



ÚJLIPÓTVÁROS | BUDAPEST
TÖMBREHABILITÁCIÓ | XIII.KERÜLET
TANULMÁNYTERV HOSSZÚTÁVÚ TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ
MEGJELÖLT TÉMATERÜLETEIRE



TERVEZŐI LISTA

MEGBÍZÓ



**Budapest XIII. kerületi Önkormányzat
Polgármesteri Hivatal**
1139 Budapest, Béke tér 1.

GENERÁL TERVEZŐ



C.D.C. Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.
1114 Budapest, Bartók Béla út 61.

VÁROSÉPÍTÉSZET

Kerekes György	településtervezési vezető tervező
Verebély-Papp Tibor	okl. településmérnök
Szatmári Szidónia	okl. településmérnök

SZABADTÉR ÉS ZÖLDFELÜLETEK

Tátrai Judit	okl. kertészmérnök
---------------------	--------------------

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐZMÉNYEK	2.
BEVEZETÉS	3.
HELYZETFELTÁRÁS, HELYZETELEMZÉS	6.
TELEKMÉRETEK VIZSGÁLATA	6.
BEÉPÍTETTSÉG, BEÉPÍTÉSI MÉRTÉK VIZSGÁLATA	7.
ÉPÜLET- ÉS FÖLDSZINTI FUNKCIÓK VIZSGÁLATA	8.
SZINTSZÁMOK VIZSGÁLATA	9.
ÉPÜLETEK ÁLLAPOT VIZSGÁLATA	10.
ÉPÍTÉSI IDŐSZAKOK	11.
FORGALOMTECHNIKA VIZSGÁLATA	12.
KÖZTERÜLETI PARKOLÁS VIZSGÁLATA	13.
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS NYOMVONALAINAK VIZSGÁLATA	14.
KÖZTERÜLETEK ÁLLAPOTA	15.
ZÖLDFELÜLETEK ÉRTÉKELÉSE	16.
A MINTATÖMB PARAMÉTEREINEK ÖSSZESÍTÉSE	17.
TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK ÉS ESZKÖZÖK VIZSGÁLATA	19.
JAVASLATI MUNKARÉSZ	22.
ÁLTALÁNOS JAVASLATOK	22.
A MINTATÖMBRE VONATKOZÓ KONKRÉT JAVASLATOK	23.
JAVASLATI MUNKARÉSZ RAJZI MELLÉKLETEI	
A-VÁLTOZAT	
Helyszínrajz	M=1:1.000
Földszinti alaprajz	M=1=500
-1.pinceszint alaprajz	M=1=500
-2.pinceszint alaprajz	M=1=500
Tömbmetszetek	M=1=500
Tömegvázlatok	M=1=500
B-VÁLTOZAT	
Helyszínrajz	M=1:1.000
Földszinti alaprajz	M=1=500
-1.pinceszint alaprajz	M=1=500
Általános parkolószint alaprajz	M=1=500
Tömbmetszetek	M=1=500
Tömegvázlatok	M=1=500



ÚJLIPÓTVÁROS | **TANULMÁNYTERV**
TÖMBREHABILITÁCIÓ

ELŐZMÉNYEK

Budapest XIII. kerület Önkormányzata Képviselő testülete 2013 júniusában, 107/2013. (VI.27.) Ök. határozattal elfogadta a „BP 13 2033, Hosszú Távú Fejlesztési Konceptió” című tanulmánytervet.



BP 13 2033, Hosszú Távú Fejlesztési Konceptió

A tanulmány célja az, hogy a kerületben lakó budapestiek tiszta, biztonságos, kényelmes, kellemes és megkímélt környezetben élhessenek. A cél elérése érdekében igen széleskörű és sokrétű fejlesztést kell elvégeznie mind a Főváros, mind a kerület vezetésének és lakosságának. E tanulmány alapvetően a „Hosszú Távú Fejlesztési Konceptió” javaslatait tekinti kiindulásnak, és abból a feltételezésből indul ki, amelyet a „Hosszú távú Fejlesztési Konceptió” „1. lehetséges fejlődési változat” című fejezete tartalmaz, azaz a fejlődés szempontjából optimista jövőkép valósul meg.

A koncepció a Kompakt Város megvalósítását tűzi ki célul, amely esetünkben a XIII. kerület magas színvonalú életfeltételeihez szükséges lakhatóság, szolgáltatás, munkahelyek, hatékony közösségi közlekedés és infrastruktúra ellátás tartozik. E feltételek teljesüléséhez fejleszteni, korszerűsíteni, átalakítani szükséges –

többek között – a városi alközpontokat (policentrumokat), a rehabilitációt igénylő területeket, továbbá a munkahelyi dominanciájú, volt ipari területeket.

Jelen **tanulmánytervek célja**, hogy a „Hosszú Távú Fejlesztési Konceptióban” meghatározott fejlesztésekhez mintaként mutassák be az átalakulás lehetőségeit, akár több változatban is.

A jelen **tanulmányterv témája** a Kerület szakmai irányítása által, a „Hosszú Távú Fejlesztési Konceptióban” kijelölt három témakörnek megfelelő, egy-egy területre vonatkozó fejlesztési javaslat:

- I. A rehabilitációt igénylő, hagyományos, többé-kevésbé jó állapotban lévő, kialakult városias tömbök korszerűsítése: Újlipótváros, Pannónia utca – Balzac utca – Tátra utca – Csanády utca által határolt tömb.
- II. Jelentős rekonstrukciót igénylő területek, munkahelyi dominanciával: Teve utca – Frangepán utca – Röppentyű utca – Fáy utca által határolt tömbben a Teve utca 45 – 49 számú telkeken.
- III. Lokális jelentőségű központ (policentrum): Váci út – Babér utca – Madarász utca – Gyöngyösi út által határolt területen.

A feladatok kidolgozására vonatkozó szerződés szerint a három terület fejlesztését megalapozó tanulmányterv helyzetelemző és tervi javaslati munkarészeket tartalmaz.

A javaslati munkarész:

- > műleírást,
- > 1:1000 ma. terv, amely a városi összefüggéseket mutatja be, valamint
- > 1: 500 ma. tervek, amelyek a léptéknek megfelelő építészeti javaslatokat tartalmazza.

Ez a tanulmány a tanulmánytervek közül az I. számú:

„A rehabilitációt igénylő, hagyományos, többé-kevésbé jó állapotban lévő, kialakult városias tömbök korszerűsítése: Újlipótváros” – azaz az „ÚJLIPÓTVÁROS TÖMBREHABILITÁCIÓ” című kötet.

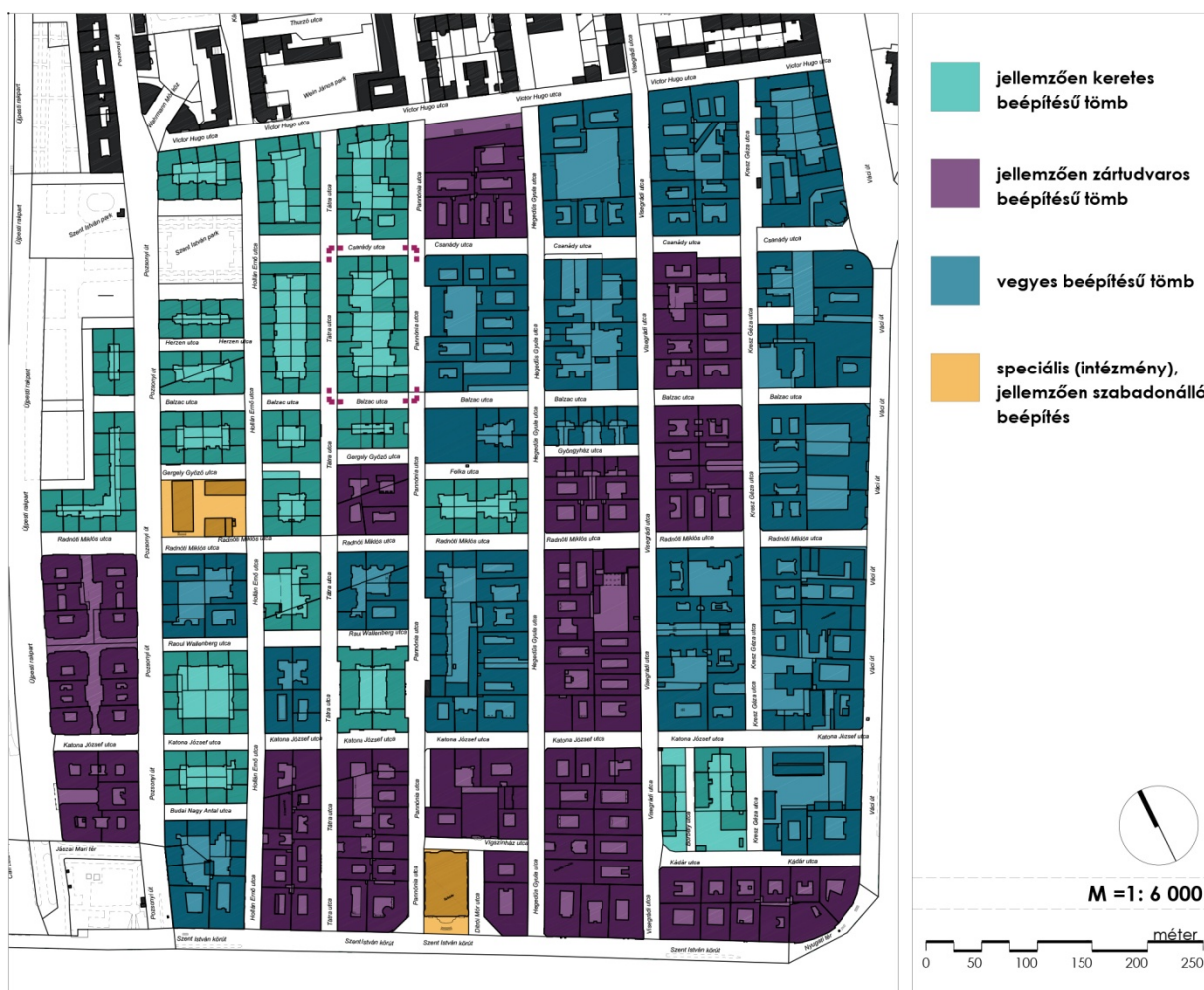
BEVEZETÉS

A „Hosszú Távú Fejlesztési Koncepció” a rehabilitációt igénylő területek egyik nagy csoportjaként említi a hagyományos, többé-kevésbé jó állapotban lévő, kialakult városi tömböket, ahol a feladat az ún. „klasszikus” tömbrehabilitáció. A rehabilitációnak ez a formája az Újlipótváros kialakult tömbjei problémáinak megoldására keresi a válaszokat. Általánosan elmondható, hogy ezen a városrészen a két legjelentősebb kezelendő probléma a gépjárművek parkolása, valamint a beépítés sűrűsége miatt a zöldfelületek arányának alacsony mértéke. A terület átalakulása a folyamat elején tart, így egyelőre a problémák felismerése és az elhatározás született meg a változtatásról, fejlesztésről. Következő lépésként a lehetséges irányok keresése, a számba vehető

megoldások kutatása következik, melyet jelen tanulmányterv is hivatott megalapozni.

Az átalakulás hosszabb folyamat, a területen nem egyszerre játszódik le, hanem lépésről-lépésre, s elmondható, hogy szinte minden egyes tömbnél egyedi megoldásokat kíván. Ezért középtávon a reális cél egy közösségi mintaprojekt megvalósítása, a rehabilitáció első elemeként. A tervezési munka ennek megfelelően a mintatömb kiválasztásával kezdődött, melyet a Főépítési Irodával közösen együttműködve tettünk meg.

Az egyes tömbök beépítettségét figyelembe véve valószínűsíthető, hogy a sűrűbben beépített, jellemzően zártudvaros beépítésű tömbök, valamint a vegyes beépítésű tömbök esetében az átalakulás csak hosszabb távon fog tudni végbemenni.



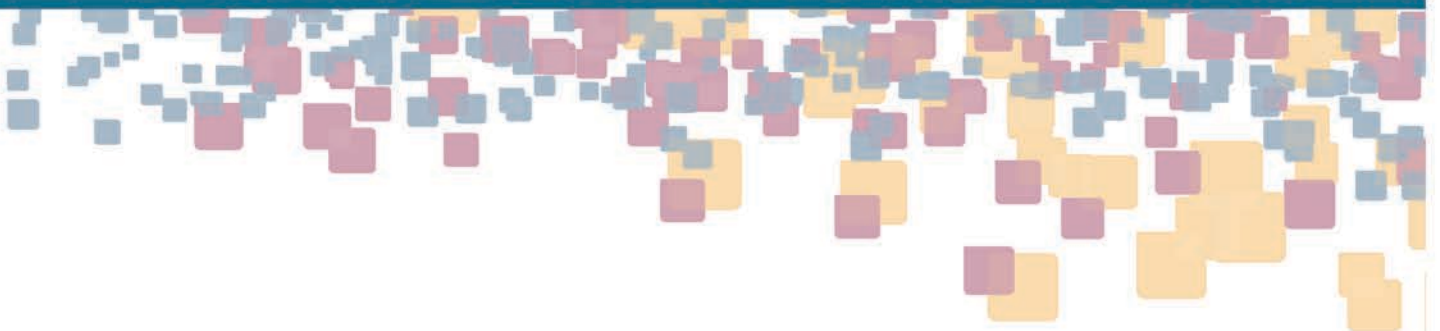
A külföldi és hazai tapasztalatokat figyelembe véve az ilyen beépítettségű tömböknél az egyes épületszárnyak bontása is elkerülhetetlen a fejlesztés során. A vegyes tömbök előnye, hogy a heterogén beépítés miatt vannak olyan terület- és épület részek, amelyek akár az egész tömb problémáit is kezelni tudják / tudhatják. Azonban ezek a részletek olyan egyediek, hogy nem minden esetben szolgálhatnak mintaként más hasonló tömbök számára.

