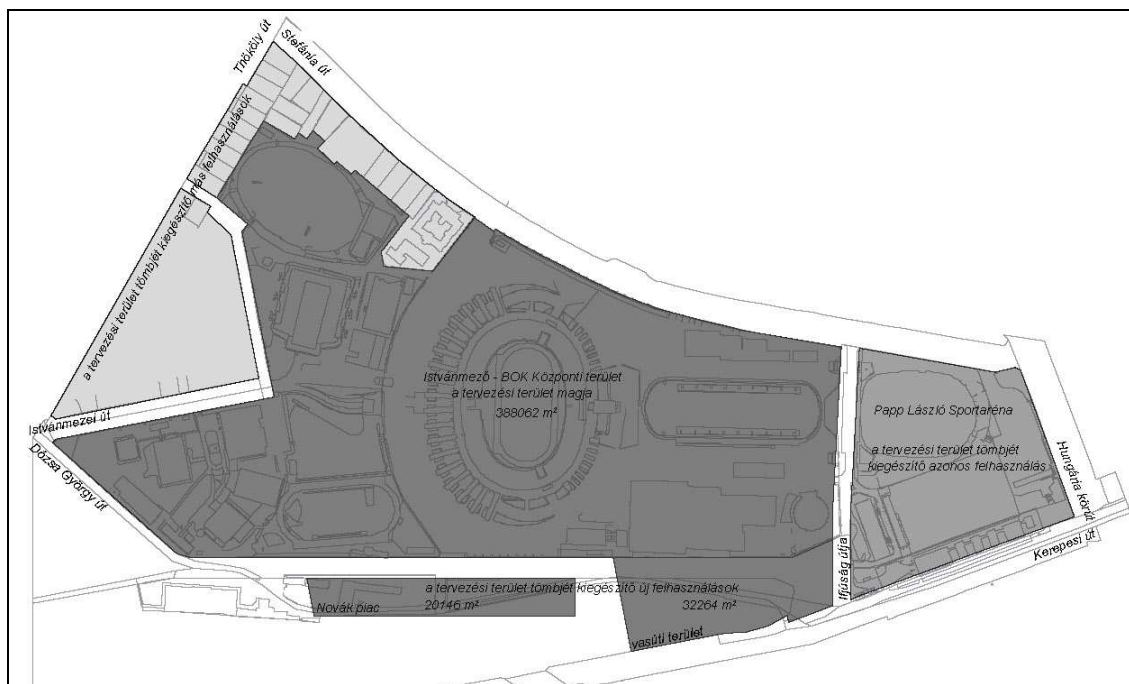


AZ ISTVÁNMEZŐ REHABILITÁCIÓS PROGRAMJÁHOZ KAPCSOLÓDÓ VÁROSÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ KIALAKÍTÁSA.
Ötletpályázat – 2012. június 18.

AZ ISTVÁNMEZŐ REHABILITÁCIÓS PROGRAMJÁHOZ KAPCSOLÓDÓ VÁROSÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓ KIALAKÍTÁSA.

Ötletpályázat – 2012. június 18.

Műszaki leírás



A tervezési feladat, a tervezési terület megismerése során majd a tervezés folyamán kikristályosodott alapelvek, célok.

- > A BOK központi terület igényes sportparkká fejlesztése megoldható, sőt mondhatjuk, régen adósok vagyunk ezzel önmagunknak.
- > A tervezési program elhelyezhetősége – a pályázati kiírás alapvetése – jó. (az új velodrom később említett problémáján kívül)
- > A meglévő városszerkezeti kapcsolatok, első sorban a közösségi közlekedés kihasználása fontos.
- > A sportparkban a meglévő élénk sportélet színtereit meg kell őrizni, ki kell teljesíteni.
- > A lakossági használat lehetőségeit társadalmi és gazdasági szempontból is ki kell szélesíteni.
- > Építészeti, városképi, zöldfelületi szempontból új minőséget, új értékeket lehet és kell létrehozni.

A célok eléréséhez vezető eszközök

Üzemeltetés

A BOK végleges kiépítésben lényegében nyitott közterület, melyet városi sport- és pihenőparkként használnak a sportolók és a laikus közönség egyaránt. Beléptetés, ellenőrzés az épületek kijelölt bejáratain történik. A terület közterületként nyílik meg a városszövet minden irányában.

Területfelhasználás

Az egykori Népstadionnal szervezett és osztott terület

- > keleti felén a nemzeti aréna,
- > nyugati felén a további, viszonylag kisebb sportintézmények kerülnek elhelyezésre.
- > A köztes terület és a Millenáris környéke a lakossági sportolás, szabadidő eltöltés zónája.

Városképi szempontok

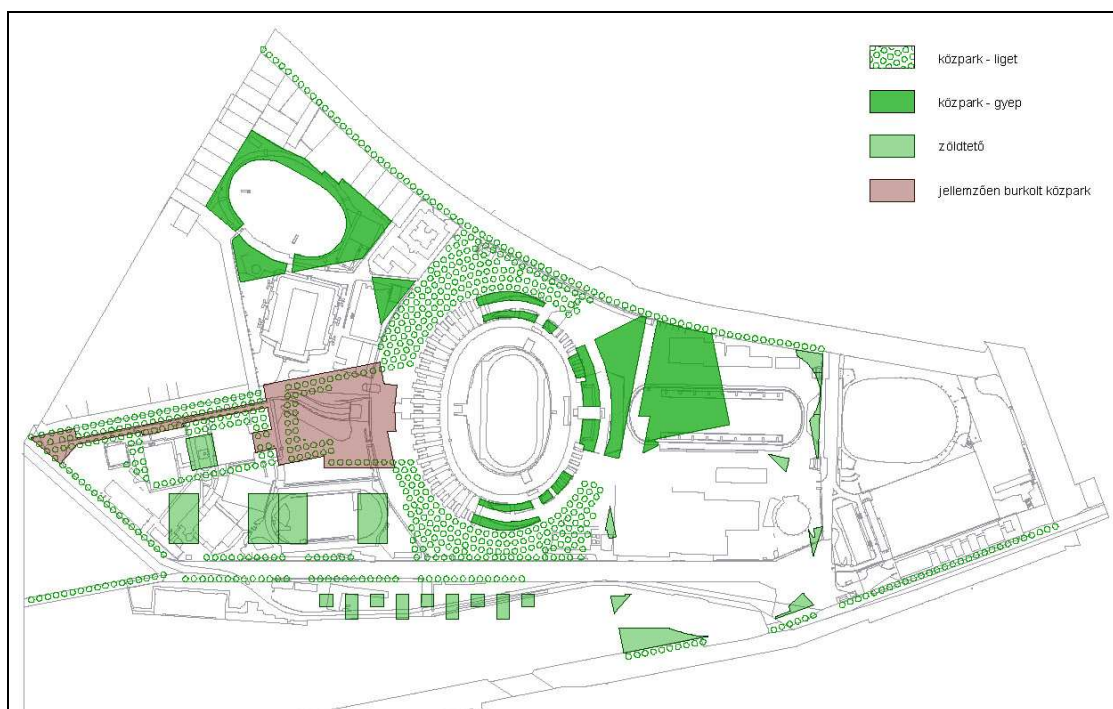
Az újjáépülő BOK égtájak szerint különböző módon válaszol környezetére.

- > Keleten a meglévő kemény épített környezetet folytatja (aréna bejárati lemezsintje) Mind keletről, mind nyugatról a Kerepesin érkező számára büszkén mutatja a nemzeti aréna formáját.
- > Déli irányból az új Dózsa-passzázs kialakításával rendezi a vasúti terület miatt zavaros térfalat. Az új Dózsa György úti átkötéssel áttekinthető közlekedési helyzetet teremt.
- > Nyugati irányból a Verseny utca humanizálásával, a 10,8 méteres lemezsintre nyújt szerkezeti kapcsolatot, az Istvánmezei út térfalának kiépítésével, a belső díszterre való bevezetésével az utcás városszövetet hozza be a nyugati oldal szívébe.
- > Északi oldalon a levegős, zöld Stefánia útra hasonló áttört, növényzettel dominált arcát fordítja, melynek háttérében magasodik a régi és az új stadion. Az Egressy út humanizálása a Zugló – vasútállomás irányába tett gesztus.

