé rendezi a már megvalósult fejlesztéseket, „mozaikokat”.

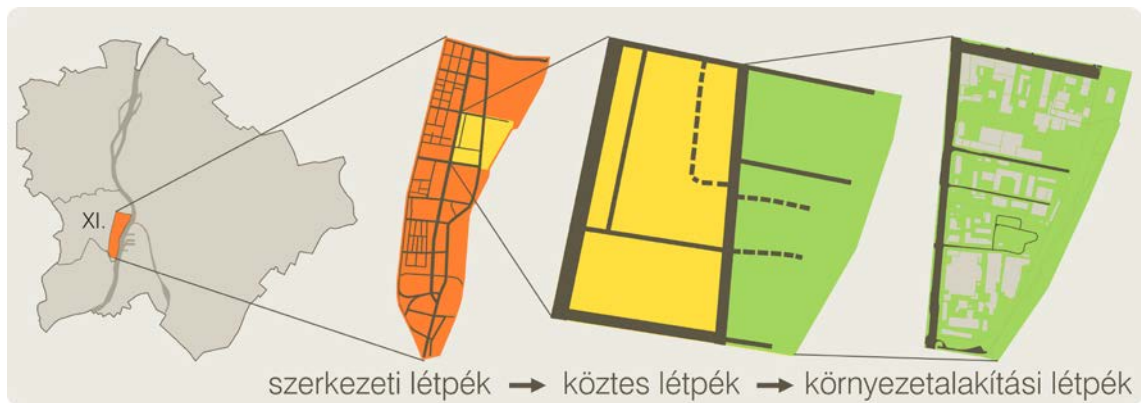
A Lágymányosi iparterület a rendszerváltás után a szakma figyelmének középpontjában állt, az ipar hanyatlását átfogó tervezéssel próbálták megállítani. Miután a Galvani híd nem valósult meg, és világkiállítás helyszíneként is lekerült a napirendről, a terület a 90-es évek közepe óta kicsit feledésbe merült. A tervszerű fejlesztés helyett spontán megújulási folyamat vette kezdetét, az ipari tevékenység helyét átvette a szolgáltatás, raktározás, kereskedelem, és nagyszámú új telephely, irodaház épült. A közelmúltban új társasházak, lakóparkok is megjelentek.

A gazdasági válság hatása sajnos itt is éreztette hatását, és több projekt félbehagyott állapotban maradt. Nincs kereslet sem lakásokra, sem irodákra, emellett a vállalkozói kedv is csökkent. Ezért a tervemben megkíséreltem megtalálni azokat a kisebb – nagyobb lépéseket, amelyek már most elkezdhetők, és amelyek hosszú távon megalapozzák a terület fejlődését, és formálják identitását, jövőképét.

A gazdasági helyzet jobbra fordulásával a területen jelentős változások várhatóak – Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepciójában a figyelem eddig nem látott mértékben összpontosul a barnamezős területek megújítására. Ezt a folyamatot a területen a Duna-parti fekvés még inkább erősíteni fogja.

A tervezés során három léptékben gondolkodtam (*1. ábra*), erre a tervezési terület mérete és komplexitása miatt volt szükség. A legnagyobb, szerkezeti léptékben a terület egészét vizsgáltam, feltérképeztem a zajló folyamatokat, ezek alapján meghatároztam a jövőképet, a fejlesztési területek prioritásait, és a fejlesztések ütemezését.

Ezek után kiválasztottam egy mintaterületet, ahol a terület minél több jellegzetessége egyszerre érvényesül – működő telephelyek, leromlott barnamezők, Duna-parti zöldfelület, utóhasznosított ipari csarnok, új építésű irodaházak, és ipartörténeti emlékek – ez a köztes lépték. A köztes lépték célja kettős: egyrészt itt mutatom be, hogy a szerkezeti tervben felállított rendszer hogyan működhet, másrészt itt készítem el a környezetalakítási terv koncepcióját. Ez lehetővé tette azt, hogy a környezetalakítási terv ténylegesen a nagyobb rendszerbe illeszkedjen, anélkül, hogy a diplomaterv kereteit meghaladó, nagy méretű területet részletesen megterveztem volna.



1. ábra - lehatárolás

A szerkezeti lépték határa északon a Rákóczi híd és a vasútvonal, nyugaton a Fehérvári út, délen szintén a vasút, és keleten a Duna-part. A határvonalat úgy húztam meg, hogy az barnamező teljes területét lefedje a tervezési területem. A köztes lépték határa északon a Hengermalom út, nyugaton a Szerémi út, délen a Galvani utca, keleten szintén a Duna. A környezetalakítási tervem területe a köztes lépték Budafoki út és a Duna-part közötti része.

2. A LÁGYMÁNYOSI IPARTERÜLET ÁTFOGÓ VIZSGÁLATA

2.1. TÖRTÉNET

2.1.1. TÖRTÉNETI TÉRKÉPEK ÉS FORRÁSOK ELEMZÉSE

A Lágymányosi iparterület helyén a honfoglalást követően az 1870-es évekig árterület, legelő, majd mezőgazdasági területek voltak¹. Az 1. katonai felmérés térképén² (1. melléklet, 1. ábra) megjelenik a területtől délre fekvő Albertfalva településmagja, valamint a ma is álló, védett barokk löportár épülete („*Pulver Magazin*”). A 2. katonai felmérésen (1. melléklet, 2. ábra) látható, hogy Albertfalva fejlődésnek indult a mai Fehérvári út mentén, ekkor még önálló település volt. Ekkorra már kiépült a Kelenföldi pályaudvarról dél felé tartó vasútvonal, a mai Fehérvári út kereszteződésénél jelzett állomással.

Az iparterület kialakulása és fejlődése Pest, Buda és Óbuda 1873. évi egyesítésével kezdődött, ekkor a főváros déli határa a Kondorosi árok mentén húzódott. A vizsgált terület az I. kerülethez tartozott. 1870-75 között befejeződött a Duna budapesti szakaszának szabályozása, a mai Lágymányosi öböl területén téli kikötőt létesítettek¹. 1877-ben kijelölték a térség három fő útvonalát – a Duna-parti, a Fehérvári út és a mai Budafoki út – nyomvonalát. 1879-ben megépült az első Dunai vasúti híd, majd 1896-ban a Ferenc József híd. Ezek a feltételek alapozták meg az ipar fellendülését.

1897-99 között épült az első ipari létesítmény, a Röck István gépgyár, mely ma is áll. Ekkor létesült a Budai Malom, az Albertfalvi Autó és Repülőgépgyár (1921-től Neuschloss Lichtig gyár), a Felten és Guillaume Rt. (kábelgyár) valamint a Kelenföldi Erőmű, melyek láthatóak az 1923-as térképen³ (1. melléklet, 3. ábra). A Kelenföldi erőmű szénigénye miatt 1908-ban megépült a Kelenföldi pályaudvartól leágazó Andor utcai iparvágány.



2. ábra: a Budai Hengermalom - forrás:
<http://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/andor/>

¹ A Lágymányosi iparterület rendezésének környezetfejlesztési programja, alátámasztó tanulmányok, VÁTI 1990

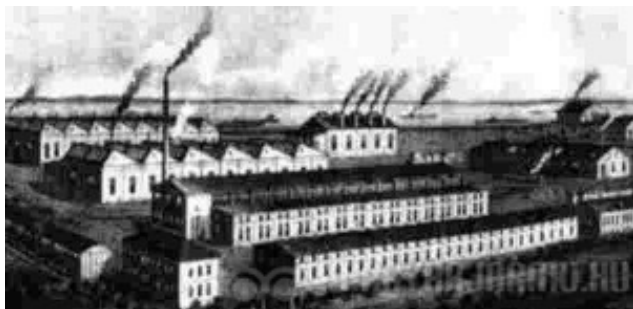
² A katonai térképek forrása: <http://tajertektar.hu/hu/>

³ A történeti térképek forrása: <http://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/andor/>

Az iparterületek fejlődésével párhuzamosan a Fehérvári út környékén jelentős lakásépítések kezdődtek (1. melléklet, 4. ábra) az állattartás, boltgárkertészetek mellett, amely az iparterületekkel keveredve rendezetlen állapotot eredményezett. A két világháború között épült ki a textilipar (Lóden Posztógyár Rt., Goldberger gyár), valamint a Standard Villamossági Rt (BHG), a GAMMA, az Első Magyar Gazdasági Gépgyár (EMAG), a Julius Meinl kávépörkölő, és még számos kis- és közép üzem (1. melléklet, 5. ábra)

A II. világháború után az újjáépítések gyorsan végbementek, a 40-es évek végére az ipari termelés elérte a békeidő színvonalát. A termelő szféra mellett a közlekedés, közmű és infrastruktúra is fejlődött, az iparvágányok tovább épültek, és a lakóterület is tovább sűrűsödött, elsősorban családházak beépítés volt jellemző. Az 1960-as térképen (1. melléklet, 5. ábra) látható az 1953-56 között épült szocreál stílusú Mezőkövesd utcai lakótelep⁴.

A szocialista modell hatására extenzív iparfejlesztés kezdődött, amely a meglévő gyárak bővítését, átalakulását jelentette. Emellett jelentős lakásépítések kezdődtek a Fehérvári út nyugati oldalán: 1966-79 között felépült a Kelenföldi lakótelep, majd 1974-79 között a Fehérvári úti lakótelep (1. melléklet, 6. ábra).



4. ábra – Röck István gépgyára, 1921 – forrás:
<http://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/andor/>



3. ábra – Április 4. gépgyár, 1950 – forrás:
<http://retronom.hu/index.php?q=node/638>

Az építő- és építőanyag ipar a 60-as évektől nyert teret, megépült többek között a BVM Budapesti gyára, a IV. sz. Házgyár és az Építőgépgyártó Vállalat. A 70-es évek végétől kezdődően az ipar hanyatlásnak indult, mely elsőként a textilipart érintette, majd az építő- és gépipart is.

⁴ Budapesti falanszterek – a tömeges lakásépítés térbeli konzekvenciái: Iván László, Földrajzi Értesítő XLV.évf. 1996. 1-2. füzei, pp. 73-99. (http://www.mtafk.hu/konyvtar/kiadv/FE1996/FE19961-2_73-99.pdf)

2.1.2. RENDSZERVÁLTÁS UTÁNI VÁLTOZÁSOK, ELKÉPZELÉSEK, TERVEK

A 90-es évekre a nagyüzemek tönkrementek, a nagy telkek darabolódni kezdtek, azonban még mindig állami tulajdonban voltak. A tervező szakma ekkoriban a terület átalakulását, fejlődését tervezetten, összehangoltan kívánta megvalósítani, melynek motorja a tervezett Galvani híd hídfőjénél megvalósuló technopolisz lett volna⁵. A Lágymányosi öböl területén jelölték ki a világkiállítás helyszínét, amely szintén nem valósult meg.

A Galvani híd helyett végül a Lágymányosi híd épült meg 1995-ben, emiatt a tervezett fejlesztések is itt összpontosultak. A Dombóvári út kiszélesítése után megkezdődött az Infopark kiépítése. Az új híddal kapcsolódóan a budai csatlakozó úthálózatként 1995-re kiépítették a Szerémi utat (*1. melléklet, 6. ábra*).

A déli iparterület spontán fejlődésnek indult, megjelentek a kis- és középvállalkozások. *„1989 és 1994 között a területen a termelő-gyártó tevékenység 50-55%-kal esett vissza. A megszűnt termelő-gyártó tevékenység helyére kereskedelmi, szolgáltató, elosztó, raktározási és szellemi tevékenységet folytató gazdasági egységek léptek”*⁶.

Az 1994-es Reorganizációs terv a Szerémi út – Galvani út csomópontját „kvartener centrumnak” míg az Albertfalvai csomópontot forgalmi elosztó központnak jelölte ki. A terv alapját a Lágymányosi híd és az M1, M7 bevezető szakaszát összekötő Délbudai tehermentesítő út adta, amely a Szerémi út – Andor utca vonalon halad.

Az úthálózat fejlesztések, a közúti szállítás térnyerése, és a Kelenföldi hőerőmű gázturbinára való áttérése együttesen az iparvágány hálózat folyamatos felszámolását eredményezte, amelyet 1997-ben szüntettek meg véglegesen. 2003-ban szedték fel a vágányokat, ekkor kezdett kiépülni a Lágymányosi öböl menti park. Ezzel a terület arculata jelentősen átformálódott. Mára az iparvágány szinte teljesen eltűnt, emlékét néhány megmaradt síndarab őrzi.

2.1.3. MAI TENDENCIÁK

A területen végbemenő folyamatos átalakulás napjainkig folytatódik, amelyet három jellemző tendenciában tudnánk összefoglalni. Az egyik tendencia, hogy a Belváros felől

⁵ A Lágymányosi iparterület rendezésének környezet- fejlesztési programja
VÁTI 1990

⁶ Budapest, XI. Lágymányosi iparterület reorganizációs terve, Általános rendezési terv módosítása: Mű-Hely Kft., 1994

kiindulva, északról dél felé terjeszkedik az intenzív, városias beépítés, városi funkciókkal. Emellett délen megmaradt az iparterület jelleg, de megújult telephelyekkel, rendezett képet mutatva. Nyugatról a lakóterületek „terjeszkedése” figyelhető meg, a Fehérvári út és Szerémi út között többnyire elszigetelt beruházásként lakóparkok valósulnak meg.

A végbement fejlődés gyorsaságát a 2. *melléklet*⁷ szemlélteti, amelyen a 2000-es állapot óta bekövetkezett változásokat térképeztem fel. A fejlődés fontos alappillére volt a Szerémi út 2*2 sávosra bővítése az iparvágányok fölszedésével együtt. A vágányok beszüntetésével javult a környezet minősége a Duna-parton, nem csak a felújított Lágymányosi öböl területén, hanem a Hengermalom úttól délre is – helyét extenzív, beerdősült zöldfelület vette át. Két helyen történt meg a tömbök megosztása – a Szerémi úttal párhuzamosan a Hengermalom út és a Galvani út között, illetve a Kondorosi út és Hunyadi János út közé ékelődött háromszög alakú zárványterületen.