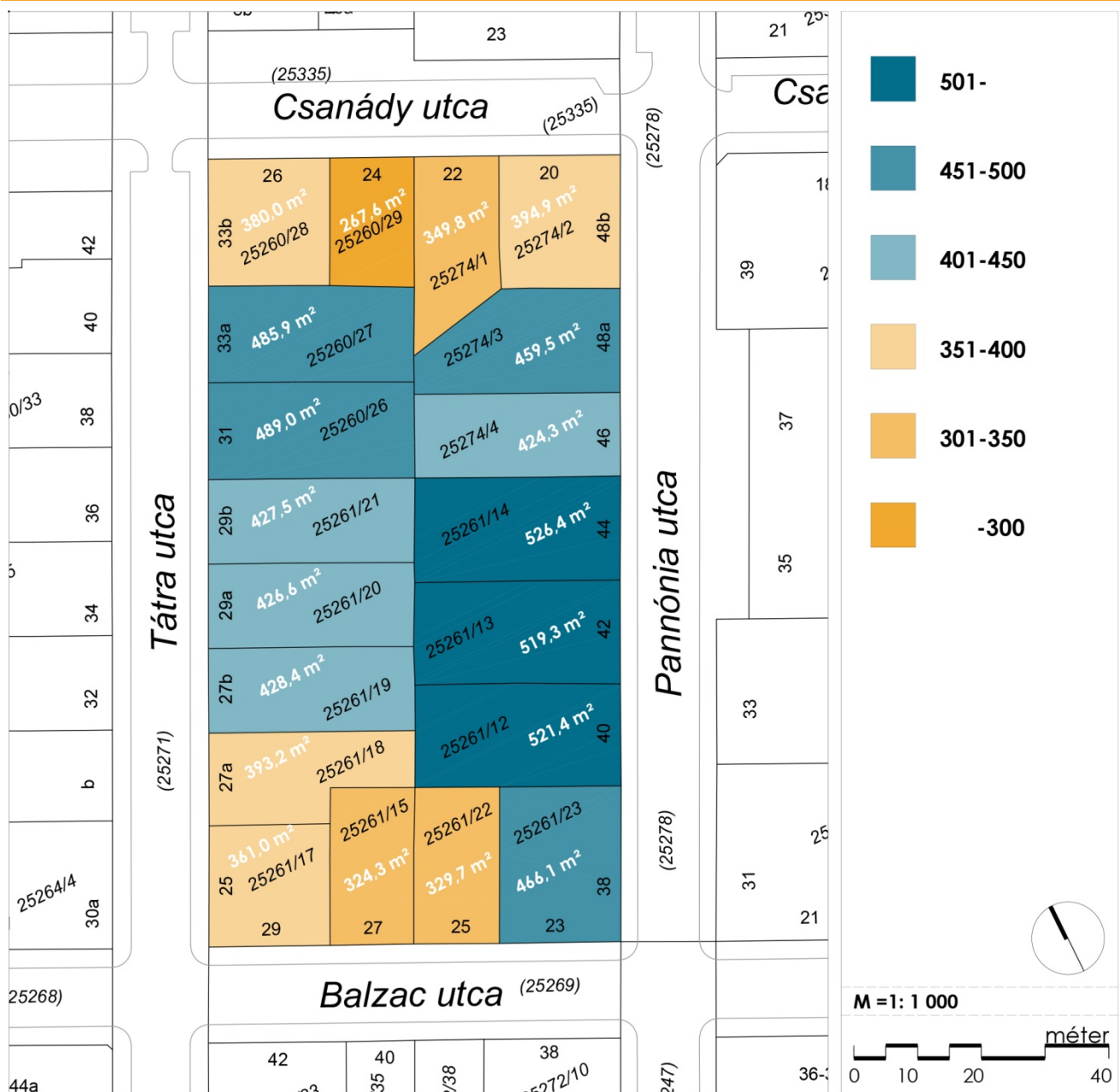
Ezért jellemzően a keretes beépítésű tömbök közül, választottuk ki a jelen tanulmányban szereplő területet. Az alacsonyabb beépítettség, valamint a nagyobb összefüggő beépítetlen területek a tömb belsejében nagy előnyt jelentenek, valamint rövidebb távon is valószínűbbé, s ezáltal kivitelezhetővé teszik az ehhez hasonló tömbök átalakulást.

A kiválasztási folyamat eredményeként végül a Pannónia utca – Balzac utca – Tátra utca – Csanády utca által határolt tömbre esett a választás. A tanulmányterv tehát ennek a tömbnek a mintáján keresztül mutatja be az átalakulás lehetséges módjait, irányait.

ÚJLIPÓTVÁROS | TANULMÁNYTERV
TÖMBREHABILITÁCIÓ

HELYZETFELTÁRÁS HELYZETELEMZÉS





TELEKMÉRETEK VIZSGÁLATA

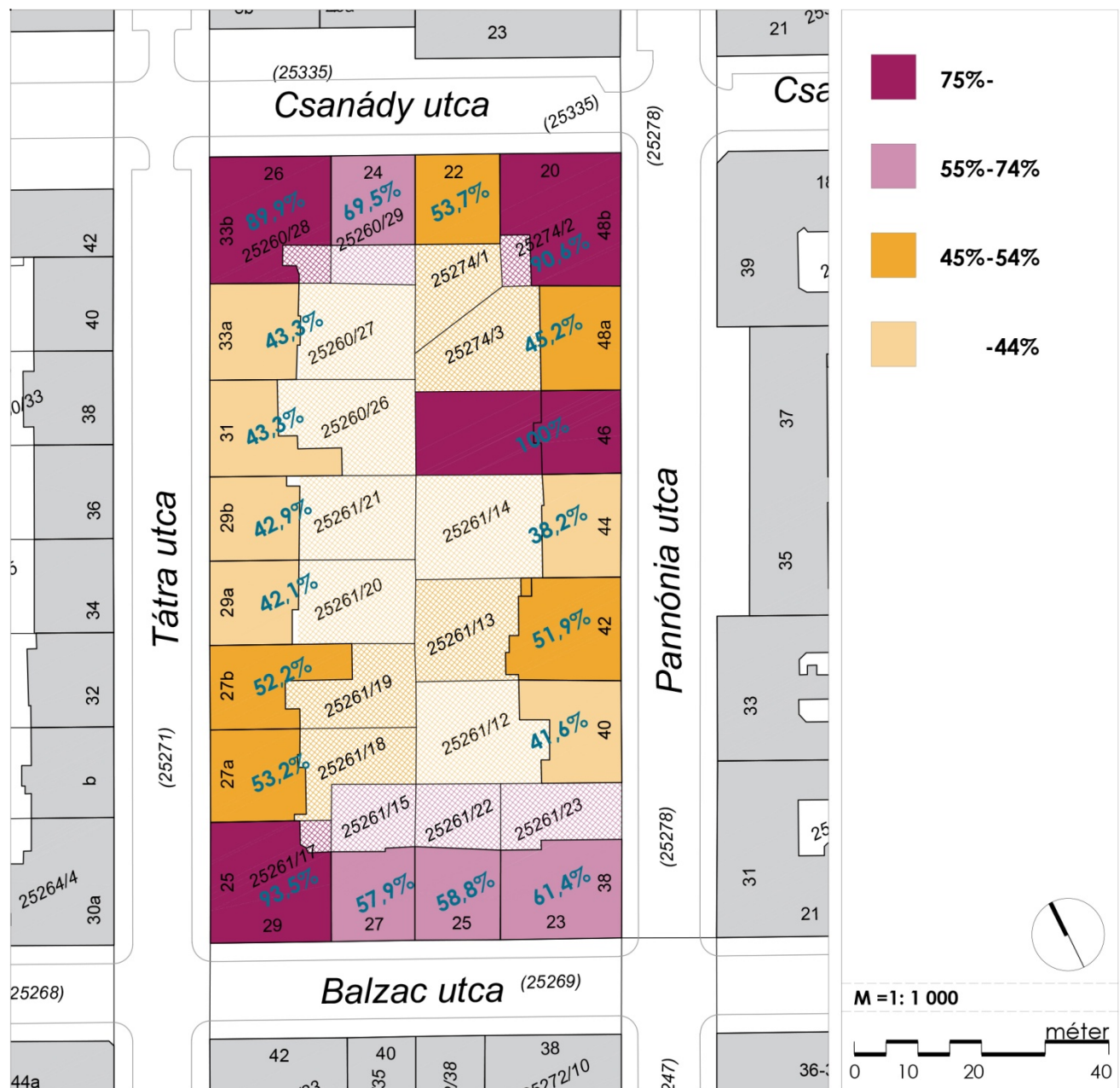
A tömbben lévő telkek méretei nagyságrendileg 250 m² és 525 m² közötti értékek között mozognak. Ezek közül három telék (Pannónia utca 40-42-44) 500 m²-nél nagyobb, azonban csak egy olyan telék van, amely 300 m²-nél kisebb (Csanády utca 24.).

Eloszlás tekintetében megállapítható, hogy a nagyobb méretű telkek a Pannónia utca és a Tátra utca mentén, a kisebb telkek a Csanády utca és a Balzac utca mentén található.

A tömb telekstruktúrájára jellemző, hogy a telkek hossz tengelyei - igazodva az 1930-as évek szabályozásához -, meghatározóan az

utcafrontra merőlegesek és a tömb belseje felé hosszabb méretűek, a sarkokon a tömböt lezárva közel négyzet alakúak.

A telkek utcafronti szélessége 13 és 16 m között változik, kivéve a saroktelkeket, amelyek kb. 19-20 m szélesek.



BEÉPÍTETTSÉG, BEÉPÍTÉSI MÉRTÉK VIZSGÁLATA

A tömb telkeinek beépítési mértéke 38% és 94% között változik. Ez alól csak egy kivétel van, a Pannónia utca 46., ahol bár az alaptérkép nem tartalmazza a teljes beépítést, de a légifotó és helyszínelés alapján megállapítható, hogy a beépítés mértéke közel 100%-os. Az értékekből látható, hogy a magasabb beépítési mértékek elsősorban a Csanády utca és a Balzac utca telkeire jellemzőek. A beépítésről megállapítható, hogy a saroktelkek beépítési mértéke közel 90%-os vagy annál is nagyobb, ennek megfelelően az

udvar területe kisebb. Ez a zárt sorú beépítési forma sajátossága, amely mindkét utca felé épületrésszel csatlakozik. Kivétel a tömbben a Balzac utca-Pannónia utca sarkán álló épület, amelynek fő homlokzata a Balzac utca felé néz, míg a Pannónia utca irányából a telek egy része beépítetlen, rést hagyva a zárt sorú beépítésen.

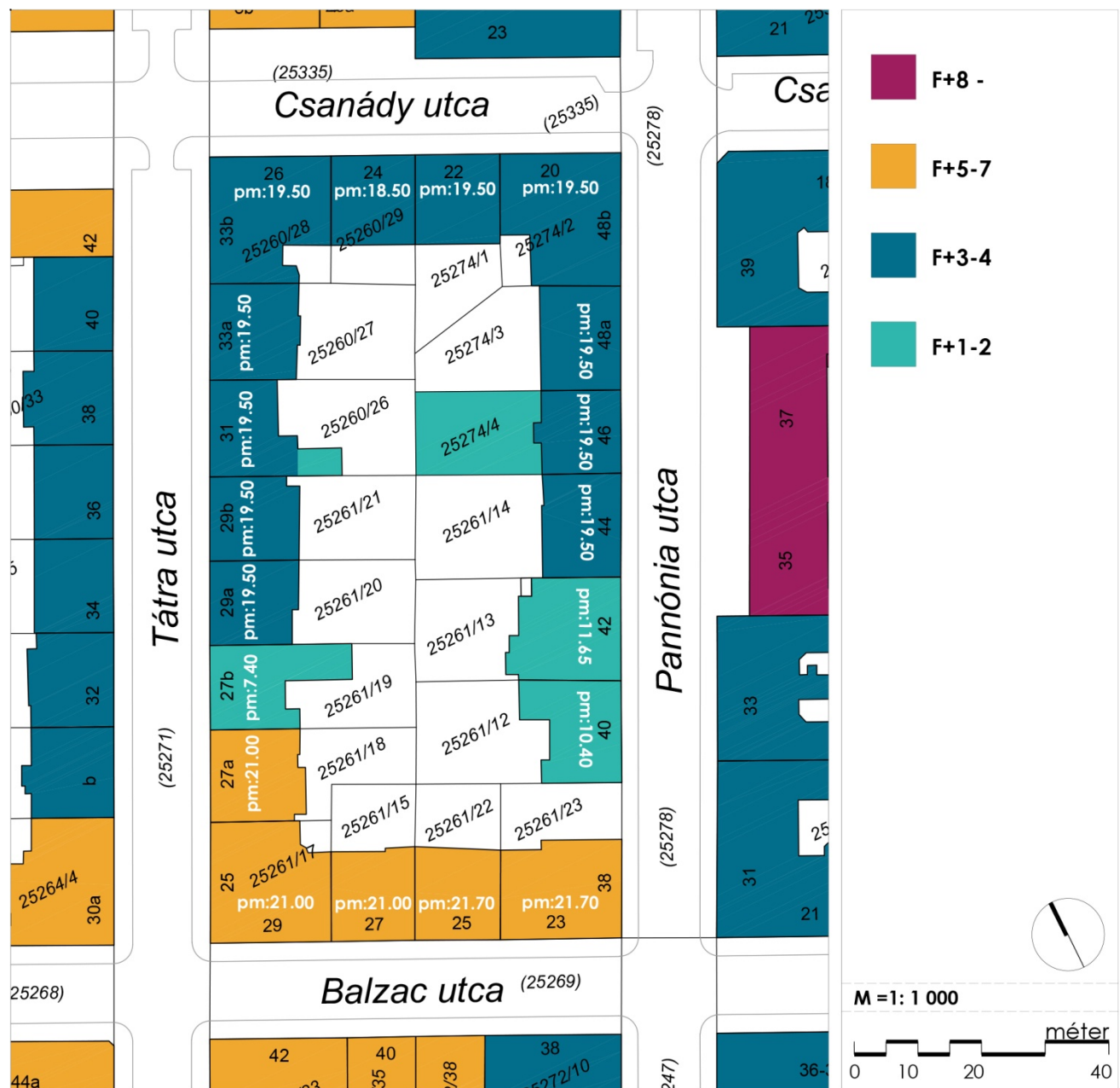
A beépítés mélysége az utcáfronttól mérve megközelítőleg egységesen 14-15 m. Ennél beljebb nyúló épületrészt, csak a Tátra utca 27b-nél és 31-nél, valamint a korábban már említett Pannónia utca 46. esetében találunk.



ÉPÜLET- ÉS FÖLDSZINTI FUNKCIÓK VIZSGÁLATA

Az Újlipótváros ezen része meghatározóan lakóterület, s ennek megfelelően a tervezési tömb is főként lakóépületekből áll. Elsődlegesen az épületek is lakóépületekként épültek, azonban funkciójukban és tényleges használatukban ez két esetben már átalakult. A Pannónia utca 40. szám alatt közintézmény és annak irodái találhatóak, míg a Tátra utca 27b. esetében - bár vélhetően lakó funkció is van az épületben -, intézmény (labor) üzemel. Az épületek földszintjén, az utcai fronton üzlethelyiségeket találunk, melyek nagy

többsége jelenleg is működik. Vannak azonban olyan üzlethelyiségek, amelyeket az alagsorban alakítottak ki.