Zöldfelületi rendszer

A BOK végleges kiépítésében változatos használati lehetőséget nyújtó szabad terekkel ad lehetőséget a lakosság mindennapi használatára.

- > A nemzeti aréna előtt nyitott mező a kötetlen levegőzés helye,
- > az atlétikai stadion körüli ligetben futó-kocogó pályát és a ketrec-sportok kispályáit helyezzük el.
- > Az Istvánmezei út a sportintézményekkel körülvelt díszterre – a nyugati oldal szívébe – vezet, amelyre a burkolt felületek, a rendezvények, fesztiválok lehetősége jellemző.
- > A Millenáris felé haladva az egyedi lakossági szabadtéri igényeknek – extrém sportoknak, játszótereknek, körbezárt labdapályáknak - ad lehetőséget a tervezési terület.



Zöldfelület talajszínt: 92809m², tetőszínt (minimum 80cm): 20703m², melyből az OTÉK szerint figyelembe vehető 55%, azaz 11387m².

Zöldfelület összesen: 104196m² = 26,8% (a burkolt közpark beszámítása nélkül)

Megközelítés

A közösségi közlekedés elérhetőségi pontjai felé a tervezési terület kapcsolódását kiteljesítjük, minőségét emeljük. Három fő irányból, háromféle jelleggel közelíthető meg a nemzeti aréna illetve az egész sportpark.

- > A BOK déli határán a jellemző tömegmozgatási szint a Papp László Sportaréna bejárati lemeze, mely új emelt szintű passzázsként követi a Dózsa György utat és a Verseny utcába levezetve éri el a Baross teret. Ezt a kb. 10.8 méteres magassági szintet használjuk a nagy tömegforgalmú intézmények (nemzeti aréna, nemzeti versenyuszoda) elérése céljából. A Keleti pályaudvarra beérkező sportszerelvények üritését ugyancsak erre a lemezszintre vezetjük.
- > A BOK északi határán, a Stefánia úton természetes kapcsolatokat biztosítunk, zöldfelületeken, rámpákon keresztül érhető el a bejárati lemez.
- > A BOK nyugati irányból (Thököly út) a reprezentatív városi sétánnyá kiépülő Istvánmezei sétányon közelíthető meg.

Örökségvédelem

A városszerkezethez való tiszteletteljes illeszkedésen kívül az egyedi értékek megőrzését tűzi ki célul a terv.

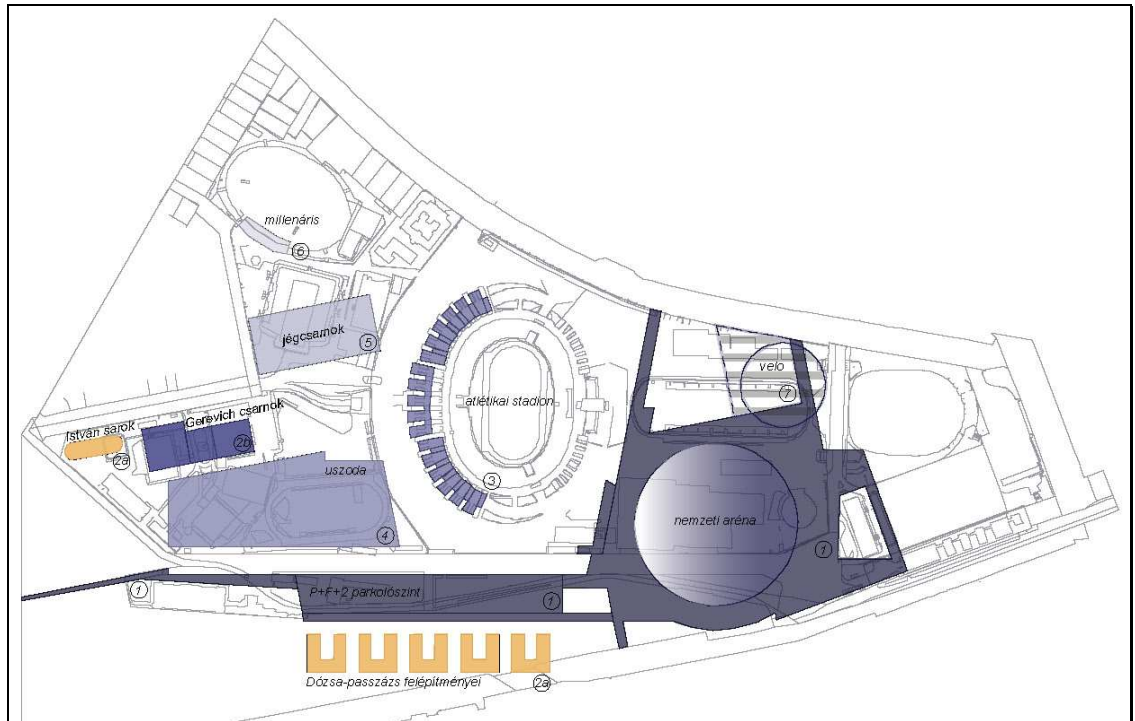
- > A Dromosz szoborparkja – szellemi rokonságot őrizve – átkerül a pilonok elé.
- > A volt Népstadion karakteres formája – a belső korszerűsítése mellett – felújításra kerül, hangsúlyozást kap.
- > A Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok finom eleganciája méltó kifejtést kap a díszter szervezésével, a bővítmény bontásával, átfogalmazásával.
- > A Millenáris fejéületét és pályáját ugyancsak helyreállítjuk és változó funkcióval hasznosítjuk.
- > A Dávid Károlyról elnevezhető rendezvényter szimbolikus emlékezés a múlt erőfeszítéseire.

Kiegészítő használat – üzleti lehetőségek

A BOK központi területén a sportintézmények épületei nyilvános vendéglátásra is lehetőséget kínálnak a terület élettellel való megtöltése, a kényelmes használat céljából.

A Dózsa-passzázs és az István-sarok befektetési céllal hasznosítható. A Dózsa-passzázs épületei a vasút mellett ugyan nem számítanak vonzó területnek, de az igényes sportpark felé tájoltva számíthatnak olyan vevőkre, akiknek értékes ez a környezet. Nagy sportrendezvények esetében kifejezetten előnyös szálláshelyek alakíthatók itt ki.

A beépítés ütemezése



A színnyalatok és sorszámok mutatják a javasolt építési sorrendet. Az értékesíthető terület kiépítése viszonylag korai ütemben a finanszírozhatóság megkönnyítése céljából javasolt.

A BOK központi terület előny – hátrány elemzése

A tervezési terület, a Budapesti Olimpiai Központ (BOK) Budapest sűrű városszövetébe ágyazott sport-intézmény.

> Ennek előnye, hogy a közösségi közlekedés mennyisége és összetettsége kiváló

> Hátránya, hogy csúcsüzemben közvetlen környezetét, mely részben lakóterület jelentősen megterheli.

A BOK a fővárosi úthálózattal jól körülölelt helyzetben van.