Legjelentősebb megújulás a Kábelgyár területén történt, amely szinte teljes egészében átépült. A csarnoképületben kereskedelmi központ nyílt, a telek felparcellázásra került, melynek beépülése megkezdődött. A fejlesztésekkel párhuzamosan a levegőben vezetett távhővezeték ezen a szakaszon a föld alá vitték. A területtől közvetlenül délre fekvő Betongyár és a mellette húzódó Duna-part környezetrendezése is megkezdődött. A legnagyobb új beruházás a Savoya park volt a terület déli részén.

A Hunyadi János úti és a Dombóvári út környéki területek fejlődése folyamatos, emellett a megmaradt ipari zárványterületeken nem történt változás – átmeneti hasznosításuk helyenként megtörtént. A legmarkánsabb „zárványok” a Galvani utca menti Villamosszigetelő és műanyaggyár és az egykori Röck István gépgyár területe.

A legjellemzőbb új funkciók az autókereskedések, műszaki cikket árusító nagykereskedések, szolgáltatások, irodaházak, emellett létesültek kiadó raktár- és műhelyterületek is. A Nándorfejérvári út – Kalotaszeg utca között épült új társasházakról elmondható, hogy arányosan illeszkednek a meglévő beépítéshez – ezzel szemben az iparterületek helyén létesült új lakóparkok sűrűsége túlzó, nyomasztó hatást keltenek. Pozitív példának tudom felhozni a kisebb Nanette Viva lakóparkot a Mezőkövesd úton.

⁷ források: maps.google.hu, <http://tajertektar.hu/hu/>

2. 2. A TERÜLET HELYE A TÁGABB TÉRSÉGBEN

2.2.1. HELYE BUDAPEST ZÓNARENDszerÉN BELÜL

A Lágymányosi iparterület részben az átmeneti zónában, részben a Duna menti zónában helyezkedik el (3. melléklet)⁸. A főváros barnamezős területeit vizsgálva azt látjuk, hogy az iparterületek jelentős része esik az átmeneti zóna Duna-parti szakaszára, északon és délen, mind a budai, mind a pesti oldalon. Ezek a területek egykor a város szélén voltak.

A belváros határának kitolódása és a közúthálózati fejlesztések együttes hatása mára felértékelte ezeket a területeket, és első számú fejlesztési célponttá váltak. A déli iparterületek a legnagyobb kiterjedésűek, melyek a Csepeli szigetcsúcson jelentős kiterjedésű zöldmezős fejlesztési területekkel társulnak. Míg a budai és pesti oldalon az átalakulás folyamatosan és mozaikosan megy végbe, az egykori Csepel Művek területe zárvány maradt, amely elzártságának, átláthatatlan tulajdonviszonyainak és rossz közlekedési kapcsolatainak köszönhető.

A barnamezős területek másik része a sugárirányú utak mentén, az átmeneti zónában illetve az elővárosi zóna belső részén összpontosul. Ezek a területek jellemzően távolabb esnek a városközponttól, és jóval kevesebb fejlesztési potenciállal bírnak. A Lágymányosi iparterület tehát a barnamezős területek között kitüntetett pozícióval bír, ezt támasztja alá a közelmúltban lezajlott nagyszámú fejlesztés is.

2.2.2. A VÁROSSZERKEZETBEN ELFOGLALT HELYE

A vizsgált területet közvetlenül északról és nyugatról is lakóterületek határolják (4. melléklet)⁹. Nyugat felé haladva a Fehérvári úttól lakótelepek, majd társasházak beépítés jellemző, délre a vasútvonal felé illetve a vasúttól délre pedig homogén, családházak lakóterület található. Az iparterületnek nyugat felé tehát semmilyen szerves kapcsolata nincs. A Dombóvári úttól észak felé haladva a lakóterületek sűrűsége nő, jellemző a társasházak, keretes beépítési forma.

A Bocskai út – Október 23.-a út – Irinyi utca, a Bartók Béla út és a Budafoki út közötti háromszög jelenti a XI. kerület hagyományos városi központját, ahol a központi funkciók városias környezetben jelennek meg. Ezen belül a Bartók Béla út kulturális

⁸ források: Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció, Nagy Béla: A település, az épített világ, B+V Könyv- és Lapkiadó Kft., 2005

⁹ forrás: maps.google.hu

központként, a Fehérvári út – Bocskai út kereszteződése kereskedelmi- és egészségügyi központként, a Kosztolányi tér és a Móricz Zsigmond körtér inkább közlekedési csomópontként differenciálódik. A központi funkciók egy része ezen a háromszögön kívül, excentrikusan helyezkedik el – mint pl. a kerületi önkormányzat és a Fővárosi Művelődési Ház. Ezért a kerületnek nincs valódi központja.

A hagyományos városközponti funkciókon kívül az oktatás és kutatás tölt be jelentős szerepet a kerületben, amely a Budafoki út, a Duna-part és a Dombóvári út közötti összefüggő területen helyezkedik el. Másodlagos oktatási központ a Villányi út. Ezen funkciók vonzáskörzete kiterjed a Főváros teljes területére és az agglomerációra is, ennek köszönhetően a területen magas a fiatalok aránya. Ez jelenti az egyik kapcsolódási pontot a tervezési területtel, egyrészt a lakhatás (ELTE Nándorfejérvári úti kollégiuma illetve az új építésű lakóparkok, társasházak), másrészt a szabadidő eltöltése szempontjából, amely funkció egyre inkább erősödik a Lágymányosi öböl térségében. A Zöld Pardon a tavalyi évben a hídfőhöz költözött, illetve a Kopaszi gáton is új szórakozóhely nyílt, emellett a sport, pihenés, sőt a strandolás kedvelt színterévé vált.

A területtől közvetlenül északra, és a pesti Duna-parton is új építésű irodaházak találhatóak, rendezett, intenzíven fenntartott zöldfelületekkel, amelyek közt a Rákóczi híd közvetlen kapcsolatot biztosít. Ezekhez a területekhez a tervezési terület szervesen kapcsolódik északról a Budafoki út menti (és a Lágymányosi öböl partján tervezett) irodaházakon keresztül. A pesti oldalon a Millenniumi kulturális központ bír jelentős vonzóerővel, de ez a kulturális szerepkör a híd túloldalán nem folytatódik, nincs szerves kapcsolat.

A Csepel szigettel jelenleg a területnek egyáltalán nincs kapcsolata, a tervezett hidak megvalósulása hosszú távon változtatni fog ezen a helyzeten. A Csepelen jelölt központi sűrűsödés (4. melléklet) kizárólag a helyi igényeket szolgálja ki, nincs tágabb vonzáskörzete. A térképen jelölt ferencvárosi központi- illetve barnamezős területekkel szintén nincs kapcsolat.

A tervezési terület déli részén található kereskedelmi-logisztikai-ipari terület már a 6. sz. főút bevezető szakasza mentén fekvő iparterületekhez, valamint az M1, M7 bevezető szakaszánál épült gazdasági területekhez kapcsolódik.

2.2.3. KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

A tervezési terület a Főváros szempontjából fontos sugárirányú utak mentén helyezkedik el (5. melléklet)¹⁰. (Fehérvári út, Szerémi út, Budafoki út.) A Szerémi út és Budafoki út átmenő forgalma jelentős, mivel ezek az utak kötik össze a Budai alsó rakpartot a 6. út bevezető szakaszával (M6, M0). A másik fontos útvonal a Hungária körutat az M1 autópályával összekötő Délbudai tehermentesítő út (Rákóczi híd – Dombóvári út – Szerémi út – Galvani utca – Andor utca – Egér út)

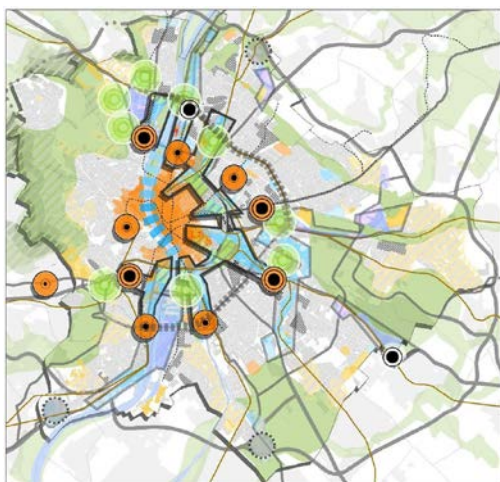
A területet északról és nyugatról is vasút határolja – a Kelenföldi pályaudvar intermodális csomóponton keresztül érkező Dunántúli vasútvonalak a Rákóczi hídon át érkeznek Pestre, a Keleti pályaudvarra.

A terület kötöttpályás tömegközlekedését a Fehérvári úti villamos vonal határozza meg, a későbbiekben a hídon átvezetett 1. villamos, valamint a 4. metró Tétényi úti megállója kapcsolja be a területet Budapest közlekedésébe. A Budafoki úton és a Hengermalom úton buszjáratok közlekednek, a Szerémi úton nem közlekedik járat. A belvárossal biztosít közvetlen kapcsolatot a tavalyi évben beüzemelt BKV hajójárat, melynek végállomása a Kopaszi gáton van.

2.3. A TERÜLET HELYE A TÉRSÉG FEJLESZTÉSI RENDSZERÉBEN

2.3.1. A FŐVÁROS FEJLESZTÉSI SZÁNDÉKAI

A főváros fejlesztési szándékainak megismeréséhez a Budapest fejlesztési pólus stratégiai koncepciót, Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervét és a



5. ábra - forrás: Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció

Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció egyeztetési anyagát vizsgáltam.

A 4. ábrán látható, hogy a főváros elsőszámú törekvése az átmeneti zóna barnamezős területeinek megújítása – a fejlesztések zöme ide koncentrálódik. A tervezési terület több fejlesztési térség metszetében van. A terület az elsődleges, jellemzően barnamezős fejlesztési céltérség része (*fekete körvonal*), ezen belül lakóhelyek és munkahelyek fejlesztési

¹⁰ forrás: maps.google.hu

céltérsege. A Lágymányosi öböl jelentős ökológiai potenciállal rendelkező szabadterület. A tervezett Albertfalvai híd budai hídfőjénél új mellékközpontot jelöl a városfejlesztési koncepció.

A területre vonatkozó közlekedésfejlesztési célok elsősorban a két új Duna híd megépülése, az 1. villamos átvezetése a Szerémi úton, valamint a 4. metró kiépülte, valamint a dunai hajózás, és a Duna menti kerékpárút és gyalogos sétány kialakítása.

Budapest általános célkitűzése a külföldi innovációs kapacitások vonzása, ennek feltételeinek megteremtéséhez a Lágymányosi iparterület tartalék területet biztosíthat *(ilyen funciók: konferencia lehetőségek, kiállítási lehetőségek biztosítása, kollégium, szálloda funciók megléte, kiskereskedelem, színvonalas vendéglátás, rekreáció, szabadidő eltöltésére alkalmas területek, sokszínű lakáslehetőségek, minőségi zöldfelületi ellátottság, széles körű kulturális szolgáltatások, változatos alap- és középfokú oktatási lehetőségek.)*

2.3.2. A XI. KERÜLET FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI

A kerületi fejlesztési szándékok feltérképezéséhez Újbuda Városfejlesztési Koncepcióját és Újbuda Integrált városfejlesztési Stratégiáját vizsgáltam.

A Duna part közparkká alakítása fővárosi és kerületi tervekben egyaránt prioritás volt, a lakóterületek és a Duna kapcsolatának megteremtése ezzel szemben inkább kerületi érdek. A fejlesztési koncepció a barnamezős területek lehetséges hasznosítási alternatíváknak a következőket jelölte meg: oktatási, sport- és kulturális funkció, tematikus park, szolgáltatás, nagyipar, kombinált hasznosítás. A 2009-ben készült IVS már barnamezős lakóterületet is jelölt ki a Szerémi út és a Budafoki út között. A kerület fontos célja az elvándorlás megállítása és a fiatal lakosság vonzása, a lakóterület fejlesztések ezt a célt szolgálják. Az Infopark déli irányban történő bővítése, valamint szálláshelyek, rekreációs turizmus, vendéglátás, a Duna parti vonzó lakóterületek, és a vízi- és kerékpáros közlekedés fejlesztése szintén célkitűzésként jelentek meg.

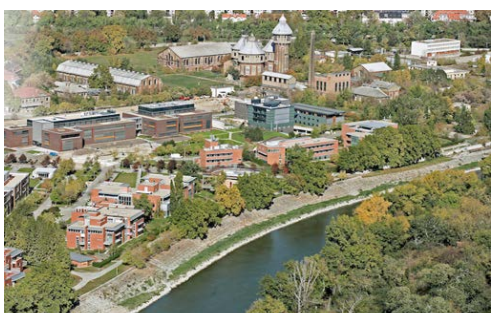
3. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ A LÁGYMÁNYOSI IPARTERÜLETRE

3.1. A FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ SZEMPONTRENDSZERE

A fejlesztési koncepciót a hasonló helyzetű területeken megvalósult fejlesztések, valamint a főváros, a XI. kerület és a befektetők igényének figyelembevételével készítettem el.

3.1.1. BUDAPEST DUNAPARTI BARNAMEZŐS TERÜLETEIN MEGVALÓSULT

FEJLESZTÉSEK VIZSGÁLATA



6. ábra: Graphisoft park -
forrás: <http://www.graphisoftpark.hu/>

Elsőként említeném az Óbudai gázgyár területét, amelyet a Graphisoft park befektetője felvásárolt. Jelenleg ez az egyetlen Duna-parti barnamezős fejlesztés, amely egy egész ipari épületegyüttes felújítását tűzte ki célként. A gázgyár közművesítését kihasználva első lépcsőben új irodaépületeket helyeztek el, hosszú távon tervezik a meglévő ipari

műemlékek felújítását és utóhasznosítását egy felsőoktatási intézmény létrehozásával. Jelenleg egy felújított és hasznosított ipari épület található a területen¹¹, a K épület, amely egy mozdonyszínből átalakított irodaépület. A Gázgyár területére eső Duna-part szakaszt teljes hosszában parkként hasznosították.



