



A NAGYKÖRÚT MEGÚJÍTÁSA

TANULMÁNYTERV





A NAGYKÖRÚT MEGÚJÍTÁSA – TANULMÁNYTERV

Szerzők, közreműködők:

Településtervezés	Albrecht Ute
	András István
	Fonyódi Mariann
	Hugauf Marcell
	Tóth Péter
	Szilágyi Eszter
	Varga Dóra
Közlekedéstervezés	Pető Zoltán
	Becsák Péter
	Rubus Zoltán
Természeti környezet	Tatai Zsombor
	Frits Barbara
Közműtervezés	Orosz István
	Szabó Krisztián

Altervező:
Gazdaságélénkítési terv: ECRS Magyarország Korlátolt Felelősségű Társaság

Megbízó:
Budapest Főváros Önkormányzata

Szakmai irányító:
Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Városépítési Főosztály

BUDAPEST

2022. március

Tartalomjegyzék

MÚLT 5

I.1. VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK 5

I.2. A NAGYKÖRÚT KÖZLEKEDÉSI SZEREPE 9

I.3. A KÖZTERÜLETEK TAGOLÓDÁSA ÉS TÖRTÉNETI KARAKTERE 13

I.4. A HASZNÁLATI KERESZTMETSZETEK VÁLTOZÁSA 14

I.5. A KÖRÚT TÉRFALAINAK KIALAKULÁSA 20

I.6. A KÖRÚT ÉS TEREINEK EGYKORI PRESZTÍZSE / SZAKASZONKÉNT 26

I.7. A KÖRÚTI KERESKEDELEM JELENTŐSEBB KORSZAKAI 33

I.8. A KÖRÚT KIALAKULÁSÁNAK SZINTÉZISE 35

JELEN 36

II.1. A KÖRÚT ÉS A KÖRÚT MENTI MÖGÖTTES TERÜLETEK VÁROSSZERKEZETI KAPCSOLATAI, TAGOLÓDÁSA 36

II. 2. A KÖRÚTI SZAKASZOK, TEREK ÉS KAPCSOLÓDÓ UTCASZAKASZOK KIALAKULT KARAKTERZÓNÁI 39

II.3. KÖZINTÉZMÉNYEK VIZSGÁLATA 49

II.4. A KERESKEDELMI TRENDEK VÁLTOZÁSAI, HATÁSUK A MOSTANI ÁLLAPOTRA 55

II.5. A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK VIZSGÁLATA 61

II.6. FÖLDSZINT ÉS PORTÁLOK ARCULATA, PROBLÉMÁI 75

II.7. A KÖRÚT JELENLEGI SZEREPE BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉBEN 83

II.8. A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK VIZSGÁLATA A NAGYKÖRÚTON 84

II.9. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER 94

II.10. KÖRNYEZETVÉDELMI PROBLÉMÁK, KLÍMAADAPTÁCIÓS KIHÍVÁSOK ÉS EGYÉB KORLÁTOZÓ TÉNYEZŐK 103

II.11. AZ ÚTVONALAT ÉRINTŐ, MEGLÉVŐ KÖZMŰVEK 106

II.12. A NAGYKÖRÚT KIALAKULÁSÁT ÉS FEJLŐDÉSÉT BEFOLYÁSOLÓ JELENTŐSEBB BEAVATKOZÁSOK 110

II.13. SZINTÉZIS / ÉRTÉKEK, PROBLÉMÁK, KONFLIKTUSOK 119

JÖVŐ 126

III.1. A NAGYKÖRÚT JÖVŐKÉPE ÉS A FEJLESZTÉS CÉLJAI 126

III.1.2. FEJLESZTÉSI CÉLOK 127

III.1.3. A LEHETŐSÉGEKET KÖVETŐ ADAPTÍV SZCENÁRIÓK ÉS PROJEKTELEMEK A KOMPLEX MEGÚJÍTÁSRA 149

III.2. A KÖRÚT MEGÚJÍTÁSÁHOZ JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK 151

III.3. ARCULATI KÖVETELMÉNYEK 243

ÁBRAJEGYZÉK 247

TÁBLÁZATJEGYZÉK 248

MELLÉKLETEK 249

1. MELLÉKLET: ÉPÍTETT ÉRTÉKEK 249

2. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK 259

3. MELLÉKLET: A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSKÉPI ARCULATI KÉZIKÖNYV (TAK) AJÁNLÁSOKKAL TARTALMILAG MEGEGYEZŐ KERÜLETI TAK AJÁNLÁSOK ÉS TELEPÜLÉSKÉPI RENDELETI (TKR) RENDELKEZÉSEK: 280
4. MELLÉKLET: KÖZLEKEDÉS 290
5. MELLÉKLET: ZÖLDFELÜLETI RENDSZER 301
6. MELLÉKLET: KÖZMŰVEK 307
7. MELLÉKLET: HELYZETÉRTÉKELÉS 333
8. MELLÉKLET: BERENDEZÉSEK VIZSGÁLATA 344
9. MELLÉKLET: VENDÉGLÁTÓ TERASZOK ELHELYEZÉSÉNEK LEHETSÉGES HELYEI ÉS KIALAKÍTÁSUK MÓDJA, VALAMINT ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK JAVASOLT HELYSZÍNEI 368
10. MELLÉKLET: KÖZMŰ JAVASLATI BEAVATKOZÁSOK – KÖZMŰALAGÚT MINTAKERESZTSZELVÉNYEK 374
11. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÚJRAFELOSZTÁSA 379
FÜGGELÉK 411
NEMZETKÖZI KITEKINTÉS 411
TÉRRENDSZER FEJLESZTÉSE, KEDVEZŐ MŰSZAKI MEGOLDÁSOK (HARD ELEMEK) 411
PÉLDAÉRTÉKŰ DESIGN 422
KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK (SOFT ELEMEK) 427
FORRÁSOK 438

MÚLT

I.1. VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

Budapesten a Nagykörút az Andrássy sugárút mellett a XIX. század második legnagyobb városépítési alkotása, a főváros pesti oldalán körívesen húzódik a Margit híd és a Petőfi híd között. Nyomvonala a főváros V., XIII., VI., VII., VIII. és IX. kerületeit, történeti elnevezéseik szerint Lipótváros és Újlipótváros városrészeket, Terézvárost, Erzsébetvárost, Józsefvárost és Ferencvárost érinti. A több mint 4 kilométer hosszú útvonal egyes szakaszai – a Szent István körút kivételével – az érintett területekről, illetve kerületekről kapták nevüket.

A három város, Buda, Pest, es Óbuda 1873-ban történt egyesítése után a főváros mind területében, mind népességében rohamosan gyarapodott. Ebben az időszakban Pest alig terjedt túl a Nagykörút mai vonalán. Az új települések – Lipótváros, Terézváros, Józsefváros és Ferencváros – a Pestről kivezető sugárirányú utak (Váci út, Király utca, Kerepesi út, Üllői út) mentén alakultak ki és fejlődtek, de haránt irányban nem volt megfelelő összeköttetésük. Az új Külső körút (Nagykörút) szerepe a központon kívüli területek közötti kapcsolat létrehozása volt a városközpont elkerülésével.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1868-ban kifejtette a helyzet javítását szolgáló elképzeléseit: [1]*„A város zöme minden összefüggés nélkül szórványosan csak itt-ott mutatja az emelkedésnek némi jelét s nagyrészt elavult házakkal van megrakva. A fejlődésnek csakis azáltal lehet okszerűbb irányt adni, ha a város területének közepén egy szép, tágas s az egész városon keresztbe átvonuló út nyittatik, mely által egyrészt felébresztetik a kedv annak mentén díszesebben építkezni, másrészt ez az út, mintegy határvonalat képezvén, legalább a városnak ezen belül eső részében célszerűbb tömörülést fog előidézni.”*



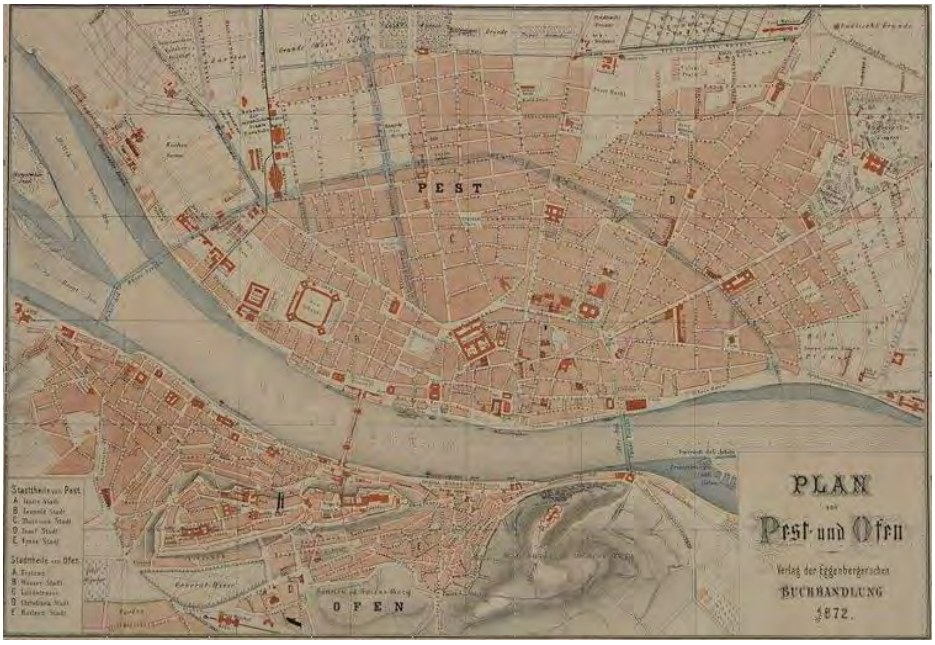
Budapest (1823) • Pest-Buda–Óbuda áttekintő katonai célú várostérképe / forrás: Arcanum

„Az első, Reitter Ferenctől, a Közmunkatanács első főmérnökétől 1862-ből származó műszaki terv a mélyfekvésű területeket hajózható csatornával szerette volna összekötni, felélesztve az egykori folyóágat. Ez pénzügyi okok miatt nem valósult meg, pedig 1869-ben építési tilalom is bevezetésre került a megvalósítás érdekében. A csatorna helyén futó közúti nyomvonal azonban bekerült a városrendezési tervekbe. 1871-ben a Körút építéséről szóló törvényjavaslatot fogadtak el. Az 1871. évi XLII. törvénycikk a Fővárosi Közmunkák Tanácsa részére az útvonal kialakítására 1 800 000 koronát, a körúton építkezőknek pedig 15 éves adómentességet biztosított.”