> Ennek előnye, hogy sok irányból elérhető, a Dózsa György útról és a Stefánia útról jól feltárható, trolis, villamos, busz valamint metróállomások vannak a közelben

A BOK fővárosi helyzetéből adódóan a közösségi közlekedésre való átszállás jellemző helye lehet

> Ennek előnye, hogy a szükséges nagy mennyiségű parkoló a rendezvények függvényében P+R rendszerrel többszörösen kihasználható

A BOK közvetlenül határos a Keleti pályaudvarral

> Ennek előnye, hogy vasúti megközelítés is biztosítható, a vasúti pályaudvar alulhasznosított területei felhasználhatók

> Hátránya, hogy déli irányban kapcsolatrendszere merev, a Kerepesi út nehezen érhető el, a Dózsa György út, az Ifjúság útja és a Kerepesi út csatlakozása körülményes

A BOK jelentős szabad területekkel bíró sport-intézmény.

> Ennek előnye, hogy van hely további létesítmények elhelyezésére, van lehetőség ütemezett kiépítésre, van lehetőség zöldfelületi rehabilitációra, van lehetőség a sportolókon és sportrajongókon kívül a lakosság számára is új értékeket – pihenőparkot, sportligetet – létesíteni.

A BOK

- > területfelhasználása,
- > épületállománya,
- > zöldfelületi rendszere,
- > üzemszervezése,
- > energetikai állapota,
- > sporttechnológiai szervezettsége

a több mint 100 éves nemzeti hányattatottság nyomát viseli magán. Nagy ívű gesztusok haltak el rövidtávú döntések terhe vagy egyszerűen az idő múlása következtében.

- > a Millenáris lakóházak bozótjába szorult,
- > az Istvánmezei utat két oldalának ellentétes beépítettsége felbillenti,
- > a Népstadion tengelye értelmetlenné vált,
- > a Dromosz mára antik műemlékünk lett,
- > a zöldfelületek éppoly rendszertelenek és elhasználtak, mint a csamoképületek.

Mivel állami vagyronról van szó alapvető elvárás, hogy ne üzleti széljárásoknak kitett „fejződés”, hanem tervszerű értékteremtés történjen!

> Ennek – közvetett – előnye, hogy barnamezős beruházás készül, az új érték létrehozása kisugárzik környezetére, a befektetés megsokszorozódik, lépésenként változtatva, de folyamatosan működő zászlóshajója lesz a magyar sportnak

A BOK jelenleg is változatos tevékenységeknek ad teret: versenysportok sok válfaja, tömegrendezvények sok fajtája, melyeknek leépítése nem merül föl.

> Ennek előnye, hogy a terület teljes átépülése során is a változatos használatokat kell és lehet szem előtt tartani. Ez biztosíthatja a gazdasági célszerűséget - a teljes létesítmény bevételt is tud termelni, a nyitottságot a lakosság minél szélesebb köre számára,

> Hátránya, hogy a sokféle használati mód nehezebben szervezhető üzemeltetést okoz, ez azonban a korszerű technikai, elektronikai rendszerekkel áthidalható.

A BOK közvetlenül határos a Papp László Sportarénával, annak bejárati lemezével

> Ennek előnye, hogy a BOK terület átlagos terepszintjéhez képest – kereken 10 méteres magasságban folytatható az új nemzeti aréna bejárati lemeze is, mely magasság a nézőtér töltése szempontjából kedvező.

A telepítés indoklása

A BOK központi terület középpontjában a Puskás Stadion áll, mely az esetleges beépítések elburjánzása után is szervező erőt sugároz környezetére.

- > Keleti – Ifjúság úti – és
- > nyugati – Istvánmezei úti – térfélre osztja a tervezési területet.

Nemzeti aréna – keleti, Ifjúság úti oldal – első ütem

A pályázati kiírás szerint a nemzeti arénát a Puskás Stadion és a Papp Sportaréna közé kell helyezni. A Puskás Stadion és az új aréna azonos nagyságrendje felveti az ésszerűtlenség aggályát. Azonban a volt Népstadion történeti és építészeti értéke, nagytömegű „tehetetlensége”, drága és nehézkes bontása vagy átépítése a hiányosságai ellenére is megtartása mellett szólnak, miközben korszerű új épülettel lehet csak kielégíteni a nemzeti aréna tervezési programját. A telepítés lényege tehát nem vitatható, azon belül viszont az aréna elhelyezése több változatban lehetséges a Stefánia út és a Kerepesi út között.

Az új nemzeti arénát a Kerepesi út felé a lehető legjobban eltolva helyeztük el.

Ennek indokai a következők.

- > A Kerepesi és a Stefánia közti karakter-különbség óriási. A Kerepesi nagyságrendje, sebessége, átmenő forgalma, zajszintje sokkal könnyebben elviseli egy hatalmas épület megjelenését, mint azt a Stefánia elegáns, nyugodt, zöldfelületekkel gazdag, lakóövezeti jellegű promenádja. Még akkor is, ha az általunk nem javasolt új velodrom is beépül erre a területre.
- > A BOK és a Kerepesi közé ékelődött elhasznált vasúti zsákerület beépítésével egyrészt rendezzük a Kerepesi úti városképet, másrészt barnamezőt használunk föl miközben jelentős, szépen kiképezhető parkot nyitunk a Stefániára nézve.
- > A Syma csarnok megszüntetése az anyagi áldozat ellenére is döntő lépés a BOK szétzilált beépítésének jó irányba fordítása felé.

A Puskás – Papp tengelybe beültetett harmadik elem drasztikus városépítészeti gesztus lenne szemben a három tömeg egymással harmonikus szétterítéséhez képest.

További létesítmények – nyugati, Istvánmezei oldal – második ütem

Az itt található fokozatosan kiépült csarnok- és pálya-rendszer zűrzavarából kiemelkedik a

- > Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok épülete valamint az egykori
- > Népstadion pilonsoros homlokzata.

A köztük lévő – jelenleg csak eszmei – kapcsolatot a tervezett telepítéssel felértékeljük.

A Dávid Károly rendezvénnyel egy városi díszteret hozunk létre, melynek gazdag felhasználási lehetőségei lesznek. A Gerevich – Puskás tengely által meghatározott tere néz a tervezett nemzeti versenyuszoda és a jégcsarnok. Ezek fokozatos kiépülése egyrészt megfelel a pályázati kiírás programjának (uszoda), másrészt megfelel annak a tervezői célnak, hogy a területen meglévő élénk sportélet fennmaradjon, sőt, gazdagodjék.

Ugyanezt a célt szolgálja a Puskás Stadion rehabilitálása is. Ennek keretében a műszaki felújítás mellett használati módban és szimbolikus szinten is új értékek létrehozását javasoljuk.

- > vip és média részleg kialakítása a felső szinten,
- > a tönkrement lelátó helyett korszerű átépítés,
- > a bejáratok három ellenőrzött pontra csökkennek,
- > a pilonok között a földszint edzőtermekkel, szakosztályi funkciókkal épül be,
- > a pilonok elé helyezzük át a dromosz szobrait (a darabszám is azonos!)

Az Istvánmezei út mentén épül újjá a lebontott Körcsarnok feladatait ellátó új rendezvény- és verseny-csarnok. Az új csarnok és a Gerevich csarnok közé helyezett kiszolgáló feladatokat ellátó Kiscsarnok és a Thököly – Dózsa csomópontjába kihelyezett Istvánsarok épületsora az Istvánmezei utat térfallal bíró utcává, fasoros, a díszterre bevezető sétánnyá alakítja.

A Dávid Károly tere érkezve feltárul a Puskás Stadion homlokzata, mint háttér, a teret övező sportépületek, melyek mind lakossági használatra is szolgálnak (úszás, korcsolyázás), valamint a vendéglátó-teraszok. A tér közepén süllyesztett rész biztosítja a meglévő múzeumi bejáratot és teremt lehetőséget koncertek, fesztiválok, kivetítős programok rendezésére.