7. ábra: Riverloft irodaház és lakópark - forrás:
<http://adatlap ingatlanonki.hu/>

Budapest többi barnamezős beruházását vizsgálva az tapasztalható, hogy a legtöbb helyen egy-egy értékes épületet felújítanak, a többit pedig lebontják, helyükre új épületeket építenek. Ez a jelenség figyelhető meg az Árpád hídtól délre fekvő egykori Vizafogó teherpályaudvarra vezető vágányrendszer területén, amelynek felszámolásával a 80-as években építették ki a Vizafogó lakótelepet általános iskolával és orvosi rendelővel. A

Duna-partot itt is széles közparksáv kíséri, illetve ELMŰ sporttelep található itt. Az

¹¹ forrás: <http://www.graphisoftpark.hu/>

elszórta megmaradt ipari emlékeket jellemzően irodaházként illetve loft lakásokként hasznosították. Ennek egyik példája a Riverloft és Riverside beruházások, ahol a vegyes iroda- és lakó funkció mellett a régi és új épületek illeszkedését is harmonikusan megoldották.



8. ábra: Mill Lofts -
forrás:<http://egykor.hu>

A Ferencvárosi malomnegyedben az újpestihez hasonló folyamat zajlott le a közelmúltban. Itt is zömében társasházak és irodák létesültek, a védett épületek megőrzésével. A karakteres Soroksári úti Gizella malom felújítása, a Mill Lofts projekt az egyik legnagyobb beruházás. Az épületben 104 loftlakást¹² alakítottak ki, viszont az eredeti épületből csak a külső homlokzatot hagyták meg, minden mást elbontottak.

Az egykori Nagyvásártelep sorsa – hasonlóan az eddigi példákhoz – szintén a teljes elbontás lett, a vásárcsarnok kivételével, amely műemléki védelem alatt áll. A projekt – a Lágymányosi Öböl projekthez hasonlóan – pénzhiány miatt nem valósult meg.

3.1.2. A FŐVÁROS, A KERÜLET ÉS A BEFEKTETŐK IGÉNYEINEK ÖSSZEGZÉSE

A megvalósult fejlesztéseket vizsgálva azt látom, hogy a Főváros, a kerületi lakosok és a befektetők érdekének együttes figyelembevétele vezethet csak jó eredményre. A Főváros érdeke az, hogy az értékes Duna-parti területek úgy épüljenek be, hogy azok egyúttal az egész városhoz hozzáadjanak valami értéket. Például ilyen fejlesztés a Kopaszi gát, amely magánbefektetésből összvárosi érdekeket szolgál ki. A Kopaszi gát folytatásaként a Főváros érdeke egy olyan partszakasz kiépítése, amely mindenki számára elérhető, változatos közösségi funkciókat is biztosít.

A kerület érdeke egyrészt a befektetők igényeinek kiszolgálása, akik fejlesztési hozzájárulást, adót fizetnek a nekik juttatott engedményekért. Emellett kizárólag a kerületi lakosok érdeke az, hogy a Kelenföldi lakóterület és a Duna között minél több és jobb kapcsolat létesüljön. A kerület érdeke minőségi lakóterületek létesítése a népességmegtartás miatt, melynek ideális helyszíne a Duna-part. Itt fontos megtalálni a megfelelő kompromisszumot a zárt, csendes lakóterületek és a nyitott, forgalmas, sok embert vonzó közösségi funkciók között. A kerület érdeke emellett a gazdasági területek megtartása és fejlesztése is, a munkahelyteremtés és az iparűzési adó miatt.

¹² forrás: <http://luxuslakaselado.hu/>

A befektetők érdeke az, hogy a területekkel szabadon gazdálkodhassanak, a fejlesztések megfelelően ütemezhetők legyenek, és a fejlesztés a lehető legjobb áron eladható legyen. A befektetők szempontját megismerve a Duna-parti szakaszon lakópark, a Budafoki út és Szerémi út mentén pedig irodák létesítése a legjobb befektetés. Ha csak ezek a szempontok jutnak érvényre, fennáll a veszélye annak, hogy homogén, érdektelen, kevés közösségi funkcióval rendelkező zárt területek jöjjenek létre, mivel az elit, zárt lakóparkok drágábban eladhatóak. Ilyen például a Marina part, amely önálló kisvárosként létezik a Fővároson belül, a Dunapart előnyeit jórészt csak azok élvezhetik, akik itt vesznek lakást.

3.2. FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

3.2.1. A KONCEPCIÓ CÉL- ÉS FELADATRENDSZERE

1. Közlekedési kapcsolatok javítása

- Új BKV buszjárat indítása a Szerémi úton
- BKV hajójárat meghosszabbítása Albertfalváig
- Kerékpárút kiépítése a Duna-part XI. kerületre eső teljes hosszán
- Keresztirányú gyalogos kapcsolatok megteremtése a lakóterületek és a Duna között
- Új Duna hidak megépítése (Albertfalvai híd, Galvani híd)
- Gyalogoshíd létesítése a Hengermalom út – Kopaszi gát között

2. Összefüggő zöldfelületi rendszer kialakítása

- A Bikás park és a Duna-part közötti meglévő zöldfolyosók – Hengermalom út, Hauszmann Alajos utca – folytatása, kiegészítése
- A Kondorosi patak menti zöldfolyosó kiszélesítése, parkosítása
- Új közösségi zöldfelületek kijelölése a fejlesztési területeken

3. Környezeti ártalmak csökkentése

- A Duna parti zöldfolyosó rehabilitálása
- A talajszennyezettség megszüntetése, lerakatok felszámolása,
- A kopár területeken új vegetáció telepítése
- A zajvédelmi szempontok érvényesítése
 1. A Budafoki út burkolatának cseréje
 2. A fejlesztési területeken előkert előírása
 3. A tervezett Galvani híd mentén védő zöldsáv létesítése

4. A forgalmas utak mentén zárt sorú beépítés előírása
5. Lakófunkciók elhelyezése kizárólag a tömbbelsőben és a Duna-parton
6. Új épületek elhelyezése előtt zajtérkép készítése

3. A terület belső kohéziójának megteremtése

A jelenlegi mozaikos területhasználatból adódó rendezetlenség, ellentmondás feloldása

- A terület alegységekre osztása, szerepkörük differenciálása
 1. *Duna-parti terület* – lakóterület, szállás, vendéglátás, rekreáció
 2. *Szerémi út – Fehérvári út közötti terület* – lakófunkció, intézményi funkció erősítése
 3. *Szerémi út – Budafoki út közötti terület* – nagyvárosias beépítés, munkahelyek, irodák a tömbbelsőben lakó- és közösségi funkciókkal
 4. *Budafoki út – Duna-part közötti terület* – vegyes használatú területek közösségi-, munkahely-, lakó-, intézményi funkciókkal
 5. *Kondorosi út – Mezőkövesd út közötti terület* – gazdasági területek fejlesztése, „zöld gazdaság” erősítése
 6. *Mezőkövesd úttól délre fekvő terület* – lakóterület fejlesztés
- A fejlesztések koncentrálása, hulladékterületek felszámolása, beépítése
- Alközpont funkció erősítése a Rákóczi híd és a tervezett Albertfalvai híd hídfőjénél

4. A terület külső kapcsolatainak erősítése

- A Fehérvári úti lakóterületek „kivezetése” a Duna-partig a kevésbé forgalmas utcákon
- Északon kapcsolódás az egyetemek, az Infopark és a Millenniumi Kulturális központ által definiált kulturális- és tudásközpontokhoz
- Délen kapcsolódás az Albertfalvai lakóterületekhez új lakóterület kijelölésével
- A tervezett Albertfalvai hídon keresztül kapcsolódás a Csepeli barnamezős területhez – összehangolt fejlesztés megtervezése, lakófunkció biztosítása a Csepeli oldalon is

5. A terület vonzerejének, vonzáskörzetének növelése, identitásának kialakítása

- Az összefüggő Duna menti zöldfelület rekreációs célra történő kihasználása
- Értékes ipartörténeti emlékek számbavétele, utóhasznosítása a terület egyedi karakterének erősítése céljából
- A nagyméretű ipari tömbök felosztása, átjárhatóságának biztosítása

- A közterületek, közutak gyalogosbarát átalakítása, közösségi terek kialakítása
- Elsősorban a fiatal népességet vonzó szórakoztató, szabadidős és kulturális létesítmények elhelyezése
- Intézményellátottság növelése
- A Szerémi út menti távhővezeték föld alá süllyesztése
- Rendezetlen területek fölszámolása a Dunaparton és a Szerémi út mentén

6. Gazdasági potenciál erősítése, vonzó befektetői környezet kialakítása

- Fejlesztési rendszer kidolgozása, fejlesztések támogatása pályázati pénzből
- Fejlesztési területek kijelölése
- Tulajdonviszonyok rendezése
- Kedvezmények biztosítása a befektetőknek a településrendezési szerződés eszközével

7. A fiatal, munkaképes korú és diák státuszú lakosság megtartása

- Változatos méretű, tömegközlekedéssel jól ellátott, elérhető árú lakások építése
- Diákszálló, kollégium létesítése
- Családbarát lakókörnyezet kialakítása, alapfokú intézmények, zöldfelületek biztosítása

3.2.2. A CÉLOK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE

A fejlesztések megvalósításának ütemezését igyekeztem úgy megoldani, hogy az minél előbb megkezdhető legyen. Azt az időszakot, amikor nincs keret a magas költségvetésű infrastruktúra beruházásokra, a terület részletes feltérképezésére, az értékek felmérésére, a fejlesztést támogató rendszer kidolgozására, és egy átfogó koncepció megalkotására lehet fordítani.

A barnamezős területeken már vannak megvalósult példák az ipari csarnokok átmeneti hasznosítására – ezt a folyamatot egy átgondolt koncepcióban, az értéktelen épületek párhuzamos bontásával, és zöldfelületek létesítésével támogatni érdemes.

Második lépés a terület arculatának megváltoztatása, amelynek első lépése lehet a Duna-part és a közterületek köz számára megnyitása, rendezése. Ez a módszer a Kopaszi-gát esetében is bevált – ha a terület bekerül a lakosság tudatába, mint jó hely, akkor a fejlesztés sikeres. Ehhez első számú célpont annak elősegítése, hogy a fejleszteni kívánt, értékes területek együttműködésre kész fejlesztők tulajdonába

kerüljenek – a közterületek rendezése így egyúttal településrendezési szerződés keretein belül megoldható. Fontos lépés a Duna-part megújítása során a Hengermalom úti tervezett gyalogoshíd megvalósítása.

A terület sikeres arculatváltása felértékeli a már megvalósult, de elszórtan, leromlott környezetben épült beruházásokat, és motivál a további fejlesztésekre. Fontosnak tartom – amennyire csak lehetséges – a fejlesztéseket koncentrálni, a meglévő „mozaikok” kiterjedését növelni.

Az új barnamezős tömbök átépítése során a bontások és a talajszennyezettség megszüntetése után fontosnak tartom a telkek felosztásával párhuzamosan a tömbökön keresztül mielőbb átjárást biztosítani a gyalogosforgalomnak – ez elsősorban a Duna-parti tömböknél fontos.

Az új Duna-hidak megépültével – különös tekintettel a Galvani hídra – megkezdhetők a nagyobb költségvetésű, jelentős növekedéssel járó beruházások.

4. A LÁGYMÁNYOSI IPARTERÜLET SZERKEZETI VIZSGÁLATA ÉS TERVE

4.1. SZERKEZETI VIZSGÁLATOK

4.1.1. JELENLEGI TERÜLETHASZNÁLAT VIZSGÁLATA

A jelenlegi területhasználatra nagymértékű mozaikosság jellemző (6. melléklet)¹³. Az egykor homogén iparterületek közé ékelődött Hengermalom úti lakótelep, Mezőkövesd úti lakótelep és az Albertfalvai Tisztviselőtelep (OTI-telep) mellett új, kisebb kiterjedésű lakóparkok jelentek meg (Nádorliget, Kondorosi, Nanette Viva). A lakóterületek a Fehérvári út mentén találhatók, a kerület belső lakótelepeivel kapcsolódóan (Lágymányosi lakótelep, Kelenliget, Kelenföldi lakótelep, Fehérvári úti lakótelep, Albertfalvai lakótelep).

A területen három intézmény található, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Műszaki Tanulmánytára a Prielle Kornélia utcában; a Sopron utcai Általános Iskola, és az ELTE Nándorfejérvári úti és Bolyai Kollégiuma a Hengermalom úti lakótelep mellett.

Ugyanitt található a BHG jégpálya és az MAFC Sporttelep, amelyek a Nádorliget lakóparkkal szomszédosak. A Mezőkövesd úttól délre fekvő szórakozás, rekreáció jelölést kapott területen található a Club 202, továbbá tenispályák, és az egykori Albertfalvai strand medencéjének romja. A terület a BKV Budafok kocsisín mellett fekszik, és nagyrészt kihasználatlan.

A területen három helyen jellemző a kereskedelmi funkció, a legnagyobb kereskedelmi terület az északi részen helyezkedik el, a legjelentősebb egységek az Új-Buda center és a Buda plaza. Az északi területeken a kereskedelem mellett irodaházak, munkahelyi területek találhatók, részben az Infopark folytatásaként. A terület déli részén található jelentős kereskedelmi központ a Savoya park a tervezett Albertfalvai híd hídfőjénél.

A megmaradt iparterületek nagy része a Galvani és a Mezőkövesd utca közötti területen összpontosul, amelyek eltérő képet mutatnak. A Kondorosi út – Szerémi út - Mezőkövesd utca és a Duna part közötti területen intenzíven beépített működő telephelyeket, a Kondorosi út és a Galvani utca között ritkább beépítést, és régebbi

¹³ forrás: helyszínbemjárás, maps.google.hu, wikimapia.org

épületállományt találunk. Ennek a területnek a funkcióváltása nagyobb valószínűséggel fog bekövetkezni.