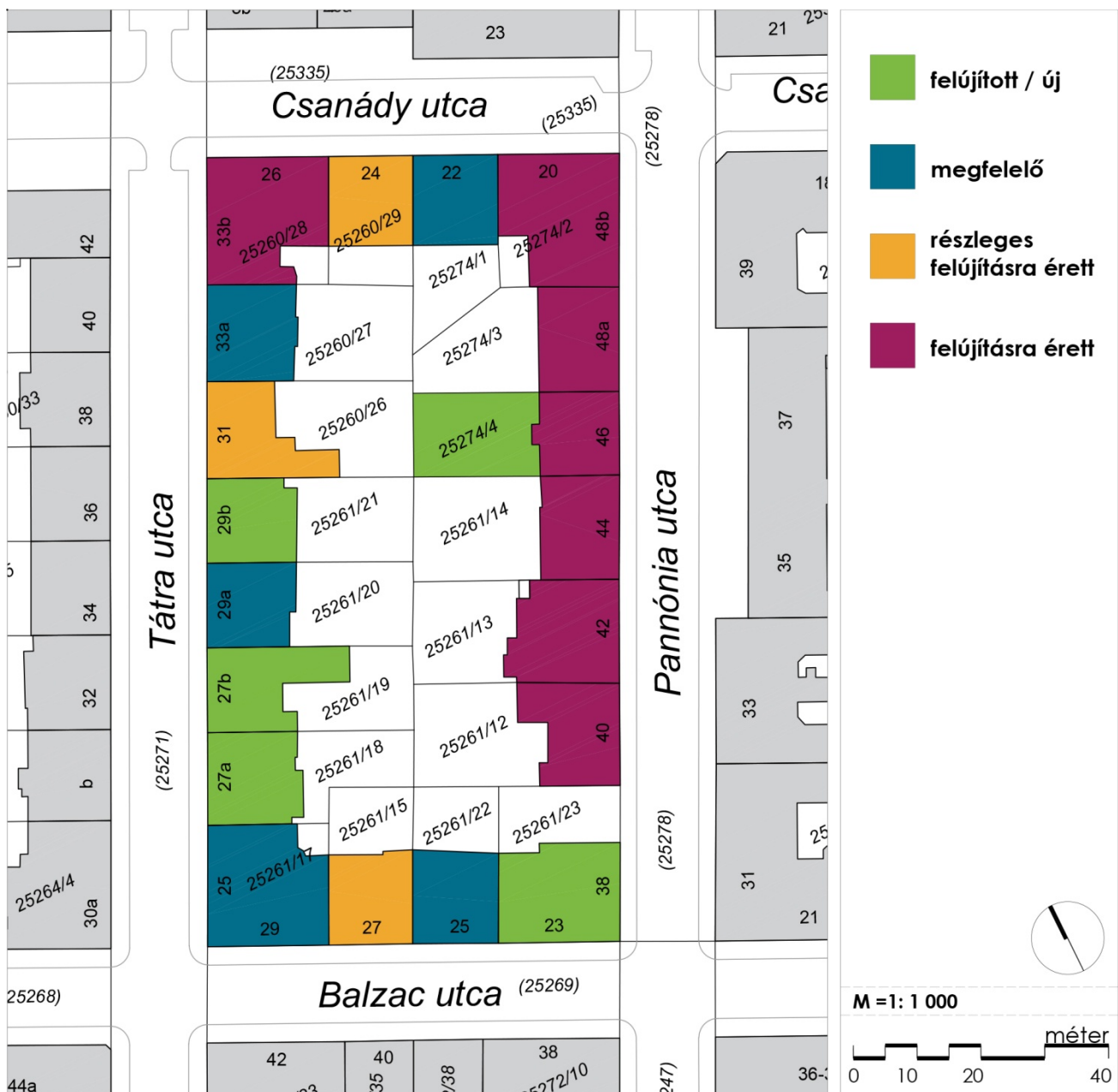


SZINTSZÁMOK VIZSGÁLATA

A tömbben a beépítési magasságról általánosan elmondható, hogy nagyjából egységes képet mutat, azonban ezt az egységességet két alacsonyabb épület szakítja meg. Az F+1-2 szintszámú épületek a Pannónia utca 40. és 42. esetében 10,40 m, illetve 11,65 m, a Tátra utca 27b. esetében 7,40 m párkánymagasságúak. Ezek az épületek nagyjából a tömb egy meghatározott részén található, melytől északra és délre egységes magasságú épületek épültek. Ennek megfelelően a tömb északi fele főként F+3-4 szintes épületekből áll, 18,50-19,50 m párkánymagasságokkal, míg a

déli ennél valamivel magasabb. Itt F+5-7 szintes épületek állnak 21,00-21,70 m párkánymagassággal.

A Pannónia utca 46. hátsó beépítése földszintes kialakítású, hasonlóan a Tátra utca 31. benyúló épületszárnyához.



ÉPÜLETEK ÁLLAPOT VIZSGÁLATA

Az Újlipótvárosról általánosan elmondható, hogy az épületek jelen állapotukban jobb kondícióban vannak, mint a fővárosban található hasonló rehabilitációs területek. Bár szükséges a rehabilitáció, de lényegesen érzékenyebb bánásmódot és kevesebb szanálással járó átalakítást igényel.

A mintatömbben lévő több épület esetében az elmúlt években már megtörtént a külső (és részben belső) felújítás, egy esetben (Tátra utca 29b.) jelenleg is a külső homlokzat felújítása van folyamatban. Vannak olyan jó állapotban lévő épületek, melyek a korábban

(5-8 éve) lettek renoválva, s állapotuk azóta sem romlott jelentősen. A részleges felújításra érett kategóriába azokat az épületeket soroltuk, melyeknek csak egy része (pl.: egyik homlokzat, belső terek) igényel felújítást, korszerűsítést.

A felújításra érett épületek alapvetően szerkezetileg megfelelőek, azonban a homlokzatok, nyílászárók, egyes esetekben a tetőszerkezet és a belső terek felújítása aktuális. Összefoglalva megállapítható, hogy a jobb minőségű épületek a Tátra utcában és a Balzac utcában, míg a felújítást igénylőek a Csanády utca és a Pannónia utcában találhatóak.



ÉPÍTÉSI IDŐSZAKOK

Újlipótváros a mai formájában kb. az 1880-as évektől kezdett folyamatosan kialakulni. Ebből a korszakból főként a Szent István körúthoz közeli tömbökben maradtak fent épületek.

A városrész épületeinek döntő többsége azonban az ezt követő 1900-1920 közötti húsz évben, valamint 1920-1950 közötti harminc évben épült fel. 1950 után csak kisebb mértékű beavatkozások történtek.

A mintatömb épületei - egy kivétellel - az 1920-1950-ig tartó időszakban épültek, és mind külső, mind belső kialakítás tekintetében a Bauhaus építési stílus jegyeit viselik magukon. A

kor beépítési formája, vagyis a tömb keretes, zárt sorú beépítése nem csak a mintatömbre, de a környező, hasonló időben épült tömbökre is jellemző.

A Balzac utca 23. - Pannónia utca 38. az egyetlen kivétel, amely 1958-ban épült.

Új építésű épület nincs a tömbben, pontosabban csak egy földszintes épületrész a Pannónia utca 46. telkén, melyről kevés információnk van.



FORGALOMTECHNIKA VIZSGÁLATA

A közúthálózat a városrészben alapvetően egyirányú utcák rendszerére épül. A Pannónia utca a Szent István körút irányába, míg a vele párhuzamos utcák, így a Hollán Ernő utca, a Tatra utca és Hegedűs Gyula utca az ellenkező irányba egyirányúak. A Dunára merőleges utcák közül a Balzac utcában a folyó irányába, míg a Csanády utcában az ellenkező irányba haladhat a forgalom.

Forgalmi szerepüket tekintve a Csanády utca és a Pannónia utca gyűjtőutak, míg a Balzac utca és a Tatra utca lakó- és kiszolgáló utak. A fő áthaladó forgalom ennek megfelelően a tömb mellett a Pannónia utcán és a Csanády utcán bonyolódik.



KÖZTERÜLETI PARKOLÁSI VIZSGÁLATA

Az Újlipótvárosban általánosan jellemző, hogy nincs megoldva a parkolás. A parkolásra elsősorban a közterületeken, a tömböket határoló utcákban van lehetőség. A gépkocsik megnövekedett száma következtében az utcák mindig telítettek, szabad parkolóhelyet általában nehéz találni.

A mintatömb esetében a gépjárművek elhelyezésére a Pannónia utcában és a Csanády utcában a leállósávban, az útszegéllyel párhuzamosan van lehetőség. A Balzac utcában és a Tátra utcában a parkolókat 45 fokos beállással és a járda részbeni igénybevételével alakították ki, az út mindkét oldalán. Az itt parkoló gépjárművek miatt gyakran igen leszűkül a forgalmi sáv,

valamint a gyalogos felületek is keskenyebbek. A tömbön belül egyedül a Balzac utca 23. – Pannónia utca 38. esetében a telken belül van lehetőség néhány gépjármű elhelyezésére. Bár a burkolaton felfestés nincs, de helyszínelés alapján a Pannónia utcában 24 db, a Csanády utcában 13 db, a Tátra utcában 44 db, míg a Balzac utcában 23 db gépjármű elhelyezésére van lehetőség, az utcák mintatömb felé eső oldalán. A mai állapot szerint összesen **104 db parkolóhely** áll rendelkezésre.



KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS NYOMVONALAINAK VIZSGÁLATA

A közösségi közlekedés útvonalai a tömb környezetében, a forgalmi rendnek megfelelően a Hollán Ernő utca, a Csanády utca és a Pannónia utca.

Kötőpályás elemként a Hollán Ernő utcán halad a 75-ös és a 76-os jelzésű trolibusz, melyek közül az utóbbi a Csanády utcába kanyarodva halad el a mintatömb mellett. Megállóhelyeik (térképen jelölve) a Szent István parknál és a Csanády utcában vannak. Szintén a mintatömb mellett haladnak a város irányába a 15-ös és a 115-ös autóbuszok. A tömbhöz legközelebbi megálló a Victor Hugo utcában van. A másik irányba közlekedő járatok megállója a Hegedűs Gyula utcában

van. A tömbhöz legközelebbi eső megállóhely a Radnóti Miklós utcai.

Általánosan megállapítható, hogy tömbben lévő funkciók a közösségi közlekedés szempontjából jól ellátottak.

KÖZTERÜLETEK ÁLLAPOTA

Az Újlipótvárosról általánosan elmondható, hogy kedvelt és a beépítés sűrűségétől függetlenül népszerű lakóterület. Tény, hogy az épületek mellett a közterületek is átfogó rehabilitációra szorulnak, különösen azért, mert a közterületek arculatát elsősorban a parkoló gépkocsik határozzák meg.

A városrészeire alapvetően jellemző az alacsony zöldfelületi arány, melynek egyik oka, hogy kevés utcán van fasor. A mintatömb környezetében egyedül a Csanádi utca szélesebb keresztmetszetű részén található néhány fa. A Pannónia utcában mindössze az oszlopokra rögzített cserepes növények jelentik a zöldterületet.

Az utcák burkolata alatt közművek futnak, így felmerül a kérdés, hogy lehetséges-e fasor telepítése. Ezekben az utcákban – a jelen helyzetben – a dézsába helyezett növényekkel lehet a zöldfelületet pótolni.

A közterületeken a burkolatok minősége alapvetően jó, pár utcában az elmúlt időszakban a járdák burkolatát elemes burkolatra cserélték, amely növelte a közterületek minőségét. Az utcaképhez minden esetben közvetlenül hozzátartoznak az épületek földszintjei is. A területen (és ez alól a mintatömb sem kivétel) az épületek földszintjén sok üzlet található, melyek külső megjelenése igen változatos, nem alkotnak egységes arculatot.



Pannónia utca



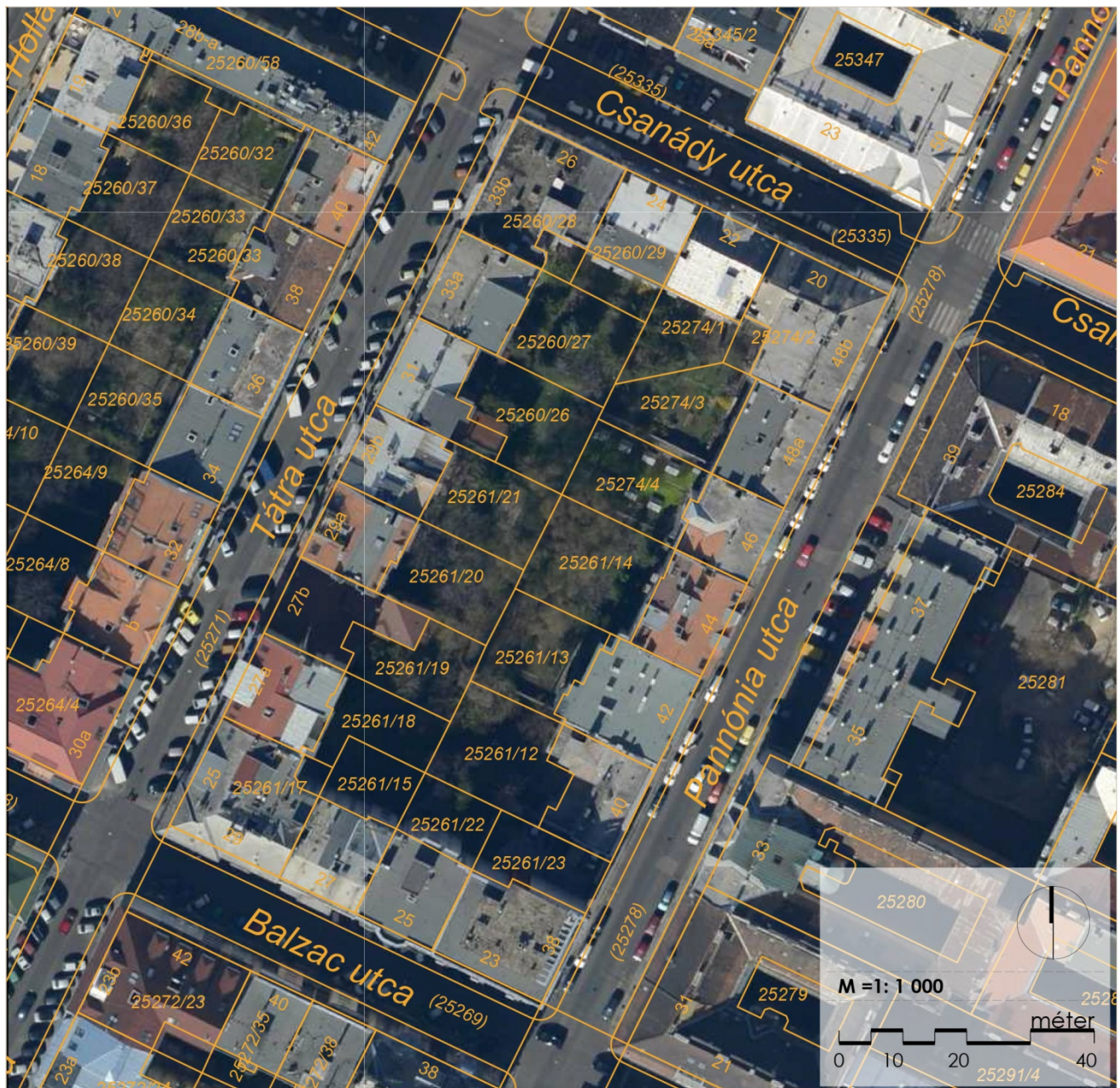
Tátra utca



Balzac utca



Csanádi utca



ZÖLDFELÜLETEK ÉRTÉKELÉSE

A mintatömbről alapvetően megállapítható, hogy a rehabilitáció szempontjából kedvező adottságokkal rendelkeznek. A keretes beépítési formának köszönhetően a tömbön belül magas a beépítetlen területek aránya melyek külön magánkerteként működnek. A Pannónia utca 46. esetében a hátsókerter teljes mértékben beépítették, a földszintes épületrész tetejét zöldtetővel alakították ki. A tömb többi telkénél az egyes épületekhez tartozó kerteket, zöldfelületeket kerítéssel határolták le. Tapasztalatok alapján azonban ezek önmagukban nem elégítik ki még a

házak lakóinak zöldfelületi igényeit sem, így ezeket a kerteket nem használják rekreációs zöldfelületekként. A mintatömb északi részén található nagy lombkoronájú és jelentős méretű fák.