[1] (Gerevich László (szerk.) – Budapest története)



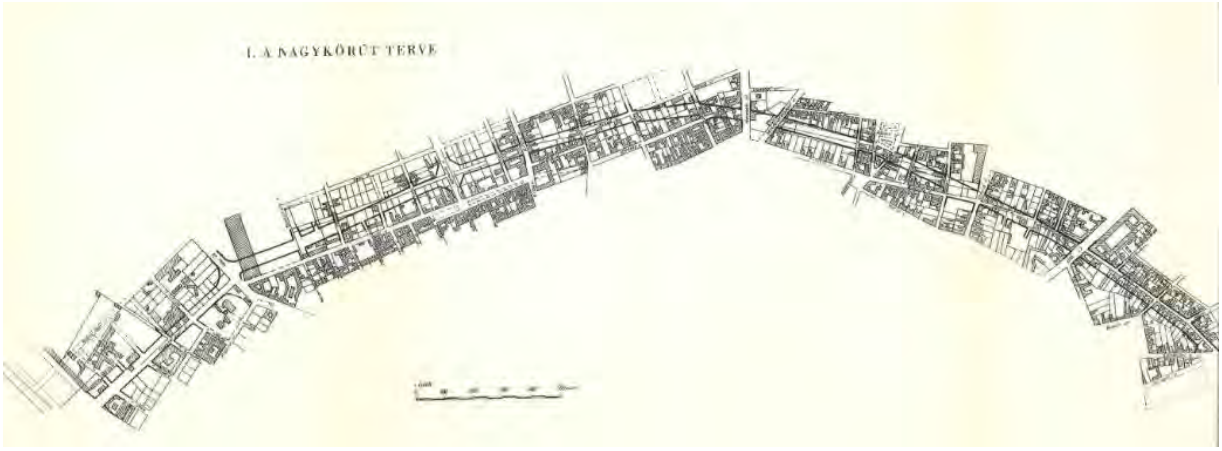
Reitter Ferenc: Hajózható csatorna terve – 1862 / forrás: https://iho.hu/



Buda Pest térképe. A Kör és Sugár út terve a Közmunka Tanács megállapítása szerint. / forrás: FKT, 1873 körül, kiadó: Eggenberger-féle Könyvkereskedés, BFL XV.16.e.251/1a, b



Budapest főváros átnézeti (szabályozási) térképe, 1873 – a Nagykörút a nyomvonal-szabályozás eredményeként jött létre / forrás: Arcanum



Ruisz Rezső: A Nagykörút / forrás: Képzőművészeti Alap Kiadóvállalat – térképmelléklet

„A körút északi része jórészt beépítetlen telkeken haladt át, ám a Király utcai szakasz alatt számos kertes házat, disznóólakat, gazdasági épületeket kellett lebontani. Az Üllői úttól a Boráros térig tartó szakasz a már meglévő Malom utcához igazodott. A Nagykörút létesítése során 251 épületet bontottak le, melyből 70% földszintes, 20% egyemeletes, 10% kétemeletes volt. Összesen 507 078 légköbméternyi épület került elbontásra. Helyükön 253 sokkal nagyobb méretű házat építettek. Az új útvonalhoz igazodva készült el a mai Nyugati pályaudvar 1874-77 között. A Nagykörutat az 1896-os millenniumi ünnepségek keretében adták át. Ezzel hivatalosan lezártak egy 25 éves időszakot, bár akkor még csak a Teréz és az Erzsébet körút épült ki teljesen.

A Nagykörút kiépítése a kapcsolódó mellékúthálózat épületállományára is kihatott, az emeletszámok megnőttek, kialakítva a ma is jellemző, sűrűn beépített városképet."[2]

A körút teljes hosszának megvalósítása viszonylag rövid időt, 35 évet vett igénybe. Kiépítése több időszakra bontható. A kezdeti szakaszban a munkálatok a mai Teréz krt. szakaszán kezdődtek.



Pest szabályozási várostérképe – 1873 /forrás: Arcanum

[2] (Gerevich László (szerk.) – Budapest története)

„A Nagykörút a 19. század második felének legnagyobb városépítési alkotása. Itt indult el 1887-ben a Nyugati tér és a Király utca között az első villamosjárat, városképi okok miatt (!) alsóvezetékes áramellátó rendszerrel az út szélén.”[3]



Nyugati Pályaudvar / forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum



Nyugati Pályaudvar / forrás: Digitális Képarchívum

Az 1891 –1896 évek közötti időszakban az építési lendület fokozódott a megnyitás időpontjáig. *„Egymás után emelkedtek az új bérházak, gyors ütemben folyt a csatornaépítés és útrendezés. E lázas munka célja az volt, hogy a főváros új útvonala az ezredévi ünnepségek alkalmára Dunától a Dunáig teljesen rendezett állapotban álljon a nagyközönség rendelkezésére.*
… Az ünnepélyes megnyitás 1896. augusztus 31-én folyt le, amikor a Közmunkatanács az új útvonalat átadhatta a Fővárosnak.
Az útvonal megnyitása természetesen nem azt jelentette, hogy a nagykörúti építkezések teljes egészében befejeződtek volna. Még számos foghíjtelek éktelenkedett a Nagykörúton és különösen az új útvonal két végpontján, az új Lipót körúton és Ferenc körúton még sok beépítetlen telek volt található.”[4]

[3] (Gerevich László (szerk.) – Budapest története)
[4] (Gerevich László (szerk.) – Budapest története)

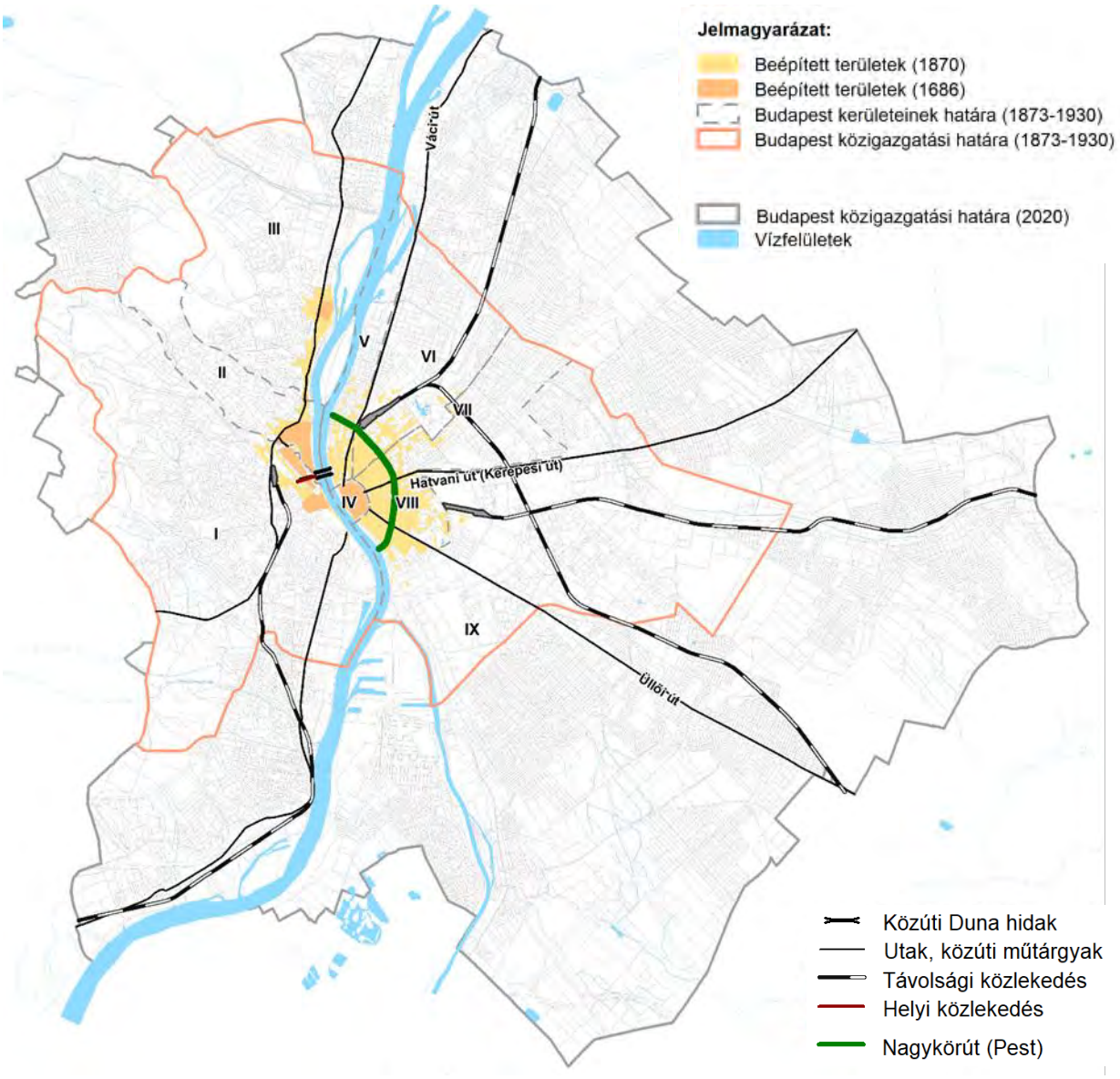
I.2. A NAGYKÖRÚT KÖZLEKEDÉSI SZEREPE

A Nagykörút már a tervek szintjén is a város egyik főútvonalaként (és a közegészségügyi szempontból fontos főgyűjtőcsatorna nyomvonalaként) fogalmazódott meg, ennek a városfejlesztési elképzelésnek megfelelően épült ki és funkcionál ma is.

