



Budapesti Corvinus Egyetem
Tájépítészeti Kar
Településépítészeti Tanszék

A budapesti Közvágóhíd és környezetének fejlesztési terve

Készítette: Székács Péter

Konzulens: Polyák Beáta
Tanszékvezető: Dr. Schneller István

DIPLOMATERV
2014.

Tartalomjegyzék

| | |
|--|----|
| 1. Bevezetés | 5 |
| 2. Tervi előzmények és irodalmi áttekintés | 7 |
| 2.1. A terület fejlődéstörténeti áttekintése | 7 |
| 2.2. A Közvágóhíd létesítésének rövid története | 12 |
| 2.3. Fővárosi szintű tervi előzmények | 14 |
| 2.4. Kerületi szintű tervi előzmények | 22 |
| 2.5. A történelmi fejlődés és a tervi előzmények konklúziója | 27 |
| 3. Fejlesztési koncepció | 28 |
| 3.1. A fejlesztési koncepciót megalapozó térségi vizsgálatok | 28 |
| 3.2. Térségi szintű fejlesztési koncepció | 35 |
| 3.3. A Közvágóhíd és környezetének vizsgálata | 41 |
| 3.4. A Közvágóhíd és környezetének fejlesztési koncepciója | 43 |
| 3.5. Szerkezeti és keretszabályozási javaslat | 54 |
| 4. A környezetalakítási terv műleírása | 55 |
| 4.1. Az I. zóna részletes műleírása | 55 |
| 4.2. Az II. zóna részletes műleírása | 56 |
| 4.3. A III. zóna részletes műleírása | 59 |
| 4.4. A IV. zóna részletes műleírása | 61 |
| 4.5. Területi mérleg | 62 |
| 4.6. Időbeli ütemezés | 63 |
| 5. Egyszerűsített építési szabályzat | 64 |

| | |
|-------------------------|----|
| 6. Összefoglalás | 75 |
| 7. Felhasznált irodalom | 76 |

Ábrajegyzék*

| | |
|--|----|
| 1. ábra A Közvágóhíd elhelyezkedése Budapesten | 5 |
| 2. ábra Lehatárolás | 6 |
| 3. ábra A közvágóhíd főépületei 1894 (Forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény) | 13 |
| 4. ábra Projekttérségek Budapesten (Forrás: BP IVS)..... | 14 |
| 5. ábra Fejlesztési céltérségek Budapesten (Forrás: BUDAPEST 2030) | 17 |
| 6. ábra Funkcionális szerkezet az átmeneti zóna területén (Forrás: BP TSZT)..... | 19 |
| 7. ábra Területfelhasználás az átmeneti zóna területén (Forrás: BP TSZT) | 20 |
| 8. ábra FSZKT övezetek az átmeneti zónában (Forrás: FSZKT) | 21 |
| 9. ábra Az északi-déli regionális gyorsvasút tervezett vonala (Forrás: www.metros.hu) | 22 |
| 10. ábra Kerületi szabályozási terv a Közvágóhíd tömbjére (Forrás: IX. kerületi KSZT) | 25 |
| 11. ábra A Nanette City Home lakópark látványterve (Forrás: www.ter64.hu)..... | 26 |
| 12. ábra A Nanette City Home lakópark építés I. üteme..... | 26 |
| 13. ábra Ferencváros részei (Forrás: Ferencvárosi IVS)..... | 28 |
| 14. ábra Közúti kapcsolatrendszer (Forrás: BVK)..... | 30 |
| 15. ábra Ferencváros területhasználata (Forrás: BVK)..... | 31 |
| 16. ábra Az átmeneti zóna határérték feletti zajterhelése (Forrás: Bp. Fv. Stratégiai Zajtérképe) | 31 |
| 17. ábra Ferencváros intézményi ellátottsága (Forrás: BVK) | 32 |
| 18. ábra Kultúrális intézmények elhelyezkedése Ferencvárosban (Forrás: BVK) | 33 |
| 19. ábra Zöldfelületi intenzitás Ferencváros területén (Forrás: BVK) | 34 |
| 20. ábra Soroksári út..... | 44 |

| | |
|---|----|
| 21. ábra Vágóhíd utca..... | 45 |
| 22. ábra Mester utca..... | 46 |
| 23. ábra Duna-part..... | 47 |
| 24. ábra A posztindusztriális park funkciói | 49 |
| 25. ábra Színházak elhelyezkedése a vizsgált területen | 50 |
| 26. ábra Sematikus ábra a környezetalakítási terv területéről..... | 55 |
| 27. ábra Funkciók megoszlása a környezetalakítási terv területén | 57 |
| 28. ábra Tervezett és meglévő szintszámok a környezet alakítási terv területén..... | 61 |

**Az ábrák forrását a képaláírások után tüntettem fel. Minden olyan ábra, fénykép és melléklet, amelynek forrása nincs külön megjelölve, a szerző saját munkája.*

A diplomatervben található műhold képek a www.maps.google.com-ról származnak.

1. Bevezetés

A budapesti Közvágóhíd térsége egyike azon területeknek, melyek a főváros távlati fejlesztési tervei között kiemelt helyen szerepelnek. A terület városon belüli elhelyezkedéséből **(1. ábra)** adódóan több tényező is közrejátszik a kitüntetett szerepben. Hangsúlyos tényező a terület barnamezős jellege, ami a fenntartható városfejlesztési elv alapján elsődlegesen átalakítandó célterületté teszi. Szintén meghatározó adottság a Duna közelsége, ami a főváros által kijelölt „Duna menti fejlesztési tengely” kapcsán helyezi előtérbe a térséget. Talán a legfontosabb tényező a terület városszerkezetben elfoglalt pozíciójából következő potenciális alközponti státusz. A térség jelentőségét tovább árnyalják a városközponthoz való közelség, valamint a „határ-kapu” helyzet, nem utolsósorban pedig a városrész ipusztörténelmi múltját tükröző, városszerűleg is meghatározó ipari építészeti értékek. Mindezen adottságok együttes hatása teszi egyedivé és tervezési szempontból érdekessé a vizsgált térséget. Jelen diplomaterv célja, hogy bemutassa a Közvágóhíd és környezete városépítészeti eszközökkel történő fejlesztési lehetőségét, ami alkalmassá teszi a területet a városszerkezeti elhelyezkedéséből adódó előnyök jobb kihasználására és a városfejlődéssel járó jövőbeli feladatok betöltésére, úgy, hogy mindezek mellett megőrződjenek és hasznosuljanak az építészeti értékes épületek.



1. ábra A Közvágóhíd elhelyezkedése Budapesten

A tervezési terület Budapest öt eltérő adottságú zónája¹ közül az átmeneti zónába esik, amely egy jellemzően történeti városrészekkel körülvett, heterogén térség, vegyes funkciójú ipari, raktározási, közlekedési és közmű-területekkel.

A diplomaterv az alábbi négy lehatárolást (**2. ábra**) alkalmazza az adott vizsgálatnak megfelelően:

- **Ferencváros** (Vámház körút – Üllői út – Határ út – Duna folyam által határolt terület)
- **Átmeneti zóna**, a ferencvárosi átmeneti zóna északi része (Haller utca – Üllői út – Könyves Kálmán körút – Duna folyam által határolt terület)
- **Közvágóhíd környezete** (Tóth Kálmán utca – Mester utca – Könyves Kálmán körút – Duna folyam által határolt terület)
- **Közvágóhíd tömbje** (Vágóhíd utca – Mester utca – Máriássy utca – Soroksári út)



2. ábra Lehatárolás

¹ Belső, átmeneti, elővárosi, hegyvidéki és Duna menti zóna. Forrás: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve 2005, 21. o.

2. Tervi előzmények és irodalmi áttekintés

2.1. A terület fejlődéstörténeti áttekintése²

[1. sz. melléklet]

Ferencváros kialakulásának kezdetei a XV. századra tehetőek, ám a város növekedése a vizsgált területet csak a XIX. század második felében érte el. A Közvágóhíd környezete városfejlődési szempontból nem kezelhető önálló egységként, szerves részét képezi a nagyobb léptékű átmeneti zónának, így a történelmi áttekintés is erre az egységre terjed ki.

A Ferencváros „városcsírájaként” emlegetett Szentfalva a mai Kis- és Nagykörút között helyezkedett el. Eleinte Pest külvárosa volt, majd fokozatosan egybenőtt vele. Ferencváros tényleges növekedése a pesti városfal elbontásával (1780-as évek) kezdődött meg, és a XIX. század elejére elérte a Nagykörút vonalát. A belső Ferencváros mai úthálózatának alapszerkezete ez idő tájt alakult ki. Az ezt követő időszakban Ferencváros határa kijjebb, a mai Haller utca vonalára került. A közbenső részen (Középső-Ferencváros) falusias jellegű övezet alakult ki, földszintes épületekkel. A telekstruktúra az egykori szántóföldek felparcellázásával keletkezett, ennek a jellegzetes dűlőút-alapú szerkezetnek a lenyomata a mai Ferenc körút – Üllői út – Thaly Kálmán utca – Mester utca által határolt területen figyelhető meg. Az itt élők elsősorban zöldségtermesztéssel és állattenyésztéssel foglalkoztak.

Az 1838-as nagy pesti árvíz pusztítása egészen a Kálvin térig terjedt, a víz magassága egyes helyeken elérte a 2,7 m-es magasságot is. Az akkor 529 épülettel rendelkező Ferencváros épületállományának 82%-a megsemmisült, érthető, hogy ezek után komoly mérnöki védművek épültek városszerte. Ferencváros védelmére az eredeti Duna menti gátat megmagasították, és a Haller utca vonalában haránt irányban meghosszabbították, ezzel mintegy kijelölve az akkori „fontos”, védendő város határát. A gátakon belüli részeket a térség fejlődése folyamán fokozatosan feltöltötték, és az új beépítések által kialakult a történelmi városrész ma is ismert

² Források:

- *Ferencváros kétszáz éve.* Szerk. Götz Eszter, Orbán György. Ráday Könyvesház, Budapest, 2010.
- Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története. Buda visszavételétől a II. világháború végéig.* Terc Kiadó, Budapest, 2004.
- A <http://budapestcity.org> alábbi oldalai: *Budapest IX. kerülete, Közvágóhíd, A nagy pesti árvíz, 1838.*

utcahálózata. A tervezési területen ebben az időben olyan létesítmények telepedtek meg, melyek funkciójuknál fogva kiszorultak a belső városrészekből. Itt kapott helyet a ferencvárosi temető, egynéhány laktanya és kórház is.

A Haller utca vonalában húzódó „határt” Ferencváros az iparosodás idején lépte át. Kedvező helyzetet teremtett az ipartelepítésnek, a terület beépíttelenségén túl, hogy közvetlen kapcsolata volt a Dunával mint fő szállítási útvonallal, valamint hogy két országút is határolta: az Üllőre és a Soroksárra vezető út. A terület fő „profilja” az élelmiszeripar, azon belül is a malomipar volt. Az iparág különböző létesítményei a Soroksári út – Duna-part tengelyen kaptak helyet. A mai Petőfi híd vonalától északra az elevátorház, a közraktárak, a sóház, a vámház, délre pedig a gőzmalomok (pesti sütők és molnárok malma, Gizella, Concordia, Király, Hungária malom). A főváros malmaiban őrlött búza mennyisége folyamatosan növekedett: 1866-ban 0,5 millió mázsát, 1875-ben 3 millió mázsát, 1878-ban 4,4 millió mázsát, 1894-ben pedig már 7,1 millió mázsát dolgozott fel a nyolc nagy gőzmalom.

A tervezési területet érintő legjelentősebb változás a Közvágóhíd megépítése volt, a létesítmény 1872-ben, két éven át tartó munkálatok után nyitotta meg kapuit. A marhavágóhíd megépítésére higiéniai okokból volt szükség, addig ugyanis számtalan mészárszék működött Budapest különböző pontján. Az urbánus környezetben közegészségügyi okokból fenntarthatatlanná vált az állatok szállítása, tárolása, így a városvezetés egy központi vágóhíd létesítést indítványozta, ennek megépültével pedig az összes magánvágóhidat bezáratta. Hasonló okok miatt épült a közelben a sertésvágóhíd is, ám ez csak 1902-ben kezdte meg a feldolgozást. A két vágóhíd telepítésének helye nem véletlenszerű volt, azért kerültek Ferencvárosba, mivel az építési szabályzat a bűzös üzemek (vegyszeri gyárak, vágóhidak) létesítését a főváros uralkodó szélirányához igazítva csak Dél-Pesten engedélyezte.

Az intenzív ipari fejlődés az 1850-es évektől a századfordulóig tartott. A városvezetés kezdetben korlátlan iparszabadságot engedélyezett,³ később az iparűzést képesítéshez kötötte, majd az 1881. évi XLIV. törvénycikk alapján adómentességet biztosított a kritériumoknak eleget tevő gyárak számára. A XIX. század második felére Ferencváros már a mai Határ útig terjedt ki, a térségben lakóterületek, gyárak és laktanyák épültek, mindezek kiszolgálására pedig vasútvonalak létesültek, ami tovább gerjesztette a szállítási igényes ipari (malom-, hús- és vegyipari) üzemek letelepedését. A legjelentősebb vasúti fejlesztések mind érintették a tárgyal

³ Lásd: 1872. évi VIII. tc. (Preisich 2004, 213. o.)

átmeneti zónát: Déli összekötő vasúti híd (1877), Kelebia vasútvonal (1882), Dunaparti teherpályaudvar (1888). Egész Ferencváros területén több száz kisebb-nagyobb ipari üzem létesült. Ezek közül néhány nagyobb: Zwack és Társa likőrgyár (1870), Herz Ármin szalámigyára (1882), Ferencvárosi Dohánygyár (1850), Magyar Petróleumipari Rt. (1884), Steinberger-féle téglá- és mészégető (1830), Röck gépgyár (1854), Hungária Műtrágyagyár (1890).

Az iparosodás egyenes következménye volt a lakosság számának növekedése. Ferencváros lakossága 1850-ben 8 280 fő, 1870-ben 21 ezer, 1880-ban 30 ezer fő volt, a századfordulón pedig elérte a 70 ezret. A gazdasági fejlődés keltette népességnövekedés a lakásállomány minőségi és mennyiségi változását igényelte. A főútvonalak mentén megjelentek a sokemeletes bérházak, a közbenső földszintes épületek fokozatosan eltűntek, ám az ipari épületek még sokáig fennmaradtak a Nagykörúthoz közel is. A lakosságszám-növekedés további szükségleteket támasztott, úgy az intézményi ellátás, mint a tömegközlekedés terén. Az oktatási intézmények szinte mind a belső városrészekben nyitották meg kapuikat. Az átmeneti zóna új egészségügyi intézményként előbb a Szent István Kórház (1885), majd a fertőző betegeket ellátó kórház helyén a Szent László Kórház (1894) jött létre. A közösségi közlekedés első, az átmeneti zónát is érintő eszköze a lóvasút volt. A kiskörúti vonalról leágazva a Lónyai utca – Soroksári út mentén haladt végig egészen a Közvágóhídig, itt (a körvasút déli oldalán) egy remíz is helyet kapott. A vonal folytatásaként 1887-ben indult meg a HÉV-közlekedés Soroksárig, később Dunaharasztiig. A Közvágóhídig vezető szakaszt 1897-ben, a dunaharaszti szakaszt pedig 1906-ban villamosították. A XX. század elején a lakosság száma tovább nőtt, 1920-ra elérte a 91 ezer főt. A századfordulóra elbontották a Haller utca vonalában húzódó árvízvédelmi töltést, és felszámolták a régi temetőt. Minthogy az ezt megelőző évtizedekben több gyár, kórház és laktanya is a védművön túli térségbe települt, így az átmeneti zóna nem vált a lakásépítés célterületévé. A környéket érintő jelentős építkezések ekkoriban: a ferencvárosi helyi kikötő (1927), a Nagyvásártelep (1932), a Páli Szent Vince-templom (1936) és a Horthy Miklós híd⁴ (1937) megépítése.

A háborúk évei alatt az addigi dinamikus fejlődés lelassult, a városfejlesztés helyett a háborúk finanszírozására került a hangsúly. Ferencváros ipari területei, és közlekedési létesítményei (így csak nem az átmeneti zóna egésze) a háborús

⁴ A mai Petőfi híd.

bombázások célpontjaivá váltak. A gyárak mellett súlyos károk érték a Vámházat, az Elevátorházat, a Szent László- és Szent István Kórházat, a Duna hidakat és Ferencváros lakásállományát is.

A háborúk és a gazdasági válság „hozadékaként” mind az anyaországi, mind az elcsatolt területekről tömegek települtek a fővárosba a jobb megélhetés reményében. Az ideérkezők sokasága viszonylag könnyebben Kőbányán és Ferencvárosban talált munkát. Mivel nem volt fizetőképes kereslet a lakásépítésre, az átmeneti zónában is megjelentek a szükséglakótelepek, a barakk-kórházakból átalakított nyomornegyedek (Mária Valéria-telep⁵, Zita-telep⁶, kiserdei telep⁷).

A lakáshelyzet javítását még az I. világháború előtt a Bárczy István⁸-féle munkáslakás-építési program célozta: a Kén utcában (258 lakás), a Gyáli úton (217 lakás), a Mihálkovics utcában (212 lakás), a Telepy utcában (113 lakás), a Gubacsi úton (320 lakás). A MÁV saját dolgozói számára a Gyáli út – Aszódi utca környékén építtetett lakásokat. 1938-ban épült meg a Vágóhid utca 31–33.-ban az a kislakásos lakótelep, ami a mai napig használatban van. A telepet rendkívül rossz műszaki és szociális állapot jellemzi. Szintén ebből az időből származik a szomszédos lakótelep is (Vágóhid utca 23–29.), ám ennek felújítása már megtörtént.

Az 1960-ban elfogadott Fővárosi Általános Rendezési Terv Ferencváros esetében az ipari fejlesztést helyezte előtérbe, ami újfent a népesség növekedésével járt, az amúgy is elégtelen lakásállomány terhére. Ezt a problémát a szocialista településpolitika tömeges lakásépítéssel próbálta orvosolni. Ekkor épült Budapest első panelházas lakótelepe, a József Attila-lakótelep az egykori Mária Valéria-telep helyén. 1980-ig 8 000 lakást adtak át itt. Ez a program több szempontból is elhibázott volt. Bármiféle lakófunkciós fejlesztésre elsőként a sűrű városszövetet felváltó átmeneti zónát kellett volna felhasználni. Az átmeneti zóna mind közlekedési-megközelíthetőségi szempontból, mind pedig beépíttelenségéből adódóan sokkal

⁵ 1915-ben létesített szükségkórház, a Határ út – Üllői út – Ecseri út – Gyáli út által határolt területen. 1918-ban hadifogolykórházzá alakították. A háború után szükséglakótelepként használták. 1957-ben bontották el végleg.

⁶ Első világháborús barakk-kórház, 1914-ben épült a Gyáli út – Üllői út – FTC-pálya közötti területen. 1920-tól szükséglakótelepként működött, 1941-ben számolták fel.

⁷ Az 1920-as évek elején hajléktalanok által illegálisan épített telep, a mai Könyves Kálmán körút – Vágóhid utca közötti területen. 1938-ban felszámolták, lakóinak nagy részét a Vágóhid utca 35–37. sz. épület lakásaiba költöztették.

⁸ Bárczy István (Pest, 1866. okt. 3. – Budapest, 1943. jún. 1.) jogász, politikus, Budapest polgármestere, majd főpolgármestere. Forrás: *Magyar életrajzi lexikon 1000–1990*. <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/>

alkalmasabb lett volna a fejlesztésre. Arról nem is beszélve, hogy ezzel elkezdődhetett volna az ipari területek fokozatos „kiszorítása” a Külső-Ferencvárosba. Ehelyett a centrumtól távol, egy „üres” városrészen épült meg a lakótelep, mely így indokolatlanul továbbgerjesztette az infrastrukturális, közlekedési igényeket. Míg Külső-Ferencvárosban egy ilyen óriási léptékű fejlesztés valósult meg, addig a belső városrészek fejlesztése, a lakhatási körülmények javítása nem történt meg, így a környék szlömösödésnek indult.

A tömegközlekedési fejlesztés a '70-es években érte el az átmeneti zónát. A 2-es villamosnak 1973-ban lett a déli végállomása a Közvágóhíd. A 3-as metró Deák tér – Nagyvárad tér közötti szakaszát 1976-ban adták át, majd 1980-ra a kőbányai szakasz is elkészült, végül 1990-ben adták át az Újpestig tartó szakaszt. A Csepeli HÉV vonala „Nagy-Budapest” létrehozása után, 1951-ben épült ki. A motorizáció hatására a tömegközlekedés mellett az egyéni közlekedés és a szállítás „kötetlen” formája került előtérbe, ennek következményeként a kötött pályás vasúti szállítás szinte teljesen megszűnt, az ingatlanokig vezetett, szerteágazó vasútvonalak teljes felszámolása viszont nem történt meg. Így ezek a műtárgyak a fejlődés gátjaivá váltak, megnehezítve a közlekedést és zárványterületeket eredményezve mind a mai napig.

A rendszerváltozástól napjainkig tartó időszak átmeneti zónát érintő „utolsó” nagy fejlesztései az Expo '96 világkiállítás kapcsán a Rákóczi híd (Lágymányosi híd) és a Könyves Kálmán körút megépítése (1995) volt, ami a pesti oldalon befejezetté tette az addig hiányos fővárosi külső gyűrűt, a Hungária-körgyűrűt. Szintén a tervezett világkiállítás előkészületi munkálatai révén történt meg a MÁV Duna-parti teherpályaudvarának felszámolása. Ez tette lehetővé a Millenniumi Városközpont fokozatos beépítését a Boráros tértől a Rákóczi hídig. Ezzel egy időben Belső- és Középső-Ferencvárosban rehabilitációs városmegújítási folyamatok kezdődtek meg a fővárosi, önkormányzati és a vállalkozói szféra összefogásával. Megújult a Nagykörút, a Haller utca és a Mester utca környéke is.