A MINTATÖMB PARAMÉTEREINEK ÖSSZESÍTÉSE

A mintatömb különböző szempontú vizsgálatai után összegeztük a tömb adatait, az egész tömbre vonatkoztatva.

MÉRETEK – A tömb 123x65 méter oldalhosszúságú, megközelítőleg szabályos téglalap alakú. A telkek összterülete: 7974,9 m². Az utak szabályozási szélessége 15 m, a Csanádi utca és a Pannónia utca egyes tömb melletti szakaszán 20 m-re szélesednek.

BEÉPÍTTESÉG – A tömbben az összes beépített terület 4616,1 m², a tömbbelső beépítetlen területe 3358,8 m². A beépítés mértéke az egész tömbre vetítve 57,9%.

KAPACITÁS – Az épületekben összesen 265 db lakás található, melyből (az önkormányzati adatszolgáltatást figyelembe véve) 7 db van az önkormányzat tulajdonában.

Nem lakás célú helységekből (üzlethelységekből) összesen 33db található az épületek földszintjén. Ezekből 8 db melyeket az Önkormányzat tulajdonol. Az üzlethelységek többségében jelenleg is működő vállalkozások vannak.

BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG – A későbbi szabályozás szempontjából érdekes adat a beépítési sűrűség, mely a tömbre vetítve 2,5-ös értéket mutat. Ez a mutató az építményszintek összesített bruttó alapterülete (27244,1 m²) és az adott területfelhasználási egység méretének (11051,7m²) arányából állapítható meg. A területfelhasználási egység mérete nem azonos a tömb méretével, hiszen ebben az esetben a településszerkezetet nem meghatározó közterületeket is a területfelhasználási egységhez kell sorolni. Általában a két különböző területfelhasználási egység közötti határvonalat a közterület tengelyében szokás egymástól elválasztani. Ezért bár a környező tömbök is hasonló lakóterületi területfelhasználásba tartoznak, a tömbre vonatkoztatott területegységet ennek megfelelő szellemben határoltuk le.

ZÖLDFELÜLETEK – A tömbön belül a be nem épített területek nagy része zöldfelületként jelenik meg, ezen belül a burkolt felületek aránya a helyszínelés alapján viszonylag alacsony. Bár tényleges adatok nem állnak rendelkezésre a tényleges zöldfelület mértéke a tömbön belül kb. 30-35%-ra tehető.

Tömb mérete

7974.9 m²

Tömb beépítésének mértéke összesen

57.9%



Tömb beépítése összesen

4616.1 m²

Tömbön belül beépítetlen terület

3358.8 m²

Lakások száma a tömbben összesen

265 db

Önkormányzati tulajdonú lakások száma a tömbben

7 db

Nem lakás célú helységek száma (üzletek)

33 db

Önkormányzati tulajdonú üzlethelységek száma a tömbben

8 db

Építményszintek összesített bruttó alapterülete

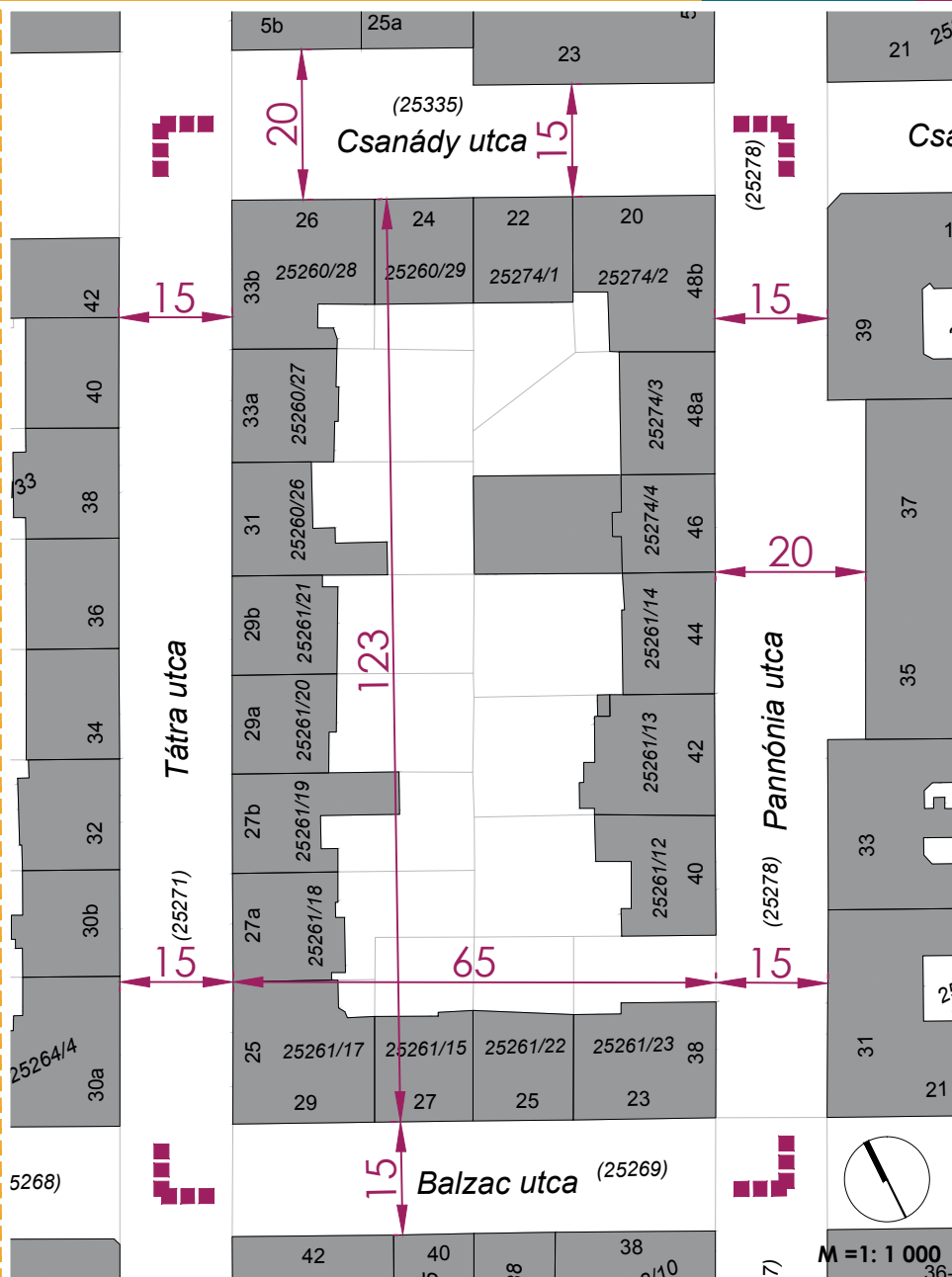
27244.1 m²

Tömbhöz tartozó területfelhasználási egység mérete

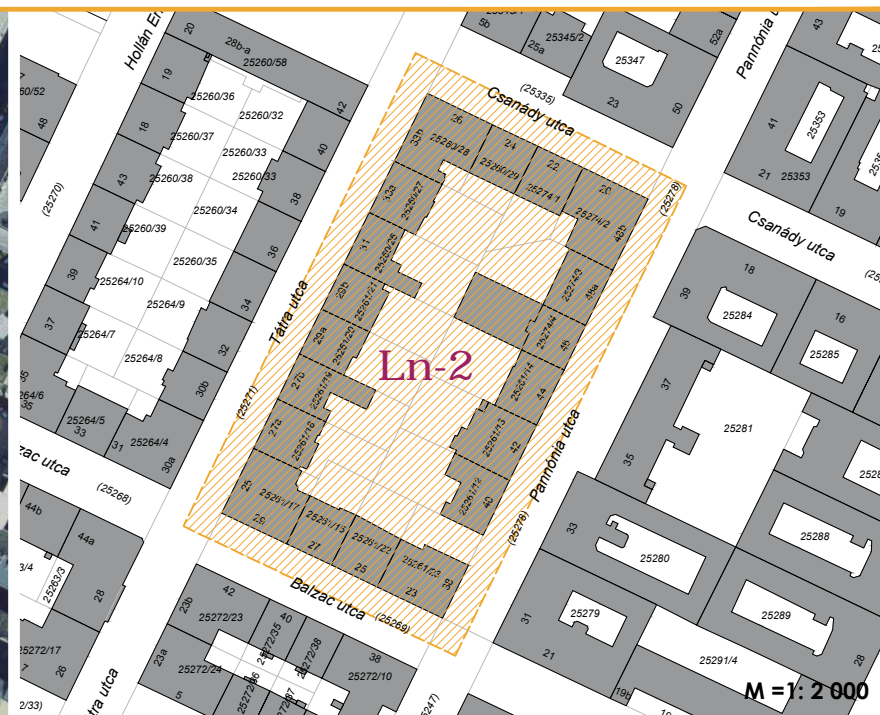
11051.7 m²

Beépítési sűrűség értéke (bs_á)

2.5



légifotó (infra)



M = 1 : 2 000

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK ÉS ESZKÖZÖK VIZSGÁLATA

A fővárosra és a kerületre vonatkozó településrendezési tervek közül azokat vizsgáltuk, melyek a későbbi szabályozás szempontjából fontosak lehetnek.

BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

Budapest új Településszerkezeti terve (a rendezési szabályzattal együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készül, készítését a közelmúltban megváltozott jogszabályi háttér tette szükségessé. Véleményezési szakasza 2014. júniusában zárult le (1219 - 1221/2014.(VI.30.) Föv. Kgy. határozatok), azonban elfogadása még nem történt meg.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

Az egyes területfelhasználási kategóriák alábbi leírása a területhasználatot determináló funkciók meghatározása mellett tartalmazza a TSZT-ben meghatározásra kerülő beépítési sűrűség értékét.

Annak érdekében, hogy az épületen belüli parkoló kialakítása bizonyos funkciókhoz tartozóan továbbra is támogatott legyen, a beépítési sűrűség értékét (**bs**) a TSZT egyes területfelhasználási kategóriák esetében két értékre tagolja:

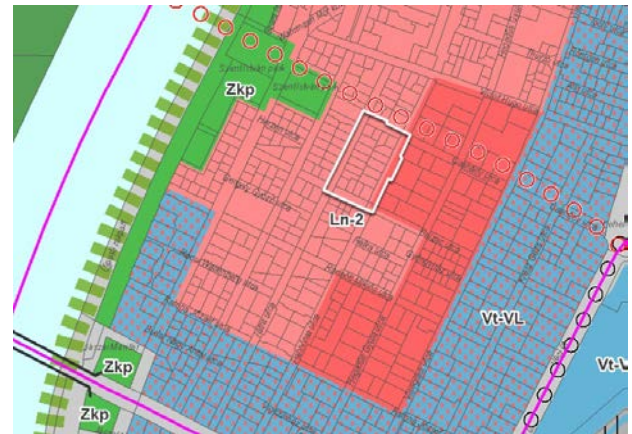
bs_a – a területfelhasználási kategória szerint általánosan elhelyezhető funkciók értéke

bs_p – a kizárólag épületen belül elhelyezett parkolók – a belső közlekedő területtel együtt – számára igénybe vehető érték.

A TSZT alapján a terület: **nagyvárosias, jellemzően zártos, keretes beépítésű lakóterület (Ln-2)** területfelhasználási egységbe tartozik.

Lakó területfelhasználási egység		bs	bs _a	bs _p	OTÉK
Nagyvárosias, jellemzően zártos, keretes beépítésű lakóterület	Ln-2	1,5-4,5 ¹	1,0-3,25	0,5-1,25	3,0

¹ OTÉK eltérés a 111.§ (2) bekezdése szerint



kivágot a TSZT mellékletéből

A belső zóna, a városközponttal kapcsolódó, jellegzetes beépítési karakterrel rendelkező lakóterületei, valamint az egyes kerületekben zárványszerűen előforduló, előbbiekkal azonos karakterű lakóterületek. A történetileg kialakult, igen intenzív beépítésű területen a zártos beépítési mód különlegessége az épületek zártudvaros kialakítása, az épületek átlagos szintszáma meghaladja a 4-5 szintet. A sűrűség további növelése ezeken a területeken nem cél. A beépítési sűrűség legmagasabb értéke 3,5-4,75 értékben került meghatározásra. Ezen tartományon belül az FRSZ a közterületek arányának függvényében állapítja meg a sűrűséget.

Meglévő lakóterületek fejlesztése, megújítása:

A város lakóterületeinek nagyobb hányada kialakultnak tekinthető, ahol jelentős beavatkozási igény nem merül fel. A fenntarthatóság érdekében elsősorban a meglévő lakóterületi térségek tartalékainak kihasználása a cél. A lakókörnyezetbe illeszthető, nem zavaró tevékenységek megtelepedésével élővé válnak a lakóterületek, csökken a közlekedési kényszer, javul az ellátás és szolgáltatás színvonala. Lehetőség nyílik új munkahelyek teremtésére. A belső zóna területén az átfogó városrehabilitáció során a zöldfelületeket kell növelni.

Közlekedési infrastruktúra elem: tervezett gyorsvasúti vonalfelszín alatt

Beépítési sűrűség: jelen esetben a kialakult állapot határozza meg a sűrűség legnagyobb értékét, mert ezeken a területeken elsősorban a minőségi átalakulás a cél, nem a mennyiségi növekedés.