Az útvonal közlekedésben betöltött jelentősége és feladata, továbbá az (egyébként nehezen definiálható) átmenő és célforgalom aránya folyamatosan változott, és várhatóan változik a jövőben is.

A Nagykörutat hivatalosan 1896. augusztus 31-én helyezték forgalomba, de közlekedésre szakaszosan már korábban is használták. A hozzá északon kapcsolódó Margit híd ekkor már két évtizede, 1876 óta működött, a délen csatlakozó Petőfi híd megépítésére viszont négy évtizeddel később – a XX. század elejének történelmi eseményei ismeretében érthető módon – csak 1937-ben került sor.

Az útvonalat elsősorban a városegyesítés előtti Pest egyes elővárosai közötti, közvetlen forgalmi kapcsolat biztosításának igénye hívta életre, vagyis elsősorban Pest szempontjából egy elkerülő út létesítését határozták el az átmenő forgalom számára.



I.2.1. Település- és közlekedésfejlődés 1686-1873 között

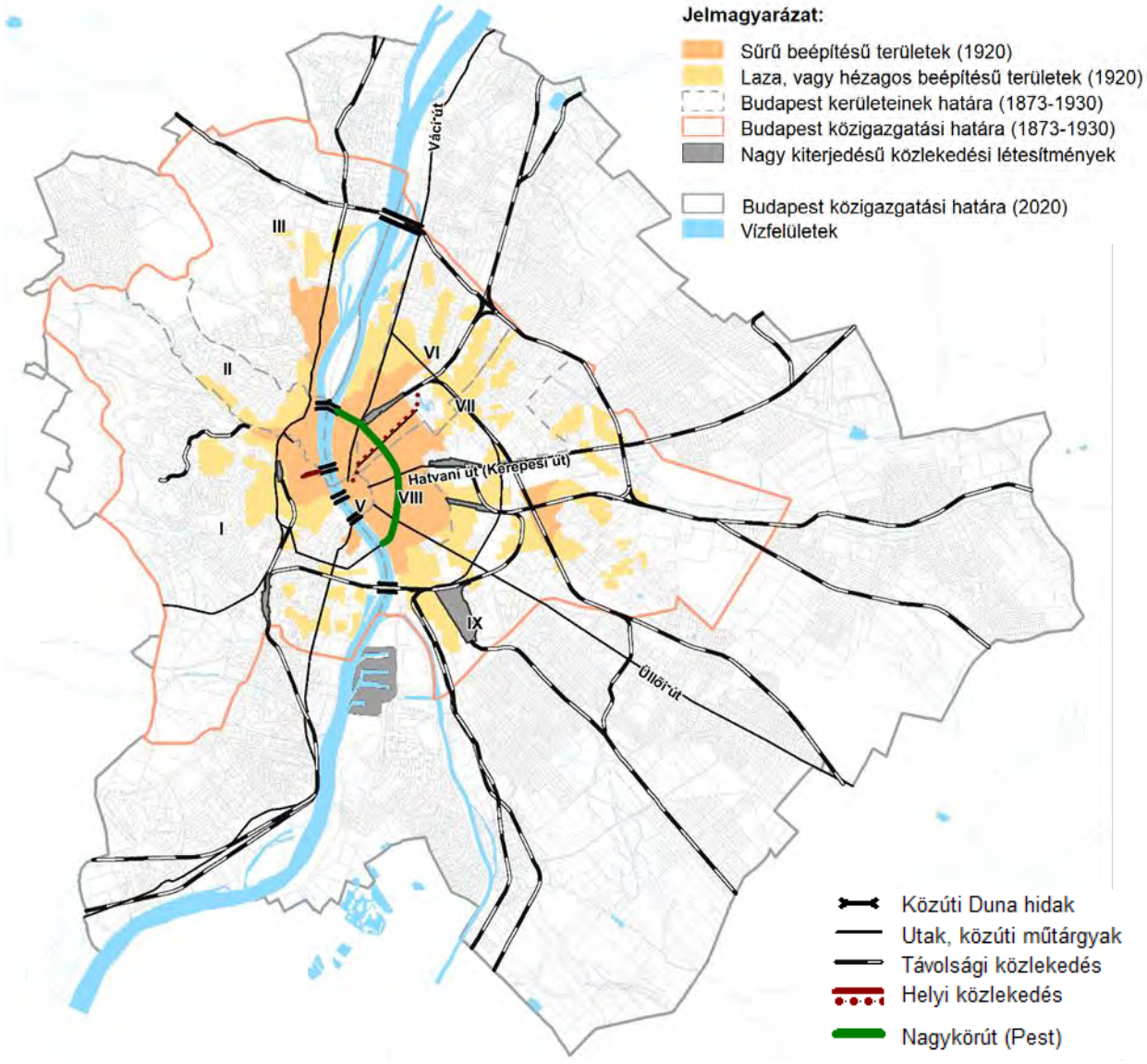
Az útvonal elkészültének idejére – az építési lázban égő főváros számára – már valószínűleg a Nagykörúthoz kapcsolódó területek rohamosan gyarapodó beépítésének helyi forgalma vált dominánssá a kezdeti átmenő forgalom helyett, tehát az új városrészek új „Fő utcája” valósult meg tulajdonképpen. A forgalom átstrukturálódásának kényszerét a kapacsolódó területek lakosságszámában bekövetkezett növekedés érzékelteti legjobban.

A századfordulóra a Nagykörút nemcsak közlekedési, hanem kereskedelmi és számos egyéb szempontból is Budapest egyik meghatározó útvonalává vált.

Év	VI. kerület (fő)	VII. kerület (fő)	VIII. kerület (fő)	Összesen (fő)
1880	54.416	59.282	63.468	177.166
1890	79.257	77.388	91.303	247.948
1900	104.808	139.649	132.569	377.026

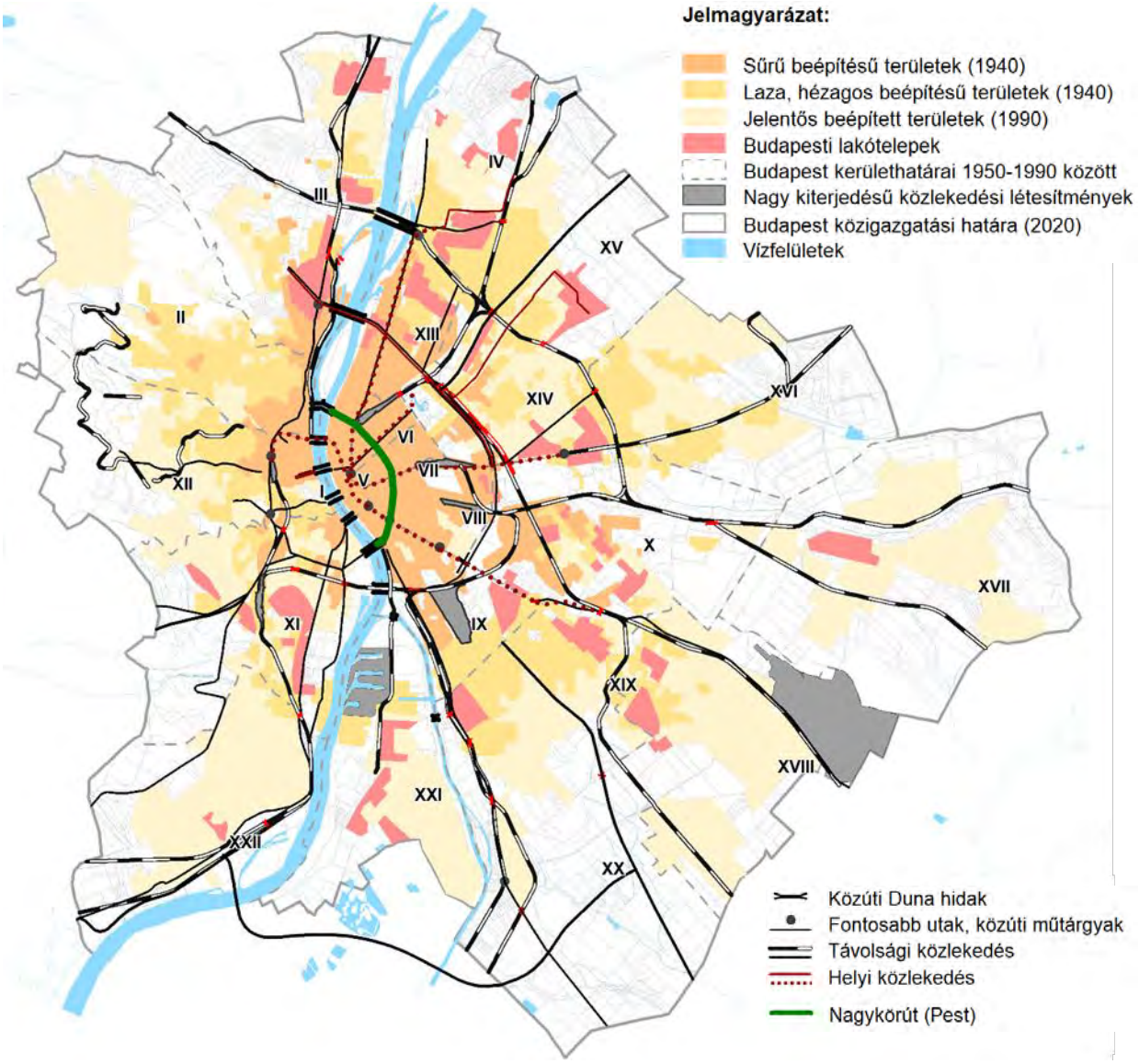
I.2.1. táblázat: A VI.-VII.-VIII. kerület népességének változása 1880-1900 között / forrás: Budapest Városépítésének története