A nemzeti versenyuszoda – tervezési program szerint – hatalmas épülete két irányba szervezett. Mindennapi működése során a lakosság is éppúgy használja, mint a sportolók. A téren kívül a Dózsa György út felé is hasonló bejárattal tekint, a kettős medencetér (úszás, vízilabda) között kialakuló háromszintes, átriumos öltöző blokk biztosít összekötő és elosztó szerepet. A cellás épület részek fölött napozó zöldtetők vannak, melyek világversenyek esetében a mobil lelátókat fogadják. A mobil lelátók működése esetében az uszoda is az arénához hasonló nagy tömegforgalmú létesítménnyé válik. Ekkor a 10,8 méteres tetőterasz szint az emelt szintű Dózsa sétány és a Papp

László illetve nemzeti aréna bejárati lemezét képező, ugyancsak 10,8 méteres vonulási szinttel alkot egységes rendszert.

A jégcsarnok a meglévő, jó állapotú, de rossz helyen lévő jégcsarnok feladatait valamint a Kisstadion feladatait fogja ellátni. E mögött jó megközelítéssel helyezük el az atlétikai sátrat, kiszolgálása a jégcsarnok alsó – lelátók alatti - szintjéről biztosított. Mellette fér el a téli időszakban ugyancsak fedett tenisz-sátor. Nyári időszakban az atlétikai pálya helyett is hálóval körülvett labdajáték pályák foglalják el az egész területet.

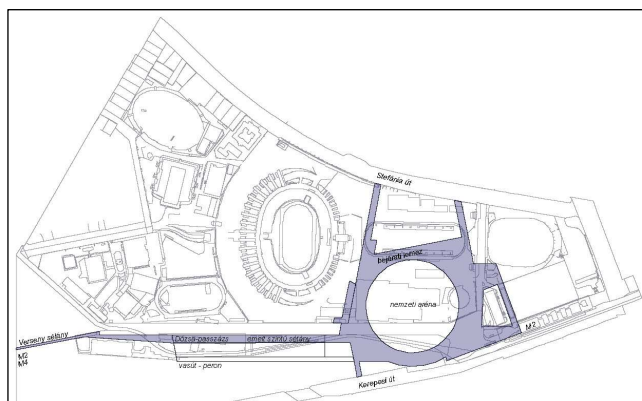
A Millenáris pályája nem csak műszaki állapota, hanem mérete miatt sem alkalmas a nemzetközi versenyekre. Ezért rehabilitálására a következő javaslatot tesszük.

Felújítás után extrém sportparkként lakossági- és verseny-használatra is alkalmas lesz, a nézőteret helyreállítjuk, a pálya felületét korszerűsítjük. Az épület műemléki felújítása során sportirodák, kiszolgáló használatok fogadására alkalmas lesz, földszintjén az előtte lévő nyugodt parkra néző vendéglő működik, melyet a közvetlen közelben sportoló lakosság és versenyzők egyaránt szívesen használnak.

Az új – nemzetközi igényeknek megfelelő – velodromot szerintünk nem a BOK helyszínen kell felépíteni, nincs fontos szempont, mely szerint integrálni kéne az istvánmezei együttesbe. Ennek ellenére – megfelelően a pályázati kiírásnak – a nemzeti aréna előtti parkban helyet biztosítottunk neki, de úgy véljük ettől – és csak ettől - válik zsúfolttá a nagy stadionok környezete, a keleti oldal.

Belső közlekedés

A BOK központi területén belül a közlekedés két jellegzetes szinten történik. Egyik a már említett bejárati lemez szint, 10,8 méteres magasságban, a Papp László Sportaréna lemezszintjéhez csatlakozva.

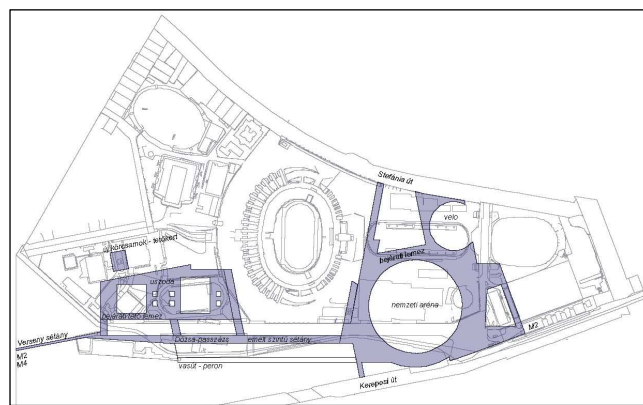


Az ábra mutatja a gyalogos tömegforgalom (+10,8 méteres) szintjét az I. ütemben.

A tervezett fő közlekedési rendszer kiépül a pályaudvar, a metrómegállók, a Stefánia irányába, ahol a pihenőpark is kialakul. Elkészül az új Kerepesi – Dózsa kapcsolat.

Ugyanez a szint éri el a nemzeti arénán kívül a további nagyforgalmú létesítményt: az uszodát, ugyanez a szint kapcsolja rendszerbe rámpák, hidak, normál- és mozgólépcsők közvetítésével a vasúti peront, a Verseny utcát, a Dózsa György utat, a Puskás Stadion körüli terepszintet és a nagyforgalmú sportlétesítményeket.

Az uszoda „nagytelejesítményű” mobil lelátói ezen a 10,8 méteres szinten – az épület tetején - kapnak bejáratot.



A Puskás Stadion forgalma ettől eltér, saját adottságát, a körítő közterületet használja megközelítésre. Az üzemeltetési szempontok, a BOK terület megnyitása miatt három bejáraton lehet belépni a stadion területére.

Az istvánmezei díszter a forgalomszervezés további fő centruma. A nemzeti arénán kívüli további sportlétesítmények, szabadtéri tevékenységek innen érhető el terepszinten.

A Millenáris mellett szerviz bejáratok nyílnak, de különleges járművekkel szinte bárholonnan megközelíthető a terület, a bejárati lemezen mentő, tűzoltó közlekedhet. A nemzeti aréna a lemez alatti terepszintről érhető el a sportolók és az üzemvitel céljára. Ugyanitt vannak kettéválasztott rendszerben a buszparkolók.

A kisebb sportcsarnokok üzemi bejárata hátulról, oldalról biztosított.

A pinceszintekről az épületek peremén és a bejárati lemezben úszva alakítunk ki feljárásokat.

A Dózsa-passzázs alatti gépkocsi parkolóból és a Keleti pályaudvar peronjáról közvetlenül az emelt szintű Dózsa sétányra lehet jutni.

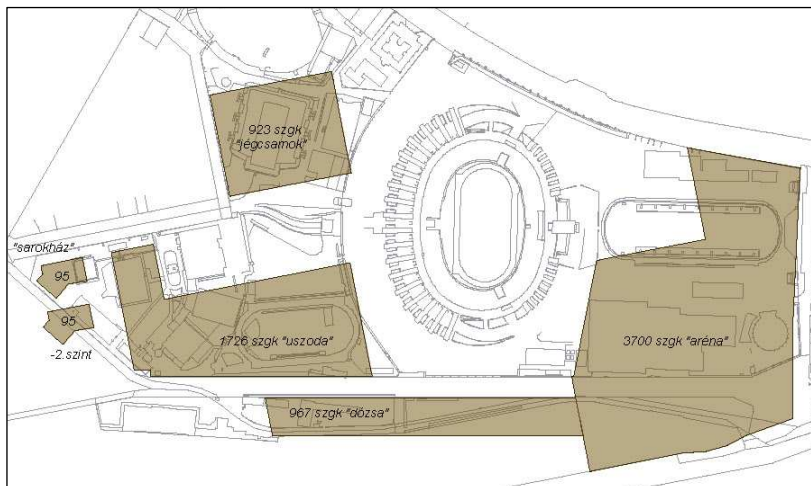
Parkoló kapacitás számítás

A pincék területét a sportépületek esetében az ott előforduló technológiai területek miatt 0,8-as szorzóval vettük figyelembe.