A leginkább átalakulásra váró, leromlott terület a Galvani utca – Budafoki út – Hengermalom utca és a Duna part közötti területen ma már nem jelentős a működő ipari tevékenység, az elhagyatott gyárépületek sajátos karaktert adnak a területnek, melyeknek utóhasznosítása helyenként sikeresen megtörtént (pl. Mászóbirodalom, Ujjerő, Revolver sound studio stb.).

Jelentősebb gazdasági területek a Pappas Auto, a Caola Alfa Zrt., a Porsche Buda, a Strabag, és a Lágymányosi Kábelgyár.

A területen található közműterületek a Kelenföldi erőmű, az ELMŰ és a MAVIR albertfalvai alállomása, és az épülő szennyvízátemelő telep.

4.1.2. A LEHETSÉGES FEJLESZTÉSI TERÜLETEK FELTÉRKÉPEZÉSE

A jelenlegi területhasználat részletes vizsgálatával elsődleges célom volt a tényleges barnamezők, alulhasznosított területek pontos lehatárolása. Emellett a barnamezős területek utóhasznosítási funkciójának meghatározásában is a jelenlegi területhasználatból indultam ki. Vizsgálataim összegzését a *7. mellékleten* mutatom be.

A lehatárolt fejlesztési területek nagyrészt a *6. mellékleten* ábrázolt barnamezős területeket fedik le. Ide vettem emellett azokat a meglévő raktárterületeket és gazdasági telephelyeket, amelyek nem képviselnek nagy értéket, és a mellettük található lakóterületek és megvalósult fejlesztések indokolják hosszú távon a funkciócváltást.

A fejlesztéseknek két alapvető irányát határoztam meg: lakó-, iroda- és intézményi célú, a városias jelleget megcélzó fejlesztések; valamint a funkciót nem váltó, korszerű gazdasági területek. Hosszú távon a gazdasági területek arányának csökkentése a cél.

A fejlesztési területek prioritását a koncepciómban meghatározott „koncentráció” elve befolyásolja. Ez azt jelenti, hogy nem a leginkább leromlott, ezáltal leginkább felújításra szoruló területek az elsődleges célpontok, hanem azok, amelyek közvetlen hatással bírnak a környezetükben már megvalósult fejlesztésekre. Ide vettem a már megkezdődött, a terület előkészítés stádiumában lévő fejlesztési területeket is.

Elsődleges fejlesztési területnek vettem ezek alapján az Öböl XI. kft, illetve az Office Garden már előkészített, de félbehagyott beruházását – a területek előkészítésébe

fektetett energiát és pénzt figyelembe véve. A Szerémi út – Budafoki út – Hengermalom utca – Hauszmann Alajos utca közötti tömböt pozíciója miatt, a Hengermalom úttól délre található kisebb egységeket pedig a lakóterületek közelsége miatt vettem ide – ez utóbbinál a lakófunkció folytatását javaslom. Másodlagos fejlesztési területként elsősorban Budafoki út – Szerémi út közötti zárvány jellegű barnamezős területet, és a Szerémi út menti barnamezőket javasolom – ezeknek a területeknek a leginkább leromlott az állapota, a fejlesztések eddig elkerülték őket.

Gazdasági célú fejlesztést elsősorban a Mezőkövesd út – Szerémi út – Kondorosi út – Duna-part közötti homogén, nagyrészt működő, rendezett állapotú gazdasági területen javasolok. Másodlagos fejlesztési területként, ha erre van igény, az ábrán besraffozott területek jöhetnek szóba.

Az Albertfalvai beépítetlen, zöldmezős lakóterület fejlesztésre szánt területet prioritásban a végére soroltam. Ez abból a szempontból vitatható, hogy mind a Főváros, mind a kerület tervei között szerepel ez a fejlesztés. Döntésemet azzal indokolom, hogy ennek a területnek a fejlesztése nincs közvetlen pozitív hatással a tőle jóval északabbra fekvő barnamezőkkel, ahol a problémák koncentrálnak. Így a barnamező megújulása helyett egy zöldmezős beruházásra fordítódnának a fejlesztési energiák.

4.1.3. A TÖMEGKÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

A vizsgált terület tömegközlekedési rendszerét a 8. melléklet¹⁴ tartalmazza. A vizsgált területen egy vasútállomás (Albertfalva vasútállomás) és egy BKV hajóállomás (Kopaszi gát) található. A Fehérvári út a leginkább lefedett tömegközlekedés szempontjából. A legfontosabb közlekedési eszköz a 18, 41 és 47 villamos. A 18-as villamos a Széll Kálmán tér és a Savoya park között¹⁵, a 41-es villamos a Batthyány tér és a Kamaraerdei Ifjúsági Park között, a 47-es villamos pedig a Deák Ferenc tér és Budafok városháza között közlekedik.

A Fehérvári úton közlekednek a 114-es, 213-as és 214-es buszjáratok Kosztolányi tér és Baross Gábor telep között. Albertfalva vasútállomásról elérhető a 7-es buszjárat. A Budafoki úton a 33-as busz közlekedik Móricz Zsigmond körtér és Nagytétény, Chinoin között, a 33E járat Móricz Zsigmond körtér és Nagytétény vasútállomás között, illetve a

¹⁴ forrás: maps.google.hu, Újbuda Integrált városfejlesztési Stratégiája, 2009

¹⁵ forrás: <http://www.bkk.hu/>

233E járat az Uránia és a Campona között. Keresztirányú kapcsolatot biztosít a 103-as buszjárat, amely a Népliget és a Kelenföldi pályaudvart köti össze.

A vizsgált területen tömegközlekedéssel nem lefedett a Lágymányosi öböl menti Duna-part illetve a Mezőkövesd úttól délre fekvő beépítetlen partmenti terület. Ennél nagyobb hiányosság, hogy a Szerémi úton nem közlekedik buszjárat – emiatt az út nagy része, illetve a Mezőkövesd úti lakótelep egy része nem lefedett.

4.1.4. A DUNA-PART VIZSGÁLATA

A tervezési területem zöldterületben szegény, egyetlen karbantartott, közhasználatra megnyitott zöldfelülete a Lágymányosi Öböl körül található park, amely a Hengermalom úttól délre fekvő kutya-futtatóban végződik. A zöldfelületi rendszer szempontjából említésre méltó még a Szerémi út menti zöldsáv, a Hengermalom úti fasor és a Kondorosi patakmeder.

Ezen hiányosságok mellett a terület rendkívüli értéke a Duna part, amelyet fontosnak tartottam részletesen is megvizsgálni a környezet állapota, megközelíthetőség, gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok szempontjából (9. melléklet)¹⁶.

A vizsgálat során északról dél felé haladtam. A Kopaszi gátat ismertsége miatt nem vizsgáltam külön, az *első fotókon* a Hengermalom úti Dunapart lejárata látható. Itt is jól megközelíthető a part, ennek ellenére kevesen használják ezt a bejáratot, akik pl. az Újbuda centerben vásárolnak, sokszor nincsenek tudatában annak, hogy ilyen közel van a Duna (*A kerületben lakó ismerősem elmondása alapján*). Itt található a yacht kikötő, és a hozzá tartozó klubépület.

A partra dél felé haladva a kutya-futtató után csak szűk gyalogos ösvény vezet – innen egy meredek domboldalon felkapaszkodva elének tárulnak az egykori teherkikötő maradványai. Tovább haladva az épülő szennyvízátemelő telep rakodási területe foglalja el a partszakaszt (3. fotó). A földút a Vízpart utcára fut ki, ahol a véletlen arra tévedő gyalogosnak biztosan nem jutna eszébe lemenni a partra.

Innen dél felé tovább haladva elvileg átjárható a part, de a gyalogos csapáson elindulva hajléktalanok lakta területre érkezünk. A part ezen a szakaszon pionír fajokkal beerdősült, építési törmelékkel szennyezett (4. fotó). A következő lejutási lehetőség a

¹⁶ a képek forrása: 1.-8., 10., 12.: saját fotó, 9., 11., 13.: www.google.com/streetview, 14.: www.panoramio.com

Kondorosi útnál van, ahol a Kondorosi patak a Dunába ömlik (5.-6. *fotó*). Itt a part messziről látható, a part minősége a Galvani úttól egészen idáig hasonló. A területet a környék horgászai használják. A Hunyadi János út kezdeténél (7.-8. *fotó*), karakteres ipari emlékek, és egy sóder lerakat közötti földút vezet a partra, itt kezdődik a dél felé tartó partmenti kerékpárút. Az út végig meredek beton töltésen halad, egy keskeny zöldsáv választja el az üzemek, gazdasági területek kerítésétől.

A következő lejutás a Dr. Papp Elemér útról lehetséges (9.-10. *fotó*), ahol az autóút lekanyarodik a Duna-partra, és a kerékpárút menti töltésen halad egészen a Panel utcáig. Innentől az út beépítetlen terület mellett halad. A Savoya parktól közelíthető meg legközelebb gyalogosan egy földúton, amely a Panel utcára vezet ki (11.-12. *fotó*). Itt megjelenik az első partmenti funkció – egy vendéglátóhelynek kinevezett régi busz, kiülős terasszal.

Innentől a kerékpárút felkanyarodik a felső rakpartra, ahol kerítéssel elválasztott keskeny töltésen halad, a part közvetlen közelében pedig beton gyalogút van kiépítve. A következő lejárati pont a Duna utcánál található (13.-14. *fotó*), ahol felüljárón keresztül közelíthető meg a park. A Hosszúréti patak torkolatánál újra természetközeli partszakasz kezdődik viszonylag széles beépítetlen területtel. Ezután a kerékpárút véget ér és a 2x2 sávú 6. sz. főút, és a vele párhuzamosan futó vasút teljesen elvágja a partot az Albertfalvai lakóterülettől.

A vizsgálatból látszik, hogy a tervezési terület egész hosszán végigjárható gyalogosan a Duna, és jelentős mennyiségű kihasználatlan partmenti zöldfelület áll rendelkezésre, úgy, hogy 500 m-es távolságban végig lakóterületek vannak. Ez az adottság egyedülálló. Ennek ellenére csak minden 3. – 4. keresztirányú utcán lehet lejutni a Duna-partra a lakóutcákhoz viszonyítva. A Hengermalom út – Kondorosi út között a part gyakorlatilag szabadidős célokra használhatatlan, a Kondorosi úttól délre csak kerékpározni érdemes, mivel gyaloglásra ez a táv túl hosszú és monoton, nincsenek zöldfelületek. A Duna-parti fejlesztés tehát megvalósítható, és kulcsfontosságú.

4.1.5. INTÉZMÉNYELLÁTOTTSÁG VIZSGÁLATA

A tervezési terület intézményekben szegény – ez a lakófunkció alacsony hányadának köszönhető. Az intézmények – a Bevándorlási Minisztérium kivételével – a Szerémi út és a Fehérvári út közé esnek. A területen egy középiskola, két általános iskola, egy

óvoda, egy felnőtt fogászat, egy háziiorvosi rendelő és egy gyermek – háziiorvosi rendelő található¹⁷. A fejlesztések tervezése során tehát új intézmények létesítése elengedhetetlen.

4.2. A JELENLEG HATÁLYOS TERVEK VIZSGÁLATA

4.2.1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

A jelenlegi településszerkezeti terven a terület nagy része központi vegyes terület besorolásban van (*10. melléklet*). Ezen belül a Hengermalom úttól északra fekvő terület, a Betongyár területe, a Kondorosi út – Fehérvári út – Építész utca – Szerémi út közötti barnamezős területek és a Mezőkövesd úttól délre található beépítetlen terület belterületi funkcióváltó terület kategóriában van.

Lakóterület a Hengermalom úti és Mezőkövesd úti lakótelep területén valamint a Kalotaszeg utca környéki társasházak beépítések területén került kijelölésre. A Hengermalom út – Szerémi út – Galvani utca – Duna-part közötti, illetve a Kondorosi út – Szerémi út – Duna-part közötti terület nagy része kereskedelmi, szolgáltató gazdasági területfelhasználásba sorolt.

A Duna-parti sávban a Kondorosi út – Mezőkövesd út közötti szakasz kivételével zöldterületet jelölt ki a terv, amelyhez csatlakozik a Mezőkövesd úttól délre tervezett új közparkkal. A Hengermalom út – Szerémi út kereszteződésében különleges sport célú területet jelöltek ki, amely azóta a KSZT-ben módosításra került és beépült.

Iparterület besorolásban van a Kelenföldi Erőmű és az ELMŰ albertfalvai állomása, hulladékkezelő-lerakó terület számára kijelölt a kelenföldi és albertfalvai szennyvízátemelő telep. Tervezett új közlekedési elemek az Albertfalvai és Galvani hidak.

4.2.2. FŐVÁROSI SZABÁLYOZÁSI KERETTERV

A Fővárosi Szabályozási Kerettervben a lakóterületek a TSZT által meghatározott helyen kerültek kijelölésre. A TSZT-ben meghatározott kereskedelmi-szolgáltató területek itt munkahelyi terület besorolást kaptak, amelynek aránya jelentősen meghaladja a TSZT-ben kijelöltét, a központi vegyes területek rovására, ez azzal magyarázható, hogy a terv az átalakulás korábbi fázisában készült. Itt a zöldterület sáv megjelenik a Duna-part teljes hosszán.

¹⁷ forrás: Újbuda Integrált városfejlesztési Stratégiája, 2009

4.2.3. KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERVEK

A kerületre készült jelenlegi egységes KSZT elavult, mivel az átalakuló területekre készült – általában tömbönkénti – szabályozási tervekben meghatározott módosítások nem kerültek fel rá. A tömbönként készült szabályozási tervek között sok esetben nincs összhang, ráadásul minden terv új, saját övezeteket vezetett be, amelyek máshol nem alkalmazhatók. Ezeknek következtében a kerület szabályozási rendszere átláthatatlan.

A területek nagy részén már készült szabályozás – bár ezek közül sok elavult – de jelentős azon területek száma is, ahová még nem készült (*11. melléklet*).

A szabályozási tervek nagy részén kereskedelmi-szolgáltató és munkahelyi területek jelentek meg tervezett funkcióként.