Az átmeneti zónában végbement változásokról elmondhatóak, hogy azok jellemzően „lineáris irányú”, a területet keretező utakra felfűződő fejlesztések (Könyves Kálmán körút, Soroksári út, Haller utca menti beépítések). Míg az átmeneti zóna belső részén jelentős és koncepcionális fejlesztések nem történtek.

2.2. A Közvágóhíd létesítésének rövid története⁹

[2. sz. melléklet]

A kiegyezés évében, 1867-ben Pest város tanácsa arról döntött, hogy a minőségvédelmi és higiéniai előírásoknak megfelelően felszámolják az összes magánvágóhidat és -mészárszéket, és helyette egy – a város kezelésében álló – közvágóhidat létesítenek, ahol a vágás állatorvosi felügyelet mellett, jól képzett szakemberek segítségével folyhat. Az elhatározást indokolta a megnövekedett húsfogyasztás, illetve a vágóállatok számának gyarapodása is. Mindemellett az Alföldről szállított jószágok kereskedelme és feldolgozása szempontjából a dél-pesti helyszín ideálisnak bizonyult. A központi létesítmény megépítése azért is célszerű volt, hogy a bécsi exportra szánt évi 4–6 ezer darabos húsmarhaállományt ne kelljen élvé a császárvárosba szállítani. A húsfogyasztási adó pedig hosszú távon jelentős jövedelemforrást jelentett a székesfőváros számára. A közvágóhíd létrehozásának fő kezdeményezője Kamermayer Károly volt, aki akkoriban a város húsügyi bizottságának elnökeként, később Budapest első, igen sikeres polgármestereként szolgált.

A létesítmény tervezésekor figyelembe vették a nyugat-európai és az egyesült államokbeli városok hasonló üzemének működését, ami nem a külföldi minták szolgai másolását jelentette, hanem a hasznos megoldások alkalmazása mellett az ott előforduló szervezeti, építészeti, működési hibák kiküszöbölését is.

A közvágóhíd telkét a Dunától 500 méterre, a városházától 3200 méterre jelölték ki, eredetileg a Pesttől délre fekvő Soroksári úti szántó területéből. Mivel a környék az 1838. évi árvíz szintje alatt feküdt, hatalmas feltöltési munkálatokra volt szükség, melyekre 1869 ősztől került sor.

Utóbb a közvágóhíd mellett a marhavásárcsarnok építéséről is döntöttek, így a területet jelentősen kibővítették. Az egykori „Bikarét” mellett a Duna-parti legelők

⁹ Források:

- A Közvágóhíd. *Ferencváros. A IX. kerületi önkormányzat lapja*, 2001. jún. (XI. évf. 6. sz.) 11–13. o.
(http://www.adsonline.hu/varosok/budapest/ix_ker/hirek/ferencvaros/xi_6/pdf/ferencvaros_teljes.pdf)
- *Ferencváros kétszáz éve*. Szerk. Götz Eszter, Orbán György. Ráday Könyvesház, Budapest, 2010. 30–31. o.
- *Közvágóhíd*. <http://budapestcity.org/03-muemlekek/09/Vagohid/index-hu.htm>
- Vágóhíd-történelem. *HVG*, 2010. március 31. (13. sz.)
http://hvg.hu/hvgfriss/2010.13/201013_vagohidhistoria
- *Mesélnek a ferencvárosi utcák. Helytörténeti olvasókönyv*. Szerk. Lukács Emília. Ferencvárosi Önkormányzat, Budapest, 2001. 190–191. o.
- Kemény verseny a budapesti húspiacon. *Húsos. A Húsipari Dolgozók Szakszervezete lapja*, 1998. (VI. évf.) 2. sz. http://www.hdsz.taq.hu/keret.cgi?98/2/98_02_05.html

északi részét is beépítették a kettős funkciójú létesítmény céljára. Már az eredeti tervek szerint sem csupán a helyi piacok igényeit szerették volna kielégíteni, a hús belföldi és külföldi értékesítésére egyaránt gondoltak.

Az előmunkálatok után 1870 tavaszán – a német Julius Hennieke és Hermann van der Hude tervei szerint – belekezdtek az építkezésbe, és 1872. július 27-én már át is adták a belvárossal lóvasúti pályával összekötött Közvágóhidat, mely végül tizennégy hektáros területen kapott helyet. Monumentális, úgynevezett birodalmi stílusban épült, gondosan kiválasztott építőanyagból: kőbányai, biai¹⁰, sóskúti, illetve süttöi mészkőből. A tetőfedéshez használt palakő Angliából származott.



3. ábra A közvágóhíd főépületei 1894 (Forrás: FSZEK Budapest Gyűjtemény)

Egy-egy vágóépületben harminc vágókamrát, két bélmosodát, hűtőhelyiségeket és a húszállító kocsik megrakodására alkalmas fedett udvart alakítottak ki. A vágóhíd hatszáz marha befogadására volt alkalmas, de a szomszédos vásártéren ötezer szarvasmarha és tízezer aprómarha is elfért. Az első évben 158 ezer állatot vágtak itt le.

A komplexum építészeti legkiemelkedőbb része a robusztus látványt nyújtó víztorony (**3. ábra**), mely 185 köbméter víz tárolására volt alkalmas. 1897-ben megváltoztatták a telep szimmetrikus elrendezését, a déli épületet kéthajós, vasszerkezetű csarnokká alakították.

¹⁰ Ma Biatorbágy.

A főbejárat két pillérén nyugvó jellegzetes alkotásokat, az ifjú által megfékezett bika, illetve bivaly szobrát eredetileg kőből faragták ki Reinhold Begas berlini mester tervei szerint, megrongálódásuk miatt azonban 1937-ben bronzba öntött alakok kerültek a helyükre.

A Közvágóhíd 1964-ig működött önálló üzemként, amikor a IX. kerület összes húsipari létesítményével együtt beleolvadt az akkor alakult Budapesti Húsipari Vállalatba, melynek jogutódja, a jelenleg is létező Budapesti Húsnagykereskedelmi Közös Vállalat 1984-ben befejezte a marhák vágását a telepen.

2.3. Fővárosi szintű tervi előzmények

Az alábbiakban a kerületnél magasabb szintű területrendezési és területfejlesztési tervek Közvágóhidat és térségét érintő céljait mutatom be röviden.

2.3.1. Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája

A főváros vezetése a 23 kerület jövőbeli elképzeléseit egyesítve megalkotta Budapest Főváros Integrált Városfejlesztési Stratégiáját. A stratégia hét fővárosi projekttertséget határol le.



4. ábra Projekttertségek Budapesten (Forrás: BP IVS)

A IX. kerületi átmenti zónához ezek közül kettő, a **Dél-budapesti projekttertség** és a **Duna projekttertség** kapcsolódik. (4. ábra)

A **Dél-budapesti projekttertséget** az IVS „a város egyik legdinamikusabban változó területeként” jellemzi, ahol a potenciális budapesti fejlesztési területek jelentős része fekszik. A projekttertség fő fejlesztési céljai: új városközpontok kialakítása, a közúti és

tömegközlekedési kapcsolatok javítása, valamint egy későbbi, lehetséges olimpia¹¹ megrendezése kapcsán a sport- és rekreációs funkciójú fejlesztések.

A stratégia kulcsprojektje a Csepel-sziget északi csúcsára tervezett Csepel Park létrehozása, illetve az olimpiai fejlesztések. Habár Budapest nem pályázott a 2020-as nyári olimpiai játékok megrendezésére, továbbra is adott a lehetőség az ötkarikás játékok későbbi lebonyolítására, ezért ezt a területet mindenképp fenn kell tartani potenciális olimpiai helyszínek.

Az új városközpontok kialakítása a főváros decentralizációs törekvéseihez illeszkedik, a projekttérségben a fő cél a túlterhelt városközpont tehermentesítése a városmag déli irányú kiterjesztésével. A közlekedési kapcsolatok fejlesztésének legfontosabb eszköze a főváros gyűrűs-sugaras szerkezetének bővítése új közlekedési gyűrűkkel, valamint az észak–déli regionális gyorsvasút kiépítése. Ehhez kapcsolódik a Déli összekötő vasúti híd és a Rákóczi híd pesti hídfőjénél egy intermodális vagy nagyvasúti¹² csomópont kialakítása.

A projekt eredményeként az IVS az átmenti zóna és a többi diszfunkciós terület funkciógazdag átalakítását, a szennyezett területek felszámolását, a Duna-part rekreációs területté alakítását, a közlekedési fejlesztések révén a térség bekapcsolódását a városi vérkeringésbe és az átmenő forgalom csökkenését vizionálja.

A **Duna projekttérség** átmeneti zónát is érintő legfőbb feladata a folyó és a város kapcsolatának erősítése, ezért a kulcsprojekt a Duna megközelíthetőségének javítása, a rakpartok minőségi közterület-fejlesztése lett. Az átmenti zóna vonatkozásában a fejlesztési programok az alábbiak: *A Duna mint városi élettér javítása, A Duna mint közlekedési folyosó, A Duna mint a kultúra tere*. A Millenniumi Városközpont fejlesztése részben belesimult ebbe a koncepcióba, ám a közvetlen víz-város kapcsolat a zárt pályás HÉV-vonal miatt nem jöhetett létre.

2.3.2. BUDAPEST 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013)

A 2013 áprilisában jóváhagyott városfejlesztési koncepció 17 fejlesztési célja mind érinti a tervezési terület térségét. Az alábbiakban tömören összefoglalva bemutatom

¹¹ Az IVS itt a 2020. évi nyári olimpiai játékok megrendezésének jogára utalt, amit 2013. szeptember 7-én a NOB Tokió városának ítelt oda. Az öt pályázó között Magyarország nem indult.

¹² Elővárosi és interregionális egyben.

a tervezési terület vonatkozásában az **átmeneti zónát** és a **Duna menti zónát** érintő városfejlesztési célok megvalósításának területspecifikus eszközeit.

Partnerség – a jövő közös tervezése a térségben és országosan (térségi és közösségi kapcsolatok)

- A körvasút a térségi közlekedés és a városi közösségi közlekedés találkozása, ezért szükséges a térségi és a helyi közlekedés színvonalas összekapcsolása
- A vasúthálózat keleti és nyugati vonalcsoportja között az átjárhatóság megteremtése, a körvasút ütemezett fejlesztése, a megálló sűrítése
- A térségi közösségi közlekedés bővítése a személyhajózás újraindításával, integráltan a városi hajózással
- Kikötők létesítése az intenzív beépítésű partszakaszokon és a városi közösségi közlekedési hálózatra megfelelő átszállási lehetőségeket biztosító pontokon

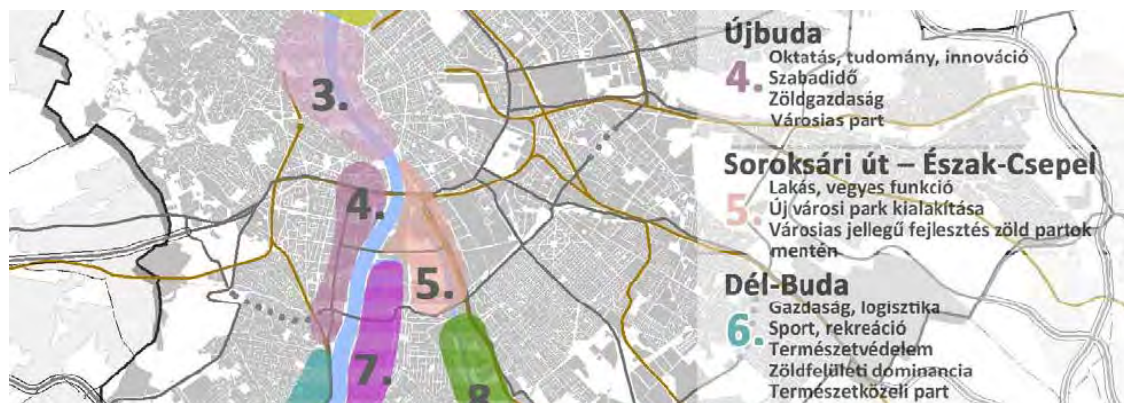
Egészséges környezeti feltételek megteremtése

- Az átmeneti zónában sok a biológiailag inaktív, barnamezős terület, szükséges ezek egybefüggő felületként történő hasznosítása. A rekreációs funkciójú hasznosítás mellett átmeneti jelleggel élelmiszer- vagy energianövény-termesztés is szóba jöhet.
- Új városi parkok létesítése (Észak-Csepel)
- Új városi rendezvényhelyszínek kijelölése a meglévő városi nagyparkok tehermentesítése céljából

A Dunával együtt élő város

- A Duna menti területek funkcióbővítése a barnamezős területek hasznosításával
- A fejlesztéseknél fő szempont, hogy a Duna-parti területek a városi szövet szerves részévé váljanak
- A Duna menti területek adjanak helyet országos és városi szintű közösségi intézményeknek
- Szükséges a Duna-partra vezető keresztirányú megközelítések közterületeinek kialakítása
- A közlekedési elemek elválasztó hatásának csökkentése, a jövőbeni forgalomcsillapításig sétáló-pihenő úszóművek létesítése
- A HÉV-vonalak regionális gyorsvasúttá fejlesztése úgy, hogy egyúttal a jobb Duna-elérhetőség is megvalósuljon

- A Duna mentén az 5. sorszámú fejlesztési céltérség a Soroksári út – Észak-Csepel terület. Lakó- és vegyes funkciójú fejlesztések, új városi park kialakítása, a „zöld partok” mentén városias jellegű fejlesztések (5. ábra)



5. ábra Fejlesztési céltérségek Budapesten (Forrás: BUDAPEST 2030)

Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet – kompakt város

- Szabályozási kedvezmények és adópolitikai támogatások a leromlott területek átstrukturálásához
- Fenntartható városrészek kialakítása – „kis távolságok elve”
- A „zöldépítéset” preferálása (zöldtető, energiatakarékos rendszerek stb.)
- Az intermodális központok létrejöttének támogatása
- P+R és P+B rendszer kiépítése
- Új típusú, korszerű szemléletű munkahelyi fejlesztések elősegítése
- Környezettudatos funkcióváltás az értékes épületállomány megtartásával
- Környezeti terheléssel nem járó funkciók létesítése
- Barnamezős és alulhasznosított térségek preferálása új lakóterületek építésénél
- Urbánus, gazdaságosan fenntartható lakóterületek építése a lakókörnyezetbe illeszthető munkahelyek kialakításával párhuzamosan
- Kiemelt lakásépítési és -felújítási támogatási rendszer
- Új lakóterületek létesítése kizárólag alapellátással együtt történhet
- A Duna háttérterületekkel és mellékközpontokkal való kapcsolatának erősítése

A barnamezős területek a városfejlesztés célterületei

- Fenntarthatóságra törekedni
- Területtakarékos fejlesztések
- Meglévő területhasználathoz és infrastruktúrához igazodó vegyes használatot eredményező fejlesztések

- Kiemelten kezelendők: a használaton kívüli barnamezős területek, az alulhasznosított és jelentős területi tartalékkal rendelkező területek, a veszélyeztetett épített örökséggel rendelkező területek
- Átmeneti hasznosítás (az óriási területkínálat miatt): az épülettel nem rendelkező területek zöldfelületként, az értékes, illetve védett épülettel rendelkező területek kulturális, közösségi, szabadidős funkciójú hasznosítása

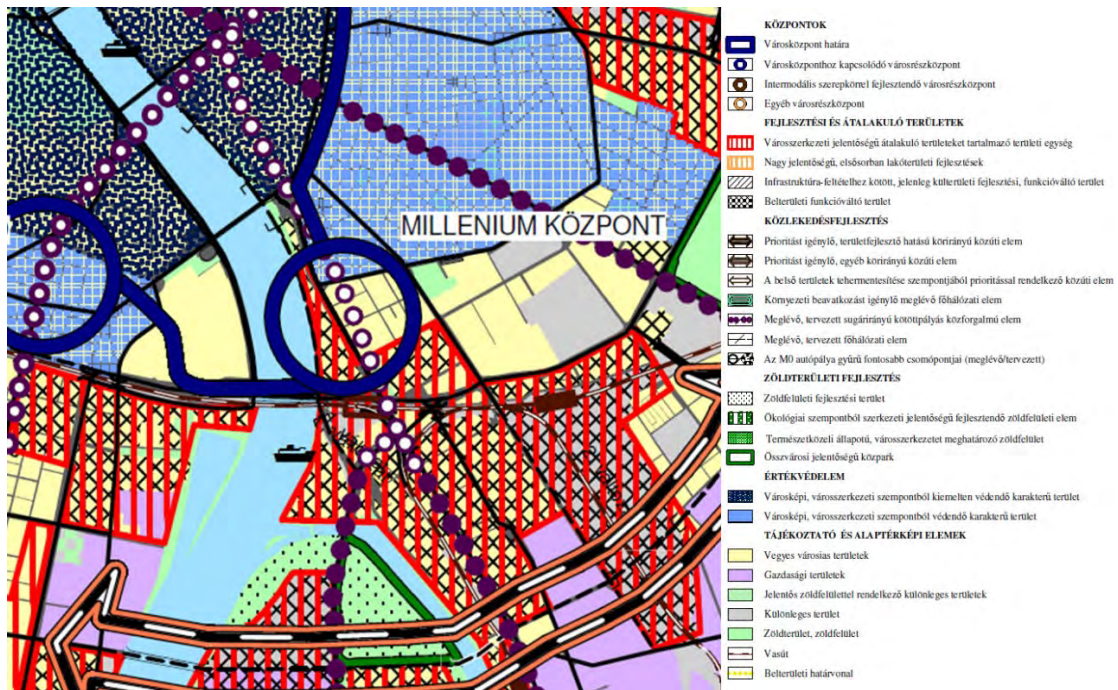
Intelligens mobilitás

- A városi intermodális csomópontok fejlesztésének célterülete, valamint az átszállási csomópontok és a városközpont tehermentesítésére hivatott központrendszer elemeinek fő fejlesztési területe
- A gyorsvasúti hálózat és a villamoshálózat bővítése
- A felszíni közösségi közlekedés előnyben részesítése a közúti hálózaton
- A közúthálózatot ki kell egészíteni a hiányzó haránt irányú elemekkel
- P+R parkolók építése, B+R tárolók létesítése a közösségi közlekedési hálózat megállóihoz kapcsolódóan
- Közterületek felújítása, a gyalogos közlekedés fejlesztése
- Összefüggő kerékpáros hálózat kialakítása, a központrendszer elemeinek és a lakóterületek kerékpáros-barát kialakítása
- A dunai hajózás fejlesztése, bekapcsolása a városi közösségi közlekedésbe

Összefoglalva elmondható, hogy a *BUDAPEST 2030 hosszú távú városfejlesztési koncepció* a tervezési terület térségének jövőjét a barnamezős területek értékörző közösségi célú hasznosításában, a közösségi közlekedés fejlesztésében, az intenzívebb Duna-kapcsolatban, a rekreációs zöldfelületek növelésében, a vegyes funkciójú, korszerű munkahelyekkel és megfelelő szintű ellátással integrált lakóterületek bővítésében, valamint a helyi és a térségi közösségi közlekedés kapcsolatának fejlesztésében látja.

2.3.3. Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (2005)

Budapest funkcionális szerkezeti térképe a tervezési terület térségét városközpont-hoz kapcsolódó városrészközpontként, a Közvágóhíd tömbjét pedig városszerkezeti jelentőségű funkcióváltó területként jelöli. A térképen megjelenik az észak–déli regionális gyorsvasút tervezett nyomvonala, mely a szentendrei, a csepeli és a ráckevei HÉV-vonalak összekapcsolásával valósulna meg. **(6-7. ábra)**

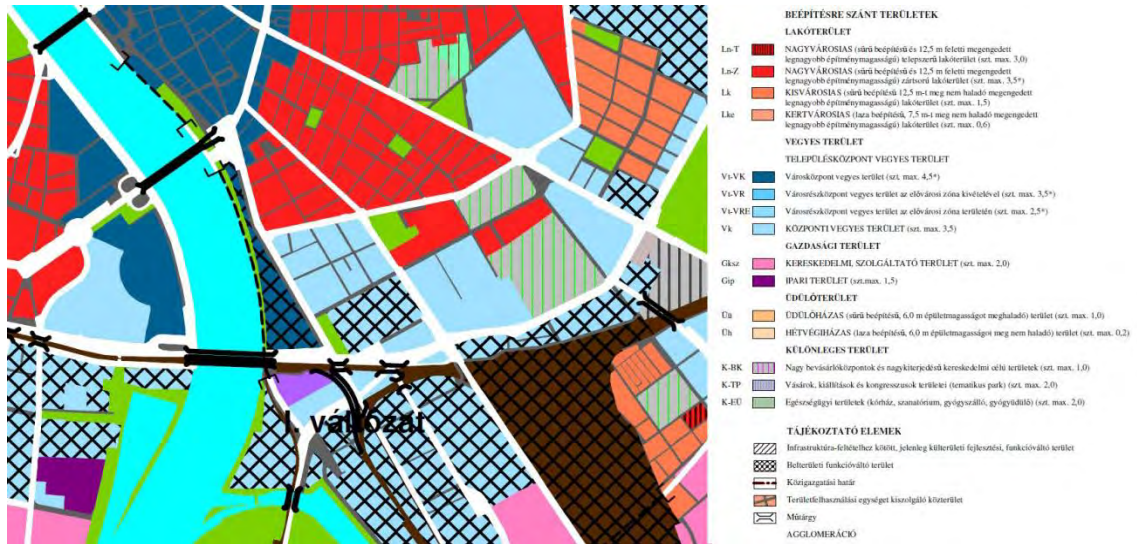


6. ábra Funkcionális szerkezet az átmeneti zóna területén (Forrás: BP TSZT)

„Az átmeneti zóna területén ki kell alakítani az ún. intermodális szerepkörű városrészközpontokat, amelyek az egyéni és a tömegközlekedési eszközváltás koncentrált helyein megvalósíthatóak. **A már kialakított egyéb központokban, a városközpont bizonyos elemeinek kihelyezése a belső zóna tehermentesítését segítheti elő. E központok fejlesztésénél figyelembe kell venni azokat a közlekedésfejlesztési lehetőségeket, melyek a városrészközpontok további terhelhetőségét meghatározzák.** A zónába eső kerületi központokat is ki kell egészíteni azokkal a funkciókkal, melyek hiánya a városközpontra ró felesleges terheléseket. Itt elsősorban a kerületi ellátás középfokú létesítményeinek körét kell bővíteni.” (BP TSZT 2005, 24. o.)