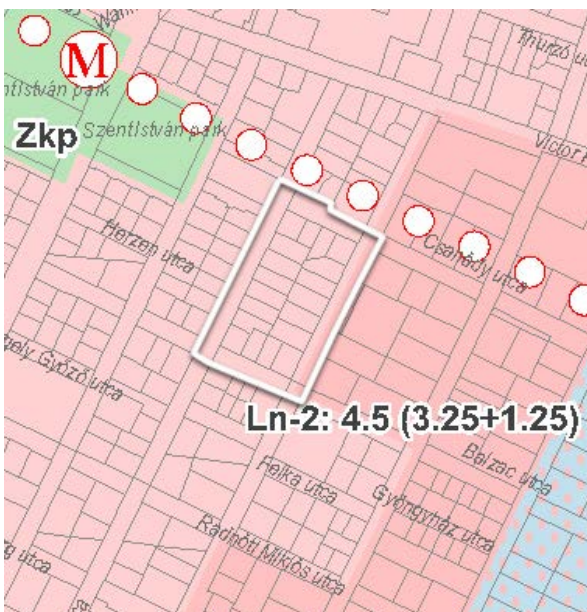
BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

Budapest Főváros Rendezési Szabályzata (a településszerkezeti tervvel együtt) a főváros teljes közigazgatási területére készül, készítését a közelmúltban megváltozott jogszabályi háttér tette szükségessé. Véleményezési szakasza 2014. júniusában zárult le, azonban a rendelet megalkotása a mai napig húzódik, így elfogadott terv nem áll rendelkezésre.

Az Étv. 2.§ 35. pontja szerint a Fővárosi rendezési szabályzat feladata az OTÉK és a TSZT figyelembevételével a fővárosban a településrendezés és az építés összehangolt rendjének biztosítása, aminek érdekében az FRSZ meghatározza:

- a területfelhasználási egységek **beépítési sűrűségét**,
- a meghatározott területek **beépítési magasságát** és
- a fővárosi **infrastruktúra területbiztosítását** oly módon, hogy rendeletként telekalakítási és építészeti szabályozási elemeket nem tartalmazhat.

Az FRSZ 1. sz. melléklete tartalmazza a **területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét és az infrastruktúra elemeket**.



kivágat az FRSZ mellékletéből

Területfelhasználási egység: Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület.

Lakó területfelhasználási egység	bs	bs _a	bs _p	
Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület	Ln-2	4,5	3,25	1,25

A mintatömbre vonatkozó beépítési sűrűség tehát:

- a területfelhasználási kategória szerint általánosan elhelyezhető funkciókra vonatkozóan (bs_a): 3,25
- a kizárólag épületen belül elhelyezett parkolók – a belső közlekedő területtel együtt – számára igénybe vehető érték (bs_p): 1,25

Infrastruktúra elemek közül: a Csánády utca és Victor Hugo utca között felszín alatti gyorsvasút nyomvonala tervezett.

Az FRSZ 2. sz. melléklete tartalmazza a **egyes területek beépítési magasságát**.

A beépítési magasságra vonatkozó előírások:

A terület az épített örökség magassági szabályozási területébe tartozik, ezen belül utcai légtérarányon alapuló szabályozással érintett terület. A terület továbbá kiemelten védendő karakterű, zárt sorú beépítésű nagyvárosias terület, ahol a párkánymagasság meghatározására vonatkozó szabályokat a következő táblázat foglalja össze:

Utcaszélesség	Párkánymagasság/utcszél.	A párkánymag. maximált értéke
< 10 m	1,7	16,0
10-12 m	1,6	17,0
12-16 m	1,5	24,0
16 m <		

magasabb szomszéd párkánymagasság

- épület párkánymagassága nem haladhatja meg a magasabb szomszédos épület utcai párkánymagasságát
 - erkély, zárterkély közterület feletti méretei a párkánymagasság értékét csökkentheti

KERÜLETI SZABÁLYOZÁSI TERV

A kerületben jelenleg hatályos településrendezési eszköz a Budapest Főváros XIII. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 56/2001.(XII.20.) Ö.K. számú rendelet, a Budapest Főváros XII. kerületi városrendezési és építési szabályzatáról.

A TSZT és az FRSZ 314/2012.(XI.8.) Korm. rendelet szerinti véleményezési szakasza ugyan lezárult (1219 - 1221/2014.(VI.30.) Főv. Kgy. határozatok), elfogadására a munka jelen fázisában nem került sor. A kerületi eszköz felülvizsgálatát azonban csak a korábban említett fővárosi tervekkel összhangban érdemes megtenni.

A kerületi szabályozási terv értelemszerűen ezért, az FSZT előírásait alkalmazza az új TSZT és FRSZ hatályba lépéséig.

A mintatömb esetében a KVSZ övezeti tervi előírásai az irányadók, mely alapján a terület **L1-XIII-R** - rehabilitációs szabályozást igénylő, zártosított beépítésű nagyvárosias lakóterület övezetbe tartozik.



A KVSZ 44.§-a alapján:

„44.§

(1) Az övezet az L1 keretövezet területének keretes, rehabilitációs szabályozást igénylő területe.

(3) Az épületek földszinti beépítési mértéke gépjárműtároló elhelyezése érdekében elérheti a 100%-ot, mely szinteken kereskedelmi, vendéglátási, szolgáltatási, kulturális rendeltetési egység, közforgalmú iroda helyezhető el.

(4) A telek terepszint alatti 100%-os beépítése esetén tetőkertet kell kialakítani a pincszint felszín felett be nem épített részének legalább 50%-án.

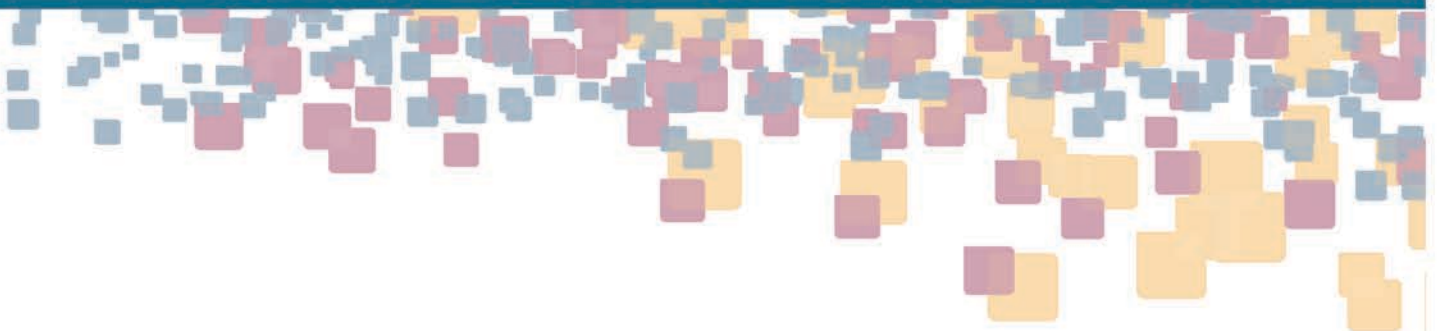
(6) Az L1-XIII-R építési övezet telkeinek szabályozási határértékeit KSZT-ben kell meghatározni. Az egyes telkek szabályozási határértékei meghaladhatják a BVKSZ-ben meghatározott értékeket, de az L1-XIII-R övezetbe sorolt területek egészére biztosítani kell, hogy azok átlagértéke a teljes területre vonatkozóan – közterületek beszámítása nélkül – ne haladják meg a BVKSZ határértékeit."

Ezen túl a további tervlapok alapján:

- fővárosi városkép szempontjából kiemelt terület,
- magassági korlátozás területébe esik,
- fővárosi jelentőségű víznyerőhely védőterületén helyezkedik el,
- valamint a megengedett legnagyobb építménymagasság: max. 22,0 m.

ÚJLIPÓTVÁROS | TANULMÁNYTERV
TÖMBREHABILITÁCIÓ

JAVASLATI
MUNKARÉSZ



ÁLTALÁNOS JAVASLATOK

A javaslat alapvető koncepciója tehát, hogy az Újlipótváros városrészben a lakosság pihenését, nyugodt kikapcsolódását, a gyermekek biztonságos játszóhelyeit szolgáló közterületeket, vagyis a lakó funkciót kiegészítő rekreációs zöldterületeket a tömb belsejében növeljük. Jelenleg a tömbben lévő épületekhez tartozó telkeket kerítések választják el egymástól, a lakók többnyire egyáltalán nem használják az udvart, így nincs lehetőség összefüggő területhasználatra sem.

Javasoljuk, hogy a tulajdonhányadok elvi megtartása mellett, a kerítések lebontásával olyan összefüggő terület jöjjön létre a tömbbelsőben, amely lehetőséget teremt olyan, a pihenést, a kikapcsolódást szolgáló területek létrehozására, amelyek a tömbben lévő lakásokban lakók számára jönnek létre. Ezek lehetnek: homokozó, játékok a gyermekeknek, kártyázó, sakkozó, pihenő terület az idősebbek számára, factory fitness a nagyobb gyerekeknek, kutyasétáltató a kutyatulajdonosoknak. Ezek olyan rekreációs funkciók, melyeket a közterületen nem tudnak ellátni.

Az így kialakított belső kertben tervezett zöldfelület jöhet létre, amelyet a lakók együtt tarthatnak karban, együtt kezelhetnek. Ennek a módszernek a nyugati országokban egyre több támogatója van, több önkormányzat így „adja használatba” a tömbbelső területeit. Ezáltal a tömbben lakók sokkal nagyobb felelősséget éreznek a közvetlen környezetük fenntartására. Ez a működés természetesen a magántulajdonú épületek esetében is lehetséges, hiszen a lakosságot a kulturált környezet arra készíti, hogy rendben tartsa azt. Az udvar megközelítése továbbra is a lépcsőházakon keresztül történik és mivel a lépcsőházak zártak, így idegenek nem tudják a tömbbelső megközelíteni.

A motorizáció hihetetlen gyors fejlődésével a városok nem tudnak lépést tartani. Az utcák egyre nehezebben képesek a növekvő gépkocsik számára parkoló helyet biztosítani. Ennek következtében már egyre gyakrabban

a gyalogosok területeit használják, csökkentve az utca egyéb tevékenységei számára szolgáló területeket (vendéglátóhelyek, pihenőhelyek, padok, fák, füves területek stb.).

Egyre fontosabbá válik tehát, hogy a közterületeket humanizálni lehessen. A humanizálás egyik lehetséges módja, hogy csökkentjük a közterületeken parkoló gépkocsik számát. A módszer természetesen nem azt jelenti, hogy nem engedjük be a városok központjába, a lakóhelyek, lakóépületek közelébe a gépkocsikat, hanem keresünk olyan területeket, amelyek úgy biztosítják a gépkocsik tárolását, hogy azok a lakások közelében vannak, de mégsem a felszínen, foglalják el a területeket, közterületeket. A különböző tömbök, különböző megoldásokat igényelnek, értelemszerűen az adottságaiknak megfelelően. Olyan tömbökben, ahol található terület, vagy kevésbé értékes épület, ott megoldás lehet akár parkolóház építése is a szabad telken. Ezt mindig egyedileg kell vizsgálni mint alternatívát. Azonban nem újkeletű lehetőség, amelyet a nyugati nagyvárosokban már évtizedek óta alkalmaznak, vagyis a tömbbelső udvarait igénybe véve elhelyezni a személygépkocsikat. A humanizálás szempontjából a legkedvezőbb lehetőség az, ha a gépkocsi tárolás a földszinti terület alatt, „mélygarázsban” történik, ugyanis ebben az esetben a felszínen olyan funkciók kaphatnak helyet, amelyek a lakóházakban élők zavartalan pihenését, kikapcsolódását biztosítják. Ezen a ponton a parkolás kérdése és a zöldfelületek növelése szorosan kapcsolódik egymáshoz.

A MINTATÖMBRE VONATKOZÓ KONKRÉT JAVASLATOK

A mintatömb esetében, a tömbbelsőben elhelyezett gépkocsik számára két alapvető lehetőség nyílik:

- hagyományos mélyparkoló,
- gépesített mélyparkoló.

A tanulmányterv tervi javaslat munkarészében ezt a két lehetőséget vizsgáltuk.

A-változat

Az első változatban a Pannónia utca 38. és 40. számú két épület között meglévő nem beépített területen keresztül biztosítjuk a szint alatt kialakítható hagyományos parkoló megközelítését. A kétszintes garázsban szintenként 58 gépkocsi, **összesen 116 gépkocsi** elhelyezésére van lehetőség. A garázs ilyen módon való kialakításának egyik feltétele, hogy a Pannónia utca 46. lakóházzal egybe épült földszintes épületet le kell bontani. Ebben az esetben a parkolókból lépcsőkön és lifteken keresztül lehet az udvarba jutni és onnan közelíthetők meg a lakóházak lépcsőházai.

A garázs fölött megerősített földemet kell építeni, hogy lehetőség legyen a zöldfelületek kialakítására.

A felszín alatti parkolóépület a beépítést figyelembe véve kb. 2100 m² alapterületű. A garázs az egyes telkekből különböző méretű részeket foglal el. Két parkoló-szintet figyelembe véve (4200 m²) a beépítési sűrűség értéke 0,4. A területfelhasználási egységen belül a megengedett érték 1,25.

B-változat

A cél ugyanaz, mint az A-változatban, de ebben az esetben a gépesített garázs lehetőségét vizsgáltuk meg. A garázs megközelítése az előző változathoz hasonlóan a Pannónia utca felől lehetséges. A gépkocsik az utcáról egyenesen a -1. szinten kialakított gépi beállókhoz jutnak, ahol öt „plató” osztja szét a gépkocsi állásokhoz az autókat. A gépkocsi vezetőjének csak a platóra kell állítani az autót, onnan az automata osztja szét a járműveket. Tervünk arra az ideális esetre épül, hogy a talajvíz szintje nem akadályozza

hat garázsszint kialakítását. A B) változat megvalósítása esetén **180 gépkocsi** elhelyezésére van lehetőség.

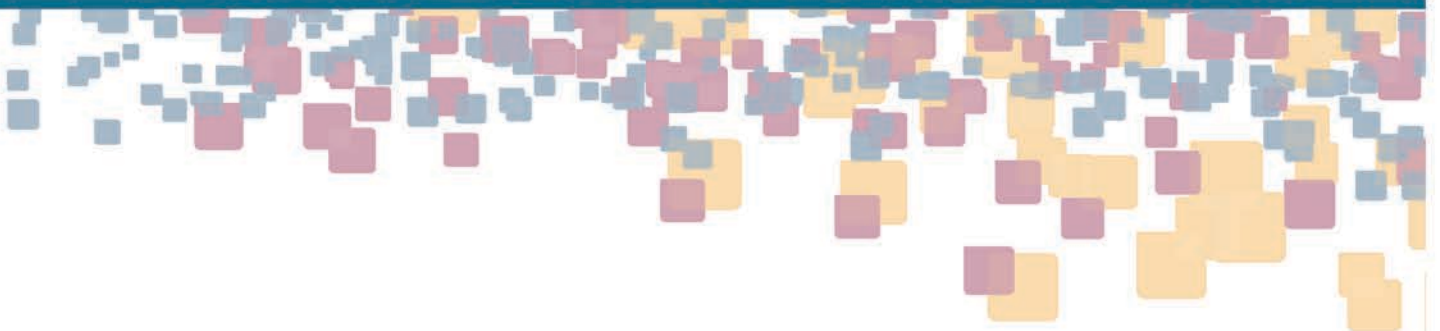
A parkolóépület bruttó alapterülete ebben az esetben kb. 960 m², a lehajtó rámpát is figyelembe véve. A további szintek 740 m² alapterületűek. A felszín alatti beépítés bruttó szintterülete a lehajtó szinttel és hat garázsszinttel együtt kb. 5400 m². A beépítési sűrűség értéke ennek megfelelően 0,48.