Lakóterületeket a szerkezeti tervben kijelölt területeken kívül két tömbben, a Szerémi – Vegyész – Hunyadi János – Építész utca és a Szerémi – Hengermalom – Budafoki – Barázda utca közötti barnamezős területeken jelöltek ki.

Nem készült szabályozás a Budafoki út – Szregova köz – Galvani utca és a Duna-part közötti területre, valamint Szerémi út – Kondorosi út – Bánát utca és a Fehérvári út közötti területek nagy részére, amelyek szintén barnamezős átalakuló területek, ezért a részletes szabályozás elkészítése indokolt.

4.3. JAVASLAT BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSÁRA

A tervezett változtatásokat a *10. melléklet* tartalmazza.

1. A Hengermalom út – Nándorfejérvéri út – A Barázda u. – Galvani u. közötti tömb felezővonala –és a Fehérvári út közötti területen a meglévő két „zárvány jellegű” kisvárosias lakóterületeket egy nagyobb egységbe fogtam össze, a terület központi vegyes területbe tartozó részeit is kisvárosias lakóterületbe soroltam. Az átsorolt területek jelenleg még nem újultak meg, ezért a lakóterület kijelölése lehetséges.

2. A Mezőkövesd úti lakóteleptől északra, a Galvani út és a Temesvár u. között félúton behúzott párhuzamosig bezárólag a vegyes területet nagyvárosias, zárt sorú lakóterületbe soroltam. A terület nyugati részén már eddig is nagyvárosias lakóterület volt, emellett a lakófunkció telepítése már megkezdődött (Kondorosi lakónegyed). A kijelölt lakóterület

nem határos nagy forgalmú utakkal, így nem lépi túl a megengedett zajterhelési határértéket.

3. A Duna parti közpark szennyvízátemelő teleptől a Mezőkövesd utcáig tartó szakaszát kiszélesítettem, melynek érvényesítése a munkahelyi területek átépülésekor válik aktuálissá. A megelőző területhasználat központi vegyes terület, illetve gazdasági-kereskedelmi, szolgáltató terület volt.

4. A Hengermalom út – Szerémi út – Galvani út – Duna part közötti területet központi vegyes területfelhasználásba soroltam, pótolva ezzel a Szerémi út és Fehérvári út között elvett területeket. A megelőző különleges sport célú terület már beépült, így ennek a kategóriának a fennmaradása nem indokolt. A terület nagy része gazdasági-kereskedelmi, szolgáltató terület besorolása alatt áll, azonban az itt megkezdődött iroda- és lakóterület fejlesztések számára a központi vegyes területhasználat a megfelelőbb.

Egyéb szerkezeti javaslatok:

A szerkezeti tervben kijelölt lakót- és intézményterületek megvalósulásával a laksűrűség jelentős növekedése várható. A lakosság kiszolgálására indokoltnak tartom egy buszjárat végigvezetését a Szerémi úton, hosszabb távon ezt az 1. villamos meghosszabbított szárnyvonala kiválthatja.

A lakó- és intézményterületek funkcióváltása során a nagyméretű tömböket kiszolgáló utakkal szükséges felosztani. A tömbbelső feltárását olyan módon kell megoldani, hogy a tervezett kiszolgáló utak lehetőleg ne nyíljanak főútvonalra (Szerémi, Galvani, Budafoki út).

5. A KÖZTES LÉPTÉKŰ TERVEZÉSI TERÜLET VIZSGÁLATA ÉS FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

5.1. VIZSGÁLATOK

5.1.1. A TERVEZÉSI TERÜLET HELYE A SZERKEZETBEN

A választott köztes léptékű tervezési területem egy rendkívül sokszínű, változatos adottságokkal bíró terület, melynek környezete is legalább ennyire változatos.

Északról a Lágymányosi Öböl és a Hengermalom út határolja – a területet a Kelenföldi erőmű karakteres épületei, valamint új irodaházak határolják a Budafoki út és a Duna közötti szakaszon, a Budafoki út és a Szerémi út között kerítéssel elzárt, nagy kiterjedésű barnamezős területek.

Nyugatról a Szerémi út határolja, melynek túloldalával a tervezési területnek az útpálya szélessége és a határoló zöldsáv miatt nincs kapcsolata – itt északon a Hengermalom úti lakótelep, majd kedvezőtlen látványú barnamezős területek találhatók.

Délről a Galvani utca határolja, amely a városias karakterűvé alakuló területek jelenlegi déli határvonala. A Galvani út folytatásában a Duna-partra vezető Vízpart utca a Kelenföldi szennyvízátemelő teleppel végződik. A Vízpart utca déli oldalán karakteres, elhagyatott ipari épületek állnak.

A tervezési területemet a Budafoki út osztja ketté. A Budafoki úttól nyugatra a terület átalakulása megkezdődött, a keleti oldalon kisebb részben működő vállalkozások, nagyobb részben kihasználatlan barnamezős területek találhatók.

5.1.2. TERVELŐZMÉNYEK VIZSGÁLATA

A tervezési területemnek három részére készült szabályozási terv, amelyeket a *12. mellékleten*¹⁸ mutatok be.

A Budafoki út – Hengermalom út – Duna-part – Szregova köz által határolt területre a Reatio Városrendezési - Építészmérnöki Műszaki Tervező és Tanácsadó Kft. készítette el 2002-ben. A szabályozási terv teljes területe munkahelyi övezetbe tartozik, telkenkénti előírásokkal kiegészítve. A tervr nagyrészt a meglévő funkciók és épületek

¹⁸ a szabályozási tervek forrása: Újbuda Polgármesteri Hivatal Főépítési Irodája, <http://www.ujbuda.hu/>

megmaradásával számol, célja a tulajdonviszonyok alapján belső telekosztás létrehozása, és a tömbbelső rendezése volt.

A Szerémi út – Hengermalom út – Budafoki út – Barázda utca közötti területre a Mű-Hely Tervező és Tanácsadó Zrt. készített szabályozást 2005-ben. A Kábelgyár telke felosztásra került, egy észak-déli irányú tömbfeltáró magánút kiszabályozásával. A Kábelgyár csarnokának telke munkahelyi terület, a tömb többi része jelentős zöldfelületű intézményterület besorolást kapott. A tervezett fejlesztések megvalósulása megkezdődött, a Kábelgyár épületében kereskedelmi központ létesült, az Aliz utca megépült, valamint két irodaház az Office Garden projekt keretében, és egy lakóház.

A Galvani út – Szerémi út – Budafoki út – Barázda utca közötti tömbre szintén a Mű-Hely Zrt. készítette le a szabályozási tervet 2010-ben. A tömb megosztása itt is magánúton történt, a telkek újraosztásával együtt. A tömbfeltáró út a Barázda utcára és a Budafoki útra köt ki, a Galvani út felé gyalogos kapcsolatot biztosítanak. A tömb északkeleti fele intézményterület, délnyugati fele pedig munkahelyi terület övezetbe került. A szabályozás magasházak elhelyezését is lehetővé teszi a Galvani út mentén (legnagyobb épületmagasság 36 m).

5.1.3. KÖZLEKEDÉS VIZSGÁLATA

A terület közlekedését a *13. mellékleten* vizsgáltam. A tervezési területet három főút és egy gyűjtőút határolja – A Szerémi út országos jelentőségű főút, a Budafoki út fővárosi jelentőségű főút, a Galvani út kerületi jelentőségű főút, a Hengermalom út gyűjtőút. További kiszolgáló út a Barázda utca, valamint közhasználat számára megnyitott magánutak az Aliz utca, a Szregova köz és az Újbuda center parkolójához tartozó kiszolgáló út. A rajzon jelöltem a RAM-DUNATEC, illetve az egykori Röck István gépgyár területére vezető autóutakat, mert az itt működő kereskedelmi egységek és szolgáltatások miatt szintén nyitottak a köz számára. A Hengermalom út Dunára vezető szakasza és a Vízpart utca gépjármű forgalom számára megnyitott zsákutcák, parkolókkal.

Jelzőlámpás csomópont három helyen – A Szerémi út és a Galvani út csomópontjánál, a Szerémi út és a Hengermalom út kereszteződésénél valamint a Hengermalom út és a Budafoki út keresztezésénél található. Buszmegállók a Hengermalom úton és a Budafoki úton vannak. A Hengermalom úton a 103-as busz áll meg az Újbuda center előtt. Az Újbuda center bejáratánál illetve a Bevándorlási minisztérium előtt a 33, 33E

és 233E buszok állnak meg, a 33-as járatnak még egy megállója van a tervezési területen a Galvani úti csomópont közelében.

A terület tömegközlekedéssel a Szerémi út keleti oldalán kívül megfelelően ellátott. Ez problémát jelent a Szerémi út mentén felépült irodaház illetve a Barázda utcában épült társasház esetében. A Szerémi út nyugati oldalától számítva a Fehérvári úti villamosmegállók 500 méteres távolságon belül elérhetőek.

A tervezési terület hosszán a Szerémi út nyugati oldalán zöldsávval elválasztott, jó minőségű kerékpárút vezet. A Hengermalom úton egyesített busz- és kerékpársáv található.

5.1.4. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ÉS GYALOGOS KAPCSOLATOK VIZSGÁLATA

A vizsgálatot a *14. melléklet* mutatja be. Az ábrán a többszintes növényállománnyal rendelkező összefüggő zöldeket jelöltem zöldfelületként. Ezek között elsősorban a Duna-partot említem, amelyet a szennyvízátemelő rakodási terület szakít meg. Nagyobb összefüggő zöldfelületek találhatóak még elszórtan a tömbbelsőkből – a Barázda utcától északra az Office Garden területén, a Galvani utcától északra, valamint a Szerémi út menti Barokk löportár épülete körül.

A térképen jelöltem az összes zöldsávot tekintet nélkül a növényzet minőségére. Ezek közül említésre méltó a Szerémi út menti védő zöldsáv, és a Hengermalom úti kettős fasorral ellátott zöldsávok. Zöldfolyosóként funkcionál az egykori iparvágány még megmaradt nyomvonalának telke, amely beerdősült, két oldalról kerítés határolja. További, csökkent értékű zöldfelületnek vettem a jelenleg beépítetlen területeket az Office Garden illetve a Betongyár telkén.

A Hengermalom út, a Budafoki út és az Aliz utca mindkét oldala járdával ellátott, a Galvani és Barázda utcáknak csak az északi oldalukon vezet járda. (A Szerémi út túloldalán a Barázda utcán egyáltalán nincs járda, a Galvani utcán mindkét oldalt). A Szerémi út mentén nincs külön járda, a gyalogosok a kerékpárúton közlekedhetnek.

Kijelölt gyalogosátkelő van minden irányban a Hengermalom út csomópontjaiban, a Budafoki út – Hengermalom úti buszmegállónál és az Újbuda center bejáratánál. A Budafoki úton a Galvani utca déli részénél – ahol járda sincsen – nincs zebra, a Barázda utcánál viszont csak a járdával átellenes oldalon van zebra. A Szerémi úton ugyanezen az oldalon vannak zebrák az említett utcákban.

Az Újbuda center illetve az Office Garden telke gyalogosan átjárható észak-dél illetve kelet-nyugat irányból. A Barázda utca – Galvani utca közötti tömbön elvileg lehetséges a gyalogos átjárás az iparvágány nyomvonalán, de a terület szemetes, bozótos. A Lágymányosi öböl kutyafuttatójától délre földút vezet egészen a vízpart utcáig, amely gyalogosan bejárható. A vízpart utcától délre a kitaposott ösvény sűrű növényzettel borított, rendezetlen, hajléktalanok által lakott területben végződik. A Hengermalom út – Galvani utca közötti tömbön keresztül még magántelekről sincs kijárat a Dunára, a teljes terület mentén szögesdrótos betonkerítés húzódik.

5.1.5. ZAJTERHELÉS VIZSGÁLATA

A terület zajterhelését a *15. melléklet*¹⁹ látható zajtérkép mutatja. A zajtérkép a 2008-as állapotot mutatja, azóta nem készült zajtérkép a területről. A térképen látszik, hogy a Budafoki út zajterhelése a legmagasabb – ez egyrészt a burkolat rosszabb minőségnek és a teherforgalomnak köszönhető, másrészt a Szerémi út nagyobb védőtávolságának, és az út menti falazott kerítésnek. A 65 decibeles határértéket túllépő zajterhelés legfőképp a Budafoki út mentén okoz problémát. A térképen megfigyelhető, hogy a zárt beépítés jelentős mértékben védi a tömbbelsőt a zajterheléstől.

5.1.6. A TERÜLET KARAKTERVIZSGÁLATA

A tervezési terület mozaikosságát, sokszínűségét jól mutatja ez a vizsgálat (*16. melléklet*), amelyben az egyes területrészek karakterének megragadásához több szempontot vettem figyelembe (beépítési mód, épületmagasság, építészeti karakter, funkciók, épületek kora és állaga). A térkép elkészítése során a tervezési terület mellett a környezetét is vizsgáltam.

Önálló karaktert képez a Hengermalom úti négyszintes lakótelep, amely határos a területtel. A jelen lévő nagy kiterjedésű barnamezős területeket magasságuk, illetve építészeti értékük szerint osztályoztam. Karakteres 19. század végi épületek találhatóak a Budafoki út és a Duna-part közötti területen, amelyek többsége különböző méretű csarnoképület. Az értékes épületek közé tartozik a Barokk löportárt. A barnamezős területek ezen felül a tervezési területen földszintes, kisebb épületekből állnak. Meghatározó látvány a 2. számmal jelölt Husqvarna csarnoképület, amely arányaiban jóval nagyobb környezeténél. Jellemzően földszint + 2-3 szintesek a Fehérvári út túloldalán álló elhagyatott gyárépületek az egykori Villamosszigetelő és Műanyaggyár

¹⁹ forrás: EnviroPlus Kft.

területén. Külön kategóriába tettem a felújított csarnoképületeket (Újbuda Center, Duna Kábel, Gold center). Rendezett gazdasági területek a Hengermalom út – Szregova közt találhatóak. A területen a barnamező mellett a másik meghatározó karaktert az új építésű irodaházak adják – az ábrán jól látható, hogy a fejlesztések mennyire mozaikosak. Karakterben ide tartozik a Barázda utca menti társasház is. A Budafoki úton, illetve részben a Hengermalom úton a máshová nem sorolható, kisvárosias hézagosan zárt sorú beépítésben lakó-, iroda- illetve intézményi funkciók vannak jelen.