„A közforgalmú közlekedés és az egyéni gépjármű közlekedés közötti munkamegosztás arányánál a tömegközlekedés 60–80%-os részesedésének elérése a cél. A tervezett mellékközpont – hálózat kialakítását a területfelhasználáson alapuló városrendezési eszközökön kívül, a közforgalmú közlekedési hálózat fejlesztésével is elő kell segíteni. Ez a zóna képezi a város azon legkülső területét, ahol körirányú villamosvonal még ésszerűen megvalósítható. Elsősorban a gyorsvasúti, a közúti gyorsvasúti hálózatot szükséges bővíteni. A zóna területén elhelyezkedő nagy végállomásokot és átszálló csomópontokat, (melyek részben potenciális intermodális csomópontok) fokozottan

»utasbarát« módon kell átalakítani és integrálni a környező városi szövetbe.” (BP TSZT 2005, 100. o.)



7. ábra Területfelhasználás az átmeneti zóna területén (Forrás: BP TSZT)

2.3.4. Fővárosi Szabályozási Keretterv

A tervezési terület és környezete az alábbi keretövezetekre és célzott területfelhasználási módú területekre tagolódik:

L1 Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület

L7 Telepszerű lakóterület

I Intézményterület

IZ Jelentős zöldfelületű intézményterület

VK Városközponti terület

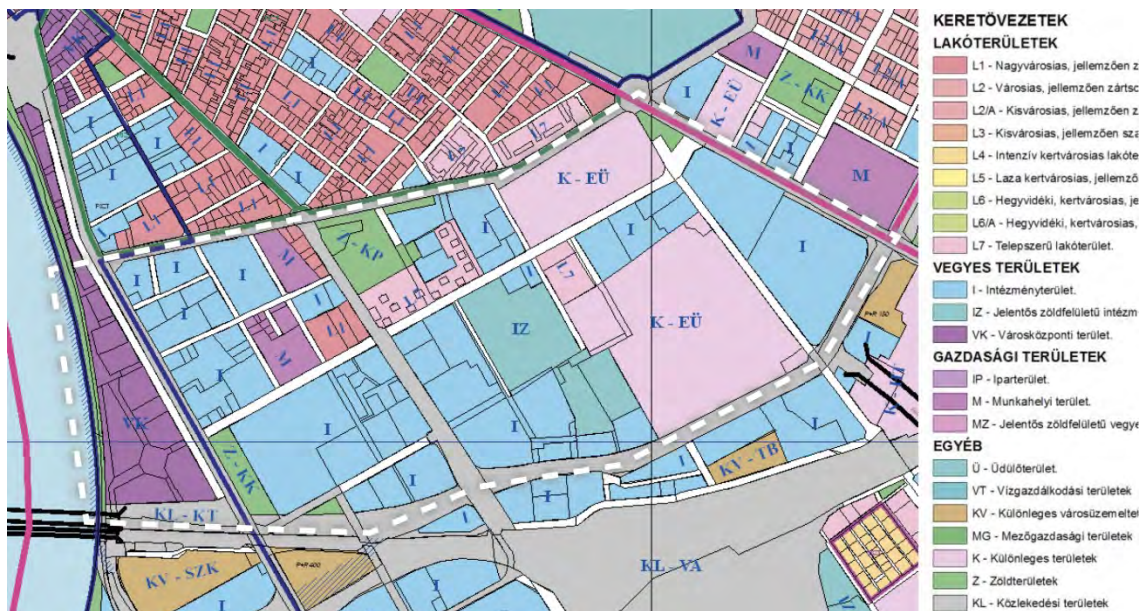
M Munkahelyi terület

Z-KK Zöldterület, közkert

Z-KP Zöldterület, közpark

K-EÜ Különleges terület, jelentős egészségügyi létesítmények területei

KL Közlekedési terület

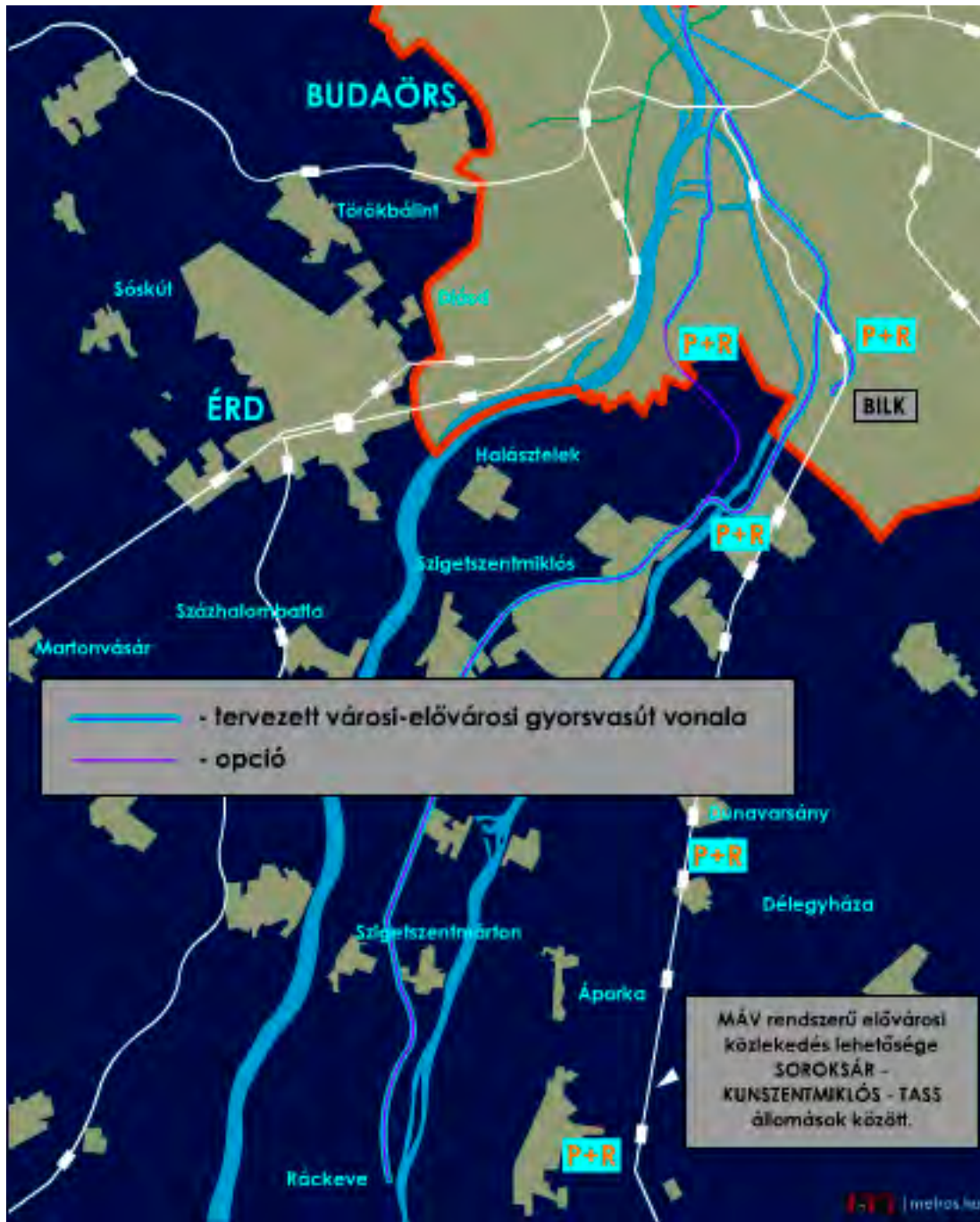


8. ábra FSZKT övezetek az átmeneti zónában (Forrás: FSZKT)

Jól látható, hogy az átmeneti zónában legnagyobb arányban intézményi, egészségügyi területek találhatók, valamint hogy az egykori ipari területek munkahelyi területként feltüntetve a mai napig jelen vannak a térségben. Lakóterületek elsősorban a Mester utca és a Vágóhíd utca egyes szakaszain találhatók. **(8. ábra)**

2.3.5. Az észak–déli regionális gyorsvasút terve

Az összes eddig vizsgált tervben megjelent az egész térség jövőjét meghatározó, agglomerációs jelentőségű regionális gyorsvasút-hálózat terve. **(9. ábra)** Az ötös metróként is emlegetett gyorsvasút pályája a szentendrei, a csepeli és a ráckevei HÉV-vonalakat egyesítené, de közvetlen kapcsolatban lenne az esztergomi és kiskunlacházi vasútvonallal is. Véglegesnek mondható nyomvonal-vezetési, megállóhely-kiosztási és üzem mód-terve nincs. Ami biztos, hogy a belváros alatt mélyvezetésben fog haladni, a Kálvin téren a 3-as és 4-es metróval, az Astoriánál a 2-es, az Oktogonnál pedig az 1-es metróval lesz összeköttetésben. A fejlesztési koncepció későbbi ismertetése során a Budapesti Közlekedési Központ „Az észak–déli regionális gyorsvasút déli szakaszának megvalósíthatósági tanulmánya c. előkészítési projekthez”, valamint a FŐMTERV „Az észak–déli regionális gyorsvasút koncepciójának és előkészítettségének helyzete” című összefoglalóját vettem alapul.



9. ábra Az északi-déli regionális gyorsvasút tervezett vonala (Forrás: www.metros.hu)

2.4. Kerületi szintű tervi előzmények

Az alábbiakban a Közvágóhidat érintő, a kerület által megfogalmazott rövid, közép és hosszú távú terveket ismertetem.

2.4.1. Kerületi Integrált Városfejlesztési Stratégia (2009)

A IX. kerület fő célja az átmeneti zóna városszövetbe való integrálása a következő tervek megvalósítása mellett: új, változatos arculat kialakítása az építészeti értékek megtartásával; a Vágóhíd utca menti nagy zöldterületes intézmények megtartása, rekreációs, szabadidős célú hasznosításuk; a nagyméretű tömbök feltárása, utcafásítások; a HÉV zárt pályás rendszerének megszüntetése.

A kerület a közigazgatási területére eső átmeneti zónát két részre tagolja: a Dunával szomszédos **Millenniumi Városközpont**ra, valamint a Haller utca – Üllői út – Könyves Kálmán körút – Soroksári út által határolt **Vágóhíd utca térségére**. A stratégia közép- és rövid távú céljait erre a két egységre fogalmazza meg.

Középtávú tematikus célok:

Átmeneti zóna (Vágóhíd utca térsége)

- a kis- és középvállalkozásoknak fejlesztési lehetőség biztosítása
- új lakásépítés befektetőkkel
- funkcióbővítés, városi szövetbe integrálás
- zöldterület-fejlesztés – a lakásépítéshez, ingatlanfejlesztéshez kapcsolódóan
- rekreációs lehetőség bővítése befektetői közreműködéssel
- „krízis-lakóházak” felszámolásának megkezdése

Millenniumi Városközpont

- tudásgazdaság
- központi intézmény:
 - konferencia-központ
 - turisztikai fogadóképesség, szállodák építése befektetői beruházással
- közpark-építés folytatása, a Duna–város-kapcsolatok javítása

Városrészenkénti rövid távú célok:

Vágóhíd utca és környéke

- befektetői beruházással folytatódnak:
 - irodaház-együttesek ingatlanfejlesztései
 - lakásépítések
 - az FTC-stadion és környezetének fejlesztése

Millenniumi Városközpont

- befektetői beruházások folytatódnak, a közpark jelentős része elkészül

Városrészenkénti célok összefoglalása:

Vágóhíd utca térsége:

- a befektetői beruházások befejezése
- a volt üzemi területek helyén városi szövet létrehozása jó minőségű, új és felújított lakásokkal, irodaházakkal
- új FTC-stadion – szórakoztató-központ kialakítása
- egészségügyi fejlesztések a Szent László Kórház területén
- szabadidő- és sportközpont

Millenniumi Városközpont:

- a beépítés befejezése
- kulturális és konferencia-központ kialakítása

2010–20 között fejleszteni kívánt akcióterületek:¹³

Akcióterületeken kívüli, de egyidejűleg megoldandó kiemelt feladatok:

Átmeneti zóna – Vágóhíd utca környéke:

- szegregált lakóházak bontása
- befektetői fejlesztések elősegítése

(Ferencvárosi IVS II. kötet, 13–21. o.)

2.4.2. Kerületi szabályozási terv a Vágóhíd utca környékére (2004)¹⁴

A kerületi szabályozásban megjelennek a magasabb szintű tervekben kitűzött célok: a tömbök feltárása, a kihasználatlan területek hasznosítása, az ipari területek funkcióváltása, új lakóterületek kialakítása és az utcafásítások is. **(10. ábra)**

¹³ Sem a Vágóhíd utca térsége, sem a Millenniumi Városközpont nem tartozik kijelölt akcióterülethez.

¹⁴A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a módosított 18/2004. (V. 21.) sz. rendelete a Budapest, IX. ker. VÁGÓHÍD UTCA ÉS KÖRNYÉKE Soroksári út – Haller utca – Nagyvárad tér – Szent László Kórház KSZT határa – Könyves Kálmán körút – M5 felüljáró – Gyáli út – Ferencvárosi pályaudvar – MÁV Budapest-Kelebia vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Tervéről (egységes szerkezetben).



10. ábra Kerületi szabályozási terv a Közvágóhíd tömbjére (Forrás: IX. kerületi KSZT)

A meglehetősen tágra szabott keretek eredményeként a Közvágóhíd Mester utcai oldalán 2010 és 2013 között a Nanette City Home lakópark építésének első ütemében 376 lakás és 17 üzlet készült el a 3500 m² alapterületű komplexumban, amelynek a legmagasabb homlokzati magassága 31 méter! A lakópark építésének második ütemében újabb 480 lakás várható, hasonló sűrűséggel és építészeti megjelenéssel. **(11-12. ábra)**



11. ábra A Nanette City Home lakópark látványterve (Forrás: www.ter64.hu)



12. ábra A Nanette City Home lakópark építés I. üteme

2.5. A történelmi fejlődés és a tervi előzmények konklúziója

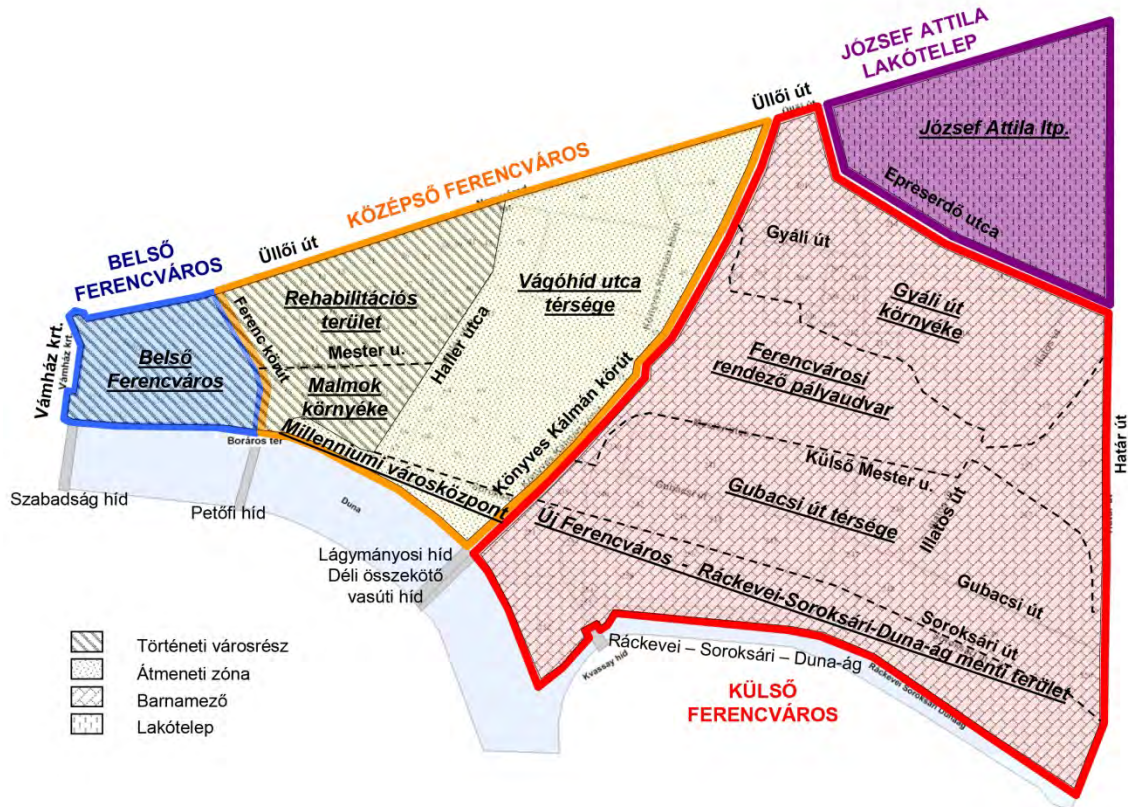
Mint az a történelmi áttekintésből kiderült, az átmeneti zóna és vele együtt a Közvágóhíd környezete eleinte határterület volt városszéli funkciókkal, majd az intenzív iparosítás idején nagy telkes iparövezetté alakult. Később a város növekedésével és az iparosodás háttérbe szorulásával csökkent a terület szerepe. Az egykori ipari hasznosítás maradványai gátat szabtak az összefüggő lakófunkciójú fejlesztéseknek. A terület meghatározó elemeivé a nagy múltú egészségügyi intézmények váltak. A kialakult feltáratlan nagy telkes szerkezet területpazarlást és alulhasznosítást eredményezett. A területet keretező nagy forgalmú utak menti koncepciótlan fejlesztések és az elhanyagoltabb, fejlesztések nélküli belső területek heterogén városrészt teremtettek, mind a beépítés, mind a hasznosítás szempontjából. Ugyanakkor fennmaradtak az egykori területhasznosítás emlékét őrző magas építészeti minőségű épületegyüttesek.

A különböző szintű és fajtájú városrendezési tervek mind az átalakulást, a funkcióváltást és a városszerkezetből hiányzó alközponti szerep betöltését, valamint a kialakítandó funkciók e szerep köré rendezését tűzik ki célként. Hasonlóan kiemelt célként jelenik meg a különböző típusú közlekedési hálózatok metszéspontjában tervezett dél-pesti intermodális csomópont megvalósítása. A barnamezős területek miatt kiemelten fejlesztendő térségként említik az átmeneti zónát. Különösen a városközpont közelében, valamint a Duna menti elhelyezkedéséből adódóan.

Az eddig megfogalmazottakból kitűnik, hogy a pesti Közvágóhíd térsége értékes, fejlesztendő terület, mely a jövőben fontos szerepkörrel rendelkező része lehet a fővárosnak. Ám ezekhez az előnyös adottságokhoz mérten az eddig elkészült tervekben kevés a konkrét elképzelés a terület átalakítását illetően. Nincsen átfogó koncepció az átmeneti zóna és benne a Közvágóhíd fejlesztésére, ez indokolja diplomatervem témafelvetését.

3. Fejlesztési koncepció

A vizsgált terület mérete megkívánta, hogy egy nagyobb léptékű térségi és egy kisebb léptékű területi fejlesztési koncepció készüljön, mely már inkább a Közvágóhídra fókuszál, de integrálódik a térségi fejlesztési koncepcióba is. Így a térségi fejlesztési koncepció ferencvárosi léptékben (**13. ábra**) készült az átmeneti zónára koncentrálni, míg a területi fejlesztési koncepciót a Közvágóhidat övező tömbök léptékében mutatom be.



13. ábra Ferencváros részei (Forrás: Ferencvárosi IVS)

3.1. A fejlesztési koncepciót megalapozó térségi vizsgálatok

Tömb- és karaktervizsgálatok [3-5. sz. melléklet]

A belvárostól kifelé haladva szembejövő a tömbstruktúra változása az egykori városhatár, a mai Haller utca vonalán túl. Míg a belső városrészek sűrűn, de egységesen beépítettek, jellemzően lakófunkciójú hasznosítással, addig az átmeneti zóna területe vegyesebb képet mutat. Mind a tömbméret, mind a beépítés terén, mind pedig a terület használatmódjában heterogén jellegű. A tömbméret az egyhektártórostól egészen az 500 hektárosig változik területén, ehhez hasonlóan a

telekméretük is nagyon eltérők. A beépítés módja szerint zárt sorú, szabadon álló és telepszerű beépítések találhatóak a területen, ami élesen elkülönül a belső városrészek zárt sorú, keretes beépítésétől.

Közlekedésvizsgálat [6. sz. melléklet]

Az átmenti zóna térsége közlekedési szempontból fontos részét képezi Budapestnek, egyfajta dél-pesti kapuként funkcionál. Itt csatlakoznak be az agglomerációból és a külső városrészekből érkező főutak (Üllői út, Gyáli út, Soroksári út, Kvassay Jenő út) a területet kettészelő Hungária-körgyűrűbe, mely így fontos forgalomelosztó szerepet tölt be mind a Budáról, mind pedig a Pestről induló utak tekintetében. **(14. ábra)** Az észak–déli, kelet–nyugati vasúti fővonalak is itt fonódnak össze.

Ugyanakkor az átmeneti zóna területén megszakad Budapest gyűrűs-sugaras közúthálózati rendszere. A nagyméretű feltáratlan tömbök közlekedéskapcsolati hiányokat és tömegközlekedéssel ellátatlan területeket eredményeznek. A legfontosabb feladat a kelet–nyugati; Pestet, a Csepel-szigetet, Budát összekötő utak és hidak megépítése lenne, de csaknem ugyanilyen fontos a sugárirányú közlekedési hálózat fejlesztése is a Haller utcától a Határ útig terjedő szakaszon. Az új kör- és sugárirányú utak nem csak jobb területi összeköttetést eredményeznének, hanem a jelenlegi túlterhelt úthálózat forgalomcsökkentését is, amire különösen szükség lenne a Könyves Kálmán körút, Soroksári út vonatkozásában. A Könyves Kálmán körút és a töltésen vezetett vasútvonalak falként választják ketté az átmeneti zónát. Ezt a területelválasztó hatást mindenképpen csökkenteni kell a már meglévők mellett az újonnan kialakított gyalogosátjárókkal.