A befektetési célú épületek pincéit 0,9-es szorzóval vettük figyelembe

22 m²-t számítunk egy személygépkocsira, 72 m²-t számítunk egy buszra

| | | | terület | busz | szgk | | |
|----------------------------------|------------------------------------|------------|---------|------------|------|---------|-------------|
| | | | m2 | db | | I. ütem | teljes |
| SPORTÉPÜLETEK | | | | | | | |
| Nemzeti aréna és velodrom | pinceszint | | 101794 | | 3700 | | |
| | földszint | Busz – A | 15641 | 174 | | | |
| | | Busz - B | 15013 | 167 | | | |
| | | Szkg - A | 5052 | | 184 | | |
| | | Szkg - B | 6020 | | 218 | | |
| | | Velo alatt | 9703 | | 352 | | |
| | 1 emelet | Szkg - A | 5052 | | 184 | | |
| | | Szkg - B | 6020 | | 218 | | |
| összesen | | | | | 4856 | 4856 | |
| Uszoda és új körcsarnok | pinceszint | | 47477 | | | | 1726 |
| | | | | | | | |
| Jégcsarnok | pinceszint | | 25394 | | | | 923 |
| Végleges állapot | | | | 341 | | | 7505 |
| BEFEKTETÉSI CÉLÚ ÉPÜLETEK | | | | | | | |
| Dózsa passzázs | pinceszint | | 23637 | | 967 | | |
| | fszt | | 20146 | | 824 | | |
| | összesen | | | | | 1791 | 1791 |
| | I. ütemben 2. szint is | | 20146 | | | 824 | |
| István sarok | két pinceszint | | 4674 | | | | 190 |
| I ütemben | A Dózsa-passzázs garázsként üzemel | | | | | 7471 | |
| Terület összesen | | | | 341 | | | 9486 |



Pincésinti gépkocsitárolók

Pincésint feletti gépkocsitárolók

Megjegyezzük, hogy a parkolóhelyek tervezésében is a közösségi közlekedés előnyeit tartottuk szem előtt, de a tervezett beépítés további lehetőségeket biztosít.

Mindenütt csak egy pincésintet vettünk számításba, a nemzeti aréna bejárati lemeze alatti tér felső – harmadik – szintjét ugyancsak nem használtuk ki erre a célra.



Parkoló-igény számítás

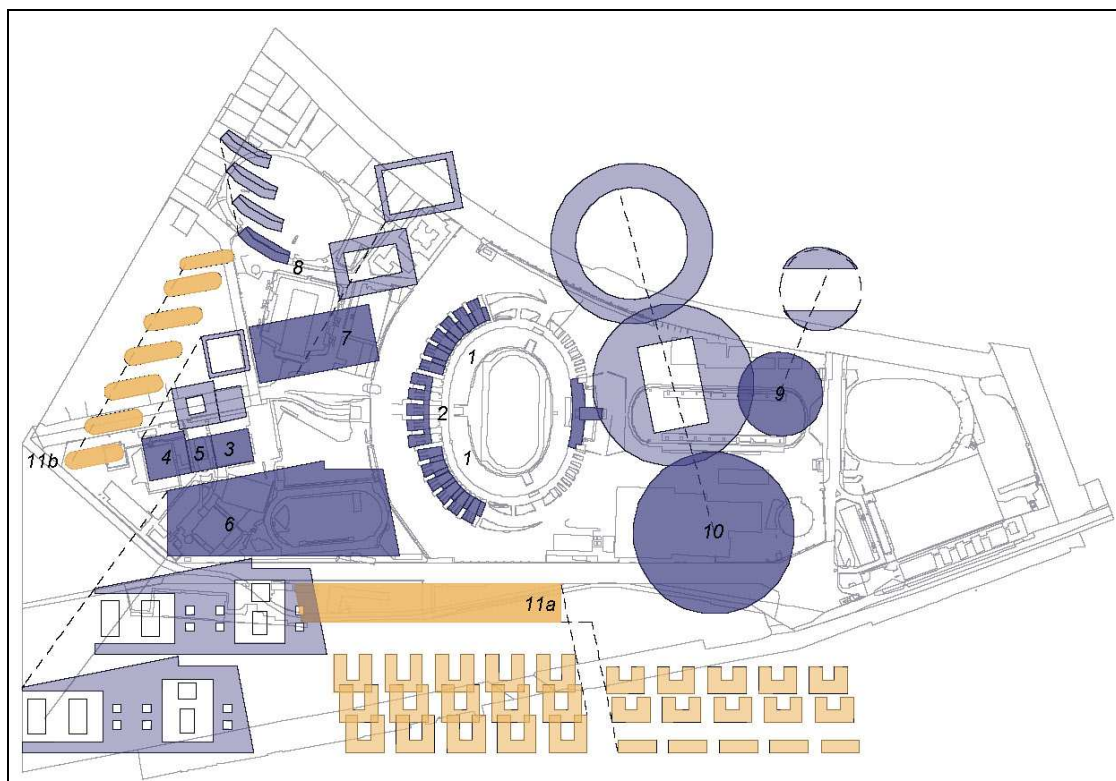
A közösségi közlekedés kiváló és még fejleszthető helyzete miatt az OTÉK-ban előírt parkolóigényt - csak a sportintézmények vonatkozásában - 0,75 értékkel csökkentjük (ez a számított érték)

Az atlétikai stadionná váló Puskás Stadion a nemzeti arénához hasonlít parkolási szempontból, de az atlétika látogatottsága széthúzódik a nap folyamán és a két nagy stadionban egyszerre rendezett világvb versenyszám valószínűsége elenyésző.

| | mérőszám fő – m2 - lakás | OTÉK norma | OTÉK db | számított érték - db | teljesítés ld. az előző táblázatot |
|--|---|------------------|------------|-------------------------|--|
| SPORTÉPÜLETEK | | | | | |
| Nemzeti aréna | 65000 | | | | |
| busz buszgarázs kapacitása: 341 busz á 40 fő= 13640 fő | | | | | |
| szgk | marad: 51360 fő | 5 fő/szgk | 10272 | 7074 | |
| Új velodrom | 6000 fő | 5 fő/szgk | 1200 | 900 | |
| Gerevich csarnok | 1200 fő | 5 fő/szgk | 240 | 180 | |
| Új körcsarnok | 2500 fő | 5 fő/szgk | 500 | 375 | |
| Új kiscsarnok | 300 fő | 5 fő/szgk | 60 | 45 | |
| Új uszoda | 18500 fő | | | | |
| a három versenyszám miatt egyidejűségi csökkentő: 0,8 | marad: 14800 fő | 5 fő/szgk | 2960 | 2220 | |
| Új jégcsarnok | 7000 fő | 5 fő/szgk | 1400 | 1050 | |
| Sportépületek összesen: | 11844 db mely érték az egyidejűségek miatt nem mértékadó | | | | 7505 |
| BEFEKTETÉSI CÉLÚ ÉPÜLETEK | | | | | |
| Dózsa passzázs | | | | | |
| pince, fszt: gk tárolás | | | | | |
| 1. emelet: kereskedelem - eladótér | 8058 m2 | 20 m2/szgk | 403 | | |
| 2. emelet: vendéglátás - fogyasztótér | 1620 m2 | 5 m2/szgk | 324 | | |
| kereskedelem - eladótér | 1620 m2 | 20 m2/szgk | 81 | | |
| 3. emelet: Iroda - főterület | 4860 m2 | 10 m2/szgk | 486 | | |
| 4,5. emelet: sport szálloda | 454 szoba | 1 szgk/ szoba | 454 | | |
| Dózsa passzázs összesen: | | | | 1748 | 1791 |
| István sarok | | | | | |
| fszt: kereskedelem - eladótér | 976 m2 | 20 m2/szgk | 49 | | |
| emeletek: lakások | 116 lakás | 1 szgk/ lakás | 116 | | |
| István sarok összesen: | | | | 165 | 190 |

A nettó területeket 0,8-as szorzóval számítjuk a bruttóból, a funkcionális területeket (eladótér, fogyasztótér, szállodaszobák) az összes terület felének tekintjük, 30m2/szobaegységet, 90m2/lakást veszünk figyelembe

Beépítettség, területszámítás



Az ábra az új és felújított épületek összességét mutatja a területszámítás táblázatának sorszámaival. A színkülönbség a sportépületek és a más (üzleti) célú épületeket különbözteti meg. A tónuskülönbség a földszint és az emeleti szintek megkülönböztetésére szolgál.