A körülmények reális figyelembe vételével egyik változatban sem lehet a lakásszám 100%-hoz (1 parkoló/lakás; 265 db) a gépkocsi elhelyezést biztosítani, de jelentősen csökkenthető az utcán parkoló személygépkocsik száma. Jelenleg - mint ahogy az a parkolás vizsgálatban olvasható – a tömböt övező közterületeken 104 db parkolóhely van. Mivel ezek a parkolók mindenki számára hozzáférhetők, nem kizárólag csak a tömbben lakók használják. A tömbbelsőben elhelyezett parkolók azonban elsősorban a tömbben lakással rendelkezőket szolgálják.

Fentiek következményeképpen csökken az utcai parkolás, így a tömböt határoló utcáinak gyalogos felületei növekednek, a parkolás számának csökkenése eredményeképpen fák ültethetők a parkolók helyére és lehetőség nyílik kényelmes kerékpáros zóna kiépítésére is. Feltételezve, hogy a térség tömbjeinek nagy többségében az itt bemutatott átalakulás létrehozható, alapvetően megváltozhat a közterületek arculata, továbbá a tömbök belső területeinek használata.

ÚJLIPÓTVÁROS | TANULMÁNYTERV
TÖMBREHABILITÁCIÓ

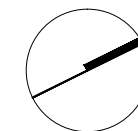
| **A**-változat



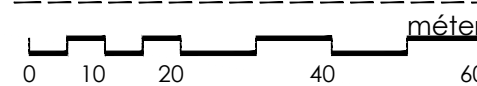


JELMAGYARÁZAT

- úttest
- járda - gyalogos felület
- környező épület
- udvar magántelek
- zöldtető
- aktív zöldfelület
- sövény
- vegyes forgalmú útszakasz szintbeni burkolattal
- közterületi parkolófelület, üzlet-feltöltő parkoló



M = 1 : 1 000



A-VÁLTOZAT

HELYSZÍNRAJZ

ÚJLIPÓTVÁROS

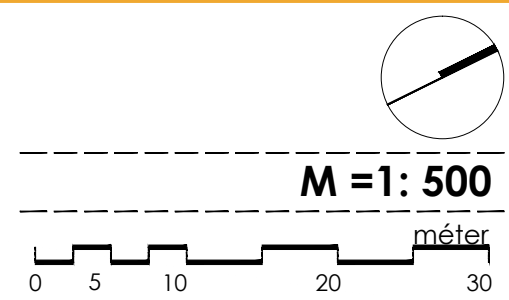
TÖMBREHABILITÁCIÓ

TANULMÁNYTERV



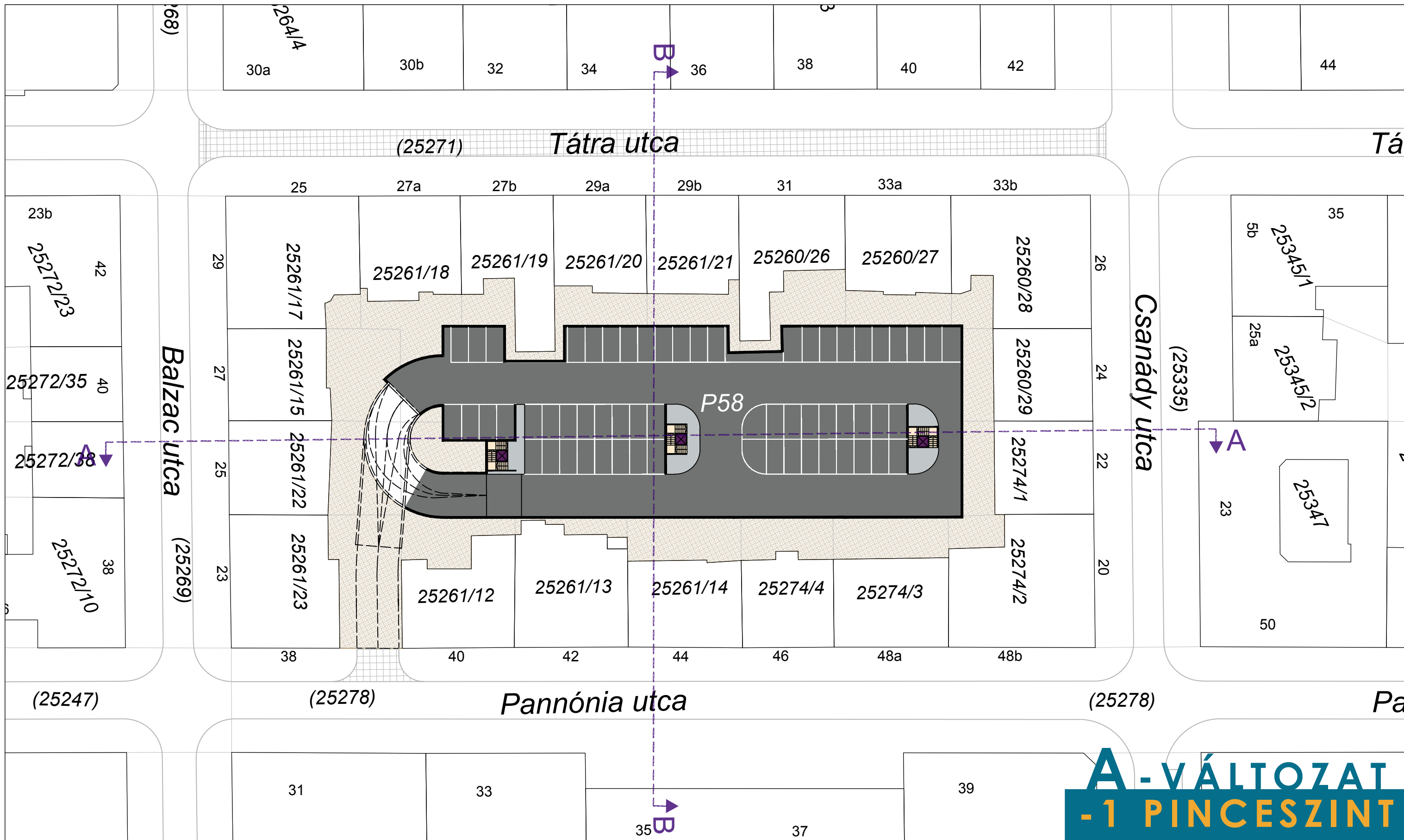
JELMAGYARÁZAT

- | | | | |
|-----------------------|-------------------|----------|--|
| üzlethelység | egyéb helység | zöldtető | vegyes forgalmú útszakasz szintbeni burkolattal |
| alagsori üzlethelység | aktív zöldfelület | sövény | közterületi parkolófelület, üzlet-feltöltő parkoló |
| közlekedő | | | |



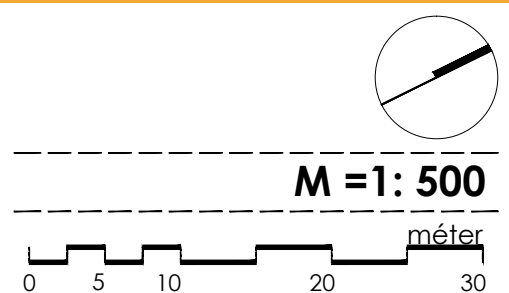
**A-VÁLTOZAT
FÖLDSZINT**

**ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV**



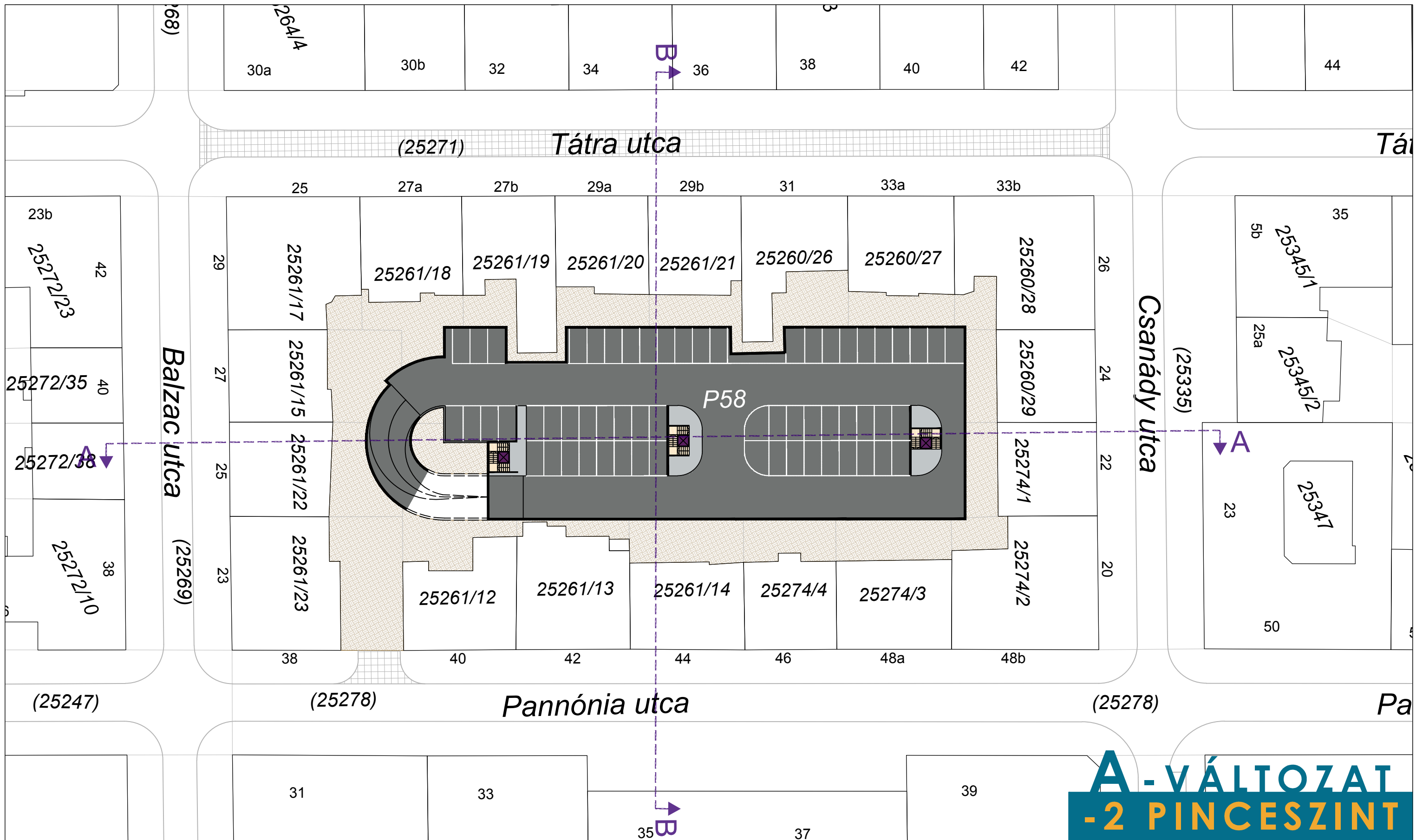
JELMAGYARÁZAT

- közlekedő
- lift
- gyalogos felület
- közlekedő - gépjármű forgalom
- parkolóhelyek



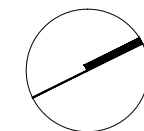
A-VÁLTOZAT
-1 PINCESZINT

ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV

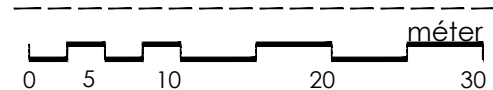


JELMAGYARÁZAT

- közlekedő
- lift
- gyalogos felület
- közlekedő - gépjármű forgalom
- parkolóhelyek

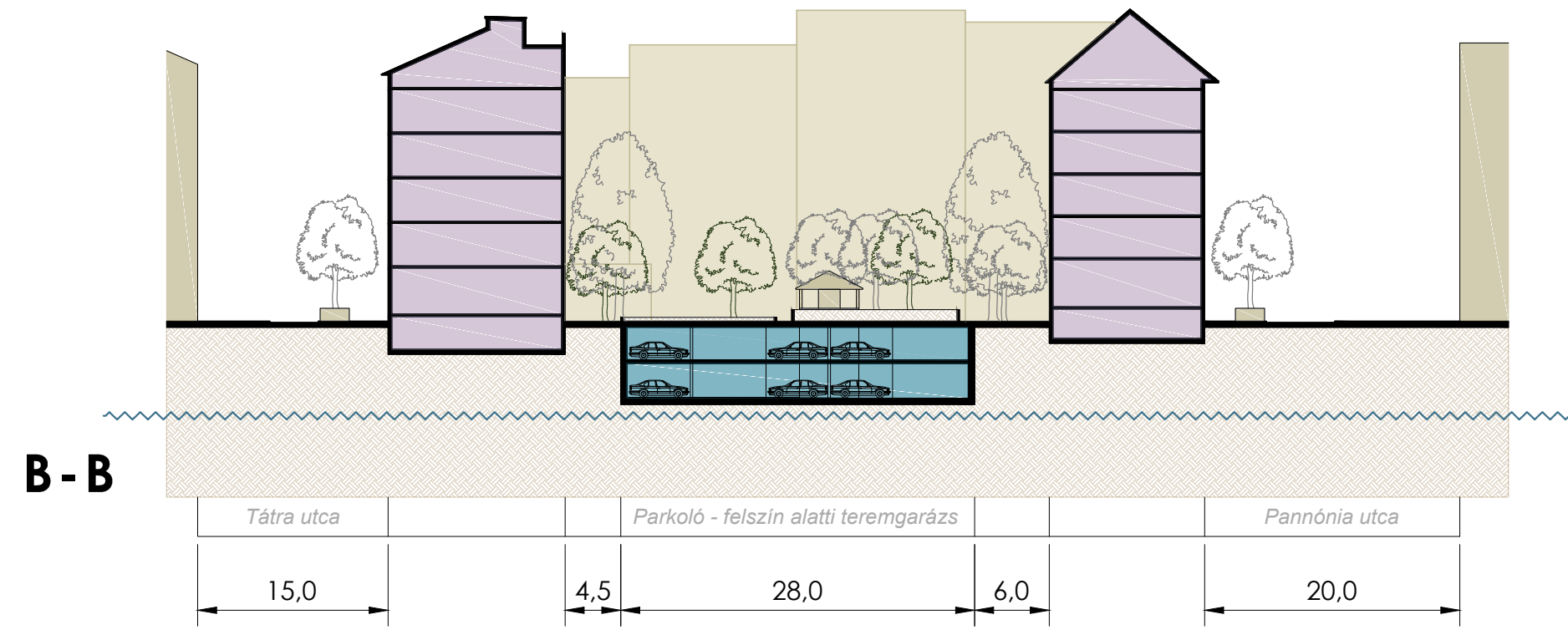
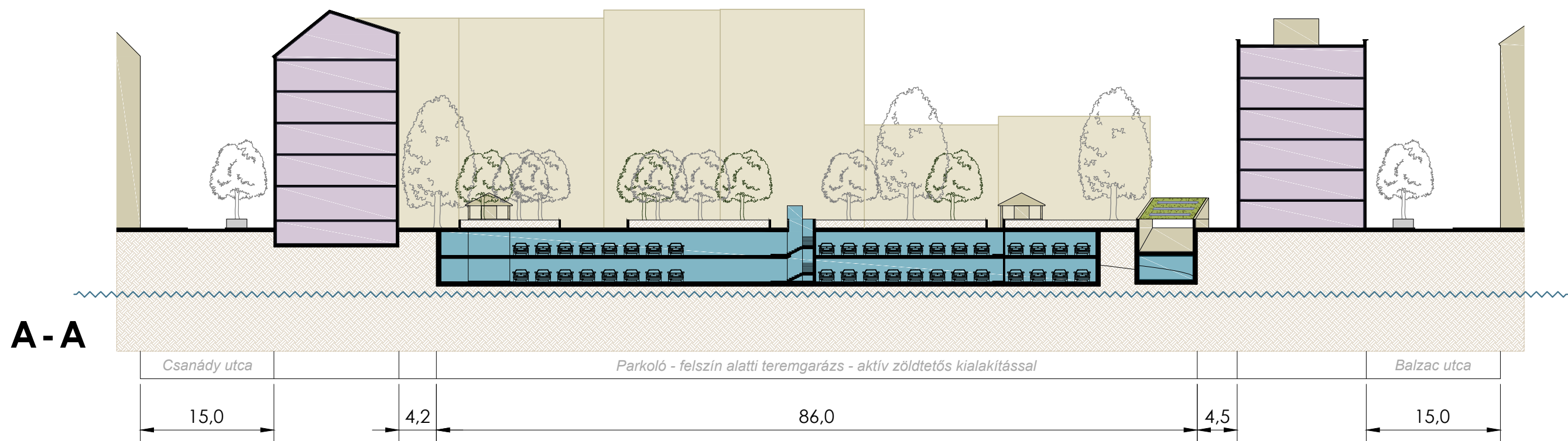