Ezekén felül külön kategóriába tettem a terület különleges, egyedi karakterű épületeit. Ezek közül a Budai Hengermalom és a Kelenföldi Hőerőmű épületegyüttese a legkiemelkedőbb. A Galvani utca mentén megbújó kis templom oda nem illő színfoltja a területnek.

A Duna-partot a korábban ismertetett jellemzők alapján három részre osztottam. Emellett jelöltem a beépítéshez nem köthető, de a karaktert (sajnos negatívan) meghatározó elemeket. Egyik legszembetűnőbb jellegzetesség a Szerémi útnak ezen a szakaszán a levegőben vezetett távhővezeték, amely a keresztutcákról a Duna felé érkezőknek „kapuként” jelenik meg. Emellett jelentősen rontják az utcaképet az elhanagolt betonkerítések is. A Duna-parti betonkerítést azért nem jelöltem itt, mert a part felől sűrű növényzet takarja, ezért a látványa nem zavaró.

5.2. A VIZSGÁLATOK ÖSSZEGZÉSE

A vizsgálatok összegzése során feltártam a tervezési terület problémáit és értékeit (17. melléklet). Barna színnel jelöltem a problémákat, sárga színnel az értékeket és zöld színnel a zöldfelületi értékeket.

A közlekedési rendszerben hiányosság a Szerémi út tömegközlekedési lefedetlensége. További problémát jelent a Barázda és Galvani utcákban a járdák és gyalogosátkelők hiánya. Ez, és a Duna-parti tömb átjárhatatlansága azt eredményezi, hogy a terület egyetlen érdemleges gyalogos kapcsolata a Dunával a Hengermalom út. A tömböt keresztben feltáró utcák már megvannak, csak 5-10 méterrel a Duna-parti kerítés elérése előtt véget érnek.

A tervezési terület egésze talajszennyezettséggel érintett. Ez a Duna-parton okozza a legnagyobb környezeti ártalmat, ahol a szennyeződések a vízbe mosódnak. A közúti

forgalom jelenti a legnagyobb lég- és zajszennyezést, a hőerőmű kibocsátása nem számottevő.

Leginkább esztétikai szempontból jelennek problémát a leromlott, üresen álló épületek, a távhővezeték és a beton kerítések.

A terület helyzeti előnyeit jelentik közúti kapcsolatai (amelyek a jövőben méginkább javulni fognak az új hidak megépültével), és a terület teljes közművesítettsége, amely ipari múltjának köszönhető. A másik legfontosabb érték a Duna-part, a Kopaszi gát közelsége, és a kevés meglévő fasor és zöldsáv, amelyek hozzájárulnak a zöldfelületi rendszerhez. Ezek az adottságok jelenleg kihasználatlanok, de jelentős fejlesztési lehetőségeket rejtenek magukban. További meglévő és fejlesztendő érték a kerékpárút hálózat.

A térképen látható, hogy szép számban valósultak meg fejlesztések a közelmúltban, és rengeteg fejlesztési tartalék áll még rendelkezésre, a barnamezős területek leszámításával is. A barnamezős területeken több értékes épület áll, amelyek kihasználatlanok, és pusztulásnak indultak. Ezek az épületek is fejlesztési lehetőségként állnak rendelkezésre, különös tekintettel a Hengermalom épületegyüttesére.

5.3. KONCEPCIÓ

A koncepciómban első számú célkitűzésem a Duna-part megújítása és kihasználása, és a keresztirányú – Dunára vezető – gyalogos és kerékpáros kapcsolatok erősítése. A másik célkitűzésem egy olyan változatos, városias terület létrehozása, amely egységes, de önmagán belül differenciálódik használatban, jellegben, sűrűségben. Fontos szerepet kapnak a közösségi terek, funkciók. A koncepcióm három összetevőből áll: az úthálózat, a tervezett funkciók, és a beépítés. Ezeknek konkrét elhelyezését és a tervezési elveimet a *18. melléklet* szemlélteti.

5.3.1. ÚTHÁLÓZAT

A tervezett Galvani híd leérkezésének és a Szerémi úti felüljárónak tervét a Közlekedés Kft. terve alapján rajzoltam meg, amelyet a Barázda utca – Szerémi út – Galvani utca – Budafoki út közötti terület szabályozási tervének alátámasztó munkarészéhez készítettek. A hídnak hivatalos terve még nincs. Ez a változat összhangban van Budapest településszerkezeti tervével, amely külön szintű csomópontot jelöl a Szerémi úton. A hídnak nincs közvetlen kapcsolata a Budafoki úttal. Ha a Budafoki útra érkezne

le a híd, elvágná a Duna-parti tömböt a várostól, ezáltal a keresztirányú gyalogos kapcsolatot gyengítené. Emellett zavaró hatással lenne a Budafoki út menti funkciókra.

A feltáró úthálózat a Budafoki úttól nyugatra eső területrészen nagyrészt a már meglévő irányokra épít, jelentős változást nem terveztem. A Barázda utcától északra csak gyalogos kapcsolatokat létesítettem a meglévő földutak burkolásával, továbbépítésével. A Barázda utca – Galvani utca közötti tömböt feltáró utat a bemutatott szabályozási terv szerinti nyomvonalon vezettem, azzal a különbséggel, hogy a terven jelölt gyalogos kapcsolatot a Galvani utcával megszüntettem. A gyalogosforgalom kivezetését nem tartom szerencsésnek a Galvani hídról lehajtó forgalom, a zaj- és légszennyezés, valamint a balesetveszély miatt.

A Budafoki úttól keletre eső tömb jelenlegi állapotában lényegében feltáratlan, ezért jelentős beavatkozásra volt szükség. A tervezett feltáró úthálózat a meglévő tömbön belüli magánutakhoz igazodik (ennek történelmi vonatkozása is van). A terület autós feltárását három gyűrűs úttal oldottam meg. Az egyik az Újbuda center bejárata vonalában kezdődő hosszanti út, amely a Galvani híd lehajtója alatt kanyarodik vissza a Budafoki útra. A másik két gyűrű a Szregova köz és a Hengermalom út közötti tömböt tárja fel két hosszanti utcával. A Hengermalom út és a Szregova köz inntől kezdve gyalogossá válik, kiszélesített zöldfelülettel.

A Barázda utca folytatásában terveztem a legfontosabb Dunára vezető gyalogos tengelyt, amely egy díszburkolatos, a part felé parkkal kiszélesített közterület. Ennek folytatásaként a Barázda utca déli irányba történő kiszélesítése és új, széles járda kiépítése szükséges a lakóteleppel való összeköttetés megteremtésére. Törekedtem minden meglévő út folytatásában gyalogos kapcsolatot létesíteni a Dunával a partmenti tömbön keresztül.. A Hengermalom úti kerékpárutat a Duna mentén végigvezettem.

5.3.2. TERVEZETT FUNKCIÓK

A funkciók elhelyezése során a Budafoki úttól nyugatra fekvő területen a már megvalósult, és a vélhetően megvalósuló tervezett beépítésből indultam ki. Ide elsősorban irodaházakat terveztem, a védett tömbbelsőben (a tervekkel összhangban) lakófunkciót. A Budafoki úttól keletre található tömbben még nem indult meg a funkcióváltás, és nem voltak fejlesztői szándékok, amelyhez igazodhattam volna. Így lehetőségem nyílt változatos funkciók elhelyezésére. A Budafoki út mentén főként irodával vegyes intézményterületeket terveztem, a déli részen szórakoztató, közösségi

központtal a kialakult gyalogos tengelyre szervezve. A tömbbelsőben és a Duna-part középső szakaszán lakóterületeket jelöltem ki, a Duna-parton földszinti vendéglátó funkcióval. A Galvani híd hídfőjénél illetve a Hengermalom épületeiben szálláshely funkciót helyeztem el. A funkciók tehát átmenetet képeznek a Duna felé haladva – a Szerémi útnál jellemző intenzív irodaházias területet felváltják az intézmények, majd a lakóterületek.

5.3.3. BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ

A beépítésem kialakulását hosszú tervezési folyamat előzte meg, amelynek során több megvalósult példa inspirált. Ezek közül leginkább a Helsinkiben megvalósult iparterület-rehabilitáció, az Arabianranta volt hatással a tervemre.



9. ábra - Arabianranta látványterve, forrás: http://www.hel.fi/hel2/taske/dynamic_helsinki/Arabianranta.html

A terület vegyes beépítésű – a fejlesztés motorja az egykori iparművészeti termékeket előállító gyár revitalizációjával létesített „Art and Design City” művészeti campus²⁰. Emellett irodák és lakóterületek is találhatóak vegyesen a területen. A megújult gyárépület és a partmenti sáv között U alakban felnyíló, 4-5 szintes lakóépületeket helyeztek el. A partmenti sétány és a lakóépületek között gyalogos kapcsolatokat létesítettek. A tengerpart és a lakóépületek környezete autómentes. A partra merőleges fő gyalogos tengely kikötőben végződik.

²⁰ forrás: Benkő Melinda – Fonyódi Mariann: Glocal City, 2009

A tervezett beépítésemet – bár lényegesen kisebb területről van szó – hasonló elvek szerint alakítottam ki. A Szerémi út és a Budafoki út közötti zárt sorú, keretes intenzív beépítés a Duna felé fokozatosan felnyílik, U alakúvá, majd szabadonállóvá alakul. A beépítés monotonitását a rendszert megtörő meglévő épületek, és a fő gyalogos tengely menti park oldja. Az épületek magasságában ugyanez a lelépcsőzés jelenik meg egyrészt a Duna-part felé, másrészt hosszanti irányban két oldalról a tömbbelső felé. A terület építészeti hangsúlyát a Hengermalom épületegyüttese adja.

A megtartandó illetve elbontandó épületek elkülönítése a Budafoki úttól nyugatra viszonylag egyszerű volt, mivel a terület nagy részén már elbontották a rossz állagú épületeket, és megújult a beépítés. A megmaradt épületek nagyrészt földszintesek, és rossz állagúak, építészeti értéket nem képviselnek – az elkészült szabályozási tervek is bontásukkal számolnak. A Galvani út menti meglévő irodaházakra (a szabályozási tervet figyelembe véve) az épületek megtartása esetén emeletráépítést javasolok.

A Budafoki úttól keletre (a Szregova köztől délre) a megújulás még nem kezdődött meg, az épületek állapotát még nem tárták fel – ezért itt a megtartandó ill. elbontandó épületek feltérképezéséhez részletesebb vizsgálatok voltak szükségesek. Ezeket a 6.1. fejezetben mutatom be.

5.3.3. ZAJVÉDELMI KONCEPCIÓ

A beépítés kialakítása és a funkciók elhelyezése során fokozott figyelmet fordítottam a zajvédelemre, mivel az élıhetőséget leginkább ez a tényező befolyásolja ezen a területen. A zajvédelem szempontjából két dologra figyeltem: egyrészt a forgalmas határoló utak felől minden oldalról zárt sorú beépítést terveztem, előkerttel és minél kevesebb megnyitással. Így a tömbbelsőök csendesek maradnak. A másik fontos szabály, hogy lakófunkciót csak a tömbbelsőökbe tettem. Elképzeléseim ellenőrzése céljából zajtérképet készítettem a tervezett beépítésemre (19. melléklet)²¹. A zajtérkép elkészülte után a beépítésem még részleteiben módosult, de a fenti szabályok betartása miatt ez a zajterhelés szempontjából nem jelent változást.

²¹ forrás: EnviroPlus Kft.

6. A RÉSZLETES KÖRNYEZETALAKÍTÁSI TERÜLET VIZSGÁLATA ÉS TERVEZÉSE

A részletes környezetalakítási területem a köztes léptékben vizsgált terület felét, a Budafoki út – Hengermalom út – Duna-part – Vízpart utca közötti terület fedi le.

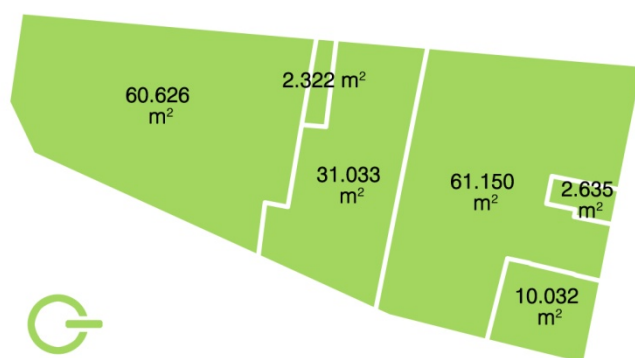
6.1. RÉSZLETES VIZSGÁLATOK

A részletes vizsgálatok során a tulajdonviszonyokat, a telekméretet, az épületállomány magasságát, funkcióját és állagát, valamint a környezet állapotát vizsgáltam. Nem vizsgáltam a meglévő beépítési százalékot, szintterületi mutatót és zöldfelületi arányt, mert olyan nagymértékű átalakulás várható a területen, hogy ezeknek figyelembe vétele nem indokolt.

6.1.1. TULAJDONVISZONYOK

A Budafoki út Fővárosi tulajdonban, a Hengermalom út és a Vízpart utca a XI. kerületi önkormányzat tulajdonában van, a Duna-parti zöldfelület a Főváros tulajdonában, a tömb egésze magántulajdonban van.

6.1.2. TELEKMÉRETEK



A tervezési terület mindössze 6 változatos méretű telekből áll, amelyek közül három nagy méretű és három kisebb méretű.

6.1.3. ÉPÜLETMAGASSÁGOK

Az épületmagasságok vizsgálatát a 20. melléklet tartalmazza. A területen nagyrészt földszintes - kétemeletes épületek vannak, jellemzőek a két szint magas egy légterű csarnokok. Az újabb beépítések elérik az F+4 – F+5 magasságot. Kiemelkedik a Hengermalom épületegyüttese, melynek silói ~27 m magasak – ez a terület legmagasabb pontja.