Zöldfelületi arány

Zöldfelület

- talajszinten: 92809m²,
 - tetőszinten (minimum 80cm): 20703m², melyből az OTÉK szerint figyelembe vehető 55%, azaz 11387m².
- (A BOK központi területe: 388062m²)

Zöldfelület összesen: 104196m² = 26,8%

Beépítés – területek

| | Név | Területek | | | | Férőhelyek | | | |
|-----|---|---------------------------|----------------------|-----------------------------|--|--|--------------------|------------------------|-----------------------|
| | | Meglévő beépített terület | Bontandó alapterület | Megmaradó beépített terület | Tervezett új nettó alapterület | Beépített terület (megmaradó vagy tervezett) | Megmaradó férőhely | Megszüntetett férőhely | Tervezett új férőhely |
| 1 | Puskás Ferenc Stadion komplexum | 42394 | | 42394 | - | 42394 | 69000 (átépítés) | | - |
| 2 | Puskás Ferenc Stadion Pilonok közötti beépítés | | | | | | | | |
| 2a | Fszt : gyakorlótermek, szakosztályi tevékenységek | - | | - | 6000m2 (12x500 = 400m2 terem + 100m2 kiszolgáló terület) | Nem változik | - | - | - |
| 2b | Felső szint: vip, média helyiségek | - | | - | 2000m2 | Nem változik | | | |
| 3 | Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok | 3870 | 1400 toldalék | 2400 | - | 2470 | 1200 | - | - |
| 4 | Új körcsarnok | - | | - | 7000 | 3600 | - | | 2500 |
| 5 | Új kiscsarnok*** | - | | - | 3000 | 1713 | - | - | 300 |
| | Játékcarnok | 2900 | 2900 | - | - | - | - | 400 | |
| | Jégszínház | 2499 | 2499 | - | - | - | - | 350 | |
| | KSI uszoda | 790 | 790 | - | - | - | - | - | |
| 6 | Új uszoda | - | - | - | 70000 | 37054 | - | - | - |
| 6a | Versenyuszoda | - | - | - | - | - | - | - | 2500 (+7500 mobil) |
| 6b | Vízilabda | - | - | - | - | - | - | - | 2000 (+6000 mobil) |
| 6c | Múugrás | - | - | - | - | - | - | - | 500 |
| | KSI sülyesztett tornacsarnok | 2890 | 2890 | | | | | | |
| | Kisstadion | 11176 | 11176 | | | | | 12000 | |
| | Gyakorló jégcsarnok | 3013 | 3013 | | | | | 350 | |
| 7 | Új jégcsarnok | - | - | - | 20000 | 14095 | - | - | - |
| 7a | Versenypálya | - | - | - | - | - | - | - | 7000 |
| 7b | Gyakorló pálya | - | - | - | - | - | - | - | 350 |
| 8 | Millenáris | 9474 | - | 9474 | - | 9474 | 4000 | - | - |
| 9 | Új velodrom | - | - | - | 14000 | 11245* | - | - | 6000 |
| | Körcsarnok | 2051 | 2051 | | | | | 1600 | |
| 10 | Új nemzeti aréna | - | - | - | 85000 | 41075* | - | - | 65000 |
| 11 | Befektetési célú épületek | | | | | | | | |
| 11a | Dózsa passzázs (6+1 szint) | - | - | - | 60000 | 20164** | - | - | - |
| 11b | István sarok (6+1 szint) | - | - | - | 12000 | 2440 | - | - | - |
| | Magyar sportok háza | - | - | - | - | 2000 | - | - | - |
| | Összesen | | 26719 | | | 184770 | | 14700 | 99650 |
| | A BOK központi területe: 388062m2 | | | | | 47,6% | | | |

* az új velodrom és a nemzeti aréna beépített területe helyett a bejárati lemez – BOK-ra eső – területét (69530m2-t) veszünk figyelembe.

** nem a BOK területére esik, nincs beszámítva

*** A Gerevich csarnok és az új körcsarnok kiszolgáló helyiségei, gyakorló terem

Közlekedéshálózati kapcsolatok

A tervezett létesítmény közlekedési jellemzői egyediek. A minimális közlekedési terheléstől az elképzelhető legnagyobb és lökésszerűen megjelenő forgalomra is számítani kell.

A terület két nagy forgalmú, nagy kapacitású út (Hungária-Kerepesi) mellett helyezkedik el, amelyek azonban további jelentős terhelést, különösen csomópontjukban nem tudnak komolyabb fennakadások nélkül fogadni. Ugyanakkor vasúti pályaudvar, vasútállomás és metróállomások gyűrűje veszi körül, sűrű trolibuszhálózattal kiegészülve. Az Olimpiai Sportközpont elsődleges és leglényegesebb megközelítési módja a közösségi közlekedés kell, hogy legyen.

Legfőbb változások:

A Dózsa György út új nyomvonalon felüljárón keresztezi a Keleti pályaudvar tolató vágányai térségét, majd az Asztalos Sándor utcánál új csomópontban találkozik a Kerepesi úttal. E csomópont olyan turbó, vagy jelzőlámpás turbó csomópont, amely felett átível a Kerepesi út két egyenes forgalmi sávja.

A Thököly út felőli kisebb utcák (Cházár András, Szabó József utcák továbbra is alternatív be/kijáratot adnak a fejlesztési területhez. Az Istvánmezei út Thököly úti kapcsolata megszűnik, s az **Istvánmezei út** csak a Szabó József utca felől tárható fel, s hurokforduló zárja a Dózsa Gy. – Thököly csomópontnál.

A Keleti pályaudvar tolató és műhely vágányai területén, a Dózsa György úttal párhuzamosan kihúzóvágány épül, széles peronokkal, mely rámpák, lépcsők, mozgólépcsők, liftek segítségével közvetlen gyalogos kapcsolatba kerül a tervezett vezérszinttel.

Átépül, letisztul a **Kerepesi út - Ifjúság útja csomópont**, mely révén megszűnik a Dózsa György úti kapcsolat és rendezett helyre kerül a meglévő autóbuszos közösségi közlekedési decentrum.

A fejlesztési területen térszín alatti **parkolók** épülnek, külön az autóbuszok, személygépjárművek, sportolók, szurkolók, dolgozók, protokoll, média, katasztrófavédelmi szolgálatok számára, a versenyző csapatok számára elkülöníthető módon.

Speciális, külön szintű **csomópont-vályúk** épülnek a Dózsa György úton és a Stefánia úton, mely során a két belső forgalmi sáv a pincszintre süllyed le, majd visszaemelkedik.