Az V. kerület betelepülése hamarabb, a IX. kerületé lassabban ment végbe, amelyekről népességi adat nem áll rendelkezésre. A Nagykörút menti városrészek népességszámában a második világháborúig jelentős változás nem következett be.



I.2.2. ábra: Település- és közlekedésfejlődés 1873-1930 között

A II. világháborút követően, nagy Budapest kialakulásával és a közlekedésben általánossá váló gépjárműhasználattal a Nagykörút szerepe ismét módosult. A növekvő területű és lakosságszámú fővárosban az átmenő forgalom lebonyolítása lett ismét az útvonal domináns feladata. A Belvárosi területeken az 1970-es évektől megfigyelhető elvándorlás ezt csak erősítette az utazási igények növekedésén keresztül.



I.2.3. ábra: Település- és közlekedésfejlődés 1950-1990 között

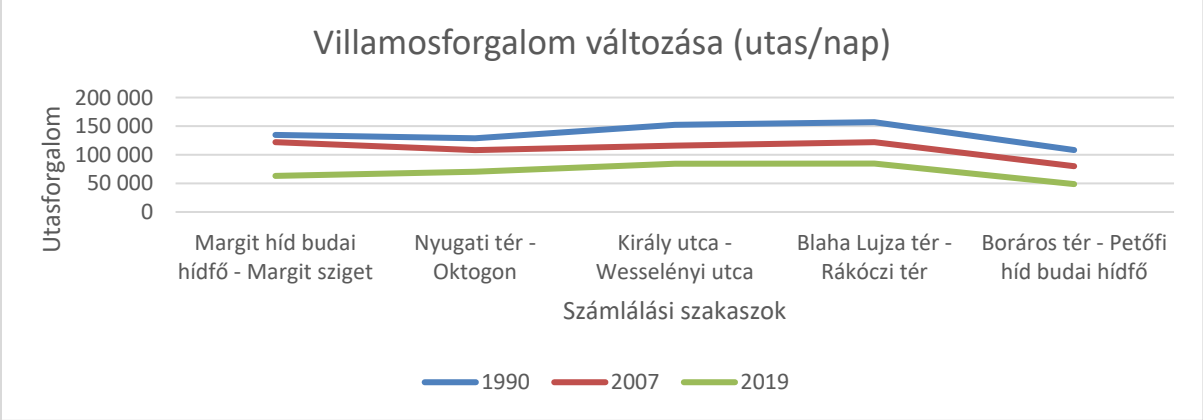
A nagykörúti közlekedésben meghatározó elem a villamosközlekedés és annak fejlődése. 1887. november 28-án itt jelent meg a fővárosban elsőként (próbavasútként) villamosközlekedés a Nyugati tér és a Király utca között létesített pályán. A villamos-vonal 1892-re elérte a Boráros teret, 1926-tól már átszállás mentes villamos-kapcsolat volt biztosított a Margit hídon keresztül Budával, 1937-től pedig a Petőfi hídon keresztül is elérhették az utasok Budát.

A nagykörúti villamosközlekedés feladata a II. világháború időszakáig elsősorban a határoló területek kiszolgálása és a városközponti terület kisebb jelentőségű vonalainak összekötése volt.

A II. világháborút követően, nagy Budapest kialakulásával a Nagykörút villamosközlekedésben betöltött feladata is megváltozott. A városközponti terület kisforgalmú vonalainak felszámolásával, és a városközpont elérését biztosító sugárutak villamos-vonalainak metróval történő kiváltása révén a hálózatalkotó funkció megszűnt Pesten. A sugárutakon kialakuló közösségi közlekedési folyosók növekvő

utasforgalma közötti kapcsolódás azonban folyamatosan erősödött, és a forgalom folyamatos növekedését eredményezte a rendszerváltásig. Ebben az időszakban Európa legforgalmasabb villamos-vonalaként tartották számon a nagykörúti villamost (terhelése a Blaha Lujza tér – Rákóczi tér közötti szakaszon meghaladta a 156.000 utas/nap/ 2 irány értéket, amely megfelel egy metróvonal terhelésének).

A rendszerváltás óta a nagykörúti villamos-vonal forgalmi jelentősége csökken – mára közel 50%-kal kevesebb utast szállít – a szuburbanizációs folyamatok miatt és a fehérgalléros munkahelyek átmeneti zónába koncentrálódása, valamint a személygépjármű ellátottság emelkedése hatására romló modal-split arányának változása következtében. A nagykörúti villamosközlekedés jelentőségét részben növelték, de részben csökkentették is az elmúlt 70 év metróépítései is, mivel a belváros alatti átmenő jellegű utazások sok esetben kiváltották a körúton felszínen bonyolódó hosszabb, körirányú utazásokat.



A Nagykörút villamosközlekedése a kezdetektől fogva sűrű volt, 1927. évben 1,05 perc. A mindenkori forgalmi igények kielégítését a járművek hosszának növelésével biztosított nagyobb kapacitás tette lehetővé. Az első szerelvények befogadóképessége még nem haladta meg a 30 férőhelyet, a jelenlegi egyterű járművek befogadóképessége azonban már 350 utas.



1887 évi nagykörúti próbavasút motorkocsija (gyártó: Siemens és Halske) / forrás: Fortepan



2020 évben a közlekedést biztosító járművek (gyártó: Siemens) / forrás: Villamos-BKV.hu

A Nagykörút középső szakasza jelentős észak-déli irányú átmenő jellegű gépjárműforgalmat bonyolított le mindig, amelynek meghatározó csomópontja a Nagykörút által felfűzött terek közül a Blaha Lujza tér.
Az északi, Margit hídhoz kapcsolódó szakasz és a déli, Petőfi hídhoz kapcsolódó szakasz viszont a főváros Kelet-Nyugat irányú (Buda és Pest közötti) kapcsolatrendszerének vált mindenkori fontos elemévé a dunai átkelők miatt a közösségi és személygépjármű közlekedés, valamint a Margit híd esetében a kerékpáros közlekedés terén is. A domináns mértékben átmenő jellegű forgalommal terhelt északi szakasz meghatározó csomópontja a Nyugati tér, a déli szakaszé a Ferenc körút – Üllői út kereszteződése (Angyal István park).

I.3. A KÖZTERÜLETEK TAGOLÓDÁSA ÉS TÖRTÉNETI KARAKTERE

A Nagykörút Budapest egyik leghosszabb útvonala, a Margit hídtól a Petőfi hídig mintegy négy kilométer hosszúságú. A körút összességében íves nyomvonala egyenes vagy enyhe görbületű szakaszokból áll össze. Az egyes körút-szakaszok jellemzően azokról a történeti városrészekről vannak elnevezve, amelyen áthaladnak. Az elnevezések az elmúlt korok során többször változtak.

A Nagykörút szabályozási szélessége mindvégig 37-38 méter, az egyes szakaszok hosszúsága azonban változó. A Szent István körút 553 méter, a Teréz körút 1089 méter, az Erzsébet körút 764 méter, a József körút 1223 méter, a Ferenc körút 556 méter hosszú.

A körút Duna-parti pontjaiban és a jelentősebb sugárirányú utakkal való kereszteződéseiben kisebb-nagyobb terek alakultak ki (Jászai Mari tér, Nyugati tér, Oktogon, Blaha Lujza tér, Rákóczi tér, Harminckettesek tere, Angyal István park, Boráros tér). E terek modulálják a Nagykörút térsorát, kedvező tájékozódási pontokat biztosítanak, és maradásra késztető helyeket képeznek.

A körút megépülésével az egykori kisvárosi településszerkezet és utcakép eltűnt, azokat nagyvárosi karakterű boulevard váltotta fel.

A Nagykörút alapvetően közlekedési céllal épült meg az egyes városrészek összekapcsolása érdekében, amellett reprezentatív célokat is szolgált. A körúton már a kiépítéssel együtt megjelentek az utat kísérő kétoldali fasorok, ám az utca karakterét alapvetően a burkolt közlekedési felületek határozták, illetve határozzák meg napjainkban is.