14. ábra Közúti kapcsolatrendszer (Forrás: BVK)

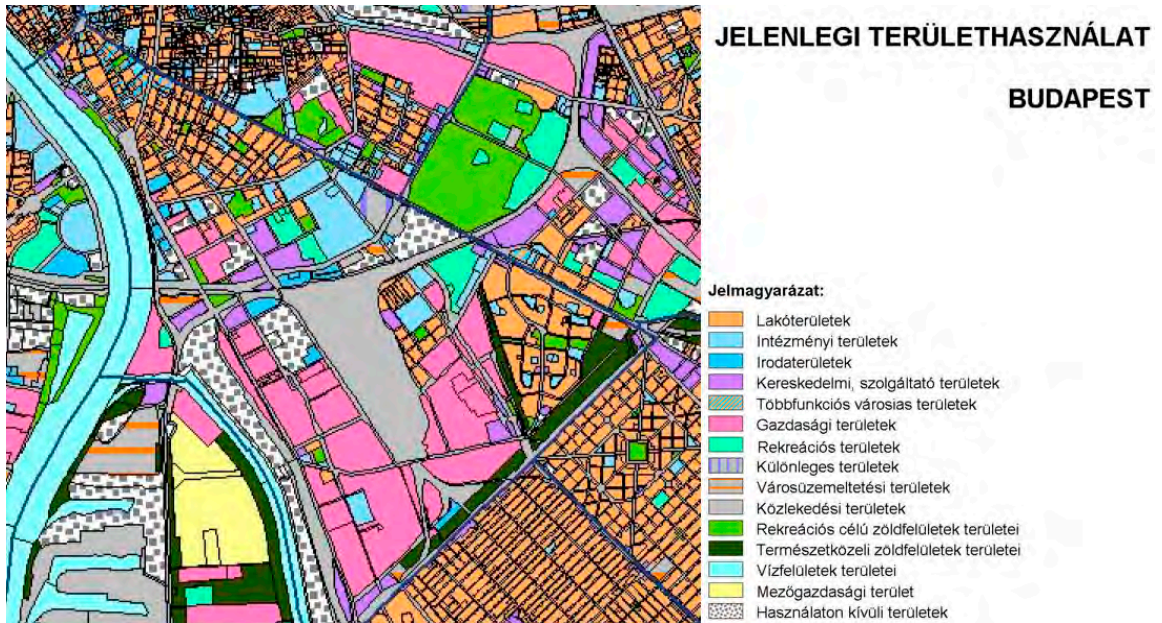
Területfelhasználás

Területhasználat szempontjából a vizsgált térség három részre osztható:

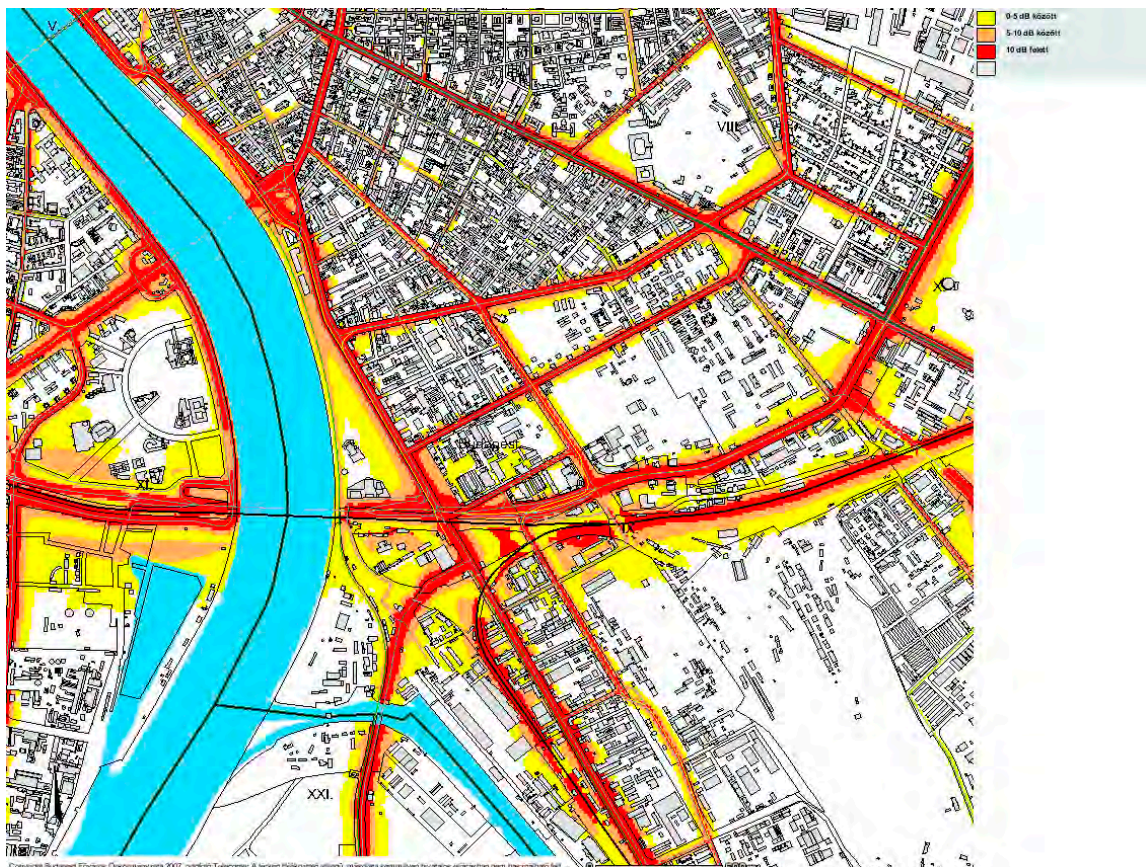
- A belső városrész a lakóterületekkel,
- Az átmeneti zóna Haller utca – Könyves Kálmán körút közötti vegyes szakasza: intézményi, gazdasági, kereskedelmi és lakóterületekkel,
- Az átmeneti zóna körülről délre eső, főként ipari és közlekedési területei, illetve lakóterületei (József Attila-lakótelep, MÁV-telepek)

Az átmeneti zóna területén jelentős a használaton kívüli vagy éppen alulhasznosított területek száma, ez nagyban hozzájárul a térség rendezetlen összképéhez. A legsúlyosabb problémát a Ferencvárosi rendező pályaudvar területe jelenti, amely több mint 100 hektárt foglal el, és ellehetetleníti a városrész fejlődését. Területi csökkentése mindenképp szükséges. A vasútvonalak másik nagy problémája a területeket elválasztó hatása. A zárt pályás HÉV-vonal a Duna megközelítését nehezíti meg, a Budapest–Kelebia-vasútvonal pedig városrészeket szakít el egymástól. **(15. ábra)**

Szintén problémát jelentenek a Soroksári út menti ipari területek. Az egybefüggő, rendezetlen tulajdonviszonyú, túlépített területek jelentős környezeti terhelést okoznak, és környezetükben kizárják a vegyes, lakófunkciójú hasznosítást.



15. ábra Ferencváros területhasználata (Forrás: BVK)



16. ábra Az átmeneti zóna határérték feletti zajterhelése (Forrás: Bp. Fv. Stratégiai Zajtérképe)

Területhasználati konfliktust eredményeznek a nagy forgalmú utak és vasútvonalak, ahol a zajszint a 65 decibeles egészségügyi határértéket több mint 10 decibellel lépi túl. **(16. ábra)** A belvároshoz képest látványosan megmutatkozik, hogy a térfalak nélküli tömbökben jóval mélyebbre ér a zajhatás. Az élhetőbb városi környezet érdekében mérlegelni kell, hogy mely utakon csökkenthető a forgalom, illetve ahol ez nem lehetséges, ott növényelemekkel vagy épített térfalakkal kell csökkenteni a zajterhelést.

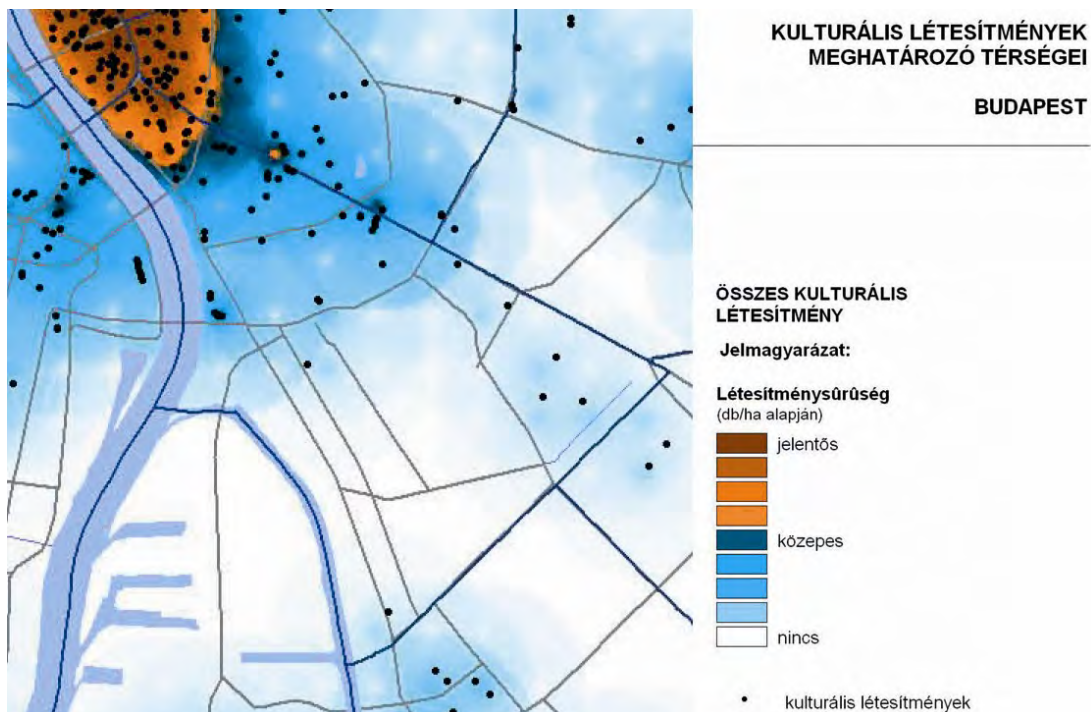
Intézményellátottság

Az átmeneti zóna területén a kisszámú lakóterülethez mérten megfelelő arányú az intézményi ellátottság. Hiány csak a bölcsődei ellátásban és a nappali időskorú-ellátásban van. A bölcsődei férőhelyszám-hiányra a kerületi IVS is felhívja a figyelmet. **(17. ábra)**

A kulturális intézményhálózat sűrűsége a külső városrészek felé haladva erőteljesen csökken. A tervezési terület szempontjából meghatározó kulturális létesítmények a Nemzeti Színház, a Művészetek Palotája, a Lurdy házbeli mozi, valamint a Ferencvárosi Művelődési Központ. **(18. ábra)**



17. ábra Ferencváros intézményi ellátottsága (Forrás: BVK)

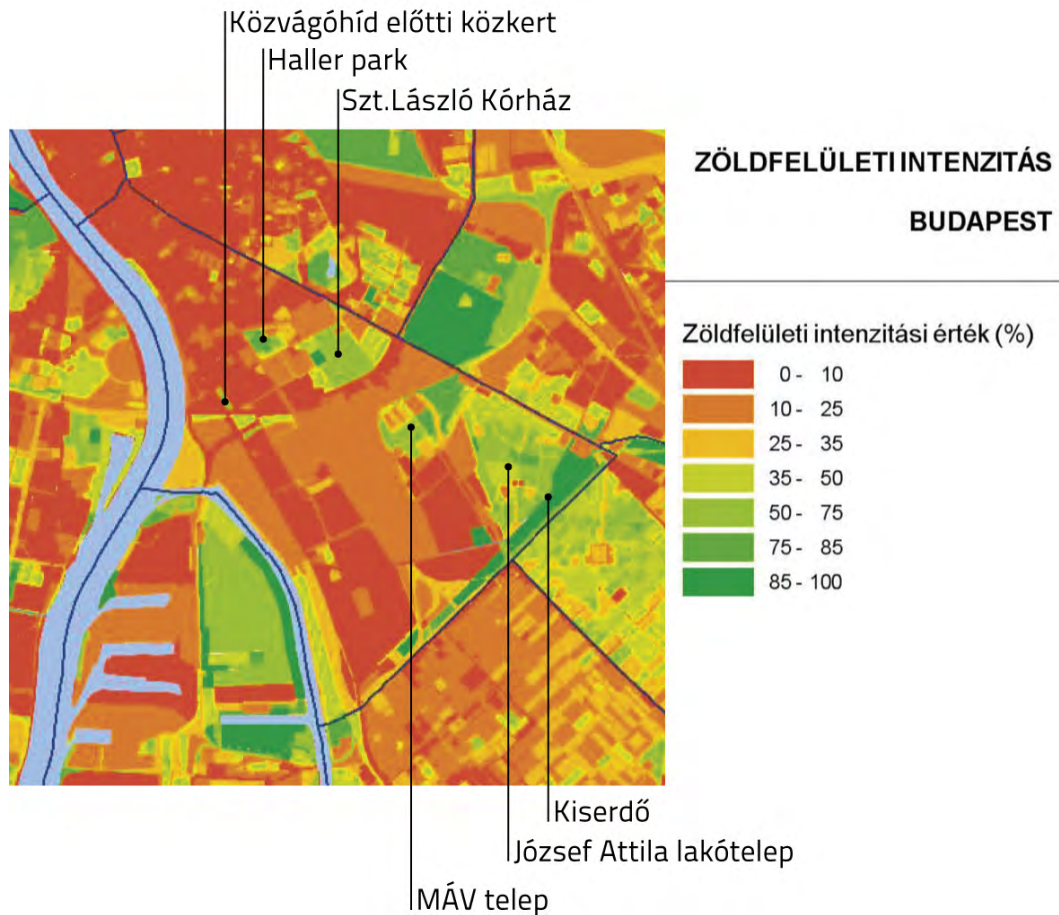


18. ábra Kulturális intézmények elhelyezkedése Ferencvárosban (Forrás: BVK)

Zöldfelületi rendszerek

A belső városrész zöldfelületekben szegény. A zöldfelületi hiányt a városrehabilitáció csak kismértékben tudta enyhíteni. A tényleges megoldást a városi parkhálózat fejlesztése jelentené. Az átmeneti zóna területén ugyan nagyobb és összefüggőbb a zöldfelületi rendszer (különösen az egészségügyi intézmények térségében), ám jóval több a parlagterület is. E térségnek jelentős szerepet kell játszania a zöldfelület-hiányos belső városrészek rekompenzálásában. Fővárosi szinten vizsgálva pedig a „budapesti zöldgyűrű” még hiányzó láncszeme, mely a Margit-sziget – Városliget – Népliget parkövezet folytatása lenne egy jelentősebb közparkkal vagy közparkrendszerrel.

A zöldfelületi intenzitásvizsgálat (**19. ábra**) jól mutatja azokat a területeket, melyeknek tényleges zöldfelületi értékük van (Haller park, kórházak, lakótelepek). Ezek mind jellemzően többszintes növényállománnyal rendelkeznek, mely kedvezőbb klimatikus hatást teremt. Míg a beépített és be nem épített parlagterületek, illetve kevésbé fásított parkok (Millenniumi Városközpont parkja) zöldfelületi intenzitása csekély.



19. ábra Zöldfelületi intenzitás Ferencváros területén (Forrás: BVK)

Központrendszer [7. sz. melléklet]

A Millenniumi Városközpont a térség egyedüli központias jellegű funkciókkal rendelkező területe. Jelen állapotában nem lehet alközpontnak nevezni, inkább csak egy kulturális, tematizált sűrűsödési pont és egy jelentős közlekedési csomópont egymásmellettségéről lehet beszélni. Annak ellenére, hogy ide érkezik a ráckevei és a csepeli HÉV is, valamint a kelet–nyugati irányú vasútvonalak is itt haladnak át, továbbá jelentős személygépkocsi-forgalom bonyolódik le mind észak–déli, mind kelet–nyugati irányban, a különböző közlekedési hálózatok nincsenek összeköttetésben. Egymással párhuzamosan haladnak, ami a forgalmat tovább növeli, a térséget pedig élhetetlenné teszi.

A térségi vizsgálatokból megismert értékeket és problémákat az összevont probléma- és értéktérkép szemlélteti. [8. sz. melléklet]

3.2. Térségi szintű fejlesztési koncepció

[9. sz. melléklet]

A koncepció célja, hogy a jelenleg főként peremterületként számon tartott térség szervezettebb részét képezze a városnak, és Pest déli kapujaként tudjon funkcionálni. A térség jövőképe a következő:

- (zárvány)területek összekapcsolása,
- rendezett, vegyes területhasználat,
- egységes városias karakter és köztérhálózat kialakítása,
- intenzív Duna-kapcsolat megteremtése,
- történeti városrészek érték- és karakterőrző rehabilitációja,
- fővárosi jelentőségű funkciók betöltése (intézményi, zöldfelületi, közlekedési, alközponti)

A megfogalmazott jövőkép eléréséhez a koncepció az alábbi fő eszközöket határozza meg:

- gyűrűs-sugaras városszerkezet fejlesztése
- agglomerációs jelentőségű tömegközlekedési fejlesztés – észak–déli regionális gyorsvasút
- barnamezős területek átalakítása: vegyes funkció (lakó, intézményi, munkahelyi) zöld környezettel
- tematikus Soroksári út
- összefüggő Duna-part-hasznosítás – tematikus Duna-tengely
- Millenniumi Városközpont környezetének kialakítása
- RSD¹⁵ menti területek kiépítése
- körutak karakterének kialakítása
- integráció a zöldgyűrűbe

A gyűrűs-sugaras városszerkezet fejlesztése

A célok elérésének egyik legfontosabb feltétele, hogy a térségben megszakadó gyűrűs-sugaras kapcsolatrendszer folytatódjon. Új körutakra, hozzájuk kapcsolódó új Duna-hidakra és sugárirányú utakra van szükség a hasznosítani kívánt terület

¹⁵ A Ráckevei-(Soroksári-)Duna-ág rövidítése.

megközelíthetősége, átjárhatósága céljából, valamint összvárosi szempontból is. A jelenlegi TSZT által javasolt két új körút-nyomvonal:

- a körvasút menti körút, mely Budán a 10-es út folytatásaként haladna, Pesten a körutakkal párhuzamosan a vasútvonalak mellett húzódna, a tervezési területet a Határ útnál érné el, majd a Csepel-szigetet keresztezve az Albertfalvai hídon át Budán az M1-es és M7-es bevezető szakaszába torkolna.
- Ezzel párhuzamosan a körvasút menti körút és a Hungária körút között létesülne egy fővárosi jelentőségű körút, mely északon az M3-as bevezető – Hungária körút csomóponttól indulna, a tervezési területet az Ecseri út vonalában keresztené, a Galvani úti hídon át érkezne Budára, és belekötne a körvasút menti körútba.

A Könyves Kálmán körút és a vele párhuzamos vasúti töltés városrészeket elválasztó hatását a meglévő alagutak, átjárók „humanizálásával”, új közúti átkötésekkel csökkenteni kell.

A közlekedési hálózat fejlesztése kis léptékben is szükséges. A feltáratlan tömbök átjárhatósága új utcák nyitásával oldható meg. Ahol ez nem lehetséges (például az intézmények területén), ott legalább a gyalogosátjárást biztosítani kell.

Tömegközlekedési fejlesztés – regionális gyorsvasút

A tervi előzményekben már említett BKK és FŐMTERV által készített összefoglalók¹⁶ alapján a térség szempontjából a gyorsvasút alábbi nyomvonalvezetése és kialakítása javasolható:

- **Csepeli ág:** a belváros felől mélyvezetésben érkezik, a Kvassay hídtól felszínen vezetve halad egészen Csepelig (opcionálisan továbbvezetve beköthet a ráckevei ágba).
- **Ráckevei ág:** a belváros felől mélyvezetésben érkezik, a Kvassay út térségét elhagyva a felszínen halad tovább egészen a Határ út térségéig, innentől

¹⁶ *Összefoglaló az észak–déli regionális gyorsvasút déli szakaszának megvalósíthatósági tanulmánya c. előkészítési projekthez.* Budapesti Közlekedési Központ, 2012.
<http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2012/08/M5.pdf>

Az észak–déli regionális gyorsvasút koncepciójának és előkészítettségének helyzete. Fővárosi Mérnöki Tervező Rt., 2005. jún.
<http://www.docstoc.com/docs/50611863/AZ-%C3%89SZAK-D%C3%89LI-REGION%C3%81LIS-GYORSVAS%C3%9AT>

mélyvezetésben Pestszenterzsébet-városközpontig, majd felszínen vezetve Soroksár-városközpont és Dunaharaszti érintésével érkezik Ráckevére.

Mivel az 5-ös metró gyorsvasúti üzemmódban közlekedne, peronhosszúságát 120 m-esre kell kialakítani, így a tervezett szerelvényben az ülő- és állóhelyek megfelelő arányban biztosíthatók, valamint a szükséges 4 perces követési idő is teljesíthető.

A gyorsvasút megépültével megszűntetendő a csepeli HÉV Duna-parti vágánya, így teljes egészében, a Nehru parttól az RSD területéig átjárhatóvá válik a Duna-part.

A regionális gyorsvasúti hálózattal párhuzamosan fejlesztendők az egyéb tömegközlekedési ágak, melyek sűrűbb megállókiosztással tárják fel a területet. A 2-es villamos jelenlegi, Kvassay Jenő útig terjedő vonalát az RSD menti lakóterületi fejlesztések miatt legalább a Gubacsi útig javasolt meghosszabbítani.

Szükséges továbbá a gyorsvasút-hálózattal szinkronban a megfelelő kapacitású P+R parkolók létesítése is, mely a közúthálózat forgalmát tovább csökkenti. Fontos, hogy a városközponttól minél távolabb megtörténhessen, és meg is történjen az egyéniről a közösségi közlekedési eszközökre való átszállás, hogy a városközpont térségét minél kisebb átmenő forgalom terhelje.