M = 1 : 500





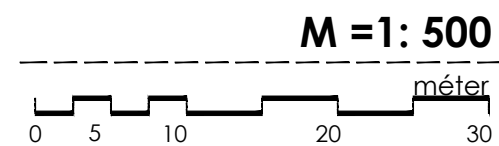
**A-VÁLTOZAT
-2 PINCESZINT**

**ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV**



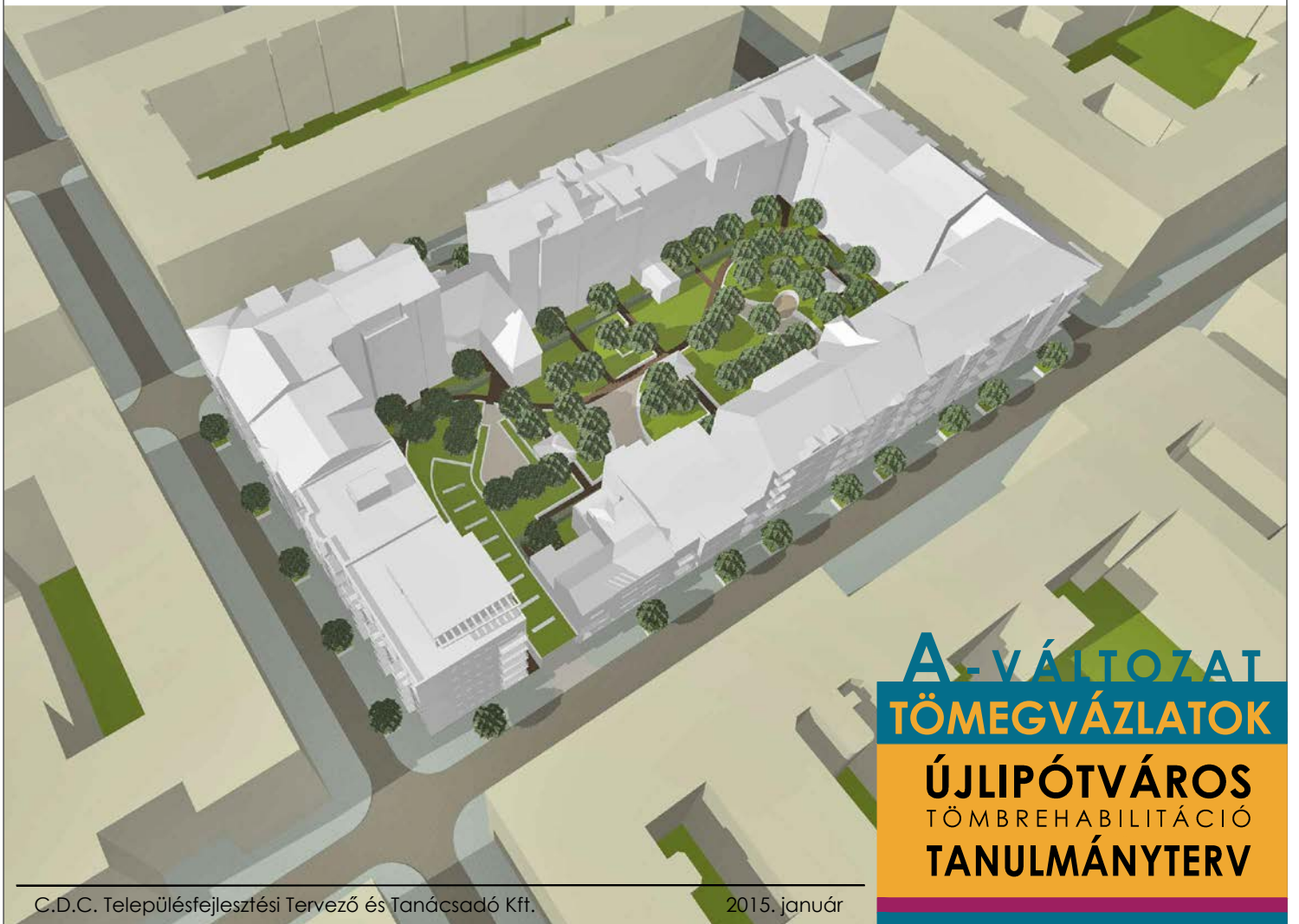
JELMAGYARÁZAT

-  mélygarázs
-  becsült talajvízszint



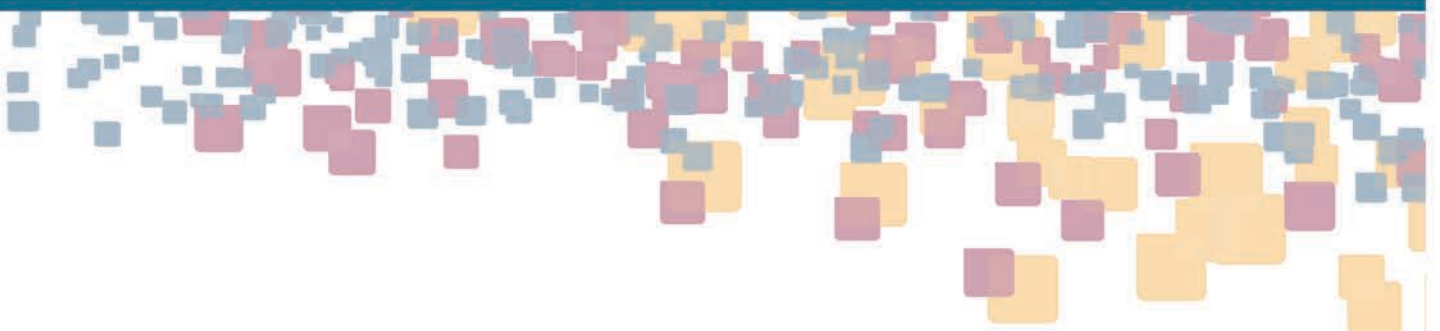
A - VÁLTOZAT
TÖMBMETSZETEK

ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV



ÚJLIPÓTVÁROS | TANULMÁNYTERV
TÖMBREHABILITÁCIÓ

| **B**-változat



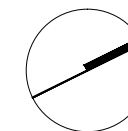


B-VÁLTOZAT HELYSZÍNRAJZ

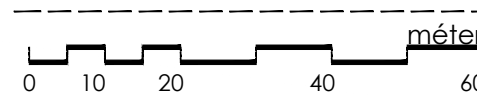
ÚJLIPÓTVÁROS TÖMBREHABILITÁCIÓ TANULMÁNYTERV

JELMAGYARÁZAT

- úttest
- járda - gyalogos felület
- környező épület
- udvar magántelek
- zöldtető
- aktív zöldfelület
- sövény
- vegyes forgalmú útszakasz szintbeni burkolattal
- közterületi parkolófelület, üzlet-feltöltő parkoló



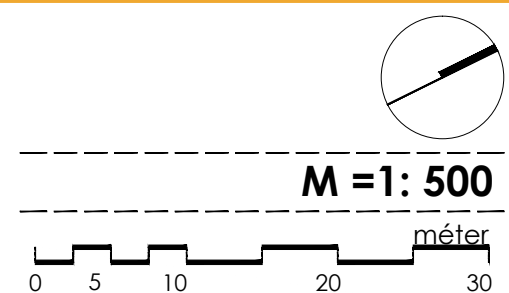
M = 1 : 1 000





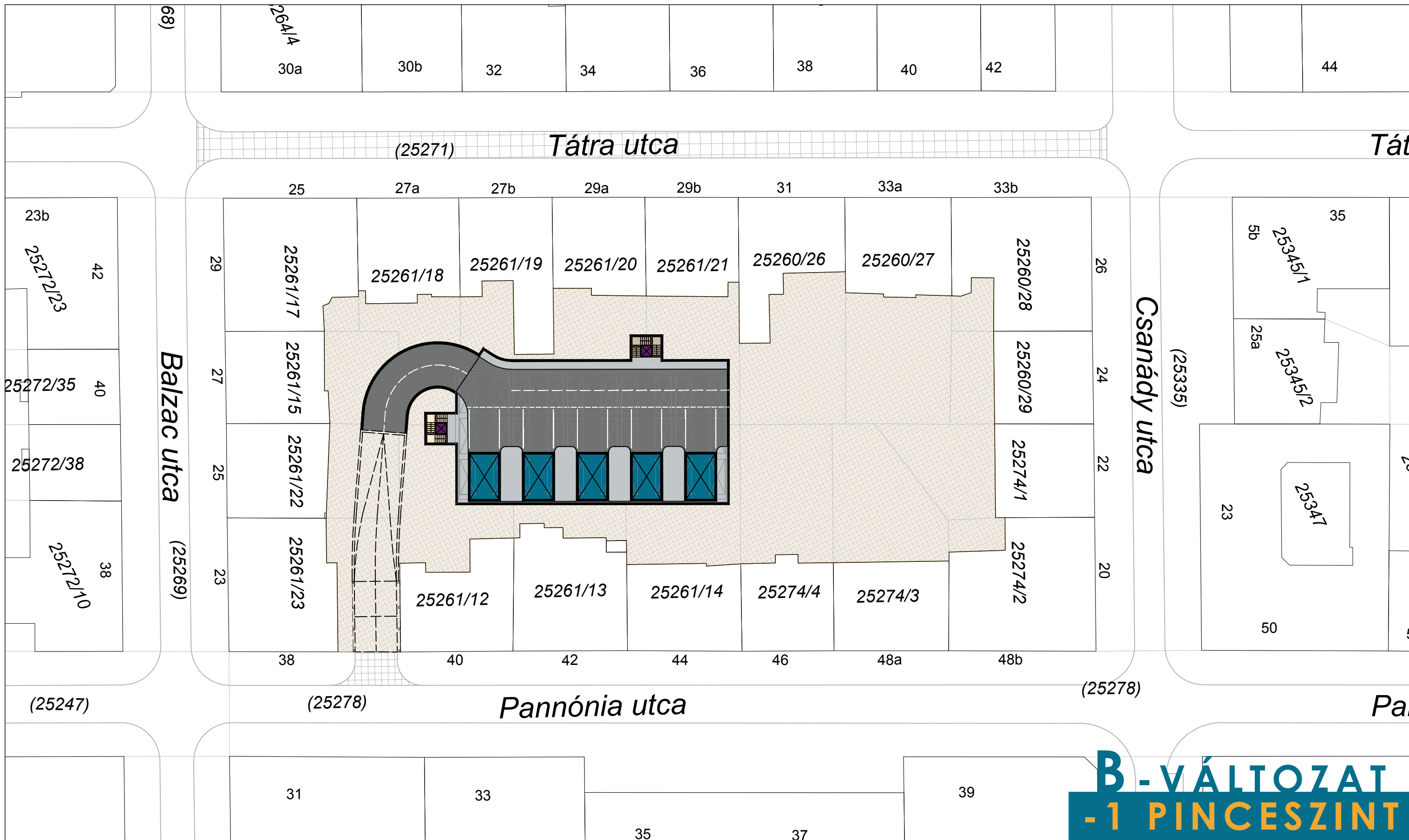
JELMAGYARÁZAT

- | | | | |
|-----------------------|---------------|-------------------|--|
| üzlethelység | egyéb helység | zöldtető | vegyes forgalmú útszakasz szintbeni burkolattal |
| alagsori üzlethelység | közlekedő | aktív zöldfelület | közterületi parkolófelület, üzlet-feltöltő parkoló |
| | | sövény | |



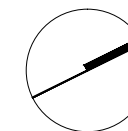
**B-VÁLTOZAT
FÖLDSZINT**

**ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV**

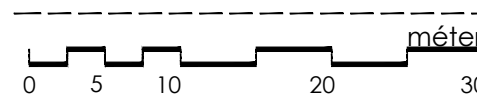


JELMAGYARÁZAT

- közlekedő
- lift
- gépjármű lift
- gyalogos felület
- közlekedő - gépjármű forgalom