Az 1990-es évek előtt a közterületi zöldfelületek nem voltak jellemzőek a körúton, viszont az utat kísérő, a mai Nagykörút karakterét erősen meghatározó fasorok már az 1900 körüli, korabeli fotókon is jól láthatóak. A fasorokat alkotó fagyedek faveremráccsal ellátott fahelyekbe kerültek telepítésre.

A közterületi funkcionális zöldfelületek, kihelyezett növénykazetták megjelenése a Nagykörúton az 1990-es évek faltól-falig történő felújításához, az ekkor megvalósult ivóvízvezetékek cseréjéhez, valamint a villamosvágányok felújításához kapcsolódó munkákhoz köthető.



I.3.1. ábra: A körút szakaszai



A József körút a Krúdy (József) utcától a Baross utca felé nézve (1894) / forrás: Fortepan



Szent István körút (1894) / forrás: Fortepan



A Ferenc körút a Mester utcai saroktól nézve, háttérben a Boráros tér és a Petőfi (Horthy Miklós) híd (1940) / forrás: Fortepan



A Nyugati pályaudvar és a Nagykörút (1931) / forrás: Fortepan

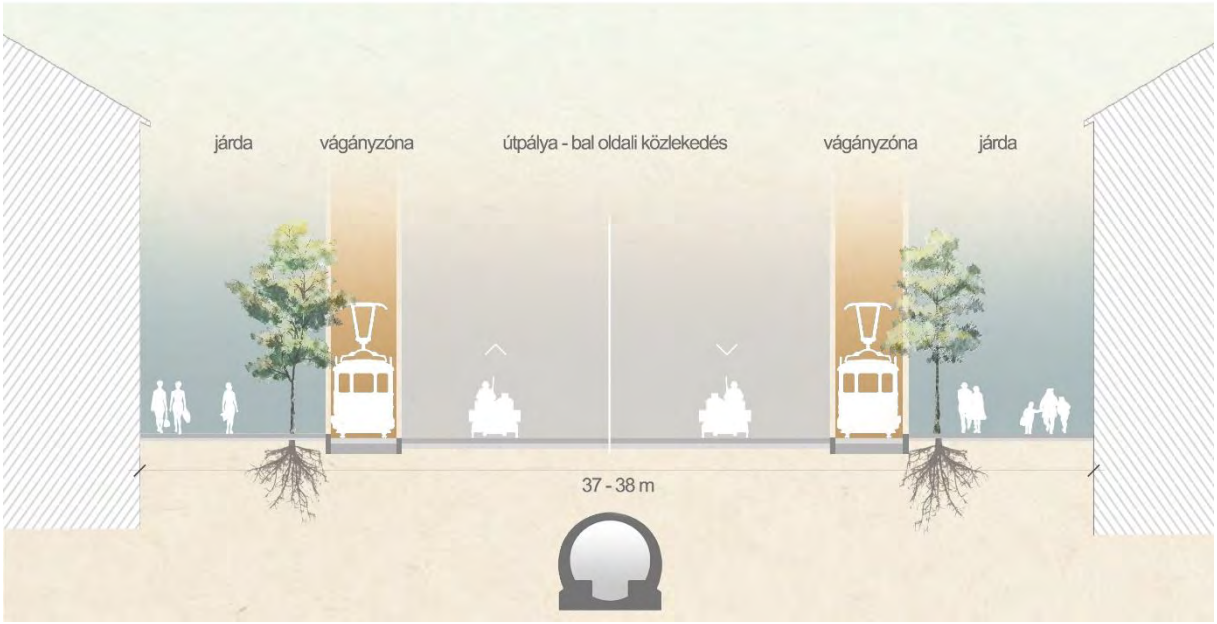
I.4. A HASZNÁLATI KERESZTMETSZETEK VÁLTOZÁSA

A Nagykörút építési területe 37-38 m szélességben került kialakításra a XIX. század végén, ez azóta is változatlan. Az főútvonal infrastruktúrája ugyan 1896-ra elkészült, a Nagykörút határoló beépítése azonban csak 1928-ra vált teljessé.

Az új boulevard már a megvalósítása során teljes szélességben – „faltól falig" – szilárd burkolatot kapott, a gyalogos járda aszfaltból, az útpálya bazalt nagykockából épült, az elválasztást a szegély mentén kialakított csapadékvíz elvezetés mellett fasor és gáz kandelábersor biztosította. Az út tengelyében kapott helyet a főgyűjtőcsatorna.

A fasorok jelentősége az elmúlt 130 évben egyre növekedett, mára már a körút karakterének fontos elemei. A kétoldali fasor településképi, illetve környezeti szempontból is jelentős, valamint a keresztmetszeti kialakítási lehetőségeket illetően ma is meghatározó szerepű.

A villamosközlekedés próbavasútja még 1000 mm-es nyomtávval épült, de hamarosan áttértek a ma is használatos 1435 mm-es nyomtávra, a kezdeti alsó vezetékes áramellátást pedig a felsővezetékes rendszer váltotta fel. Ezek a műszaki fejlesztések a Nagykörút keresztmetszetének felhasználását azonban érdemben nem módosították. 1941-ben Budapesten áttértek a jobb oldali közlekedésre, ami a közúti keresztmetszet felhasználásában érdemi változást természetesen nem eredményezett, csak a forgalmi rendet módosította radikálisan.



I.4.1. ábra: A Nagykörút a XX. század elején

A világháborút követően a szélső fekvésű villamos-pályákat középre helyezték, ami a keresztmetszet átrendezésén túl, a közút középső részén elhelyezkedő utasperonok megjelenését is magával hozta.



I.4.2. ábra: A Nagykörút az 1950-es években

A motorizáció növekedésével a 60-as évekre a gépjármű közlekedésre szolgáló terület széleit parkolósávoknak jelölték ki. Az úttengellyel párhuzamos várakozást biztosító sávok a keresztmetszet mintegy 12%-át foglalják el.



I.4.3. ábra: A Nagykörút az 1960-as években

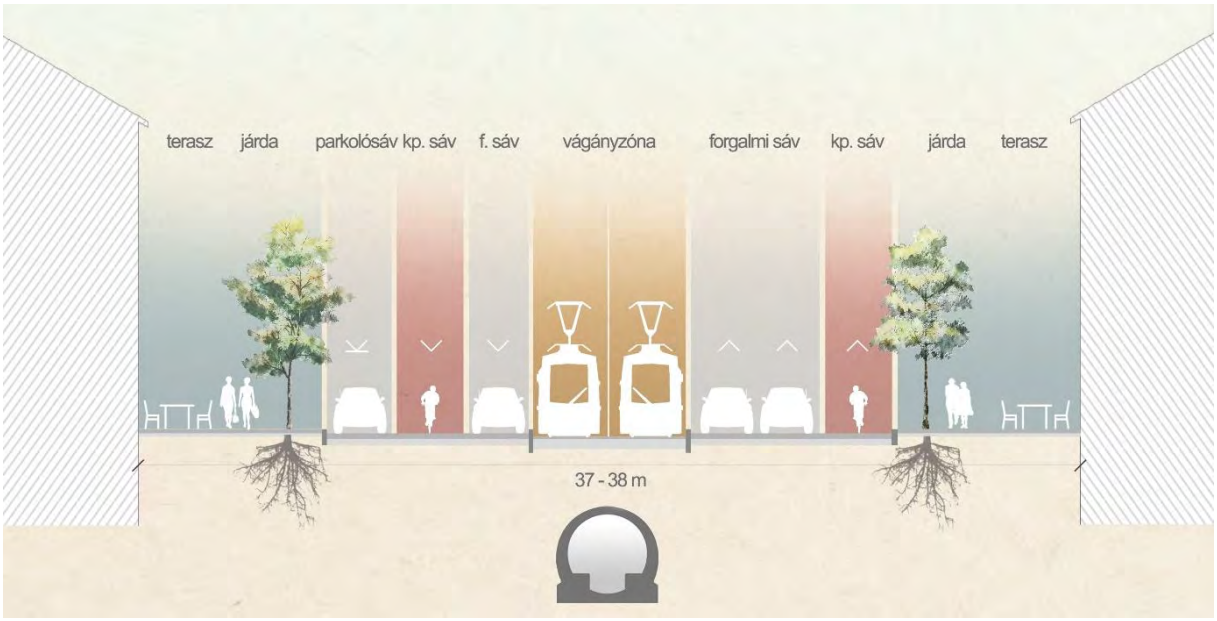
Az 1981-ben épített közúti felüljáróval létrejött – a hídfő csomópontokon kívül – a Nagykörút egyetlen külön szintű csomópontja, a Nyugati tér, amely a körirányú útvonal hosszabb szakaszának keresztmetszeti kialakításában nem eredményezett változást.

A 2010-es évektől, a turizmus világméretűvé válásával a gyalogos közlekedésre szolgáló terület egy részét – sokszor a vonatkozó elírások ellenére a nagyobb részét – szakaszosan vendéglátó teraszok foglalták el a Rákóczi úttól északra fekvő szakaszon.



I.4.4. ábra: A Nagykörút a 2010-es években

2020-ban a fővárosi közlekedésbe általánosan elfogadott közlekedési módként visszatérő kerékpáros közlekedés számára egy-egy közúti forgalmi sáv vagy parkolósáv „funkció váltásával” irányhelyes kerékpársávok kerültek kijelölésre a Nagykörút hosszának mintegy 85%-án.