Területfelhasználás

A területfelhasználásnak a belső városrészekről kifelé haladva az alábbiak szerint kell módosulnia.

A történeti városrészek fő funkcióját, vagyis a lakófunkciót meg kell tartani, viszont az élhetőbb környezet érdekében a sűrű városszövetet városrehabilitációs módszerekkel fel kell lazítani, és a közterület-hálózatot bővíteni kell.

Az átmeneti zóna nagy tömbös rendszerét a szükséges mértékben utakkal kell feltárni, az intézményi területeket meg kell őrizni, a jelentős zöldfelülettel rendelkező intézmények esetében a zöldfelületek közhasználatba adását meg kell fontolni. A területen elsősorban a lakófunkciót kell sűríteni, de a tervezett alközpont környezetében a központ koncepciójához illeszkedő funkciókat szükséges kialakítani. Fontos, hogy a tömbfeltárásokhoz, tömbátalakításokhoz minőségi köztérfejlesztések társuljanak.

Külső-Ferencváros barnamezős területeit fel kell számolni, a túlszűfolt iparterületeket fellazított, zöldkörnyezetes munkahelyi és lakóterületekké kell

átalakítani. A Ferencvárosi rendező pályaudvar megszüntetése csak a távoli jövőben lehetséges, addig alternatív megoldásokkal, vágányszám-csökkentéssel szükséges mérsékelni a területszétválasztó és környezetterhelő hatásokat. Az RSD menti területeket a Soroksári út felé sűrűbben, a Duna felé lazábban kell beépíteni, elsősorban lakófunkciójú hasznosítással, de a part környezetét kötelezően közterületként kell kialakítani.

Mindhárom területen az ipartörténeti és egyéb építészeti értékeket meg kell őrizni, és amennyire csak lehet, hasznosítani kell őket.

A Millenniumi Városközpont környezetének kialakítása

A Millenniumi Városközpontnak alkalmasnak kell lennie az intermodális csomóponti, valamint az alközponti feladatok ellátására. Intermodális csomópontként az alábbi feladatokat kell ellátnia:

- közvetlen átszállási lehetőséget kell biztosítani az észak–déli regionális gyorsvasút, valamint a Budapest–Kelebia-vasútvonalon közlekedő elővárosi vonatok között
- átszállási lehetőséget kell biztosítani a budapesti és az agglomerációs közösségi hajójáratok, illetve az egyéb közlekedési eszközök között
- a jelenlegi közúti közlekedést (Könyves Kálmán körút – Soroksári út) továbbra is biztosítani kell
- létre kell hozni a szükséges kapacitású P+R parkolót

Budapest policentrikusságát erősítendő, a belváros kiterjesztéseként olyan központi funkciókat kell elhelyezni, melyek helyi (kerületi), illetve fővárosi feladatokat látnak el, ugyanakkor biztosítják az intermodális csomópont ellátását is. A többoldalú hasznosításra tekintettel a részben már megvalósult tematikus jellegű kiépítést a csomópont környezetében folytatni kell. A csomópont északi oldalán szükséges a MŰPA melletti telek beépítése, közcélú hasznosítása, valamint a Közvágóhíd funkcionális megújítása. A csomópont déli oldalán helyezendő el a P+R parkoló, valamint az egyéb fővárosi jelentőségű intézményi, kereskedelmi, sport- és egyéb létesítmények (pl. konferencia-központ, szálloda, hajó kikötő).

Tematikus Soroksári út

Kiemelten kezelendő a Soroksári út mint tengely, amelyre a fő fejlesztési területek felfűződnek. A tengely három karakteresen eltérő szakaszra osztható. Első szakasza

a történelmi városrészben a Kálvin tértől kezdődő gasztro- és kultúrutcaként funkcionáló, forgalomcsillapított Ráday utca. A második szakasz a Boráros tértől a Millenniumi Városközpontig terjed. Ezen a részen szükséges a Boráros tér térszerkezetének javítása és a Soroksári út forgalomcsillapítása, járdaszélesítése, az épületek földszinti részeinek étellel való megtöltése, vagyis a terület humanizálása, a belvárosi karakter kiterjesztése az új alközpont irányába. A harmadik szakasz a Soroksári út Millenniumi Városközponttól délre eső szakasza. Itt helyezkednek el a nagyobb kereskedelmi egységek, ezért az alközponttól távolodva fokozatosan a közlekedés kerül előtérbe.

Tematikus Duna-tengely

A Duna-part hasznosítása szintén tematikusan szakaszolható a már meglévő és a jövőben kialakítandó részekkel együtt. A belvárosi és alközponti környezetben kulturális funkciók (Bálna, Nemzeti Színház, MÜPA, konferencia-központ) és zöldfelületi funkciók (Nehru part, Millenniumi park, RSD északi része) kaptak, illetve kapnak helyet. Az alközponttól délre pedig lakó- és sportfunkciójú hasznosítás szükséges még nagyobb zöldfelületi aránnyal.

A körutak karakterének kialakítása

A térséget övező körutaknak más-más karakterük van. A Nagykörút a történelmi városrész klasszikus kereskedelmi korzója volt a bevásárlóközpontok megjelenése előtt. Ki kell alakítani a körút egységes arculatát, nívós üzletekkel és vendéglátóhelyekkel presztízse visszaállítható.

A Könyves Kálmán körút sokkal kevésbé emberi léptékű, mint a Nagykörút. Kétszer három sávós autópályát és középen elhelyezett villamosvonal vezet át rajta, melyek jelentős zajterhelést okoznak. Elsődleges cél a körút humanizálása, melyet fásítással, az új sugárirányú utak keresztezésével, külön vezetett kerékpárút létesítésével kell megvalósítani. Ugyanakkor továbbra is teret kell biztosítani az olyan funkciók számára is, melyek a belsőbb városrészekben nem helyezhetőek el (pl. benzinkút, nagyobb kereskedelmi központok, sportközpontok, jelentős méretű irodaházak).

Az újonnan kialakítandó körutak esetében helyzeti előnyt jelent, hogy előre megszabható azok karaktere, keresztmetszete, fásítása, járdaszélessége stb. Megépítésük során elsődleges szempont a humanizált kialakítás és az adott

városrész szempontjából is megfelelő funkciójú épületek elhelyezése környezetükben.

Integráció a zöldgyűrűbe

Mindenféle beavatkozás, fejlesztés esetén cél a zöld környezet kialakítása, különösen az átmenti zóna és a Külső-Ferencváros vonatkozásában, ahol a lazább városszerkezet megfelelő arányú teret biztosít a zöldfelületek számára. Az intézmények környezetét, ahol csak lehetséges, nagyobb összefüggő zöldfelületekkel kell kialakítani. A térségben megszakadó közparkhálózatot ki kell egészíteni. A beépítési tervekben a tömbstruktúrával párhuzamosan meg kell jelennie a közpark-rendszernek, mely a Duna-parttól egészen az Üllői útig terjed, és kapcsolatot teremt a már meglévő zöldfelületi elemekkel.

Kiemelten a nagy forgalmú utak (Soroksári út, Könyves Kálmán körút, Üllői út, Kvassay Jenő út, Mester utca, Vágóhíd utca, Gyáli út, új kör- és sugárirányú utak) esetén a környezeti terhelések enyhítése és az egységes utcakép megteremtése céljából kötelezően fasorokat kell telepíteni.

3.3. A Közvágóhíd és környezetének vizsgálata

[25-26. sz. melléklet]

Funkcióvizsgálat [10. sz. melléklet]

A funkcióvizsgálat jól szemlélteti azt a vegyes képet, ami az átmeneti zóna egészét jellemzi. A Közvágóhíd maga is vegyes vállalkozási területként funkcionál: kis- és nagykereskedelmi egységekkel, szórakozóhelyekkel, üzemekkel, vendéglátóhelyekkel, raktározási funkciókkal, de még lakóházak is találhatóak területén. Közvetlen környezetében két gyár: egy műanyag-feldolgozó és egy csokoládégyár is működik. Összefüggő lakóterületek elsősorban a Mester utca környezetében találhatóak. A Soroksári út mentén irodaházak és lakóházak épültek. A fővárosi jelentőségű kulturális intézmények a Duna-parton helyezkednek el. A Mester utca – Vágóhíd utca kereszteződésében a Pest Megyei Levéltár, valamint a megszűnő Élelmiszer- és Takarmánybiztonsági Igazgatóság épülete található. A Könyves Kálmán körút mentén kereskedelmi és irodai funkciók kaptak helyet.

Szintszám- és magasságvizsgálat [11. sz. melléklet]

A vizsgált terület adataiból kitűnik, hogy a Soroksári út és a Mester utca környezetében az épületmagasság és a szintszám és a két utca közötti területhez képest drasztikusan megemelkedik. A Közvágóhíd és a Hungária Malomudvar tömbje jellemzően földszintes vagy egyemeletes épületekből áll, míg az említett két út mentén 6-8 szintes, 25-28 méter magas épületek emelkednek. A terület legmagasabb épülete a Mester utcában található kilencemeletes Nanette City Home lakópark, a maga 31 méteres magasságával. Az egykori Hungária gőzmalom téglakéménye 50 méter magas, míg a Közvágóhíd víztornyának legmagasabb pontja 36 méterig emelkedik.

Az építészeti értékek vizsgálata [12. sz. melléklet]

A terület két kimagasló építészeti értéke a Hungária malom műemléki védettségű és a Közvágóhíd fővárosi védettségű épületegyüttese. A Hungária malom a műemléki környezet szigorú szabályozása révén rendezettebb környezetű, irodai funkcióval hasznosított, időben korlátozottan, de bárki számára látogatható. A magántulajdonban lévő Közvágóhíd ezzel szemben leromlott környezetű, alulhasznosított terület, az építészeti értékek figyelmen kívül hagyásával. Az idők során az épületegyüttest sok helyen kiegészítették, eredeti elrendezését ezzel

teljesen megváltoztatták. Ilyen átalakítás a két főcsarnokot összekötő betonhíd, valamint az északi csarnokba vezető híd. Ezeknek és a rossz állapotú, értéktelen épületrészeknek az elbontása elengedhetetlen feltétele a későbbi hasznosításnak. A régen a Közvágóhídhöz tartozó egykori Borjúvásárcsarnokot ezzel szemben a 2000-es évek közepén felújították, és azóta loft-irodaházként funkcionál, jelentősen emelve az épített környezet minőségét.

Kiterjedt területet foglalnak el a funkcionális problémát okozó, ma is működő gyárak épületei a Vágóhíd utca mentén, kitelepítésük szintén kulcsfontosságú. Ugyancsak bontandók az életveszélyessé vált Vaskapu utcai lakóházak is.

Közlekedésvizsgálat [13. sz. melléklet]

A Közvágóhíd környezetét két nagy forgalmú elsőrendű főút, a Könyves Kálmán körút és a Soroksári út keretezi. Környezetükben több nagy kapacitású parkolólétesítmény is van, melyek együttes férőhelyszáma: 3480. A jelenlegi hasznosításhoz mérten tömegközlekedéssel jól ellátott terület. Ha a Vágóhíd utca közepét tekintjük a vizsgált terület elvi középpontjának, akkor megállapíthatjuk, hogy 300 méteres környezetében két villamos- és három buszjárat közlekedik, de elérhető közelségben van a csepeli HÉV megállója is. Ugyanakkor a Hungária körúton haladó 1-es villamos megállójának megközelítése körülményes. Jelentősebb fejlesztés esetén a Könyves Kálmán körút – Soroksári út kereszteződése tömegközlekedési megállóhelyeinek gyalogos megközelíthetőségét javítani szükséges.

Zöldfelület-vizsgálat

Az átmeneti zóna zöldfelületi szempontból előnyös nagy tömbös adottságához képest a vizsgált területen a tömbbelsőkből alig található zöldfelület. Rendkívül nagy a parlagterületek aránya, különösen a Közvágóhíd tömbjén. Értékes zöldfelület a Haller park, mely számos rekreációs lehetőséggel kialakított kerületi jelentőségű közpark. A másik jelentős zöldfelület a Millenniumi Városcsoporthoz Duna-menti parkja, mely az új építésű környezetben biztosít rekreációs lehetőséget. Ám nagyban rontja a környezet minőségét a zárt pályás HÉV-vonal, mely a Duna-part megközelítését is megnehezíti. A Közvágóhíd főbejárata előtt található történelmi kert a forgalmas környezetben nem tud teljes értékű közparkként funkcionálni, területét főként kutyatulajdonosok használják. Ugyanakkor út menti pufferterületként jelentős szerepe van a Közvágóhíd környezetét terhelő hatások csökkentésében.

3.4. A Közvágóhíd és környezetének fejlesztési koncepciója

[14-16. sz. melléklet]

A nagy kiterjedésű, rendezetlen környezetű Közvágóhíd az egységes történelmi városszövethez, valamint a kialakítandó alközpontozóhoz való közelsége miatt prioritást élvez a többi megújításra szoruló ferencvárosi területtel szemben. Az átmeneti zónára jellemző megszakadó hálózatok beépítési és közlekedési hiányosságai mind érintik a Közvágóhíd területét is, így a koncepció ezek megoldását is szem előtt tartja a magasabb rendű térségi szempontok mellett. A Közvágóhíd fejlesztésének elsődleges célja, hogy a Soroksári út – Könyves Kálmán körút kereszteződése térségében kialakítandó városi alközpontozó funkcionálisan illeszkedjen. Emellett a koncepció fontos célkitűzése, hogy az ipari építészeti értékek megőrződjenek és hasznosuljanak.

A koncepció a kevert funkciós területhasznosításon alapszik, melyet a városközponti környezet indokolt, valamint az, hogy így egy olyan sokoldalú terület alakítható ki, mely garantálja a városrész élettellel való telítődését. Jelenleg a Közvágóhíd környezetét a helyben lakók és a célzottan ideérkezők használják, akik vagy a környező munkahelyek/irodák dolgozói, vagy a fővárosi jelentőségű kulturális intézmények látogatói. Az alközponti és intermodális fejlesztés révén ez gyökeresen megváltozik, és a területet használó célközönség tovább bővül az intermodális csomópontot használó (átutazó/átszálló) utasokkal, az alközponti funkciókért/szolgáltatásokért ideérkező városlakókkal, az új lakóterületek lakóival, valamint az új fővárosi/kerületi jelentőségű intézményeket látogatókkal. A cél tehát ezeknek a rétegeknek a minőségi kiszolgálása.

A funkciók térbeli elhelyezése

A funkciók térbeli elhelyezése azt a logikát követi, hogy a Soroksári út környezetében a (fő)városi jelentőségű közfunkciók, valamint az olyan funkciók jelennek meg, amelyeknél fontos a jobb megközelíthetőség, a Mester utca környezetében pedig a kerületi jelentőségű, helyi funkciók kapnak helyet. A funkciók elhelyezését a már kialakult (és a térségi koncepcióba illeszkedő) területhasználat is befolyásolja, így a jelenleg részben lakóépületekkel beépített tömbök elsősorban lakófunkcióval bővülnek (64. sz., 68. sz., 70. sz. tömb).

Tengelyek

A koncepció szempontjából négy meghatározó tengely van:

- A **Soroksári út (20. ábra)** már említett tematikus tengelye, amihez a térség összes jelentősebb fejlesztése kapcsolódik. Ezen a nyomvonalon fog haladni az észak–déli regionális gyorsvasút, melynek egyik fő elágazása és állomása (tér szint alatt) a Közvágóhíd előtt lesz. A jelentős tömegközlekedési fejlesztés és a hozzá csatlakozó P+R parkolóhálózat-fejlesztés, valamint a gyűrűs-sugaras városszerkezet bővülése lehetővé teszi a Soroksári út sávcsökkentését, mely által élhetőbb környezet teremthető. A jelenlegi (2 × 3 forgalmi sáv + oldalfekvésű villamospálya + 2 × 1 sáv szervízút) szerkezet középfekvésű villamospályára + 2 × 2 sáv közforgalmi útra + 1 sáv szervízútra módosul, a sávcsökkentéssel – a fent említett fejlesztések teljesülése mellett – a Soroksári út továbbra is megfelelően el tudja látni feladatát.



20. ábra Soroksári út

- A haránt irányú **Vágóhíd utca (21. ábra)** az átmeneti zónát feltáró út, mely összeköti a másik három fő tengelyt. Emellett a Közvágóhíd környezetét kapcsolja össze mind észak–déli, mind kelet–nyugati irányban. Erre a tengelyre fűződnek fel a Duna-parti tematikus, kulturális épületegyüttes és az újonnan kialakuló kulturális/rekreációs/kereskedelmi/intézményi/lakó funkciójú területek, így „fő” utcájává válik környezetének, ennek megfelelően gyalogos-preferenciájú kialakítása elengedhetetlen. Fontos látványtengely is egyben, mely a Rákóczi hídtól egészen a tisztviselőtelepi Magyarok Nagyasszonya templomig ér. Ez utóbbi meghatározó látványa az utcának, mely a járdaszintről is jól látható, így a környezet vizuális minőségét jelentősen emeli.



21. ábra Vágóhíd utca

- A **Mester utca (22. ábra)** a Nagykörúttól induló és Külső-Ferencvárosig érő, kerületi jelentőségű tengely, így a kerületi funkciók elsősorban ennek környezetében kapnak helyet. Nagykörút és Haller utca közötti belső szakasza karakteres, jó hangulatú, üzletportálokkal, vendéglátóhelyekkel, platánfasorral szegélyezett környék. Ennek a „világnak” a továbbvezetése a

koncepció célja, mely az új beépítések kötelező földszinti üzletportál-kialakításával, utcafásítással és megfelelő szélességű járda kialakításával valósul meg.



22. ábra Mester utca

- A **Duna-part (23. ábra)** fővárosi léptékben kapcsolja össze a Közvágóhíd térségét a többi Duna menti területtel. A városi és agglomerációs vízi tömegközlekedés fejlesztésével jelentős szerepet kap az alközpont menti partszakasz, mely a Vágóhíd utca tengelyén keresztül összeköttetésbe kerül a háttérterületekkel is. A part mentén javasolt jelentős összefüggő zöldfelületi fejlesztés a Nehru parttól egészen az RSD térségéig biztosít rekreációs lehetőséget. A Vágóhíd utca tengelyének metszéspontjában kialakítandó, a Duna megközelítését lehetővé tevő műtárgyat innovatív módon, a partfal műemléki védettségét figyelembe véve kell kialakítani.



23. ábra Duna-part

A Millenniumi Kulturális Központ „záró” épülete

A Duna mentén létrehozott tematikus kulturális központ (Művészetek Palotája, Nemzeti Színház) jelenleg beépítetlen, MÜPA melletti telkén szintén kulturális funkciójú épület létesül, földszintjén az intermodális csomóponthoz kötődő funkciók kialakításával. Az épülettömeg „üreges” kialakítása biztosítja a természetes fény bejutását, a szintek között pedig hidak létesítenek kapcsolatot. Az épület egy mozgólépcsős alagúton keresztül közvetlen összeköttetésbe kerül az 5-ös metró (észak–déli regionális gyorsvasút) aluljárójával, így a különböző közlekedési eszközök közötti átszállás idejére, illetve a szerelvények érkezéséig kulturált várakozási lehetőséget biztosít a földszinten kialakított, vendéglátóhelyekkel körülvett központi belső téren. A hétszintes épület több irányból is megközelíthető 10 ezer m²-es földszintjén kereskedelmi, szolgáltatói helyiségek létesülnek. Felső hat emeletét (60 ezer m²) a **Zene Háza** foglalja el. Az intézmény a bécsi „Haus der Musik” mintájára interaktívan, minden korosztály számára érdekes módon mutatja be a zene világát, a

magyar zenei kultúrára fókuszálva. Emellett részben a MÜPA-t is tehermentesíti, mivel teljes egészében átveszi a családi és ifjúsági programok szervezését.

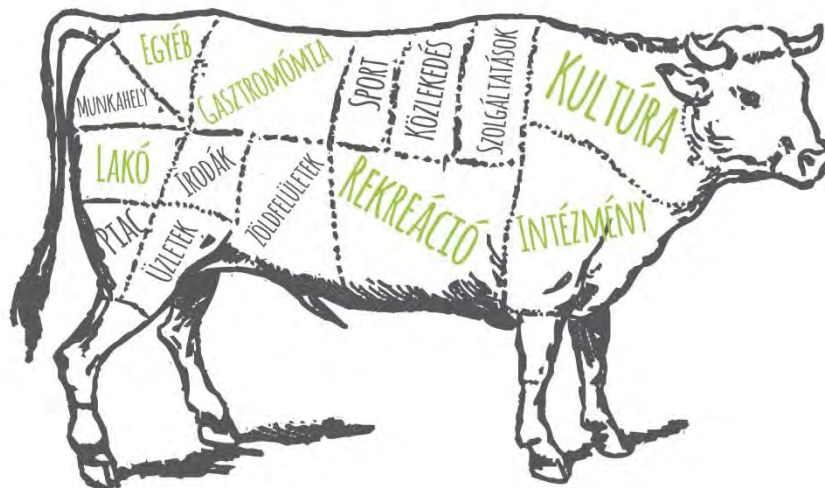
A Közvágóhíd tömbjének hasznosítása

A Közvágóhíd 16 hektáros tömbje területe nagyságának megfelelően egy sok funkciónak helyet adó, sokoldalúan hasznosított posztindusztriális parkként, széles társadalmi és korosztályi réteg számára kerül kialakításra. Területe kereskedelmi, kulturális, rekreációs, intézményi, irodai és lakófunkciós hasznosítással bővíti az alközpont funkcionális sokféleségét. **(24. ábra)** A lakó-, intézményi és irodai funkciók nagyrészt a tömb Mester utca felőli oldalán létesülnek, míg a Soroksári út felőli oldalán a kereskedelmi, szolgáltató és kulturális funkciók kapnak helyet. A tömb belső részét a rekreációs funkciójú zöldfelületek foglalják el. A terület alakítását a városrész morfológiai sajátosságait tükröző belső szimmetria- és úttengelyek határozzák meg, melyekre az épületek felfűződnek:

- **Fő szimmetriatengely**, mely a tömb középvonalában, hosszabbik oldalával párhuzamosan, a Soroksári útra merőlegesen, a történeti kertet, a víztornyot és a mögötte lévő egykori étteremet, valamint tőzsdeépületet keresztezve halad végig a Mester utcáig. Ehhez a tengelyhez csatlakozik a metrókijárat is.
- **Vaskapu utcai tengely**, mely a Gubacsi út elvi folytatása, és a tömb felezővonalát képezi.
- **Nádasdy utcai tengely**, mely a Haller utcától ered, és a történeti épületegyüttes tagját képező Borjúvásárcsarnok védett épületében végződik, így ennek esztétikus kialakítása még fontosabb.