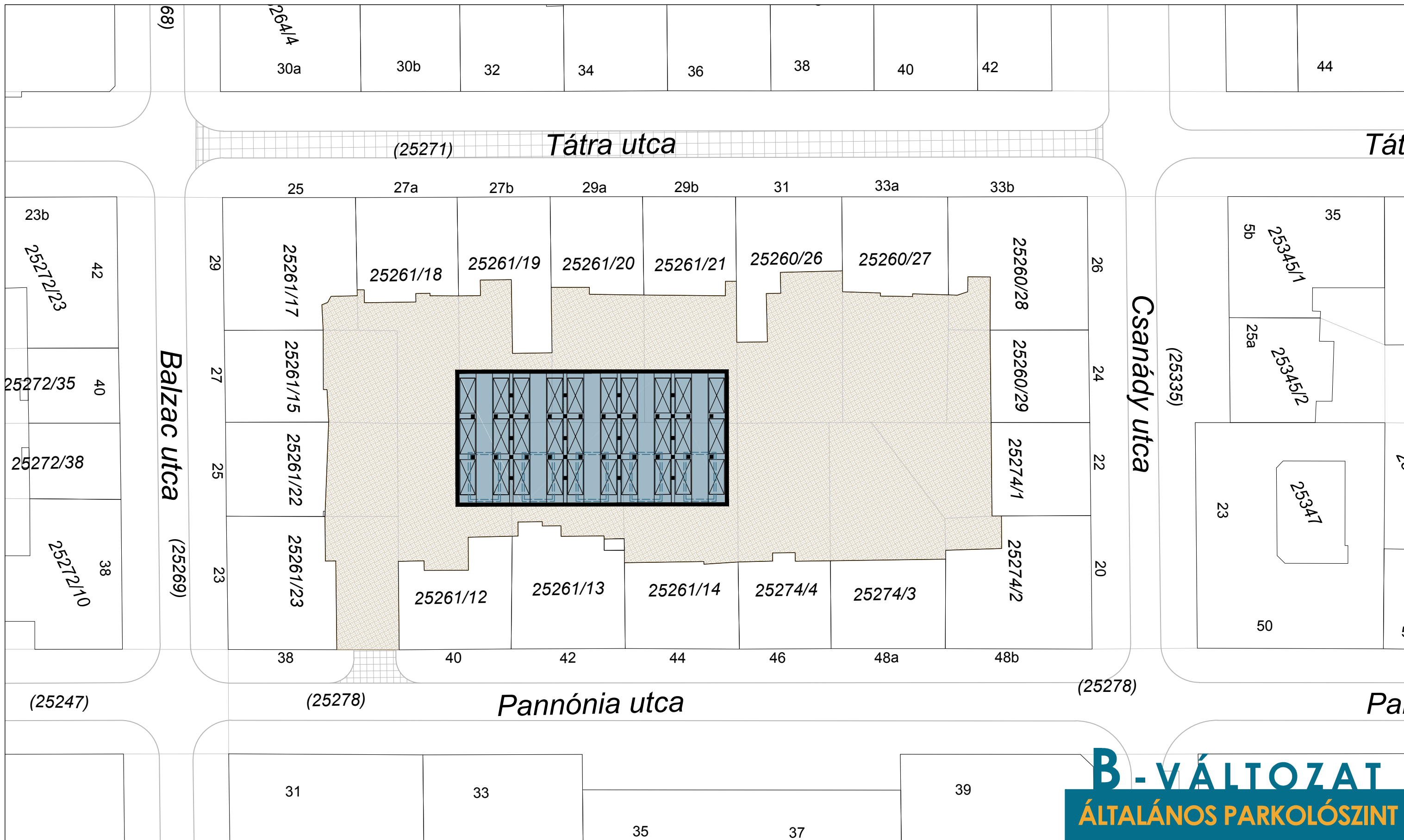


M = 1: 500






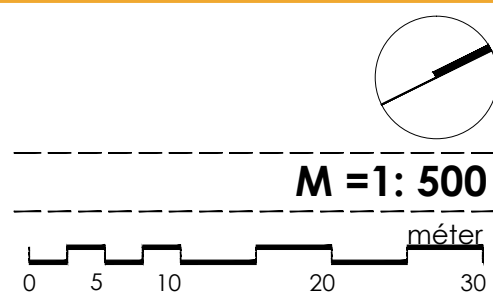
B - VÁLTOZAT
- 1 PINCESZINT

ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV



JELMAGYARÁZAT

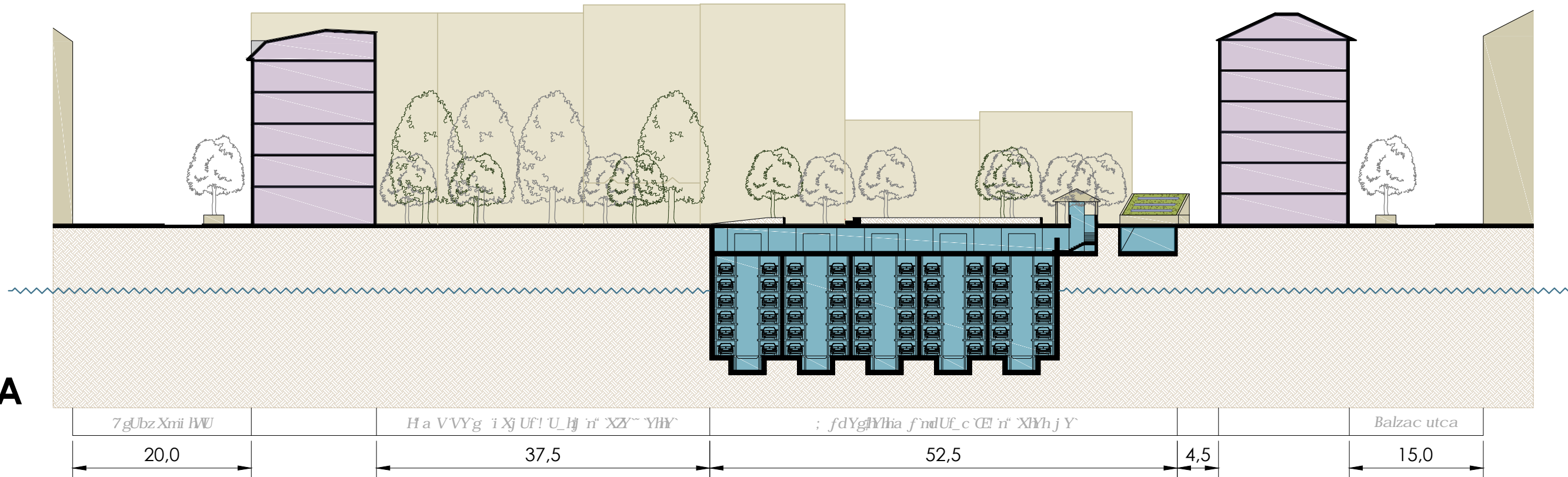
-  gépesített parkoló-rendszer
-  gépjármű lift felépítmény kontúr
-  parkoló-lemez



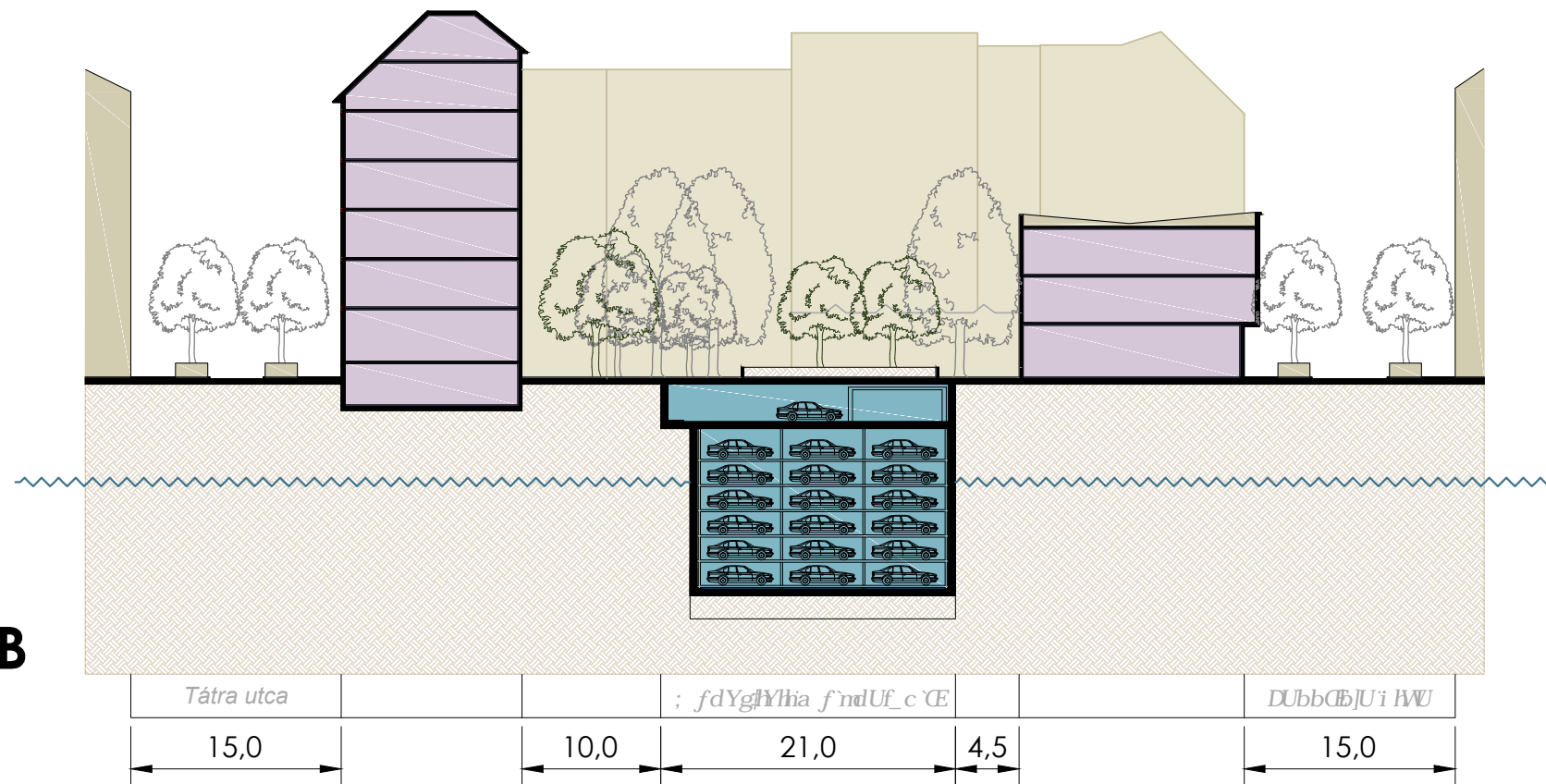
B - VÁLTOZAT
ÁLTALÁNOS PARKOLÓSZINT

ÚJLIPÓTVÁROS
 TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV



A - A

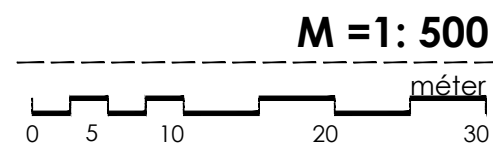


B - B



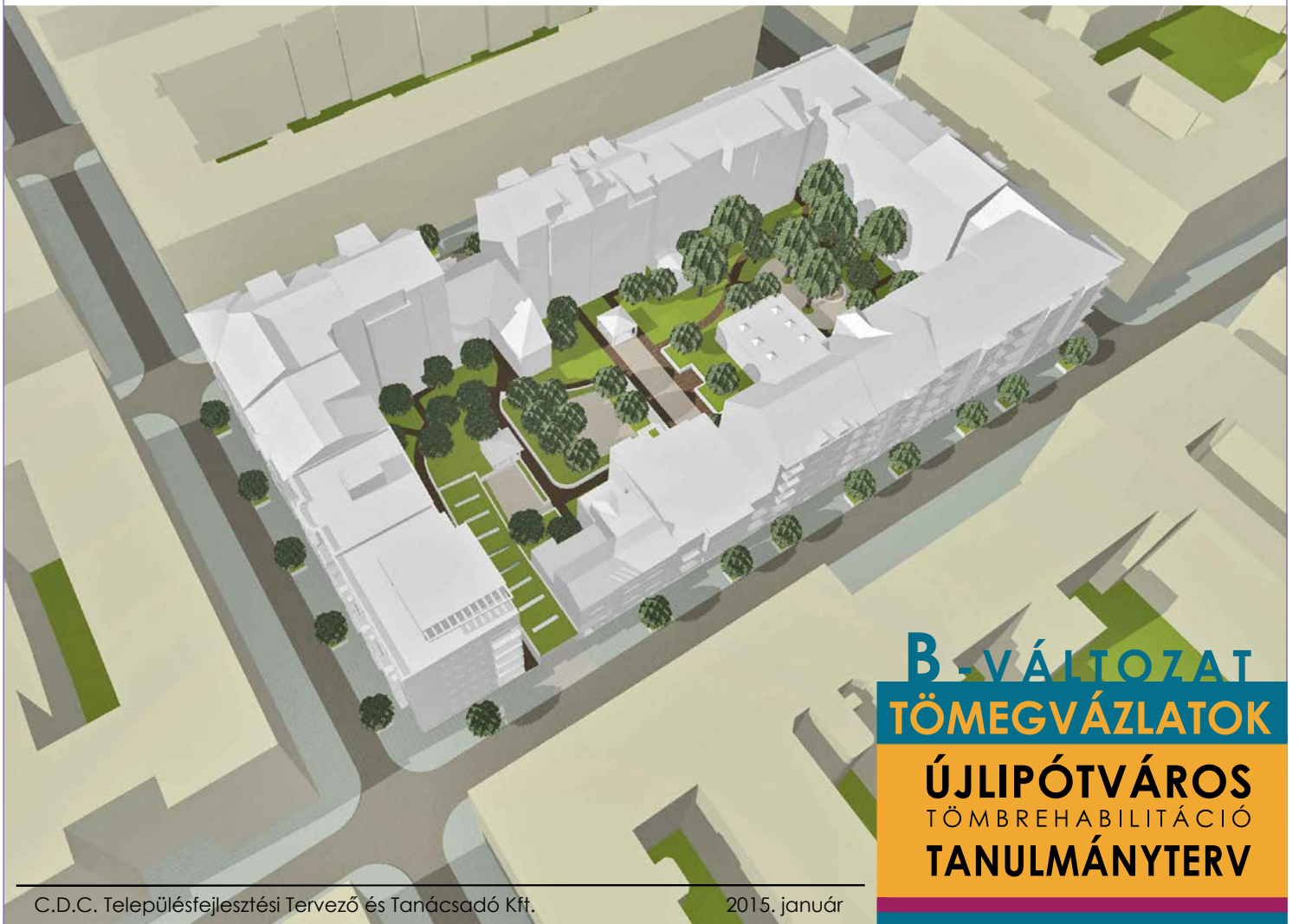
JELMAGYARÁZAT

-  gépesített mélygarázs
-  becsült talajvízszint



B - VÁLTOZAT
TÖMBMETSZETEK

ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV



BEVÁLTÓZAT
TÖMEGVÁZLATOK

ÚJLIPÓTVÁROS
TÖMBREHABILITÁCIÓ
TANULMÁNYTERV