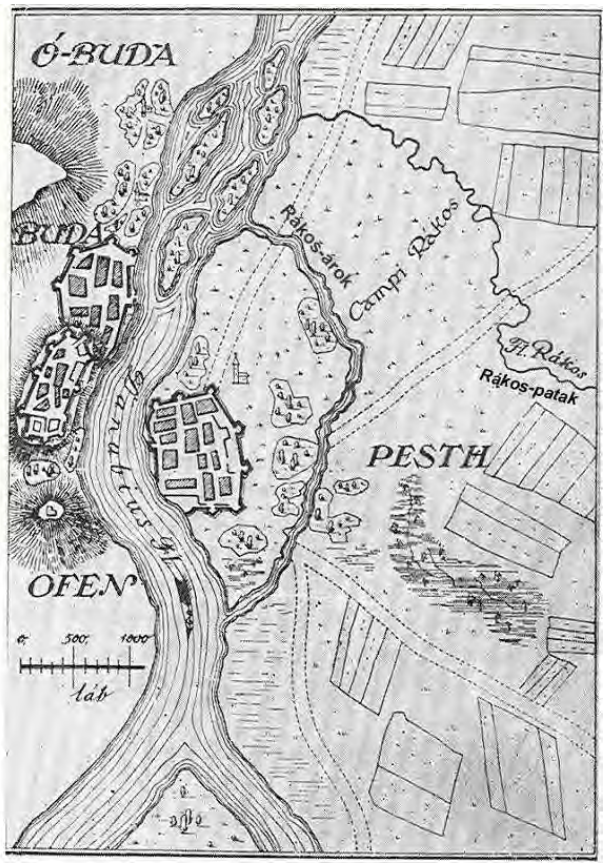


I.4.5. ábra: A Nagykörút 2020-ban

A Budapest általános csatornázását megelőző korszakokban a csatornák építésénél egyrészt minél rövidebb úton igyekeztek a Dunát elérni, másrészt a csatornák szelvényeit nem a szükségletnek megfelelően építették ki, hanem jelentősen túlméretezték azokat.

A középkorban a mai Nagykörút vonalában egy hajózható Duna-mellékág folyt, amely az újkorban már nagymértékben feltöltődött, szennyvízcsatornaként és szemétlerakóként funkcionált. Az árok Pestről vezette ki a szennyvizet, ám nagyon nagy volt a fertőzésveszély a környékén, olyannyira, hogy felelős volt több kolerajárvány kirobbanásáért is, így 1740-től kezdve szabályozták azt, majd egy évszázaddal később, a pesti árvíz idején a feltöltése mellett döntöttek, és 1860-ra feltöltötték.

A vízépítő mérnök Reitter Ferenc, aki a Duna és a Tisza szabályozásán dolgozott, és korábban részt vett a budai és pesti rakpart kiépítésében is, az árvízvédelemhez kapcsolódóan 1865-ben egy körcsatorna építését javasolta. Ötlete az volt, hogy a Margit hídtól a Petőfi hídig egy csatorna folyna, amely lehetővé tenné a hajós és csónakos közlekedést. Terve alapján a kiépítendő körcsatornát alkalmasnak tartotta az árvízvédelmi funkciója mellett a kereskedelmi forgalom lebonyolítására és a szennyvízelvezetés



Buda és Pest térrajza Mikoviny Sámuel 1737. évi térképén

/ forrás: Gárdonyi Albert – Bezerédj István – Bodnár István: Budapest, I-II. 1918.

problémájának megoldására is. A megvalósuló csatorna a főágtól zsilipekkel lett volna elválasztva, és 8 láb mély, 120 láb széles (2,5 és 40 méter) lett volna, összesen 12 híddal és majd félszáz rakodóparttal és díszes palotasorral a partjain.



Reitter Ferenc terve / forrás: enbudapestem.hu

Reitter Ferenc tervére 1868-ban rá is bólintott a Közlekedési Minisztérium, és megalapították a Pesti Dunacsatorna-társaságot. A befektetők, akiknek megtetszett az ötlet, vállalták, hogy megépítik a kiötlője nevét viselő Reitter-csatornát, mindössze négy év alatt. Az ötlettől a befektetők sok pénzt vártak, hiszen azt remélték, hogy azzal, hogy a Nyugati pályaudvarhoz hajóval lehet menni, megélénkül a gazdaság. A 11 millió forintos építési költséget végül senki sem vállalta.

Pest megfelelő csatornázásának megoldására Sir Morton Peto angol vállalkozó nyújtott be tervet és a kivitelezésre történő árajánlatot 1869-ben, a Sir Joseph William Bazalgette, London város főmérnöke által készített csatornázási terv alapján. Három egyesített rendszerű főgyűjtő kiépítését javasolta, amelyek közül kettő főgyűjtő a Dunához fekvő mélyzóna, míg egy főgyűjtő a magaszóna vizeinek összegyűjtését szolgálná. Reitter Ferenc a Duna bal parti városrész csatornázásánál Bazalgette elképzelését, a főgyűjtők vonalvezetését átvette terveibe.

A Reitter Ferenc-féle tervek végül nem kerültek elfogadásra, azt átdolgozásra javasolták. A végleges csatornázási terv elfogadására csak 1891-ben került sor, amely után elkezdődhetett annak kivitelezése. Bár a korábbi elképzelések (Reitter Ferenc) szerint a főgyűjtő tojásszelvénnyel került volna kialakításra, végül párizsi szelvény kialakítással történt meg annak megvalósítása.

A Nagykörút alatt húzódik tehát ma is Pest egyik fő szennyvíz főgyűjtőcsatornája, amelynek kiépítése a Boráros tér és a Szondi utca közötti szakaszon 1891 – 1896 között történt meg, míg a Szondi utca – Margit híd közötti szakasza 1906 – 1907 között épült ki. A csatorna jelenleg is szinte a teljes szakaszán az akkoriban megépített szelvénnyel és mérettel üzemel. Beavatkozás történt például a Blaha Lujza téri aluljáró építésekor (1965-1966), vagy a Ferenc körút – Üllői úti aluljáró építése során (1971). Előbbi esetében a csatorna szelvényét lapítani kellett, utóbbi esetében pedig a főgyűjtő kiváltása történt.

I.5. A KÖRÚT TÉRFALAINAK KIALAKULÁSA

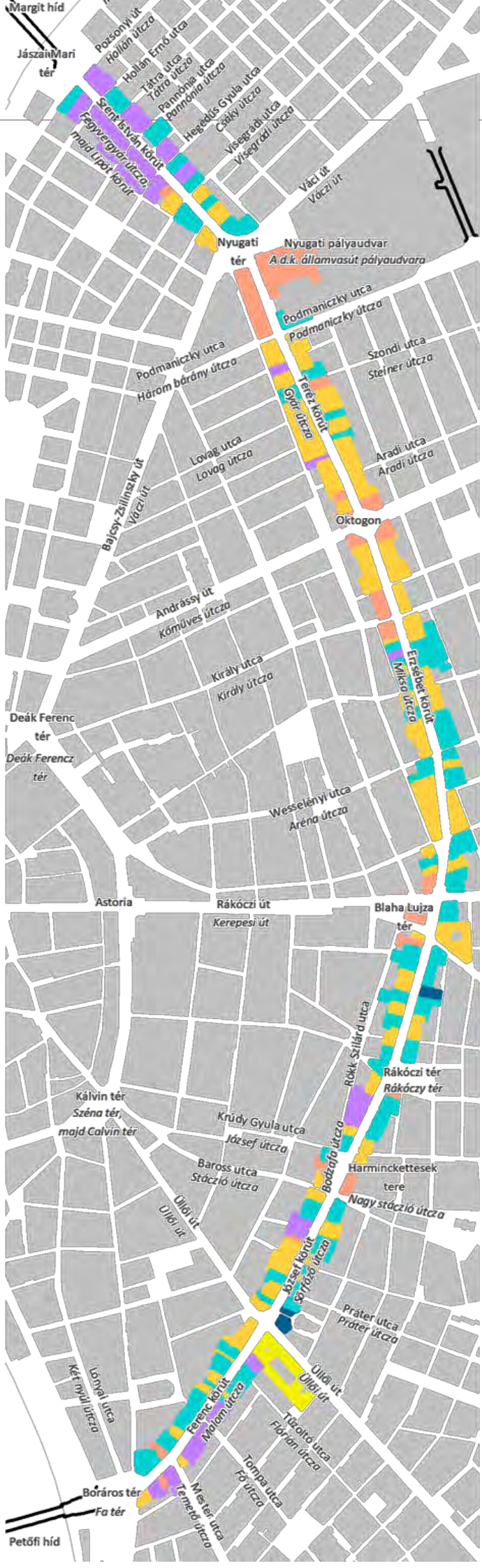
Nyomvonal kijelölése

A Nagykörút Margit hídtól kiinduló északi szakaszának kijelölésekor az akkori Fegyvergyár utca tengelyét vették alapul, ahol a rossz közbiztonsággal rendelkező iparterület felszámolásával egy aktuális városrendezési konfliktust kívántak feloldani. A szabályozás útvonalában állt az osztrák államvasutak indóháza is. A mai Jókai utca homlokvonalában álló pályaudvari csarnok elbontásával 1874-77 között épült meg a Nyugati pályaudvar, amelynek kapacitását az új körút presztízséhez és a megnövekedett vasúti forgalomhoz igazították. Míg a Nyugati pályaudvar és az Andrássy út közötti szakasz jellemzően beépítetlen telkeken vágott át, addig a Király utca és az Üllői út közötti szakasz kiépítése jelentős bontásokkal járt. Az itt kialakult beépítés külvárosi jellegű, alacsony minőségű, szűk, rendezetlen utcákkal és földszintes épületállománnyal rendelkezett. Az Üllői út és a Boráros tér között a körút kitűzési vonala a meglévő Malom utcához idomult, a Mária Terézia laktanya épületéhez igazodó szabályozási vonallal.