6.1.4. FUNKCIÓK

A funkciók részletes leírását a *21. melléklet* tartalmazza. Jellemzően kisebb cégek, műhelyek, raktárak, szolgáltatások és kiskereskedők költöztek be a barnamezős területre, de emellett is sok a kihasználatlan épület. A területen található egyéb funkciók a Bevándorlási Minisztérium, egy kifőzde a Galvani utcánál, két lakóház a Hengermalom úton, és egy csónakház a yacht kikötő számára.

6.1.5. ÉPÜLETÁLLAG VIZSGÁLATA

Az épületállag vizsgálatát a *22. melléklet* mutatja be. A vizsgálatból látszik, hogy az épületállomány meglehetősen leromlott a területen, különösen a Szregova köztől délre. Jó állapotú épületek a Budafoki út menti irodaház és a Bevándorlási Hivatal, a Duna Kábel épülete, a Hengermalom fogadóépülete, a Szregova köztől északra található újabb telephelyek épületei és a csónakház. A rossz állapotú épületeket két részre osztottam – az épületek nagyobb része annyira leromlott, és nem képvisel építészeti értéket sem, hogy megmaradásukkal számolni nem reális. Emellett találhatóak olyan – sajnos rossz állapotban lévő – épületek, amelyek a 19. század végéről maradtak fenn, igényes kialakításuk és sajátos hangulatuk miatt legalább egy részük megtartásra érdemes.

6.1.6. ÉPÜLETÁLLOMÁNY ÉRTÉKELESE

A *23. melléklet* feltüntettem azokat az épületeket, amelyeket mindenképp meg akarok tartani a környezetalakítási terv elkészítése során. A megtartandó épületekről készített fotódokumentációt a *24. melléklet* tartalmazza. Ezek közül a Hengermalom épületgyűjtése Fővárosi rendeletben védett. Védelemre javasoltam az egykori Röck István gépgyár faszerkezetes csarnoképületét a hozzá tartozó irodaháznak épült téglaházakkal. Ezek mellett megtartottam tervemben a csarnokhoz a szocializmus alatt hozzátoldott másik csarnoképületet, és a szintén ekkor épült ötemeletes irodaházat (A *23. melléklet* *Árpilis 4. gépgyár irodaépülete*). A Röck gépgyár területén található többi csarnok megtartását azért nem javasoltam, mert utóhasznosításuk nehezen megoldható, és költséges, másrészt az épületek egy része nagyon rossz állapotban van.

Megtartásra javasoltam az egykori Julius Meinl kávégyár területén (ma RAM – DUNATEC) a központi U alakú épületszárnyat és két kisebb földszintes, jó állapotban lévő csarnokot. Ugyanezen a telken található a Budafoki út 64. szám alatt egy megtartásra javasolt irodaépület. A Belden – Duna Kábel csarnoképületei jó állapotúak,

jelenlegi funkciójuk sem zavaró, későbbi utóhasznosításuk is lehetséges, ezért megtartásra javasoltam. A Hengermalom úti két 19. század végi lakóépületet szintén megtartottam.

Elbontásra csak a kritikusan rossz állagú, vagy a megújulás során nagyon zavaró épületeket, épületrészeket javasoltam. Az épületek jelentős része nem esett egyik kategóriába sem – ezeket azért nem építettem be a tervembe, mert egy ilyen jelentős mértékű megújítás során nem valószínű, hogy a fejlesztő megtartaná őket, a korábbi tapasztalatokból kiindulva (mint ahogy azokat sem, amiket megtartásra javasoltam).

Ezért arra törekedtem, hogy a terület minden részén legyenek olyan épületek, amelyek megőriznek valamit a hely történetéből, hangulatából. Ezek a megfelelő utóhasznosítási funkció megtalálásával igazi értékeivé válhatnak a területnek. Emellett hagytam elég teret az új fejlesztéseknek, hogy a beruházás ne legyen veszteséges.

6.1.7. A JELENLEGI KÖRNYEZET ÁLLAPOTA

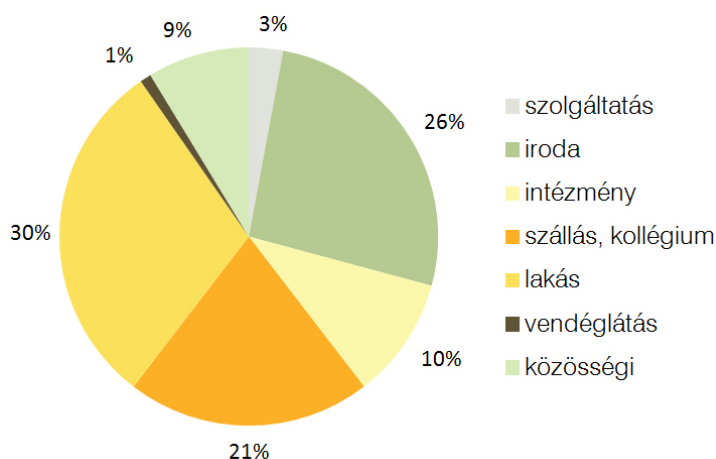
A környezet állapotát a 25. *mellékleten* ismertetem. A korábbi fejezetekben elmondottakon túl megállapítható, hogy a tömbbelső zöldfelületben nagyon szegény, a telkek nagy része betonnal van burkolva, és parkolóhelyként van hasznosítva. (A fehérrel jelölt autóutak határa a tömbön belül nem válik el élesen az egybefüggő betonburkolattal). A Budafoki út felé a zöldfelületi arány valamivel jobb. A Duna-part karakteres eleme az egykori teherkikötő után maradt vízből kiálló vasrudak, és a rácsszerűen lebetonozott terület. A terület meglévő falállománya vegyes – a Budafoki út és a Hengermalom út mentén fiatal fasort telepítettek, a Duna-parton középkorú, beállt faállomány jellemző.

6.2. RENDEZÉSI PROGRAM ÉS MŰLEÍRÁS

A környezetalakításra készített rendezési programomat a 26. *melléklet*, a részletes környezetalakítási tervet a 27.- 33. *melléklet* tartalmazza.

6.2.1. TERVEZETT FUNKCIÓK

A rendezési programban tervezett funkciók elhelyezését részletesen a 28. *melléklet*en mutatom be.



10. ábra - tervezett funkciók megoszlása

A területen összesen 184 768 m² bruttó szintterületnyi funkciót helyeztem el, 34 196 m²-t meglévő, 150 573 m²-t tervezett épületben. Ebből 5411 m² szolgáltatás, 48 495 m² irodaterület, 19 172 m² intézmény, 38 595 m² szálláshely és kollégium,

55194 m² lakás, 1788 m² vendéglátás és 16111 m² közösségi.

A szolgáltatás-kereskedelmi funkciót a meglévő Belden – Dunakábel épületében helyeztem el, amely a gyártás megszűnésével egy lehetséges hasznosítási alternatívája a csarnokoknak. A tervemben a Hengermalom úti kerékpárutat kivezetem a Duna-partra. Az új Duna-parti kerékpárút végigvezet a parton a kerület déli határáig (a 6. sz. főút bevezető szakaszáig), északról pedig a Lágymányosi öböl területén keresztül bekapcsolódik a Budai rakparton haladó kerékpárútba. A területen megnövekedő kerékpáros forgalom kiszolgálására kerékpár üzletet, kölcsönzőt illetve kisebb, őrzött kerékpár tárolót tervezek kialakítani a csarnoképületben.

A tervezési területen meglévő intézmény a Bevándorlási Hivatal. Ennek kibővítésével új épületben ide helyeztem el a XI. kerületi Járási Hivatalt, amely jelenleg ideiglenesen használja a kerületi önkormányzat épületét. Az egykori kávégyár épületében egy 170 férőhelyes általános iskolát helyeztem el, a harmadik emeleten kiadható laboratóriumokkal, amelyek külön lépcsőházból nyílnak. Az iskolához tartozó ebédlőt és tornatermet két meglévő csarnokban alakítottam ki. A Szregova köz végén található

tervezett lakóépület földszintjén 60 férőhelyes óvodát, és 30 férőhelyes bölcsődét helyeztem el.

A Hengermalom épületegyüttesében szállodát alakítottam ki, konferencia- és rendezvénytermekkel és szolgáltatásokkal, amely 244 férőhelyes. Emellett a Galvani híd hídfőjénél 191 férőhelyes diákszállót terveztem, amely (jövőbeli) jó megközelíthetősége és Duna-parti fekvése mellett elérhető árú a diákok számára. A diákszálló szomszédságában egy 376 férőhelyes kollégiumot helyeztem el a központi gyalogos tengely melletti parkra nézve.

A központi gyalogos tengelyre szerveződnek a közösségi funkciók, amelyeket a Röck



11. ábra - a "titkos szellőzőnyílás"

István gépgyár megtartott épületeiben helyeztem el. A védelemre javasolt csarnoképületben sportcsarnok és rendezvényter kialakítását javaslom. A szocializmusban melléépített Budafoki út menti csarnokban kalandpark és laser tag funkciókat, az ötemeletes egykori irodaépületben pedig horror parkot terveztem. Ennek izgalmas háttérül szolgál a hely története – az épület alatt még ma is meglévő ÁVH-s óvóhely található, amely – egy itt dolgozó ember elmondása szerint – a Duna-part alatt végigvezető titkos folyosóra nyílik. Beszámolója alapján a

parton álló betonhengerek ennek a folyosónak a szellőzőnyílásai.

A csarnokokkal szemközt álló épületekben rajziskola, galéria és műterem kialakítását javasoltam. A karakteres meglévő, közösségivé alakított épületek funkcionálnak a központi, Dunára vezető gyalogos tengely kapujaként. A csarnokoktól délre, a Galvani út – Budafoki út sarkán álló tervezett irodaépület földszintjén egy szórakozóhely kap helyet, mely csak munkaidő után tart nyitva – a két funkció tehát nincs zavaró hatással egymásra.

A területen ~550 lakást terveztem, amelyek átlagosan 70 m² alapterületűek. A Duna-parti lakások földszintjén vendéglátó funkciót helyeztem el, amelyek partra néző tágas teraszt kaptak. A teraszok a lakások kiemelt közös zöldjeitől elzártak, nem zavarják a lakókertek intimitását.

6.2.2. TERVEZETT ZÖLDFELÜLETEK

A környezetalakítási tervhez kapcsolódóan a tervezett zöldfelületeket a *29. mellékleten* mutatom be. A területen egy 4380 m²-es közparkot terveztem, a kialakított Duna-parti közpark összesen 43900 m². A közösségi zöldfelületeken az óvoda mellett játszóteret, a gyalogos tengely melletti parkban felnőtt játszóteret helyeztem el sporteszközökkel. A Duna-parti parksávba nem terveztem épületeket, az itt elhelyezni kívánt funkcióknak a partmenti lakások földszintjén biztosítottam helyet.

A tervezett lakóépület földszinti lakásaihoz magánkert csatlakozik, amely 1,5 méterrel ki van emelve a telkek közepén található közös zöldhöz (és az utcaszinthez) képest. Ez egyúttal a földszinti lakásokba való belátást is kiküszöböli. Az U alakú épületek telkei áttört kerítéssel lezárhatók a tömbbelsőben. A Duna-parton csak a belátást akadályozó, alacsony kerítés létesíthető. Ahol földszinti vendéglátás van, ott a magasságkülönbség szinteltolással, vagy a földszint belmagasságának növelésével hidalható át. A Budafoki út menti irodaházak között a kiemelt zöldfelületek közös használatúak, kiemelésüket csak a mélygarázs elhelyezése indokolja.

6.2.3. PARKOLÁS

A parkolási rendszert és a kialakított parkolóhelyek számát a *30. melléklet* tartalmazza. A területen minden kialakított új telek alatt terveztem mélygarázst, kivéve azoknál a kialakult meglévő épületeknél, ahol erre nem volt lehetőség – itt felszíni parkolókat létesítettem a telken belül. A Hengermalom épületében kialakított szálloda telkét megnöveltem – így itt kivételesen két helyen, 2x2 szintes mélygarázsban oldottam meg a parkolást az elhelyezett funkció magas parkoló szükségletének fedezésére. A többi mélygarázs egyszintes. Közterületi parkolóhelyet három helyen – a Hengermalom út végén, a sportcsarnok melletti kiszolgáló út mentén és a Galvani híd lehajtója alatt – alakítottam ki.

6.3. ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT ÉS SZABÁLYOZÁSI TERV

A szabályozás elkészítése során a BVKSZ (47/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. rendelet a Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzatról) és a hatályos KVSZ (Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat 34/2003./X.21./ XI.ÖK sz. rendelete Budapest XI. kerület Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzatáról (egységes szerkezetben 2013. április 25-i hatállyal)) övezeteit vettem alapul.

A szabályozási tervet a 34. melléklet tartalmazza.

Terület – felhasználás

A terv területe az alábbi, BVKSZ szerinti keretövezetekbe tartozik:

I Intézményterület

Z-KP Zöldterület, Közpark célzott terület-felhasználási módú terület

Részletes előírások

Telekszabályozás, telekalakítás

1. A 4055 hrsz.-ú telek a szabályozási terv szerinti, minimálisan 2800 m² alapterületű telkekre osztható fel, ennek feltétele szabályozási terven jelölt 4055/10, 4055/11 és 4055/12 hrsz.-ú területek közterület céljára történő átadása, melynek funkciója kiszolgáló út.

2. A 4012, 4011/3 és 4011/4 hrsz.-ú területen a telkek szabályozási terv szerinti újraosztása indokolt, a minimális kialakítható telekterület 4000 m². A telekosztás megvalósulásának feltétele a szabályozási terven jelölt 4012/5, 4012/6, 4011/11 és 4011/12 hrsz.-ú területek kiszolgáló út céljára történő átadása, valamint a 4011/10 és 4011/15 hrsz.-ú telkek közterületbe vonása.