Fontos a park átjárhatósága, a terület minden irányból való megközelíthetősége. Ez a fent említett tengelyekkel valósul meg, valamint úgy, hogy a Vágóhíd utca irányában a park teljesen nyitott kialakítású, csak az épületek és a zöldfelületek határolják.

A posztindusztriális park megvalósulásának egyik alapfeltétele, hogy sor kerüljön a rossz állapotú, értéktelen épületek, épületrészek és utólagos hozzáépítések elbontására, valamint a szimmetriából hiányzó épületek koncepcióba illeszkedő módon történő visszaépítésére. Ezáltal helyreáll a terület belső rendje, és az új funkciókkal az eddig alulhasznosított Közvágóhíd területe új értelmet nyer.



24. ábra A posztindusztriális park funkciói

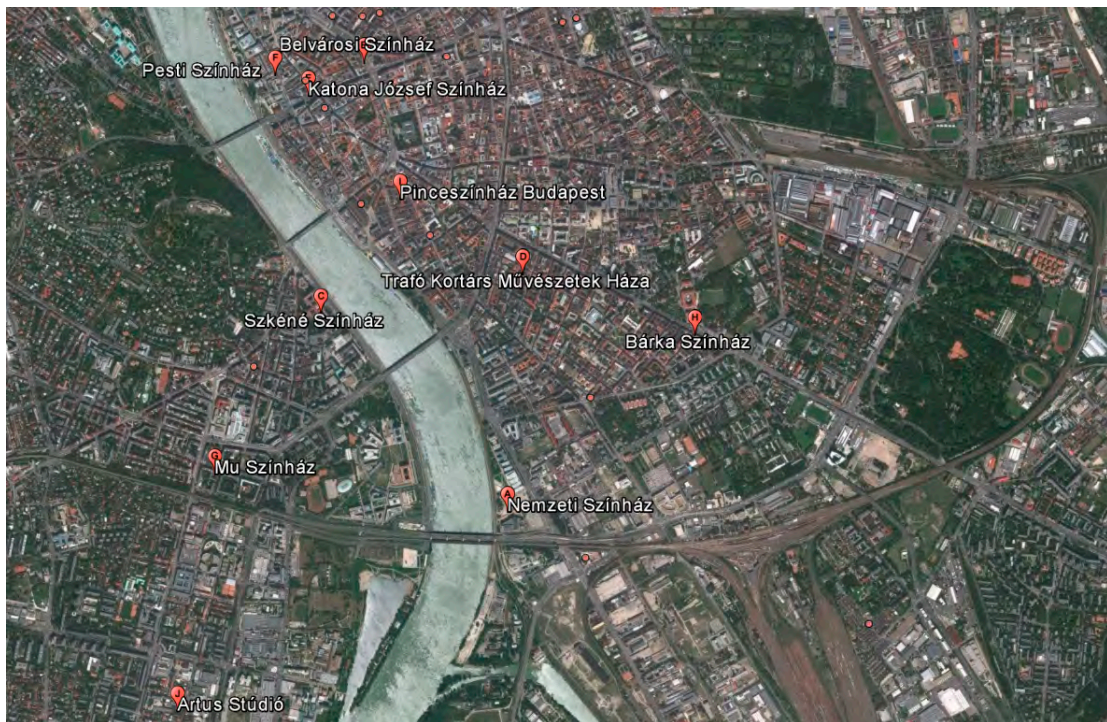
A fejlesztés során az alábbi fő funkciók kapnak helyet a parkban:

- **Piac.** A térségnek szüksége van hagyományos piacra. Az önkormányzat a Haller utcai Ferencvárosi Művelődési Központ területén alakított ki egy kisebb méretű „piacot”, ami csak pénteken és szombaton üzemel. Így mindenféleképpen indokolt egy állandó piac kialakítása. Az új piac vonzáskörzete jelentős méretű, mivel a területhez legközelebbi Fővám téri Központi Vásárcsarnok 2 km-re található.
- **Könyvtár.** Ugyan a Mester utcában működik a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár fiókkönyvtára, de a 10 ezer darabos gyűjtemény a Középső-Ferencváros 27 ezer fős lakosságához mérten nem elegendő, és a lakóház földszintjén kialakított helyiség bővítése nem megoldható, ezért szükséges új, korszerű könyvtár létesítése.
- **Színház.** Látszólag kérdéses, hogy a Millenniumi Kulturális Központ környezetében szükség van-e újabb színházra, de a budapesti színházak térbeli elhelyezkedését vizsgálva jól látható, hogy a belső városrészben sűrűbb intézményi hálózat a centrumtól távolodva ritkul. **(25. ábra)** A térség leendő alközpont, tehát indokolt környezetében a kulturális hálózat sűrítése. A magasabb árkategóriájú Nemzeti Színház fővárosi jelentőségű intézménye mellett szükséges az alacsonyabb jegyárakkal működő, így szélesebb réteget (főként a fiatalokat) elérő színházak preferálása. Városszerte több neves színház kapacitási problémával, helyhiánnyal küszködik (pl. Szkéné Színház, József Attila Színház), egy-kettő meg is szűnt (Merlin Színház, Budapesti

Kamaraszínház). A helyzet megoldására, illetve egyéb alternatív társulatok számára a Közvágóhíd csarnoképületei átalakíthatóak.

- **Kiállítótér.** A színház kapcsán említettekhez hasonló okok miatt szükséges a kiállításoknak helyet adó termek/épületek kialakítása, akár egyéb hasznosítással összevonva is.
- **Rekreációs zöldfelület.** A nagyméretű tömb adta lehetőségeket kihasználva az élhetőbb környezet megteremtése céljából rekreációs funkciójú zöldfelületek és sétányok létesítése szükséges.

A környezet átalakításának, a meglévő épületek hasznosításának részletes ismertetését, illetve az újonnan létesítendő épületek bemutatását a *Műleírás* című fejezet tartalmazza.



25. ábra Színházak elhelyezkedése a vizsgált területen

A Hungaria malom tömbjének hasznosítása

Az egykori gőzmalom műemléki területének értékőrző hasznosítása már megkezdődött. Az értékes ipari épületek irodai, kereskedelmi funkciót kaptak. A koncepció ezt a fejlesztést „gondolja” tovább, kiterjesztve a tömb teljes területére. A helyszínen jelenleg vegyesen helyezkednek el lakó-, iroda-, ipari és műhelyépületek. A működő műanyaggyár, valamint a hasonló üzemi épületek felszámolása és a rossz állapotú lakóépületek elbontása után a lakó- és irodai/kereskedelmi/szolgáltatói

épületek a tömbön belül egymástól elválasztva létesülnek. A tömb Tóth Kálmán utca felőli oldalán egy zártabb teret képezve a lakófunkció kap helyet. A Vágóhíd utca felőli oldalra pedig az ipari épületek felhasználásával, a belső udvarok köré rendezve a földszinten vendéglátóhelyek/kereskedelmi/szolgáltatási helyiségek, az emeleti szinteken pedig irodák létesülnek. Az így kialakuló „gasztroudvarok” az átjárókon keresztül több irányból is megközelíthetőek, és a Vágóhíd utca vegyes forgalmú, faltól falig burkolt kialakítása révén közvetlen kapcsolatba kerülnek a Közvágóhíd területén létrehozandó posztindusztriális parkkal. A tömb kialakítását a berlini Hackesche Höfe ihlette, ahol hasonlóan műemléki környezetben, nyolc udvar köré rendezve az épületek utcai oldalán irodák, míg az udvarokban kisebb műhelyek, vendéglátóhelyek, a felső és a hátsó szinteken pedig lakások kaptak helyet.

A 70. számú tömb hasznosítása

A tömb a Bonbonetti csokoládégyár és az egyéb üzemi épületek felszámolásával, de a jelenlegi jó állapotú lakóházak megtartásával keretes beépítésű, nagy zöldfelületi arányú lakóterületté alakul. A Vágóhíd utcai oldalon bölcsőde létesül, mely az új lakóterületek ellátására, valamint az átmeneti zóna kis kapacitású, 60 férőhelyes intézményének bővítésére szolgál. A bölcsőde úgy helyezkedik el a tömb belsejében, hogy egy saját, önálló udvart fog közre épülettömegével, így biztosítható a lakókörnyezetétől független, zavartalan működtetése.

Az egyéb területek hasznosítása

A 69. sz. tömb területén nem történik átalakítás, jelenlegi intézményi (József Attila Általános Iskola és Alapfokú Művészetoktatási Intézmény) és lakófunkciójú hasznosítása megőrzendő.

A 45. sz. tömb területén a kerületi jelentőségű Haller park a környező lakóterületekkel együtt megőrzendő. A belső Mester utca „kiterjesztésével”, valamint a környező lakóterületi fejlesztések kapcsán a park egységes kertépítészeti fejlesztése szükséges.

A 47. sz. tömb területén a Mester utca mentén térfalat adó lakófunkciójú épületek létesülnek, valamint a tömb új feltáró utakkal kisebb egységekre tagolódik. Területén csak lakó-, illetve sportfunkciójú hasznosítás történhet.

Az 51. sz. és a 73. sz., Könyves Kálmán körúttal szomszédos tömbökön változtatás nem történik, jelenlegi nem lakófunkciójú (kereskedelem/iroda) hasznosításuk a jelentős környezeti terhelést okozó forgalmas körút miatt megfelelő.

A 74. sz. tömb fásítással zöldfelületként megőrzendő.

Parkolás

A fejlesztési területen a parkolás minden esetben telken belül történik, ez alól csak a Közvágóhíd területe jelent kivételt. A Közvágóhíd parkolóhely-szükségletét a környezetében kiépülő mélygarázsok többletkapacitása, valamint a környező utcák felszíni parkolói fedezik, illetve részben a vasúti töltés déli oldalán megépülő 400 férőhelyes P+R parkolóház¹⁷ is. A Zene Háza alatt egy kétszintes, a Soroksári út mentén haladó szervizútról megközelíthető, 1000 férőhelyes mélygarázs létesül. A Hungária Malomudvar alatt, Vágóhíd utca felőli megközelítéssel kétszintes, 350 férőhelyes mélygarázs épül. A 70. sz. tömb területén térszint alatt, Bárd utcai megközelítéssel a lakóterületen kialakuló lakásszámhoz mérten parkoló létesül. A Közvágóhíd Mester utca felőli lakó- és intézményi területein kialakítandó mélygarázsok megközelítését egy belső szervizút biztosítja, mely egyben a lakóterületek feltárását és a földszinti kereskedelmi/szolgáltató helyiségek árufeltöltését is biztosítja. Részletes kapacitásadatokat a *Műleírásban* olvashatóak.

Zöldfelületek

A koncepció a lehetőségekhez mérten a minél nagyobb zöldfelületi arány kialakítását preferálja. Mind a négy jelentős tengely kialakítása utcafásítással valósul meg, illetve a Máriássy utcában és a Könyves Kálmán körúton is utcafásításra kerül sor. A nagy forgalmú utak esetében (Könyves Kálmán körút, Soroksári út, Mester utca) többszintes növényállomány kerül telepítésre, mely az egészségügyi határértéket túllépő zajterhelés mérséklését szolgálja. A Soroksári úti sávcsökkentés következményeként kiszélesedő járdafelületek jelentős növényállománnyal gazdagodnak. A Soroksári út nyugati oldalán dupla fasoros zöldsáv alakul ki, mely a Zene Házához közeledve fokozatosan fellazul. A Vágóhíd utca esetében az úttestet szegélyező párhuzamos parkolók kialakításánál két férőhelyenként egy fa kerül telepítésre, és ez fasorként egészen a Duna-partig ér, kijelölve a környék meghatározó tengelyét.

¹⁷ FSZKT által meghatározott P+R parkoló és férőhely szám.

A tömbbelsők minden esetben egybefüggő nagy zöldfelületekkel rendelkeznek, ez alól csak a Hungária Malomudvar a kivétel, ahol a kis területen kialakuló intenzív igénybevételre tervezve a zöldfelületek foltszerűen kerülnek kialakításra.

3.5. Szerkezeti és keretszabályozási javaslat

[17. sz. melléklet]

A *Közvágóhíd és környezetének fejlesztési koncepciója* megvalósulásához az alábbi szerkezeti és keretszabályozási módosítások szükségesek.

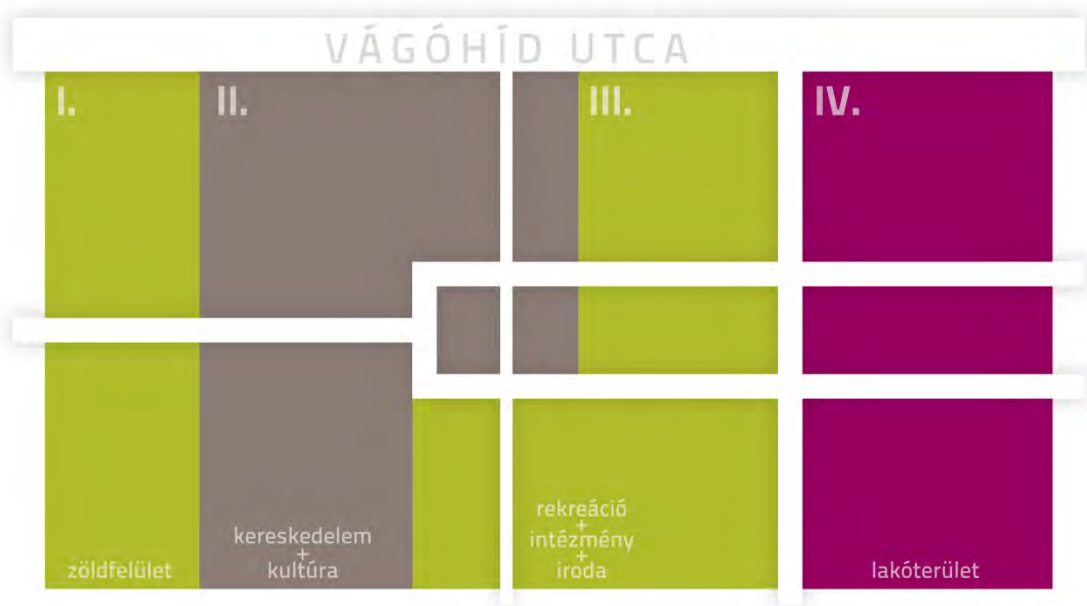
Városszerkezeti szinten a tömbfeltárások megvalósulását biztosító új utak kialakítása szükséges, mely ebben a speciális esetben nem a gépjárműforgalom átvezetését jelenti, hanem a gyalogos átjárhatóság biztosítását, vagyis közterületként való kialakítást. Ezek a módosítások a Közvágóhíd tömbjét érintő Vaskapu utca és Nádasdy utca déli irányú meghosszabbítását, valamint a szintén a Közvágóhíd tömbjét érintő Soroksári utat és Mester utcát összekötő kelet–nyugati irányú gyalogostengelyek kialakítását jelentik. Ehhez hasonlóan szerkezeti jellegű átalakítás, de nem feltétlenül közterületté alakítás a Hungária Malomudvar tömbjének többirányú feltárása.

Keretövezeti módosítás csak azon telkek/tömbök esetében szükséges, amelyek *Munkahelyi terület* FSZKT-övezetbe vannak sorolva, és a fejlesztési koncepció alapján lakóterületekké alakulnak át. Így a 64. sz. tömb telkei a *Nagyvárosi, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület* FSZKT-övezetbe kerülnek át. Mivel sok tömb esetében intézmény, kiskereskedelmi terület is létesül a lakóterületek mellett, és az *Intézményterület* FSZKT-övezet viszonylag nagy mozgásteret enged e funkciók egymás mellé helyezésében, ezért ebben az övezetben maradnak a funkcióváltásra kijelölt területek, valamint a 70. sz. tömb is az *Intézményterület* övezetbe kerül át.

4. A környezetalakítási terv műleírása

[18-23. sz. melléklet] [27-29. sz. melléklet]

A környezetalakítási terv a Közvágóhíd tömbjére készült, vagyis a Vágóhíd utca – Mester utca – Máriássy utca – Soroksári út által határolt területre. Az alábbiakban a fejlesztési koncepció alapján kialakított terv műleírása és rendezési programja olvasható.



26. ábra Sematikus ábra a környezetalakítási terv területéről

A tervezési területet négy zónára osztottam fel, különböző karakterük szerint. **(26. ábra)** Így az I. zóna a történeti kert területe, a II. zóna az egykori vágóhíd épületeinek területe, a III. zóna az új zöldfelületek területe, a IV. zóna pedig az új lakóterület lett. Az egyes zónákat a tengelyek, illetve az épülettömegek határolják. Mindegyik zóna szervesen kapcsolódik a Vágóhíd utcához, és a Közvágóhíd épületegyüttesének szimmetriatengelyére fűződik fel. A tervet e zónák alapján ismertetem.

4.1. Az I. zóna részletes műleírása

A Soroksári úthoz legközelebb eső I. zónába érkeznek a terület fő megközelítési útvonalai, és itt található a Közvágóhíd történeti kertje is. Ebben a zónában létesül az 5-ös metró egyik kijárata, mely a történeti kertet keresztező hídon át a Közvágóhíd főbejáratához vezeti az utasokat. A történeti kertet övező két, íves út közül az északi

kizárólag gyalogosforgalmú útként funkcionál, míg a déli utat a gyalogosforgalom mellett a park épületeit kiszolgáló, árufeltöltés céljából érkező gépjárművek is használhatják. Ennek megközelítése a Soroksári út felől, egy új leágazó sáv kialakításával történik. A zóna Közvágóhíd felőli oldalán raszteres fakiültetéssel bővül a kert. A történeti és az új kert között, a 25 m-re kiszélesedő íves vonalvezetésű út tengelyében „csendkápolna” épül. A 200 m² alapterületű és 7 méteres belmagasságú épület a Helsinki belvárosában található evangélikus kápolnához (Kampin kappeli) hasonlóan a forgalmas, nyüzsgő városi légkörben elcsendesedésre biztosít lehetőséget, megállásra és gondolkodásra készítette látogatóját. A kápolna ezért kerül erre az exponált helyre, de a megfelelően kialakított zöldfelület révén a szakrális környezet is megteremtődik.

4.2. Az II. zóna részletes műleírása

A **II. zóna** a kereskedelem és kultúra színtere, **(27. ábra)** de egyben itt összpontosul az ipari építészet eszenciája is. A főbejárat felől érkező monumentális térélmény alakul ki a látogatóban: szemközt a 36 méter magas víztorony a próbavágóhíd épületével, két oldalt pedig az egykori vágócsarnokok egyforma, szimmetrikus homlokzata tárul fel. E térélmény fokozására a három főépület közötti központi téren feszített víztükör kerül kialakításra, egy legfeljebb 1 cm mélységű vízfelület, mely lefolyók segítségével rövid idő alatt elvezethető, így a tér bármiféle szabadtéri rendezvény céljára használhatóvá válik. A központi tér díszburkolattal és pihenőhelyekkel épül meg, zöldfelület csak fasor formájában létesül a tér felezővonaláig, mivel itt az épített környezet kap hangsúlyosabb szerepet.

Az egykori északi vágóépületben **piac** jön létre. Ez azért ide kerül, mert a két, különböző belső kialakítású egykori vágóépület közül ennek kedvezőbb az elrendezése a piaci struktúrához. Belsejében három, egyenként 870 m²-es, 93 méter hosszú, fedett udvar található, melyből:

- 20 db, egyenként 11 m × 8 m-es, egykor vágókamraként használt helyiség, valamint
- 40 db, egyenként 8 m × 4 m-es egykori hűtőhelyiség nyílik.

E helyiségek felhasználásával és a szükséges átalakításokkal egy 7000 m² alapterületű piac alakítható ki, mely minden irányból megközelíthető. A piac árufeltöltése a már említett úton keresztül megközelítve, az épület nyugati oldaláról történik, kizárólag a reggeli órákban. A piac északi oldalán, a földszintes, értéktelen

épületek elbontásával a Vágóhid utca kiöblösödéseként piactér (3000 m²) alakul ki, mely feltárja az egykori vágóépület eddig „láthatatlan” homlokzatát. A tér díszburkolattal, pihenőhelyekkel és fásítva kerül kialakításra. A gépjárművel érkező vásárlók a piactérrel szemközt, a Hungária Malomudvar 200 férőhelyes mélygarázsában tudnak parkolni, illetve a Vágóhid utca térszíni parkolóhelyein.

A déli vágóépület egyterű, 36 m × 40 m-es volt vágócsarnoka, valamint a fedett udvarok és istállók felhasználásával az épület déli felében egy többcélú használatra alkalmas, 500 férőhelyes **előadótér** (3500 m²) létesül, mely színdarabok, koncertek, divatbemutatók és egyéb előadások, rendezvények színhelye lehet. Az épület északi felében, az egykori vágókamrák és hűtők összekötésével „áramló tér” rendszerű **kiállítótér** (3500 m²) jön létre. A próbavágóhid és a víztorony épülete a Közvágóhid történetét bemutató **helytörténeti múzeumként** (1000 m²) hasznosul úgy, hogy a víztorony egyben kilátóként is üzemel.