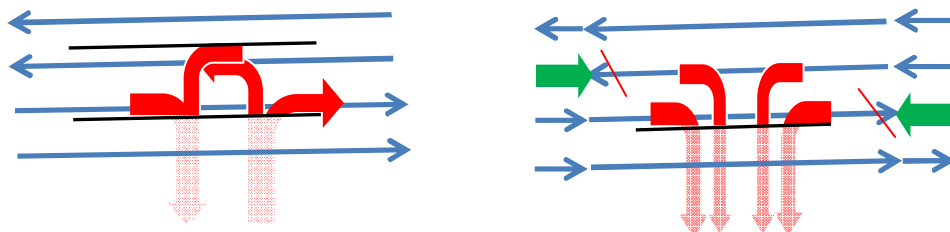
A „vályú” pincszintjén a fejlesztési terület alá tervezett térszín alatti parkolók felé soksávós útsatlakozás-alagút indul. E speciális csomópontoknak sok fokozatban lehet szabályozni az áteresztőképességét, az alábbiak szerint:

0: zárva: A létesítménybe csak más, normál kapukon lehet be/ki közlekedni

1: kis rendezvény: A két útról összesen 2 sávon lehet egyszerre be-, és 2 sávon kihajtani, de e sávok némelyike keresztezi egymást= „1,7”-es erősségű kapacitás.

2: közepes rendezvény: A két útról összesen 4 sávon lehet behajtani, majd később kihajtani. (Az eltérő forgalmi irányok nem zavarják egymást.)= „4”-es erősségű kapacitás.

3: nagy rendezvény: A két útról összesen 8 forgalmi sávon lehet külön behajtani, majd később kihajtani. (Az eltérő forgalmi irányok nem zavarják egymást.)= „8”-as erősségű kapacitás.



A kis rendezvények alkalmával a Dózsa György és a Stefánia út normál forgalma zavartalan, míg a nagy rendezvények esetén a két út középső két sávja csak a létesítmény egyirányú forgalmát bonyolítja. Ehhez jelzőlámpával szabályozott, változtatható forgalmi irányú sávrendszert kell kialakítani.

Megközelítési módok:

gyalogos közlekedés (kiemelt prioritás)

- > A megemelt vezérszinthez vezető mozgólépcső épül a metróállomás feljáratótól, enyhe emelkedésű gyalogos rámpa a Verseny utca (és a Keleti pályaudvar) felől, lépcső, ill. mozgólépcső és lift vezet a vasúti kihúzóvágány peronjától, gyalogos felüljáró épül a Dózsa György út fölött. Az új +1-es vezérsík csatlakozik a Budapest Sportaréna felől meglévő, Ifjúság útja felett átvezető gyalogos felüljárókhöz, illetve enyhe lejtéssel kapcsolódik a Stefánia úthoz.
- > Gyalogosbarát módon épül át a Verseny utca, amelyen egy egyirányú forgalmi sáv marad, barátságos burkolatot kap, fasor kerül telepítésre, így vezet a Keleti pályaudvar metróállomásaihoz és a vasúti pályaudvarhoz.
- > Szintén gyalogosbarát sétány kerül kialakításra az Egressy út mentén a Hungária körútig, az 1-es villamos megállójához, illetve a Zuglói vasútállomás felőli egyik lehetséges útvonalként.
- > Megújul a Stefánia úti gyalogos sétány, amely a Városliget felé és a Zuglói vasútállomás felé biztosít kapcsolatot. A futók számára kapcsolatot biztosít az Olimpiai Sportközpont és a Városliget futóútjai között.
- > Az Istvánmezei út átépül, közvetlen forgalmi kapcsolata a Thököly úttal megszűnik, fásított sétánnyá alakul a területre vezető gyalogos tengelyhez méltó módon.

kerékpáros közlekedés (kiemelt prioritás)

- > Új, kétoldali kerékpársáv az Egressy úton, a Dózsa György úton az István utca és a Kerepesi út között, a kerékpársávok folytatása a Thököly úton a Dózsa György úttól a Baross térig, a Kerepesi úton az Ifjúság utcától kifelé.
- > A Stefánia úton a gyalogos-kerékpáros konfliktusok elkerülésére a felületek hangsúlyos megkülönböztetése, a Hungária körúton a megállók előterébe helyezett kerékpárút áthelyezése szükséges.
- > A kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (BUBI) működési területének kiterjesztése a területre gyűjtőállomásokkal a metró- és vasútállomások, belépési pontok térségében.
- > A fejlesztési terület minden belépési pontjához nagy kapacitású, fedett kerékpártároló létesítendő.

közösségi közlekedés (kiemelt prioritás)

- > Helybiztosítás: a megállók felől egyértelmű, egyenes, kényelmes, tágas, akadálymentes megközelítési útvonalak, a kötöttpályás közlekedési módok és a buszsávok előnyben részesítése.
- > Anyagi motiváció: tömegrendezvények időszakában a belépőjeggyel ingyenes metró és városi vasút használat.
- > Kommunikáció: a közösségi közlekedésnek magától értetődő, természetes és divatos választássá kell válnia; a reklámokban, honlapokon a közösségi közlekedés megközelítési módjainak informatív, egyértelmű bemutatása.
- > **vasút**
 - o Budapest közlekedési fejlődésének szükségszerű iránya a városon áthaladó vasútvonalak városi vasúti célra való kihasználása a szükséges hiányzó kapcsolódási pontok és irányok kiépítésével, új megállók létesítésével. A Keleti pályaudvar a nemzetközi és helyközi, Zugló vasútállomás az elővárosi és helyi, városi vasúti forgalom fogadására alkalmas. A nagy rendezvényekre az érkezők jelentős részét a vasútnak kell szállítania.
 - o A szervezett szurkolókat szállító szerelvények számára a Keleti pályaudvarról kihúzó vágány épül peronnal, rámpákkal, kapcsolattal a Dózsa György út menti épületsor emelt szintjén létesített sétánnyal. A pályaudvar egyéb utasai a Vágány utcán keresztül érhetik el az emelt szintű sétányt. Zugló vasútállomás felől a Stefánia úton vagy az Egressy úton keresztül adódik megközelítési lehetőség.
- > **mélyvasút (metró)**
 - o A Stadionok metrómegálló (M2) felől lépcső, rámpa (Papp László Sportaréna lemeze), mozgólépcső, lift (Ifjúság útja torkolatánál) kapcsolat a +1-es vezérsíkon lévő közlekedő térrel. A Keleti pályaudvar metrómegálló (M2 és M4) felől kapcsolat a Verseny utcán át. Események alkalmával járatsűrítés.
- > **közúti vasút (villamos)**
 - o A villamos járat (pl. 67-es) visszaállítása a Thököly úton. Események alkalmával járatsűrítés (1-es és 67-es). Megállókhoz vezető útvonalak (Istvánmezei út, Egressy út) humanizálása.
- > **trolibusz**
 - o Új trolibusz vonal (pl. 75A) létesítése a Dózsa György úton és annak új átkötési szakaszán a 75-ös járat alternatívájaként megállókkal az uszoda és a labdarúgó stadion mellett. A 79-es trolibusz ideiglenes megállója az Alpár utca sarkán, a 80-as trolibusz megállója közelebb kerül a futball stadionhoz.