Térfalak kiépítése

Építkezés első szakasza (1872-1883) a nyomvonal törvényben való rögzítésére, a területet elépítő tevékenység megakadályozására korlátozódott. Anyagi források hiányában még az érintett területek kisajátítására sem kerülhetett sor. A tizenkét év alatt mindösszesen 23 ház épült, köztük az infrastrukturális szempontból nélkülözhetetlen Nyugati pályaudvar és a Blaha Lujza téren mára már lebontott Népszínház.

Az első építési főidőszak (1884-1890) megalapozását az 1884. évi XVIII. törvény által biztosított adókedvezmény nyújtotta, amelynek az elfogadását követő 7 évben közel 106 ház épült a körút mentén. A Váci út és Király utca közötti szakasz szinte teljesen kiépült, és számos épület emelkedett az Erzsébet és József körúton is, köztük a Magyar Királyi Technológiai Iparmúzeum. Ebben az időszakban a Váci út és Király utca közötti lakosságszám 25 000 fővel gyarapodott.



JELMAGYARÁZAT

- 1845 A Nagykörút legidősebb épülete
- 1872-1883 Az építések kezdete az 1884. XVIII. t.c-ig
- 1884-1890 Az építkezések I. főidőszaka
- 1891-1896 Az építkezések II. főidőszaka
- 1897-1906 A Nagykörút megnyitása utáni befejező építkezések
- 1927-1928 A Nagykörút legfiatalabb épülete

A Nagykörút térfalainak kialakulása

I.5.1. ábra: A Nagykörút térfalainak kialakulása

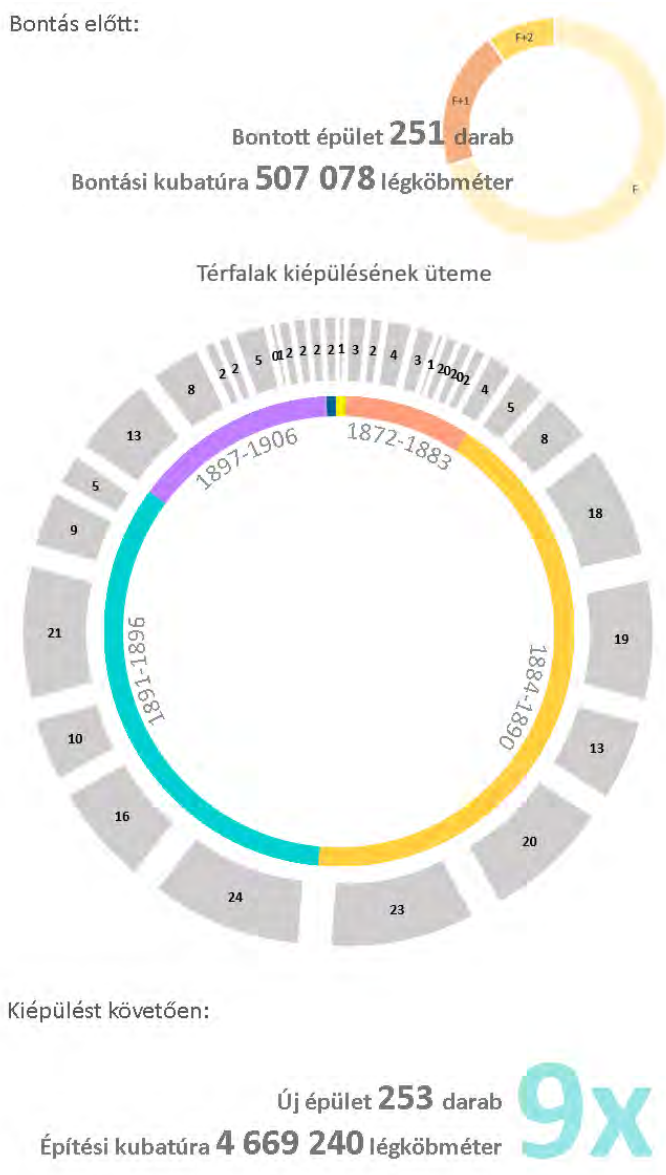
A második építési főidőszakot (1891-1896) elsősorban az a városvezetői törekvés jellemezte, hogy a millenniumi ünnepségekre történő átadás megvalósulhasson. A 6 év alatt közel 85 ház épült, köztük 1896-ban a Vígszínház, 1894-ben a Royal Szálló, vagy 1891-95 között a New York-palota. A célt sikerült elérni, az 1896. augusztus 31-ei átadás időpontjára a Nagykörút szinte teljesen kiépült. Ebben az időszakban a József körút és a Ferenc körút épült nagy ütemben, melynek eredménye, hogy 5 év alatt a lakosságszám ezen a részen közel 8 000 fővel emelkedett.

A Nagykörút kiépítésének lezáró, az építkezéseket befejező szakaszában a két végponton, a Lipót (ma Szent István körút) és Ferenc körúton állt még néhány régi ház. A végpontok és a nagykörút mentén még meglévő 37 darab foghíj teljes kiépülése 1906-ra valósult meg. Egyetlen telek maradt beépítetlen az Üllői út sarkán, amelyen az áthelyezett Gschwindt-gyár állt. A terület nagyjából 10 évig állt üresen, ezen idő alatt vándorcirkuszoknak, nyáron tenisz, télen jégpályának adott helyet. Az üres telken a bérházgyűrűbe tervezett Corvin mozi alapozása 1920-ban kezdődött meg, majd 1927-28-ban épült be az ún. Corvin-házakkal, teljes beépítettséget adva a körútnak. A pompás kiképzésű, ezerkétszáz személyes Corvin elkészültekor Budapest legnagyobb filmszínháza volt.

Tulajdonképpeni építési időszaknak csak az 1884-1896 évek közötti évek tekinthetők, mert erre az időszakra esik a nagykörúti építkezések 80%-a, vagyis a kiépítés az 1884. évi XVIII. t.c. életbelépésétől a millenniumi ünnepélyes megnyitásig terjed.

A környezet alapjaiban változott meg, falusias, kisvárosiasból városképből nagyvárosias karaktert kapott, amely nagymértékben hozzájárult a város fejlődéséhez is. Új, reprezentatív nagyvárosias főútvonal épült, amely egész Budapest külső arculatát megváltoztatta és meghatározta a jövőbeni fejlődés irányát. A Nagykörút kiépítése a kapcsolódó mellékúthálózatra is kihatott, az emeletszámok megnőttek, kialakítva a ma is jellemző, sűrűn beépített városképet.

A Nagykörút a XX. század elején élte fénykorát. Magas színvonala, világvárosi rangja ismertté tette nemcsak itthon, de szerte a Monarchiában is. Presztízsét az I. világháború és Trianon is csak kisebb mértékben tépázta meg, ekkor még az épületállománya nem sérült jelentősen. Nagy pusztítást az épületek között a II. világháború, majd az 1956-os októberi forradalom harcai okoztak.



I.5.2. ábra: A Nagykörút térfalainak kialakulása

Jelentősebb beavatkozások, helyreállítások

A körút kiépítése óta két nagyobb, az egész körutat érintő helyreállítási célú beavatkozás történt, amelyek jelentős hatással voltak a mai is látható utcaképre. Az első ún. sortatarozási munkálatokra 1957-58-ban került sor, amelyek a háborús és az 1956-os események okozta károkat voltak hivatottak helyreállítani. A forradalom évében a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága rendelkezett arról, hogy a főutakon a sortatarozások alkalmával az épületek portáljait rendbe kell hozni, az egységes városkép kialakítása céljából a tönkrement üzletportálok újjáépítését és egyéb városképet javító feladatokat (emeletráépítést, műemlékek helyreállítását) a munkálatok során el kell végezni.

Fővárosi viszonylatban, az 1956-os események során sérült lakások száma megközelítőleg 17.500 db. A legnagyobb károk a VIII. és IX. kerületet érték, a kerületi lakásállományhoz viszonyítva a lakások 16, illetve 23 %-a szenvedett sérülést. A feljegyzések szerint a lakóépületek, középületek helyreállítása már 1956. novemberében megkezdődött és decemberre mintegy 11.000 fő dolgozott a városkép régi fényének visszaállításán. December végére már 5751 db sérült lakást tettek újra lakhatóvá, és folyamatban volt további 4013 lakás helyreállítása. A sortatarozások a Rákóczi út, Lenin körút (mai Teréz és Erzsébet körút), József körút, Ferenc körút és Üllői út esetében váltak szükségessé. Ezen főútvonalak mentén az épületek túlnyomó többsége sérült. A Corvin köz környezetében 1957-59 között az ún. „kilenc ház” felépítésével új városépítészeti együttes jött lére.