27. ábra Funkciók megoszlása a környezetalakítási terv területén

A főbejárat déli oldalán az épületsor hiányzó tagjai a szimmetrikus rendnek megfelelően pótlásra kerülnek. A főbejárat melletti épület F+1 szintes, a másik földszintes, mindkettő lapos tetős, környezetébe illeszkedő kialakítású, de semmiképp sem archaizáló stílusú. Az egykori épületeket az eredeti szintszámmal és tömegkiosztással idézik meg. A főbejárhoz közelebbi központi elhelyezkedéséből adódóan **infópontként** (600 m²) funkcionál. A látogatók számára a Közvágóhid Parkkal kapcsolatos információk (pl. rendezvényinformációk) itt érhetőek el, emellett

itt kap helyet a parkfejlesztésért felelős csoport PR-központja is. A főbejárat északi oldalán az előbbi épület eredeti állapotában fennmaradt „ikerpárja” **igazgatósági épületként** (600 m²) hasznosul. Itt kapnak helyet a parkvezetés és a porta-, illetve biztonsági szolgálat központjai.

A tervezett piac keleti oldalával határos épületsor kortárs képzőművészeti **galériasorrá** (1200 m²) alakul át. A földszintes és F+1 szintes épületekben reprezentatív kiállítások várják a látogatókat, illetve a műtárgyak adásvétele is itt zajlik. A galériasorral szemközti, egykor istállóként szolgáló földszintes épület a művészeti tematikához kapcsolódóan **designpiacként** (2100 m²) hasznosul. Az épület tíz (egyenként 8 m × 27 m-es) különálló helyiségből áll, ezek részleges összenyitása az épületen belüli átjárhatósághoz elengedhetetlen. A piac a WAMP designvásárhoz¹⁸ hasonlóan kortárs designerek és művészek praktikus használati tárgyainak állandó értékesítőhelye.

A víztorony „mögött”, a szimmetriatengelyre szervezve helyezték el a Közvágóhíd patinás megjelenésű kétszintes vendéglőjét, valamint tőzsdeépületét. Az eredeti hasznosítást preferálva a 2400 m²-es vendéglő újra **étteremként** hasznosul, melynek teraszhelyisége a víztorony irányában lévő teresedésen létesül. Az egykori tőzsdeépület keleti oldalán félköríves oszlopcsarnokkal zárul. Ez az ókori görög peripteroszokat idéző oszlopsor új értelmet nyer az előtte kialakítandó 200 férőhelyes **szabadtéri színpaddal** együtt. A színpad háttéréül szolgálva antik hangulatot kölcsönöz a színdarabnak, de innovatív megoldásokkal könnyen átalakítható más jellegű előadásokhoz is. A szabadtéri színpad a kedvezőbb rálátás érdekében lépcsőzetesen emelkedő kialakítású, ugyanakkor, hogy ne képezzen túl magas falat, részben a térszint alá süllyesztve létesül. A térszinttől 2,3 m magasságba emelkedő nézősor füvesített dombbal illeszkedik a zöldfelületbe. A F+1 szintes tőzsdeépület (1200 m²) homlokzata így a szabadtéri színpad kulisszafalaként, maga az épület pedig az előadások kivitelezéséhez szükséges kiszolgálóhelyiségként hasznosul.

A II. zóna egyéb, külön nem részletezett épületei (összesen 4700 m²), vagyis a főépületeket övező, utcai fronton elhelyezkedő, jellemzően földszintes épületek

¹⁸ „Kéthetente jelentkező társas esemény, amely kiemelkedő magyar designereket, művészeket, neves galériákat tár a nagyközönség elé. Kulturális és design fórum, urbánus találkozási pont, ahol nemcsak alkotók, és vásárlók, hanem budapestiek, turisták, kreatív szakemberek, trendszetter fiatalok, bringások és családosok futnak össze. Évente egyszer kinyílik a nagyvilág felé, olyankor egy-egy designnagyhatalom legnevesebb alkotóit és munkáit látja vendégül Budapesten.” Forrás: www.wamp.hu

kereskedelmi funkcióval hasznosulnak. **Üzletek, vendéglátóhelyek** (kocsmák, kávézó, teázó, cukrászda) és **szolgáltatóhelyiségek** létesülnek bennük, az építészeti értékek megőrzése mellett.

4.3. A III. zóna részletes műleírása

A **III. zónában** létesülnek a nagyobb zöldfelületek, intézmények és irodaházak. A zöldfelületek és az épületek helyét a fő tengelyek és az egykori vágóhidépületek térfalai jelölik ki.

A zóna déli oldalán, az épületsor folytatásaként, két **irodaház** létesül. Mindkét épület F+3 szintes, lapos tetős kialakítású, egyenként 2300 m² összterületűek, back-office, call-center, illetve egyéb irodai funkcióra alkalmas kialakítással. Az épületek úgy vannak elhelyezve, hogy a fő tengelyek átjárhatóak maradjanak, illetve hogy az egykori Borjúvásárcsarnok főhomlokzata előtt megfelelő méretű teresedés alakulhasson ki. Emellett takarást is adnak a területtel határos, környezetébe nem illeszkedő autószalonn felé. Hasonló megjelenésűek a fő szimmetriatengely köré rendeződő **kiseb irodaházak** is, melyek a tervezett szabadtéri színpadot keretezik, és a környezetbe illeszkedően alacsonyabb magasságú, kétszintes kialakításúak. A Nádasdy utcai tengely mentén pedig egy kisebb, kétszintes **galéria** (330 m²) is létesül.

A kerületi jelentőségű **könyvtár** épülete (6800 m²), a szimmetriatengely zárásaként elhelyezve, a parkon belül kiemelt pozícióba kerül. Az épület karaktere, magassága, tömörsége miatt már a IV. zónába tartozik, de mivel inkább a park felé nyit, így itt részletezem kialakítását. Homlokzati megjelenése és tömegtagolása szimmetrikus. Tér szintje alatt 70 férőhelyes parkoló, valamint a könyvtárból lifttel megközelíthető raktárhelyiség létesül. A könyvtár kiszolgálása a Mester utca irányából egy belső szervízúton keresztül történik. Az épület főtömegében helyezkednek el a nagy olvasótermek, az oldalszárnyakban pedig a különböző tematikus olvasótermek. A modern technikával felszerelt könyvtár minden korosztály számára tartalmas kikapcsolódást nyújt, legyenek akár kerületi lakosok, akár a városközpontba látogatók. A földszinten a parkkal kapcsolatot teremtő, nagy üvegfelületű „szabad” olvasótermek nyílnak, melyek vendéglátóegységekkel egészülnek ki, étellel megtöltve a könyvtár előtti teret és parkot.

A zóna Vágóhid utca felőli oldalán kerületi intézményként **közösségi ház** (2900 m²) létesül. A cél – a józsefvárosi *Kesztyűgyár Közösségi Házhoz* hasonlóan – egy olyan

multifunkcionális intézmény megteremtése, mely elsősorban a környékbeliek közösségépítését, valamint a helyi identitás erősítését szolgálja. Mindez különböző tehetséggondozó programokkal, képzésekkel valósul meg. Az épülettömeg úgy kerül kialakításra, hogy a Vágóhid utca kiszélesedhessen, és a hasonló tömegalakítású szomszédos irodaépület relációjában új **tér** alakuljon ki. Az így kialakuló tér a Vágóhid utca mentén kijelöli a fontos épületeket és a Nádasdy utcai tengelyt is. A F+3 szintes, lapos tetős épületet keresztezi egy belső melléktengely is, mely a tervezett csendkápolnától indul, és a közösségi ház átjáróval kialakított földszintjén keresztül összeköttetésbe kerül az új teresedéssel. A közösségi ház sokszínűségét növelendő, közvetlen környezetében létesül a **multifunkciós sportpálya** (2900 m²), ahol többféle labdajáték is játszható. Közvetlenül mellette pedig **játszótér** (2100 m²) létesül. Az épület és a játszótér között 15 m szélességben burkolt felület kerül kialakításra, mely az egyéb szabadtéri programok megrendezéséhez biztosít teret (700 m²).

A zóna déli oldalán helyezkedik el a Közvágóhid nagy kiterjedésű **pihenőparkja** (15 000 m²). Gyepfelületeit a következetes módon végigvezetett, funkciótól funkcióig vezető gyalogosútvonalak alakítják. Az így létrejött zöldfelület-egységeknek más-más rendeltetésük van, de mindegyik a rekreációt szolgálja. A parkban többek között egy 1500 m² vízfelületű mesterséges tó, napozórét, játszórét, pihenőhelyek kapnak helyet. A park területén két épület is elhelyezkedik, egy irodaház és egy kávézó. A kétszintes **irodaházban** (480 m²) egykor az élelmiszer-árusító részleg irodái voltak. A parkban kialakított **kávézó** (290 m²) kétrészes, földszintes épülete és a hozzá csatlakozó **szabadtéri kiállítótér** (1800 m²) helyén egykor a tervezett designpiac földszintes épületével azonos megjelenésű és szerkezetű istálló állt. Az egy kompozíciót alkotó kávézó és kiállítótér ennek az istállónak egyfajta újraértelmezése. A kiállítótér területén a park diffúz módon, burkolt felületekkel megszakítva áramlik keresztül.

A Nádasdy utca tengelyében kialakuló, fő teresedéseket összekötő **sétány** nagy jelentőségéhez mértén megkülönböztetett kialakítású. A 20 méter szélességű sétány egy közepén vezetett fő gyalogosútból (5 m) és kétoldalt két keskenyebb (2,5 m) útból, valamint az utakat elválasztó fasoros zöldsávokból áll, melyeket átlós irányban kisebb ösvények törnek át. A fasor kiosztása a burkolt felületű teresedéseken fellazul, hasonlóan a gyepsáv is.

4.4. A IV. zóna részletes műleírása

A IV. zóna területén találhatóak a nagy szintszámú és magasságú lakóépületek, az inkubátorház és az előző fejezetben részletesen bemutatott könyvtár is. Az épületek úgy kerülnek kialakításra, hogy a park felől a Mester utca irányába fokozatosan emelkedve érik el az utcát jellemző 25-26 méteres homlokzati magasságot. Létesítésük során meghatározó volt a már megépült, 31 m-es homlokzati magasságú Nanette City Home lakópark, melyhez hozzáépíteni nem lehet, a kötelező védőtávolságot viszont tartani kell. Az így kialakult beépíthetetlen „üres” térbe kerül a lakóépületeket feltáró, Mester utca felől megközelíthető belső szervizút, ahonnan a mélygarázsok is megközelíthetőek.



28. ábra Tervezett és meglévő szintszámok a környezet alakítási terv területén

Az **inkubátorház** (11 000 m²) startup-cégek befogadására alkalmas vállalkozói házként működik, mely bérlői számára biztosítja az infrastrukturális hátteret. Az épület F+3 és F+4 szintes, belső udvaros kialakítású, mely három fő épületből tevődik össze, melyeket zárt, illetve nyitott kialakítású hidak kapcsolnak egybe. Alatta 1100 férőhelyes mélygarázs létesül.

A **lakóházak** (36 000 m²) kialakításánál az a fő szempont, hogy egyfelől határozott térfalat adjanak minden irányba, másfelől transzparenciát is biztosítsanak az átmeneti zóna lazább szerkezetű beépítéséhez illeszkedve. Az épületek így épületközökkel létesülnek. A belső udvarok zárható kialakításúak, csak a lakók

számára használható zöldfelületekkel, kisebb játszóterekkel. Az épületek földszintjén szolgáltatói/kereskedelmi célú helyiségek találhatóak (6700 m²). A forgalmas Mester utcára néző épületekben a szabályozás alapján a 7 m-es padlósínt alatt nem helyezhető el lakás, így ezek első emeletén irodák létesülnek (2400 m²). Az épületek szintszáma a park felőli oldalon F+3, a Mester utca felőli oldalon F+7 szint. Lapos tetővel, fogatolt rendszerű (háromfogatú elrendezéssel) társasházakként épülnek. A lépcsőházak minden esetben az északi vagy a keleti oldalra kerülnek, hogy minél több ablakfelület nyílhasson a déli oldalra. Így a lépcsőházak bejáratai az utcákra, illetve a belső udvarra nyílnak. Ez utóbbiak megközelítésére földszinti átjárók, illetve belső utak létesülnek. A Vágóhíd utca felőli társasházakban összesen 143, a Máriássy utca felőli oldalon pedig összesen 314 lakás épül. Az átlagos lakásméret 80 m². A lakásszámhoz és a kereskedelmi, irodai egységekhez mérten a Vágóhíd utca felőli épület alatt 243 férőhelyes mélygarázs, a Máriássy utca felőli oldalon pedig 548 férőhelyes mélygarázs létesül.

4.5. Területi mérleg

A Közvágóhíd tömbjén található összes jelenlegi beépítés szintterülete

| Közvágóhíd tömbjének területe | Jelenlegi összes beépítés szintterülete |
|-------------------------------|---|
| 166 713 m ² | 65 319 m ² |

A Közvágóhíd tömbjén található épületek javasolt átalakításai

| Bontásra javasolt | Funkciót váltó | Változatlanul maradó |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 10 572 m ² | 25 919 m ² | 28 828 m ² |
| 16% | 40% | 44% |

A Közvágóhíd tömbjén meglévő és tervezett épületek összes szintterülete

| Összes megmaradó épület | Új beépítés |
|-------------------------|-----------------------|
| 54 747 m ² | 78 209 m ² |

A tervezett funkciók méretezése (új + funkciót váltó épületekkel együtt)

| Lakó | Intézmény | Iroda | Szolgáltatás/kereskedelem |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 36 628 m ² | 20 258 m ² | 23 372 m ² | 23 870 m ² |
| 35% | 19% | 22% | 23% |

A tervezett parkolóhelyek száma

| Térszínti | Térszint alatti |
|-----------|-----------------|
| 173 fh | 1961 fh |

4.6. Időbeli ütemezés

Az egész terv jövőjét meghatározó alapkövetelmény a nagy közlekedési fejlesztések megvalósulása, vagyis az észak–déli regionális gyorsvasút és az intermodális csomópont kiépítése, illetve a közúti közlekedési hálózat bővítése. Továbbá szintén kulcsfontosságú a környező lakóterületi és városközponti fejlesztések megkezdése. A terv megvalósítása természetesen ezek teljesülése nélkül is elkezdhető, de ebben az esetben a terület fenntarthatósága és kihasználtsága nem garantálható.

Rövid távon (4-5 év)

Rövid távon az I., II. és III. zóna kisebb átalakításai, fejlesztései valósíthatóak meg: vagyis a Közvágóhíd tömbjén javasolt bontási munkálatok, valamint épületegyüttesének helyreállítási és renoválási munkálatai, továbbá a zöldfelületi fejlesztések.

Középtávon (8-10 év)

Középtávon a II. és III. zóna esetében a nagyobb léptékű átalakítások és az új intézmény- és irodaépületek létesítése realizálható. A IV. zóna esetében a lakóterületek beépítése, az irodaépület és a könyvtár megépítése, valamint a nagy kapacitású mélygarázsok kialakítása teljesíthető.

Hosszú távon (40-50 év)

Hosszú távon a fent említett fővárosi és agglomerációs közlekedési fejlesztések valósíthatóak meg.

5. Egyszerűsített építési szabályzat¹⁹

A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének

... /2013. (...) sz. rendelete

a Budapest, IX. ker. VÁGÓHÍD UTCA ÉS KÖRNYÉKE

Soroksári út – Vágóhíd utca – Mester utca – Máriássy utca

által határolt terület

Kerületi Szabályozási Tervéről

Budapest IX. kerületi Önkormányzat Képviselőtestülete a helyi önkormányzatokról szóló módosított 1990. évi LXV. törvény 16. § (1) bekezdésében, valamint 63/C. § (2) és 65/A. § (2) bekezdéseiben meghatározott jogkörével élve, az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény (a továbbiakban: Étv.) 6. § (3) bekezdés a) pontjában foglalt felhatalmazás alapján jóváhagyja a Kerületi Szabályozási Tervet és megalkotja az alábbi rendeletet és elrendeli ezek alkalmazását.

AZ ELŐÍRÁSOK HATÁLYA

1. § E rendelet hatálya Budapest IX. kerület területének a szabályozási tervben lehatárolt részére, a Soroksári út – Vágóhíd utca – Mester utca – Máriássy utca által határolt területére (a továbbiakban: a terület) terjed ki.

AZ ELŐÍRÁSOK ALKALMAZÁSA

2. § (1) Jelen Építési Szabályzat (a továbbiakban: a Szabályzat) csak a jelen szabályozási tervvel [24. sz. melléklet] (a továbbiakban: a szabályozási tervvel) együtt érvényes, azzal együtt alkalmazandó.

(2)1 A szabályozási tervlap a 72.sz. tömbökre vonatkozóan módosul.

¹⁹ Készült a hatályos „A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a módosított 18/2004. (V. 21.) sz. rendelete” alapján.

(3) A területen területet felhasználni, telket, építési telket vagy területet kialakítani, építményt, építményrészt, épületegyüttest építeni, átalakítani, bővíteni, felújítani, helyreállítani, korszerűsíteni, lebontani, elmozdítani, valamint rendeltetését módosítani (együtt építési munka) és ezekre hatósági engedélyt adni csak e rendelet és a szabályozási terv alapján szabad. Az ebben nem szabályozottak tekintetében az Étv., az Országos Településrendezési és Építési Követelmények közzétételéről szóló 253/1997 (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK), a Budapesti Városrendezési Keretszabályzatról szóló 47/1998. (X. 15.) Főv. Kgy. rendelet (BVKSZ) előírásait, a vonatkozó szabványokat, ágazati és eseti üzemeltetői előírásokat be kell tartani.

(4) A szabályozási tervben rögzített kötelező érvényű szabályozási elemek:

a) a szabályozási vonal

b) az övezeti határvonal

c) a szabályozási szélesség

d) az övezeti jellemzők: beépítési mód, kialakítható legkisebb telekterület, legnagyobb megengedett beépítettség, szintterületi mutató, legkisebb kötelező zöldfelület mértéke, legnagyobb építménymagasság

e) az építési hely és határa

f) építési vonal

g) kötelező megszüntetés

h) a kötelező fásítás

i) egyéb feliratos szabályozási elem

j) mértékadó párkánymagasság

k) tömegtagolási és homlokzati szimmetria tengely

l) építési engedély feltételeként bontandó építmény (-rész)

m) kialakítandó telekhatár

(5) A kötelező elemek módosítása csak a szabályozási terv megváltoztatásával megengedett.

(6) A (4) bekezdésben nem említett elemek irányadó jellegűek, ezért azoktól e rendelet módosítása

nélkül el szabad térni.

ÉPÍTMÉNYEK ELHELYEZÉSE

3. § (1) A területen a közterület felőli telekhatáron álló épületek földszintjén az utca felé lakás célú helyiség nem alakítható ki.

(2) A területen sorgarázs nem helyezhető el.

(3) A területen kerítés kizárólag a telekhatáron és csak áttört kivételben létesíthető. A terv területén kerítésen szögesdrót nem létesíthető. A kerítés és lábazat együttes magassága legfeljebb 2,00 m lehet, melyen belül a lábazat magassága legfeljebb 60 cm lehet. Kerítésen és előkertben óriásplakát és egyéb reklám(építmény) nem helyezhető el.

(4) Terepszint alatti parkoló a meglévő növényzet és zöldfelület védelmével, illetve a zöldfelületek megfelelő visszapótlása esetében helyezhető el.

(5) Az épületek a szabályozási tervben meghatározott keretek között az emeleti szinten (terezsint felett) összeépíthetők az előírt űrszelvény(ek) megtartásával.

ÉPÜLETEK KIALAKÍTÁS SZABÁLYAI, ÉPÍTÉS EGYÉB FELTÉTELEI

4. § (1) A területen meglévő épület bontása esetén annak helyén új épület csak jelen szabályzatnak megfelelően helyezhető el.

(2)15 A tetőfelépítmények (a tető fölé emelkedő, az épület rendeltetészerű használatát biztosító épületrész, a kémények, a szellőzők és a tetőablakok kivételével, lift- és egyéb gépház, tetőkijárat, víztartály) területe nem haladhatja meg az épület alapterületének 25%-át. A területen – az épületek rendezett megjelenése érdekében – biztosítani kell a tetőfelépítmények látványának és tetőnézetének egységes megjelenését

(3) A területen az épületek elsődleges rendeltetését kiegészítő-, illetve az épületek működéséhez-, működtetéséhez szükséges toldalék, tároló-építmény nem alakítható ki. Ilyen célra építmény csak az épülettel azonos minőségben és kialakítással, elvi építési engedélyben meghatározott feltételekkel létesíthető.

(4)A területen a KL-KT keretövezetbe sorolt közterületek felőli telekhatáron álló épületeknél 7 méter alatti padlóvonal alatt lakás rendeltetési egység nem helyezhető el.

(5)A homlokzatok színezése csak egységes, a szomszédos épületeket is feltüntető színezési terv alapján végezhető. A hatóság próbafestést is elrendelhet. A színezési tervet a kerületi főépítésszel egyeztetni kell. Új épület engedélyezési tervének a színezési terv kötelező munkarésze.

(6) Az épületek homlokzatán és tetőzetén légvezeték, közművezeték, hírközlési és gépészeti berendezés, kültéri klíma berendezés valamint fémkémény az utca felől látható, illetve a városképet zavaró módon nem helyezhető el. Az építési hatóság ezek utólagos bontását is elrendelheti.

(7) A meglévő régi épületek felújítása során, különös tekintettel a védett épületekre, biztosítani kell az eredeti részletek megőrzését illetve visszaállítását. A nyílászárók cseréje esetén meg kell őrizni azok eredeti formáját, osztását és arányait.

(8) Azon közterületek esetében, ahol a közterület szabályozási szélessége meghaladja a 12,0 métert az épületek homlokzati síkja 4,50 méter magasság fölött 1,50 méterrel nyúlhat be a közterületek fölé. Ennél keskenyebb közterületek esetén a benyúlás közterületek fölé maximum 0,5 m-es lehet és csak épülettagozat létesítése céljából.

A TELEPÜLÉSKÉP VÉDELME

5. § (1) Vendéglátó teraszok kialakítása a közterületeken a közlekedést nem zavaró módon megengedhető. A teraszok bútorzata, kialakítása és használata igényes megjelenésű, a közterület és az utcakép színvonalához illeszkedő kell, hogy legyen.