3. A 4011/10 hrsz.-ú terület gépjármű forgalom elől elzárt, gyalogos használatú közterületként alakítandó ki, a 4011/11 és 4011/12 hrsz.-ú utak becsatlakozásánál forgalomcsillapított, kiemelt kereszteződéssel.

4. A 4011/15 hrsz.-ú területen közkert alakítandó ki.

5. A 4012/7, 4011/13 és 4011/14 hrsz.-ú területeken gyalogos köz alakítandó ki, melynek minimális szabályozási szélessége 4 m.

6. A Duna parti 4013, 4014, 4015/1, 4015/2 és 4016 hrsz.-ú állami tulajdonban lévő telkek összevonásával egy egységben tervezhető Duna menti közpark kialakítása javasolt, melynek új helyrajzi száma a terven 4016.

7. A szabályozási terven jelölt 4011/6, 4012/2 és 4054/4 hrsz.-ú telkek tovább nem oszthatók.

Városképi szabályozás, történeti értékek védelme

1. A terv teljes területe a BVKSZ 3.sz. melléklete szerint a Duna menti zónába tartozik, így erre a BVKSZ külön előírásai is érvényesek. *(A Duna menti zónának a belső és az átmeneti zónával határos területén a KSZT-ben biztosítani kell a Duna felé a gyalogos megközelítést lehetőleg úgy, hogy az így kialakítandó közterületek csatlakozzanak a lehatárolt területen kívül eső területek utcarendszeréhez.)*

2. A 4054/4 hrsz.-ú telken álló ingatlanok Fővárosi rendeletben védettek, felújításuk után az övezet előírásának megfelelő funkcióra hasznosíthatóak. A 4011/6 hrsz.-ú telken a terven jelölt három épület kerületi védelemre javasolt, további két épülettel együtt kerületi védelemre javasolt épüleategyüttest alkotnak. Az állaguk miatt felújítandó épületek utóhasznosításáról az övezeti előírás rendelkezik.

Építési övezetek részletes előírásai

I-XI/K-35

Közepes intenzitású, zárt sorú intézményterület a Hengermalom út – Budafoki út – Galvani út – Duna folyam közötti területen

1. Az építési övezetben elhelyezhető épületek:

- közintézmények épületei,
- oktatási és kulturális célú épületek,
- igazgatási épületek és irodaépületek,
- szálláshely-szolgáltató épületek,

- egyéb közösségi szórakoztató épületek,
- a kutatás-fejlesztés nem üzemi technológiájú építményei,
- valamint a felsorolt épületeket kiszolgáló és kiegészítő funkciójú épületek, amennyiben azok terhelési határértéke nem haladja meg az intézményterületekre vonatkozó egyéb jogszabályban rögzített határértékeket.

2. Az építési övezetben nem helyezhető el:

- lakóépület,
- önállóan a szolgáltatás és kereskedelem épületei,
- önálló ipari épület,
- önálló raktárépület,
- parkolóház,
- üzemanyagtöltő állomás.

3. Az építési övezetben meglévő és működő ipari termelőtevékenység, raktározás nem fejleszthető, rendeltetés-változás során csak az 1. pontban felsorolt funkciók engedélyezhetők.

4. Az építési övezet telkein a beépítési mód a Budafoki út és a Galvani út felőli oldalon kötelezően zártosítva, a Duna felé a telkek nem zárhatóak le épülettel.

5. A zöldfelület mérete nem csökkenthető, a mélygarázs fölött létesített, legalább 50 cm termőfölddel borított tetőkert területének 75%-a számítható a zöldfelületbe.

6. Az elő- és oldalkert legkisebb méretét az építési hely határozza meg. A terepszint alatti építmény helye megegyezik az építési hellyel, a szabályozási terven jelölt helyeken lehetséges ennek meghaladása.

7. Az elhelyezhető új épületek mélysége 12 -15 m lehet. (A Budafoki út és a Galvani út mentén 15 m javasolt.)

8. A telkeken elhelyezett épületek között minimálisan 25 m széles zöldfelület alakítandó ki, melybe a mélygarázs tetején elhelyezett tetőkert beleszámít.

9. Az I-XI/K – 35sz övezet szálláshely-szolgáltató épület és kollégium elhelyezésére szolgál. Elhelyezhető egyéb funkciók: vendéglátás, szolgáltatás, sport, szórakoztatás, konferencia termek.

Övezet jele	Kialakítható legkisebb telekterület mérete	Legkisebb telek szélesség	Beépítési mód	Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke	Építménymagasság		Zöldfelület legkisebb mértéke	Terepszint alatti beépítés legnagyobb mértéke	Szintterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke
I-XI/ K-35	4500 m ²	60 m (25m)	Z	55%	12,0 m	24,0 * m	40%	65%	2,5

() a zárójelben meghatározott érték a 4055/3 hrsz.-ú saroktelken érvényes

* A 4054/4 hrsz.-ú telken a meglévő védett épületek építménymagassága kivételesen 27 m

I-XI/L-8

Laza, szabadonálló beépítésű intézményterület a Hengermalom út – Budafoki út – Galvani út – Duna folyam közötti területen

1. Az építési övezet elsősorban lakóépületek, és alapfokú intézmények elhelyezésére szolgál, vendéglátás, szolgáltatás és kereskedelem és egyéb közösségi kiegészítő funkciókkal.

2. Az építési övezetben nem helyezhető el:

- önállóan a szolgáltatás és kereskedelem épületei,
- önálló ipari épület,
- önálló raktáráépület,
- parkolóház,

– üzemanyagtöltő állomás.

3. Az építési övezetben meglévő és működő ipari termelőtevékenység, raktározás nem fejleszthető, rendeltetés-változás során csak az 1. pontban felsorolt funkciók engedélyezhetők.

4. Az építési övezet telkein a beépítési mód szabadonálló.

5. A Duna parti telekvégeken vendéglátás földszinti funkció elhelyezése esetén a vendéglátó egységek burkolt terasza a közterületre kinyúlhat.

5. A zöldfelület mérete nem csökkenthető, a mélygarázs fölött létesített, legalább 50 cm termőfölddel borított tetőkert területének 75%-a számítható a zöldfelületbe.

6. Az elő- és oldalkert legkisebb méretét az építési hely határozza meg. A terepszint alatti építmény helye megegyezik az építési hellyel, a szabályozási terven jelölt helyeken lehetséges ennek meghaladása.

7. Az elhelyezhető új épületek mélysége 12 m lehet.

8. A telkeken elhelyezett épületek között minimálisan 15 m széles zöldfelület alakítandó ki, melybe a mélygarázs tetején elhelyezett tetőkert beleszámít.

9. Az I-XI/L – 8i övezet általános iskola elhelyezésére szolgál. A meglévő épületek hasznosítása során a 3. emeleten laboratóriumok helyezhetők el.

Övezet jele	Kiala- kítható legki- sebb telek- terület mérete	Legki- sebb telek- széles- ség	Beépí- tési mód	Beépí- tettség megen- gedett legna- gyobb mértéke	Építmény- magasság		Zöldfelület legkisebb mértéke	Terepszi- nt alatti beépítés legna- gyobb mértéke	Szintterüle- ti mutató megenge- dett legna- gyobb mértéke
I-XI/ L- 8	2800 m ²	30 m	SZ	40%	6,0 m	14,0 m	50%	65%	1,6

M-XI/I

Munkahelyi terület

Az építési övezet paramétereit a KVSZ 59²²/A. §²³ tartalmazza.

Övezetek részletes előírásai

Z-KK-XI

Közkertek

Az övezet paramétereit a KVSZ 75.²⁴ § tartalmazza.

Z-KP-XI/D

Duna-parti közpark

Az övezet paramétereit a KVSZ 78.²⁵ § tartalmazza.

²² 39/2012. (VI. 6.) XI. ÖK rendelettel a számozás módosítva, 2012. július 6-án lépett hatályba

²³ 47/2004./X.27./ XI. ÖK sz. rendelettel kiegészítve, 2004. október 27-én lépett hatályba (a 7. § (2) bekezdésben foglalt területek kivételével)

²⁴ 39/2012. (VI. 6.) XI. ÖK rendelettel a számozás módosítva, 2012. július 6-án lépett hatályba

²⁵ 39/2012. (VI. 6.) XI. ÖK rendelettel a számozás módosítva, 2012. július 6-án lépett hatályba

7. ÖSSZEFOGLALÁS

Diplomatervemben arra kerestem a választ, hogyan válhat a Lágymányosi iparterület egy olyan városrészé, amely a jelenleg inkább (a fejlődés szempontjából) hátrányt jelentő történelmi múltját előnnyé, értékke tudja formálni. Hogyan lehetséges megőrizni valamit az eredeti karakterből úgy, hogy közben teljesen megújul a terület, és a régi épületek nem csak idézetként, esetleg csak egy homlokzati falként állnak helyükön, hanem a terület „lelkéént”.

Egy olyan modellt dolgoztam ki, amellyel azt próbáltam megmutatni, hogyan lehet egy fejlesztés pezsgő, változatos közösségi funkciókat és tereket biztosító, ugyanakkor csendes, zárt, emberi léptékű Budapest főútvonalai között. Emellett kerestem a választ arra is, hogyan lehet a Duna-part és egyszerre mindenkié: a Budapestieké, diákoké, gazdag és kevésbé gazdag turistáké és a Fehérvári út mentén élőké úgy, hogy közben színvonalas, jó áron kiadható, partra nyíló lakóházak is épülhessenek, megőrizve a lakók magánszféráját.

A tervem talán leginkább meghatározó elve az átmenetek megtalálása volt – átmenet építészeti stílusok, régi és új között, magas és alacsony között, zárt és nyitott között, gazdasági területek, irodák, intézmények és lakóterületek között. A tervemben megfér egymás mellett az intenzív beépítésű irodaházak tömb, a négyszintes társasház, és a földszintes csarnok. Ez az átmenet nem kompromisszum akar lenni az érdekellentétek között, hanem közös értékek megteremtésére törekszik. A mozaikosság megszüntetése nélkül, megfelelő átmenetek létrehozásával a Lágymányosi iparterület belső kohéziója megteremthető.

FORRÁSOK

KÖNYVEK

Benkő Melinda – Fonyódi Mariann: Glocal City, 2009

Nagy Béla: A település, az épített világ, B+V Könyv- és Lapkiadó Kft., 2005

TERVEK

A Lágymányosi iparterület rendezésének környezetfejlesztési programja, alátámasztó tanulmányok, VÁTI 1990

Budapest, XI. Lágymányosi iparterület reorganizációs terve, Általános rendezési terv módosítása: Mű-Hely Kft., 1994

Budapesti Városrendezési és Építési Keretszabályzat, 1998

Fővárosi Szabályozási keretterv

Budapest Településszerkezeti terve, 2011

Budapest fejlesztési pólus stratégiai koncepció, 2006

Budapest 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció – egyeztetési anyag, 2012 december

Újbuda Városfejlesztési Koncepciója, 2005

Újbuda Integrált városfejlesztési Stratégiája, 2009

Budapest Főváros XI. Kerületi Önkormányzat Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzata, 2003 (egységes szerkezetben 2013. április 25-i hatállyal)

Budapest XI. kerület, Budafoki u. – Hengermalom u. – Duna part – Sztregova köz által határolt terület kerületi szabályozási terve, 2001

Budapest XI. kerület, Szerémi út – Hengermalom utca - Budafoki út – Barázda utca által határolt terület kerületi szabályozási terve, 2003

Budapest XI. kerület, Galvani út – Szerémi út - Barázda utca – Budafoki út által határolt terület kerületi szabályozási terve, 2010

INTERNETES FORRÁSOK

<http://tajertektar.hu/hu/>

<http://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/andor/>

http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/FE1996/FE19961-2_73-99.pdf

<http://maps.google.hu>

<http://www.graphisoftpark.hu/>

<http://luxuslakaselado.hu/>

<http://wikimapia.org>

<http://www.bkk.hu/>

<http://www.ujbuda.hu/>

EGYÉB FORRÁSOK

A tervezési területre készült zajtérkép az EnviroPlus Kft. munkája

A tervemben szereplő Galvani híd nyomvonalát a Közlekedés Kft. tervéről vettem át

MELLÉKLETEK

SZERKEZETI LÉPTÉK:

1. melléklet – Történeti térképek
2. melléklet – Változások a 2000-es években
3. melléklet – Budapest zónái, barnamezős területei
4. melléklet – A városszerkezetben elfoglalt hely
5. melléklet – Közlekedési kapcsolatok
6. melléklet – A jelenlegi területhasználat
7. melléklet – Fejlesztési területek prioritása
8. melléklet – A tömegközlekedés vizsgálata
9. melléklet – A Duna-part vizsgálata
10. melléklet – Szerkezeti terv javaslat
11. melléklet – A területre készült szabályozási tervek

KÖZTES LÉPTÉK:

12. melléklet - Tervelőzmények
13. melléklet – Közlekedés vizsgálata
14. melléklet – Zöldfelületi rendszer, gyalogos kapcsolatok
15. melléklet – Zajtérkép, 2008-as állapot
16. melléklet – Karaktervizsgálat
17. melléklet – Összefoglaló vizsgálati térkép
18. melléklet – Konceptió
19. melléklet – Zajtérkép – tervezett állapot

KÖRNYEZETALAKÍTÁSI LÉPTÉK:

- 20. melléklet – Épületek magassága
- 21. melléklet – Funkciók
- 22. melléklet – Épületek állaga
- 23. melléklet – Épületállomány értékelése
- 24. melléklet – Megtartott épületek
- 25. melléklet – A környezet állapota
- 26. melléklet – Rendezési program
- 27. melléklet – Környezetalakítási terv
- 28. melléklet – Környezetalakítási terv – funkciók
- 29. melléklet – Környezetalakítási terv – zöldfelületek
- 30. melléklet – Környezetalakítási terv – parkolás
- 31. melléklet – Tömegmodell
- 32. melléklet – Utcaképek, metszetek
- 33. melléklet – Környezetalakítási részletek
- 34. melléklet – Szabályozási terv