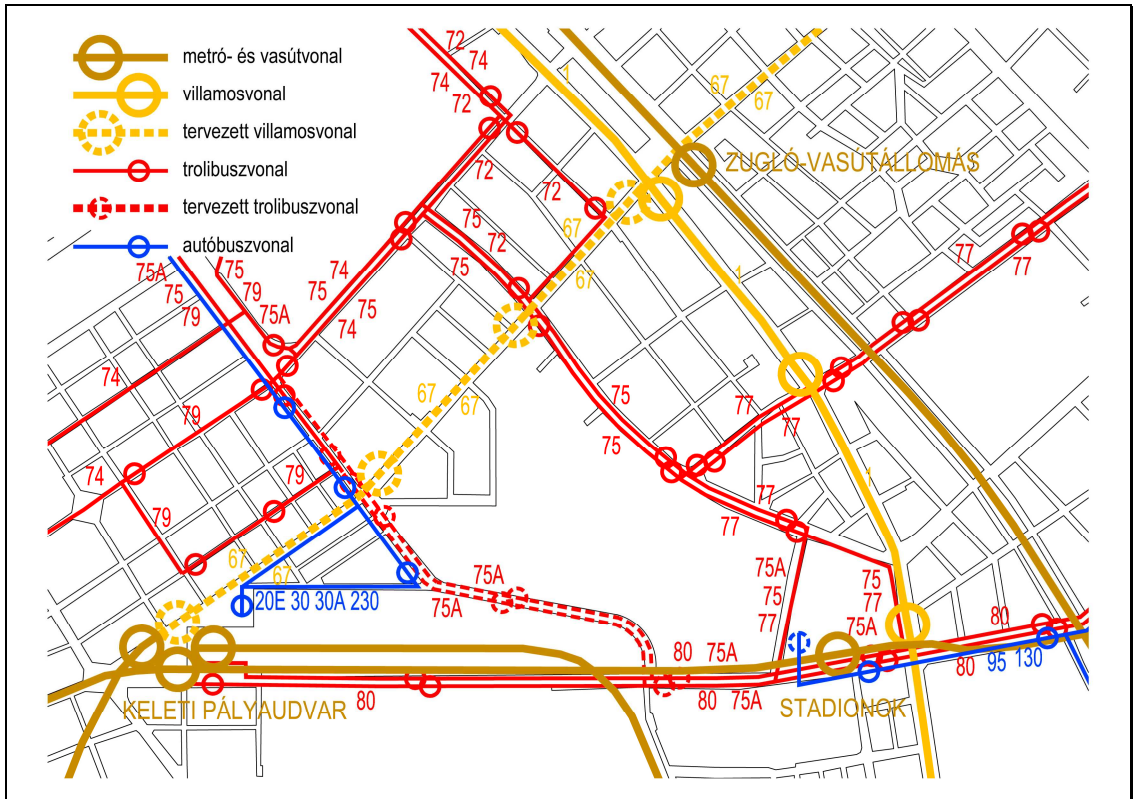
- > **autóbusz (menetrend szerinti helyközi)**
 - o Javul a kapcsolat a gyalogos feljárók miatt.
- > **autóbusz (menetrend szerinti helyi)**
 - o A „Puskás Ferenc stadion” decentrum áttelepítése, logikussá tétele.
- > **autóbusz (különjárat)**
 - o Az új labdarúgó stadion +1-es vezérszintje alatt nagy kapacitású, szeparált (vendég/hazai) autóbusz parkoló létesítése.
 - o A számítást lásd a táblázatban!
- > **Autóbusz leszállító helyek kijelölése a Stefánia út és a Dózsa György út mellett.**
 - o taxi
 - o Nagy kapacitású taxi várók létesítése a személybejáratok közelében

egyéni (gépjárműves) közlekedés

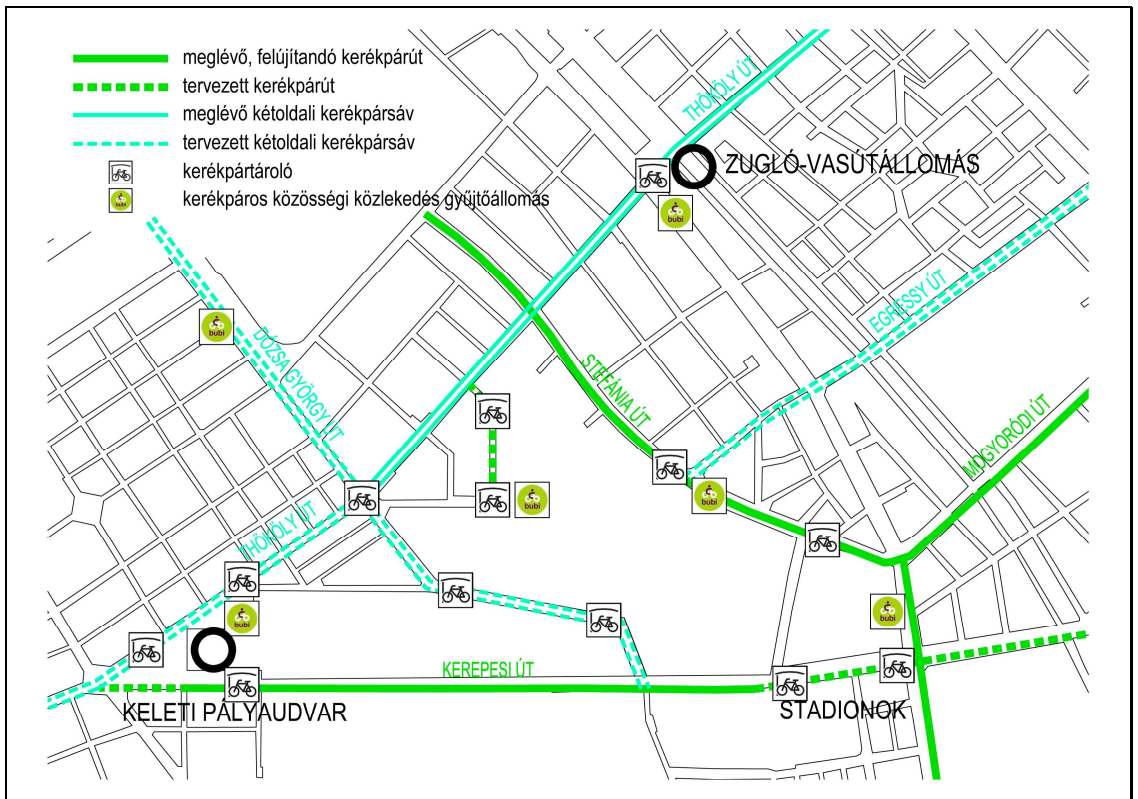
- > Rendszabályok: csak a helyi lakosok által használható parkolási zóna kialakítása a sportközpont környezetében, szigorú felügyelet az engedély nélkül parkolók ellen.
- > Szervezés: a parkolójegy belépőjegyhez kötött megváltása, a javasolt megközelítési irányok feltüntetésével.
- > Olyan rendszer kialakítása, amelyben az események idején sem lehetetlenül el a nem stadion viszonylatú közlekedés, a lökésszerű forgalmi terheléseket tűrhető fennakadásokkal be tudja fogadni a környező úthálózat.
- > Nagy kapacitású, s minden égtáj felől megközelíthető parkolók.
 - o A számítást lásd a táblázatban!
- > Jégcsarnok alatti pincésinti parkoló:
 - o A számítást lásd a táblázatban!
 - o megközelítés: Szabó József közön át Stefánia út felől, Szabó József utcán át Thököly út felől.
- > Uszoda alatti parkoló:
 - o A számítást lásd a táblázatban!
 - o megközelítés: Dózsa György út felől csomóponti vályún keresztül.
- > Labdarúgó stadion és Velodrom alatti pincésinti parkoló:
 - o A számítást lásd a táblázatban!
 - o megközelítés: Stefánia út felől csomóponti vályún keresztül
- > Labdarúgó stadion és Velodrom alatti földszinti parkoló:
 - o A számítást lásd a táblázatban!
 - o megközelítés: Dózsa György út felől buszok és média, Ifjúság útja felől buszok, sportolók illetve személygépkocsik, VIP
- > Dózsa György út menti irodaházak és szállodák alatti pince- és földszinti parkolók:
 - o A számítást lásd a táblázatban!
 - o megközelítés: Dózsa György út felől kisíves ki-behajtókkal

légi közlekedés

A területet forgószárnyas repülőgépekkel (helikopter) is meg kell tudni közelíteni. Erre a célra a leszállás nyilvános, vagy védett jellegétől függően a játéktér, ill. egy, a fejlesztési területen éppen nem használt játéktér is alkalmas lehet, figyelembe véve a célterület teherbírását a légi akadályokat, a földi személyzet, és a közlekedő személy mozgás, ill. biztonsági igényét.



Közösségi közlekedés áttekintő ábrája



Kerékpáros közlekedés áttekintő ábrája