(2) A portálok, kirakatszekrények, cégérek, hirdetőtáblák méretét és elhelyezését az épület karakteréhez, homlokzatához illeszkedő módon, egységesen kell tervezni és kialakítani, utólagos cseréjük, átalakításuk csak a teljes homlokzat és környezet figyelembevételével, ahhoz illeszkedő módon helyezhető el.

(3) Útbaigazító táblák csak csoportosan, egységes megjelenítéssel létesíthetők.

KÖZTERÜLETI ÉS KÖZLEKEDÉSI ELŐÍRÁSOK

6. § (1) A közlekedési területek szabályozási szélességét a szabályozási terv rögzíti.

- (2) A területen a közterületek és a magánutak kialakítását, átalakítását az utcák, terek berendezési tárgyainak – köztárgyak – elhelyezését is tartalmazó terv(ek) szerint kell elvégezni, a kertészeti tervekkel és az információs (tájékoztató) rendszer elemeivel összehangolva.
- (3) A területen a gyalogosközlekedést is szolgáló utcák, terek, járdák térburkolatát, továbbá berendezését egységes koncepció alapján kell kialakítani akkor is, ha azok ütemezetten kerülnek megvalósításra.
- (4) A „közhatalom céljára átadott terület időkorlátozás nélkül” jelű területet és magánutat – az önkormányzat és a tulajdonos közötti külön megállapodásban rögzített feltételekkel – szabályozási tervben meghatározott helyen szabad kialakítani.
- (5) A közhatalom céljára átadott területek menti beépítés kialakítása, ill. az épületek közti távolság meghatározása során úgy kell eljárni, mintha azok közterületek lennének.
- (6) A közhatalom céljára átadott területeken elhelyezett hirdető-berendezések, építmények, köztárgyak létesítésének feltételei azonosak a közterületen elhelyezettekével.
- (7) A területen a közterületek (utcák, vegyes használatú utak, gyalogutak stb.) kialakítását, átalakítását az utcák, terek berendezési tárgyainak – köztárgyak – elhelyezését is tartalmazó terv(ek) szerint kell elvégezni, a kertészeti tervekkel összehangolva.
- (8) A közterületeket, gyalogutakat úgy kell kialakítani, hogy azok a mozgásukban korlátozottak számára is használhatók legyenek.
- (9) A területen a közterületek, utcák legalább egyik oldalán fasor telepítéséről kell gondoskodni, kivéve, ha a növényzet kihelyezését a műszaki adottságok nem teszik lehetővé, illetve ahol a növényzet kihelyezése veszélyezteti a közlekedés biztonságát.
- (10) Az új épületekhez illetve a meglévő épületek átalakítása, bővítése során szükséges parkolóhelyek számát a mindenkor hatályos előírások és a vonatkozó kerületi rendelet alapján kell számítani.

(11) Meglévő épület(rész) funkcióváltása esetén a többlet parkolás módját az egyedi adottságok alapján az építési hatóság határozza meg a vonatkozó rendelet figyelembevételével.

(12) Zártsorú beépítési módú övezetben az építményre előírt parkolók legfeljebb 5 %-a helyezhető el térszínen.

(13) Szabadonálló beépítési módú területen az építményre előírt parkolók legfeljebb 20 %-a helyezhető el a terepszinten.

(14) A terület telkein (építési helyhez) a funkcionális egységekhez a hatályos szabályzatok által előírt számú gépkocsi elhelyezését telken belül kell biztosítani. A területen annyi funkcionális szintterület létesíthető, amelynek előírt parkolóigénye – az előírásoknak megfelelően – kielégíthető.

(15) A terepszinten kialakított parkolókat fásított parkolóként kell kialakítani. Parkolók fásításához 2 parkolóhelyenként legalább 1db előnevelt, min. 20/24 törzskörméretű sorfa ültetendő.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

7. § (1) Az 1.§-ban lehatárolt területen az alábbi keretövezetek és célzott területfelhasználási

módú területek különíthetők el:

- Intézményterület **(I)**
- Zöldterület - Közkert **(Z-KK)**
- Közlekedési terület – Közlekedési célú közterület **(KL-KT)**

(2) A 3820, 38021/9 és 38022 hrsz.-ú telkek keretövezetbe nem sorolt közlekedési célú közterületek.

INTÉZMÉNY TERÜLETEK

8. § Az intézmény területekre vonatkozó általános előírásokat, a BVKSZ 40. § előírásait az alábbi általános és övezeti előírásokat kell alkalmazni.

I-IX- JELŰ ÉPÍTÉSI ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

9. § (1) Az **I-IX-01** jelű építési övezetbe sorolt, szabadonálló beépítési módú terület telkein tematikus park alakítható ki. Elsősorban intézmények épületei, kulturális

intézmények épületei, közösségi épületek, sportolási célú építmények, kiskereskedelmi- és szolgáltató épületek, valamint irodaépületek, helyezhetők el. Az építési övezet telkeinek területén lakóépületek, illetve lakás rendeltetési egységek valamint szálláshely-szolgáltató épületek nem helyezhetők el.

(2) A 38021/7 hrsz-ú, volt Marhavágóhíd területén, átalakításra, funkcióváltásra, bontásra vagy részleges bontásra csak a Fővárosi Értékvédelmi Ügyosztály jóváhagyásával az építményről értékvizsgálat alapján készült részletes értékvédelmi dokumentáció birtokában kapott építésügyi hatósági engedély szerint és az építmény értékes építészeti elemeinek, tárgyainak megőrzését követően kerülhet sor.

(3) A 38021/7 hrsz-ú, volt Marhavágóhíd területe egybefüggő egységként kezelendő. Fejlesztése csak a teljes területre kiterjedő koncepció alapján és a magasabb rendű területrendezési tervekbe illeszkedő módon történhet. A fejlesztés több ütemben is megvalósítható. A zöldterületek rendezésére egységes kertrendezési tervet kell készíteni.

(4) A 38021/7 hrsz-ú, volt Marhavágóhíd területén új épület csak a számozott építési helyeken, a 10. bekezdésben található táblázat egyedi paramétereinek megfelelően építhető.

(5) A 38021/7 hrsz-ú telek 1-es és 2-es jelű építési helyén a környező fővárosi védettségű épületekhez illeszkedően, de azoktól eltérő stílusban, az épület kiosztás ritmusát és az alaprajzi szimmetriát megtartva kereskedelmi, vendéglátó, irodai funkciójú épületek helyezhetők el. A tető kialakítása magas tetős kialakítású kell legyen.

(6) A 38021/7 hrsz-ú telek 3-mas jelű építési helyein a környező fővárosi védettségű épületekhez illeszkedően, de azoktól eltérő stílusban, az alaprajzi szimmetriát megtartva kereskedelmi, vendéglátói, irodai funkciójú épületek helyezhetők el. Az egyes építési helyeken kötelezően épületközt kell kialakítani, melynek mérete az építmény magassággal azonos, de legalább 10 méter kell legyen és úgy kell kialakítani hogy mind két épület az épület köz felé megnyitott homlokzattal nézzen.

(7) A 38021/7 hrsz-ú telek 4-es jelű építési helyén csak intézmény épület helyezhető el. A tető kötelezően lapos tetős kialakítású kell legyen. A szabályozási terven jelölt helyen gyalogos átjárást kell biztosítani.

(8) A 38021/7 hrsz-ú telek 5-ös jelű építési helyén kereskedelmi, vendéglátói, irodai funkciójú épületek helyezhetőek el. Az épület tömegét kötelezően épületközzel kell tagolni, melynek mérete az építmény magassággal azonos, de legalább 10 méter kell legyen és úgy kell kialakítani hogy mind két épület az épület köz felé megnyitott homlokzattal nézzen.

(9) A 38021/7 hrsz-ú telek 6-os jelű építési helyén az „A” jelű zöldfelület koncepcionális kialakításával összhangban vendéglátó egység építhető.

(10) A 38021/7 hrsz-ú telek építési helyeinek paramétereit a következő táblázat tartalmazza:

| Jele | területe [m ²] | beépítés [%] | max.ép. mag [m] | min.ép. mag [m] |
|------|----------------------------|--------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 330 | 100 | 11 | 10 |
| 2 | 380 | 100 | 6 | 5 |
| 3 | 690 | 80 | 11 | 8 |
| 4 | 990 | 100 | 13 | 9 |
| 5 | 1300 | 90 | 12 | 9 |
| 6 | 450 | 70 | 5 | 4 |

(11)A 38021/7 hrsz-ú telek „A” jelű kötelezően parkosítandó részén rekreációs célú zöldfelület létesíthető, területén mesterséges tó kialakítható.

(12)A 38021/7 hrsz-ú telek „B” jelű kötelezően parkosítandó részén rekreációs célú zöldfelület létesíthető. Területén a szabályozási tervlapon kijelölt részen szabadtéri színpad létesíthető. A szabadtéri színpad lelátójának legmagasabb pontja 2,5 m lehet.

(13)A 38021/7 hrsz-ú telek „C” jelű kötelezően parkosítandó részén rekreációs célú zöldfelület létesíthető. Területén a szabályozási tervlapon kijelölt részen sportpályák létesíthetőek.

(14)A 38021/7 hrsz-ú telek szabályozási terven „Közhasználat céljára átadott terület” jelöléssel feltüntetett részeit időbeni korlátozással vagy időbeni korlátozás nélkül közhasználat céljára át kell adni.

(15)A 38021/7 hrsz-ú telken a meglévő épületek hasznosításával piac, kiállító tér, színház kialakítható.

(16)A 38021/7 hrsz-ú telken a kereskedelmi-, vendéglátó-, szolgáltató- és egyéb egységek árufeltöltését külön szabályozva a reggeli órákra kell korlátozni.

(17)A 38021/7 hrsz-ú telek tematikus parkként való hasznosítása esetén nem kötelező az OTÉK-ban előírt szükséges parkolóhely telken belüli kialakítása. A szükséges számú parkolóhely a telek 200 m-es környezetében, térszint alatti és/vagy térszint feletti parkolóval biztosítható.

(18) Az **I-IX-02** jelű építési övezetbe sorolt, zárt sorú beépítési módú terület telkein elsősorban lakóépületek, illetve lakás rendeltetési egységek valamint irodaépületek helyezhetőek el. Földszinten lakás rendeltetési egység nem helyezhető el, kivéve azok az épületrészek, amelyek nem közterülettel határosak. Az épület közterülettel határos földszinti helyiségeiben üzletportálok, irodák, szolgáltató egységek, kereskedelmi egységek alakíthatóak ki. Az épületek épületközzel is kialakíthatóak. Az épületközt úgy kell kialakítani, hogy az épületköz a magasabbik épület magasságával azonos legyen. Épületköz kialakítása esetén mindkét épületet az épületköz felé megnyitott homlokzattal kell kialakítani. Az épületek csak lapos tetővel alakíthatóak ki.

(19) Az **I-IX-03** jelű építési övezetbe kulturális intézmény, kiemelten könyvtár épület helyezhető el. Az épület tömegét úgy kell kialakítani, hogy az mind tömegében, mind homlokzati megjelenésében a szabályozási tervlapon jelölt tengelyre szimmetrikus legyen. Az épületek csak lapos tetővel alakíthatóak ki.

(20) Az **I-IX-04** jelű építési övezetbe irodaépületek, intézmények épületei, valamint oktatási egységek helyezhetőek el. Az épületek épületközzel is kialakíthatóak. Az épületközt úgy kell kialakítani, hogy az épületköz a magasabbik épület magasságával azonos legyen. Épületköz kialakítása esetén mindkét épületet az épületköz felé megnyitott homlokzattal kell kialakítani. Az épületek csak lapos tetővel alakíthatóak ki.

(21) Az **I-IX-21** jelű építési övezetbe sorolt zárt sorú beépítési módú terület telkein irodaépületek, intézmények épületei, sport és szabadidőeltöltés létesítményei, kereskedelmi- és szolgáltató épületek helyezhetőek el. Az építési övezet telkeinek területén lakóépületek, lakás rendeltetési egységek és szálláshely-szolgáltató épületek is elhelyezhetőek. Az övezet területén az egyes telkeket egymástól elválasztó kerítés nem létesíthető.

(22) A 38021/8 hrsz-ú és 38021/5 hrsz-ú telek között kerítés nem létesíthet.

(23)Az övezetek építési telkeinek kialakítása során alkalmazandó legkisebb telekméreteket, azok legnagyobb beépítettségét, a beépítés módját, a szintterületi mutató maximális értékét, továbbá az építhető építménymagasság legnagyobb értékét a következő táblázat tartalmazza:

| Az építési övezet jele | Az építési telekre meghatározott | | | | | Az épület | |
|------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | beépítés módja | legkisebb kialakítható terület [m ²] | legnagyobb beépítés mértéke [%] | legnagyobb szintterületi mutató [m ² /m ²] | legkisebb zöldfelületi mérték [%] | minimális építmény magasság [m] | maximális építmény magasság [m] |
| I-IX-01 | szabadonálló | 10000 | 50 | 2,5 | 35 | 8 | 16 |
| I-IX-02 | zárt sorú | 5000 | 50 | 3 | 35 | 13 | 25 |
| I-IX-03 | zárt sorú | 1900 | 70 | 3,5 | 25 | 13 | 19 |
| I-IX-04 | zárt sorú | 2600 | 60 | 2,5 | 30 | 13 | 16 |
| I-IX-21 | zárt sorú | 1400 | 65 | 4,2 | 20 | 19 | 31 |

ZÖLDTERÜLETEK

10. § A zöldterületekre vonatkozó általános előírásokat, a BVKSZ 52. § előírásait az alábbi általános és övezeti előírásokat kell alkalmazni.

Z-KK-IX JELŰ ÖVEZETRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

11. § (1) Az övezet területén csak a terület rendeltetésszerű használatához szükséges építmények, egyéb melléképítmények és műtárgyak helyezhetők el.

(2) A 38021/3 hrsz-ú telek területén a szabályozási terven jelölt építési helyen kápolna létesíthető. A kápolnát úgy kell elhelyezni az építési helyen, hogy ne akadályozza a volt Marhavágóhíd gyalogos megközelítését.

(3) Az övezetek jellemzőit az alábbi táblázat rögzíti:

| Az övezet jele | Az építési telekre meghatározott | | | | | Az épület | |
|-------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|---|-----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | beépítés módja | legkisebb kialakítható terület [m ²] | legnagyobb beépítés mértéke [%] | legnagyobb szintterületi mutató [m ² /m ²] | legkisebb zöldfelületi mérték [%] | minimális építmény magasság [m] | maximális építmény magasság [m] |
| Z-KK-IX-01 | szabadonálló | kialakult | 2 | kialakult | 60 | kialakult | 7,5 |

KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

12. § A közlekedési területekre vonatkozó általános előírásokat, a BVKSZ 51. § előírásait az alábbi általános és övezeti előírásokat kell alkalmazni.

KL-KT-IX JELŰ ÖVEZET

13. § (1) Az övezet területén csak közlekedési-, közmű- és a terület rendeltetésszerű használatához szükséges építmények, egyéb melléképítmények és műtárgyak helyezhetők el, de közterületen új építményt elhelyezni – esővédő, autóbuszváró, telefonfülke, hírlapárusító és virágárusító pavilon kivételével – nem szabad.

(2) Az övezetben a telek területének be nem épített és nem burkolt részét zöldfelületként kell kialakítani és fenntartani.

KERETÖVEZETBE NEM SOROLT TERÜLETEK

14. § (1) A terület keretövezetbe nem sorolt közlekedési célú közterület.

(2) A területen a BVKSZ 51. § 19. számú táblázat közlekedési célú közterület célzott területfelhasználási módú területekre vonatkozó előírásait kell alkalmazni, de a területen mélygarázs, üzemanyagöltő állomás, kocsimosó, közúti és gyalogos aluljárók. Minden esetben biztosítani kell, hogy legalább kétoldali zöldsáv és fasor kialakítható és fenntartható legyen.

(3) A 38020 hrsz-ú telket forgalomcsillapított, vegyes forgalmú útként kell kialakítani. Az útpályát a járdákkal azonos magasságban kell megépíteni. Térszíni parkolót csak az úttal párhuzamosan lehet kialakítani.

(4) A 38020/9 hrsz-ú teleket kizárólag gyalogos forgalmú utcaként lehet kialakítani. Az utca úrszelvényébe a növényelemeken kívül nem helyezhető olyan objektum ami kitakarja az utca tengelyében lévő Borjúvásárcsarnokot. Mentő-, tűzoltó-, rendészeti autó áthajtását lehetővé kell tenni. A szükséges tűzoltási felvonulási terület és utat biztosítani kell.

6. Összefoglalás

A ferencvárosi átmeneti zóna és benne a Közvágóhíd környezete Budapest jelentős ipari múlttal rendelkező része. Az egykor a főváros éléskamrájaként számon tartott terület közel százéves fénykorát követően a technológiák radikális megváltozásával hanyatlásnak indult. Mindeközben a rohamléptekben fejlődő Budapest túlnőtte magát a térségen, így az egyfajta zárványként maradt fenn a városi szövetben. Diplomatervemben e térség múltjával, jelenlegi szerepével, valamint jövőbeli lehetőségeivel foglalkoztam.

A városrészt érintő tervi előzményeket megismerve láthatóvá vált, hogy az általános átalakítást célzó tervek mellett két fő elképzelés vetődött fel a térség jövőbeli fejlesztését illetően. Az egyik a városi alközpont megteremtése, a másik pedig az agglomerációs közlekedési hálózatok fejlesztése révén egy intermodális csomópont kialakítása. Ugyanakkor a tervezett átalakításokról kevés konkrétumot találtam, így diplomatervemben a térség átfogó fejlesztési koncepciójának elkészítésére vállalkoztam.

A legfőbb elképzeléseket szem előtt tartva először általánosan az átmeneti zónára tekintve, majd a Közvágóhíd környezetére fókuszálva végeztem vizsgálatokat, és ezek alapján alakítottam ki a nagyobb és a kisebb léptékű fejlesztési koncepciót. A terület fő problémáját a megszakadó hálózatok jelentik, úgy a közlekedés, mint a lakóterületek és a hozzájuk csatlakozó intézmények, vagy a zöldfelületek terén. Koncepcióm célja így a tervezett alközponthoz és intermodális csomóponthoz illeszkedve a hálózatokból „hiányzó láncszemek” pótlása, illetve a hálózatok bővítése lett.

Nagy hangsúlyt fektettem a terület ipari építészeti örökségének megóvására, illetve hagyománytisztelő hasznosítására. A környezetalakítási tervet a Közvágóhíd tömbjére készítettem, mely elhelyezkedéséből adódóan központi szerepet kap a fejlesztési koncepcióban. A koncepció elvei és céljai szerint a tömb vegyes funkciójú területté alakul át. A Közvágóhíd értékes épületei és a hozzá csatlakozó történeti kert új épületek és nagy kiterjedésű zöldfelületek létesítésével posztindusztriális parkként hasznosul, ahol a kulturális, a kereskedelmi és a rekreációs funkció dominál, míg a tömb Mester utca felőli oldalán lakóházak létesülnek.

A koncepció megvalósulásával olyan újrahasznosított terület jön létre, mely funkcionális sokszínűségével jól illeszkedik az alközponti környezetbe, ismét szerves, életteli része lesz a város szövetének, és hosszú távon visszanyeri méltó helyét Budapest mindennapi életében.

7. Felhasznált irodalom

Ferencváros kétszáz éve. Szerk. Götz Eszter, Orbán György. Ráday Könyvesház, Budapest, 2010.

Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története. Buda visszavételétől a II. világháború végéig.* Második, átdolgozott kiadás. Terc Kiadó, Budapest, 2004.

BudapestCity.org

Budapest IX. kerülete <http://budapestcity.org/04-keruletek/09/index-hu.htm>

Közvágóhíd <http://budapestcity.org/03-muemlekek/09/Vagohid/index-hu.htm>

A nagy pesti árvíz, 1838. <http://budapestcity.org/02-tortenet/1838-arviz/index-hu.htm>

Magyar életrajzi lexikon 1000–1990. Főszerk.: Kenyeres Ágnes. Javított, átdolgozott kiadás. Akadémiai Kiadó, Budapest. <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/>

A Közvágóhíd. *Ferencváros. A IX. kerületi önkormányzat lapja*, 2001. jún. (XI. évf. 6. sz.) 11–13. o.

(http://www.adsonline.hu/varosok/budapest/ix_ker/hirek/ferencvaros/xi_6/pdf/ferencvaros_teljes.pdf)

Vágóhíd-história. *HVG*, 2010. március 31. (13. sz.)

http://hvg.hu/hvgfriss/2010.13/201013_vagohidhistoria

Mesélnek a ferencvárosi utcák. Helytörténeti olvasókönyv. Szerk. Lukács Emília. Ferencvárosi Önkormányzat, Budapest, 2001.

Kemény verseny a budapesti húspiacon. *Húsos. A Húsipari Dolgozók Szakszervezete lapja*, 1998. (VI. évf.) 2. sz. http://www.hdsz.taq.hu/keret.cgi?/98/2/98_02_05.html

A Ferencvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a módosított 18/2004. (V. 21.) sz. rendelete a Budapest, IX. ker. VÁGÓHÍD UTCA ÉS KÖRNYÉKE Soroksári út – Haller utca – Nagyvárad tér – Szent László Kórház KSZT határa – Könyves Kálmán körút – M5 felüljáró – Gyáli út – Ferencvárosi pályaudvar – MÁV Budapest-Kelebia vasútvonal által határolt terület Kerületi Szabályozási Tervéről (egységes szerkezetben)

http://www.ferencvaros.hu/doks/HatalyosRendeletek/HAT_2004_18.pdf

Összefoglaló az észak–déli regionális gyorsvasút déli szakaszának megvalósíthatósági tanulmánya c. előkészítési projekthez. Budapesti Közlekedési Központ, 2012.

<http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2012/08/M5.pdf>

Az észak–déli regionális gyorsvasút koncepciójának és előkészítettségének helyzete. Fővárosi Mérnöki Tervező Rt., 2005. jún.

<http://www.docstoc.com/docs/50611863/AZ-%C3%89SZAK-D%C3%89LI-REGION%C3%81LIS-GYORSVAS%C3%9AT>

Mi a WAMP? | wamp.hu

<http://wamp.hu/hu/mi-a-wamp>