A homlokzatokon jellemzően nem végeztek nagyobb volumenű átalakításokat, a balesetveszély elhárítása és a lakások lakhatóvá tétele volt az elsődleges cél. A gyors helyreállítást nem csak a rendezett városképre való igény, hanem a többezres számokban mérhető lakásfoglalási hullám is ösztönözte. 1957 végén mintegy 3200 önkényes beköltöző tartózkodott befejezetlen lakásokban, és 5-6000 darabra tehető a disszidáltak által elhagyott és önkényesen elfoglalt lakások száma. Ez a tény jelentősen megnehezítette a helyreállítások gyors ütemben történő befejezését, de az 1960-as évek végére az összes foghíj beépült. A városképi szempontból kulcsfontosságú sarokkupolák, oromzatok, tetőfelépítmények rekonstrukciója elmaradt, hiszen ezeknek a mindennapi életet tekintve „funkciótlan” építmények felújítása jelentős többletköltséget rótt volna a városra. A Blaha Lujza téri Nemzeti Színházat is jelentős kár érte az 1956-os események alkalmával, szintén rekonstrukcióra szorult.[5]



József körút, kilőtt teherautók a Práter utca közelében. Balra, távolabb a Ferenc körút - Üllői út sarok, a Ferenc körút 46. számú ház. (1956) / forrás: fortepan.hu



Felújítási munkálatok a Ferenc körút és Üllői út kereszteződésénél (1957) / forrás: http://www.ilyenisvoltbudapest.hu



A Nemzeti Színház felújítás alatt (1957) / forrás: fortepan.hu

[5] Az első sortatarozásról szóló bekezdések vezérfonalát a "A NAGY VÁLSÁGTÓL" "A RENDSZERVÁLTÁSIG" Szöveggyűjtemény Budapest történetének tanulmányozásához II. kötete (1930-1990) adja.

A második világháború pusztítása, majd az azt követő évtizedek anyagi szűkössége és a meglévő értékek iránti érzéketlenség mind-mind rajta hagyta nyomát a régi épületeken. Ezen az állapoton sajnálatos módon az 1978-ban kezdődő második sortatarozás sem tudott számottevően javítani, hiszen a leromlott állapotú homlokzatok egységes, modern szemléletű felújítása jellemezte. Főként a kor szellemének megfelelő színdinamikai elveket követő homlokzati felújítások történtek, élénk színekkel, kőporozással. A mellékelt fényképen látható, hogy a földszinten erős sárga színnel került felújításra a mai Ferenc körút 1. szám alatti épület.

A meglévő eklektikus épületállomány eredeti építészeti megformálása jelentős károkat szenvedett a második sortatarozás alatt, hiszen a meglévő építészeti értékek megőrzését háttérbe szorította a kor divatjának való megfelelés, az új stílus megteremtése, a modernizációra való törekvés. A tatarozások során a homlokzati díszítések egy része eltűnt, az újonnan épült házak a kor stílusának megfelelően épültek.

Számos épület is bontásra került az 1970-es évek végén, többek között a Nyugati téri Westend-ház esett áldozatul 1978-ban. A húszas években emelt épület legutoljára a vasúti dolgozók szálláshelyeként funkcionált. Az elbontott házak helyén és a foghíjakon új, korszerű épületek növelték a körút akkori presztízsét a hetvenes és nyolcvanas években. Ilyen a Lottóház vagy a Madách Színház épülete. A Nyugati tér átalakítása a Westend-ház 1978-as elbontását követően kezdődött el. A pályaudvar műemléki helyreállítása, a Skála Metró Áruház felépítése és a 3-as metró kiépítése mind hozzájárul a Nyugati (egykori Marx) tér ma is látható városképének kialakításához. Ezeken kívül a körút felett átívelő új felüljáró és az aluljárórendszer tették hatékonyabbá a közlekedést. 1999. novemberében nyitotta meg kapuit a rekord gyorsasággal, 370 nap alatt felépített WestEnd City Center, ami elnevezésében máig hűen őrzi az egykor a téren álló épület emlékét. Az új bevásárlóközpont elkészültekor az ország legnagyobb kereskedelmi, irodaház- és szállodaközpontja volt.

A Nagykörúton az eredeti épületek többsége ma is áll, az utcaképet, a hangulatát jellemzően ezek az épületek határozzák meg, habár közülük számos épület az átalakítások, helyreállítások során elvesztette eredeti külsejét vagy belső kialakítását. Az egyedi hangulatú városkép megőrzése – tanulva az elmúlt korok felújítási, modernizálási törekvéseiből – elsődleges feladat kell, hogy legyen a főváros és minden lakója, használója számára. A homlokzatokat érintő felújítás során pedig szem előtt kell tartani az eredeti építészeti megformálást, annak lehetséges visszaállítását.



Boráros tér, a Petőfi híd pesti hídfőjének átépítése. Háttérben a Ferenc körút 1. (1980) / forrás: fortepan.hu



József körút 19. (1979) / forrás: fortepan.hu



A Nyugati Pályaudvar, mellette a Westend-ház / forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, KPLGY 2078.



Az aluljáró és a felüljáró építési munkálatai (1978) / forrás: fortepan.hu



Szent István körút a Nyugati tértől a Margit híd felé nézve (1979) / forrás: fortepan.hu

A Nagykörút utcaképét meghatározó portálépítészet

A Nagykörút jellegzetes hangulatát a patinás régi épületei kölcsönzik, amelyeknek földszintjeit jellemzően boltok és üzemelő vállalkozások helyiségei foglalják el. A portálok[6], mint az adott korra jellemző gazdaság és kereskedelem lenyomatai és a budapesti belváros utcai élet meghatározói, szerves részét kell, hogy képezzék az arculatnak, ezért azok kialakítására és az értékes örökség megőrzésére nagy gondot kell fordítani.



I.5.3. ábra: Üzletportálok változása az idő előrehaladtával a Nagykörút mentén/ forrás: epitesz.bme.hu

Az épületek földszintjének kialakítása az elmúlt másfél évszázadban folyamatosan igazodott a bennük helyet kapó vendéglátóipari egységek és üzletek hirdetési és területi igényeihez. A mai állapotában sok részre szabdalt, elaprózódott földszinti homlokzati szakaszok jellemzően már nem képezik szerves részét az épület építéskori szerkesztési rendjének. A kiegyensúlyozott történeti arányrendszerekben szerkesztett homlokzatokat egyre inkább a hirdetőfelületek vonták uralmuk alá, melyek az idő és kereskedelmi verseny előrehaladtával méretükben egyre nagyobbá, színükben pedig harsányabbá váltak. Ez a tendencia egyre inkább negatívan befolyásolja, illetve korlátozza az eredeti építészeti karakter érvényesülését.



Lyuk-architektúrához igazodó portálok / forrás: epitesz.bme.hu

A ma is látható üzletportálok a XIX. sz. közepén jelentek meg Kelet-Európában, Budapesten másfél évszázados múltra tekintenek vissza. Alapvetően a városi kereskedelemi élet fejlődése tette indokolttá az üzlethelységek utcára fordulását. A napjainkig eltelt idő során a portál és homlokzat viszony sok változáson ment keresztül. Építésük idején a portálok meghatározó szerkesztési módját a lyuk-architektúrával összekomponálás adta. A két háború közt a dobozportálok modern kompozíciós elvek alapján készültek, anyagában bronz vagy acél, falból kiugró szerkezetből, ahol az üvegfelületek domináltak. Ez a szerkesztési mód összefüggő kulisszaként fogta össze az épületalsókat. A modern stílust a letisztultság és egyszerűség jellemezte. Ez az időszak a kereskedelmi kultúra fénykorát is jelentette, az évszázad közepén az államosított kereskedelemmel egyidőben megjelentek a neon reklám feliratok is.

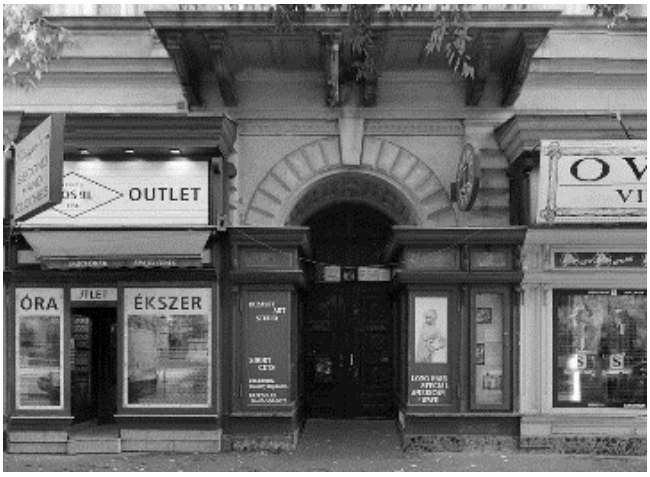


Egybefüggő portál a körút mentén / forrás: epitesz.bme.hu

Az I. Világháborút követő világválság bekövetkeztével az épület tulajdonosai a földszinti ingatlanok eladásából kívánták fedezni káraikat. A tulajdoni viszony felbomlásától kezdődően számolható a homlokzati egység meggyengülése is.

[6] A portálokról szóló bekezdések vezérfonalát a B. András Márk: Ezerarcú Teréz-körút című műve, valamint a www.nagykorut.budapest.hu portálok elemzése adja.

A II. Világháborús pusztításban az épületek homlokzatával egyetemben az értékes építészeti igényességgel kialakított portálok is együtt sérültek. A sortatarozás folytán újjáépülő üzletportálok korábbi igényes szerkezeteit előregyártott sablonos, mázolt elemekkel helyettesítették, visszaállítva a historizáló homlokzatot. Ez a folyamat koncepció nélkül zajlott, ezért a korábbi homogén utcaképet megtördelte. A hatvanas évektől megjelenő apró üzletek tovább szabdalták a felületeket, mivel ezek alapvetően magánkézben álló, ún. maszek vállalkozások voltak, így a portál minőségi kialakítását tőke hiányában nem tudták vállalni. A nyolcvanas évek közepétől a modernportálok helyrehozatalára irányuló állami törekvés a rendszerváltás után teljesen megszűnt.



Meglévő portál a körút mentén. Több cégér, homlokzattól elütő kialakítása, vitrin elhelyezés / forrás: nagykorut.budapest.hu

Eredeti dobozportálból alig maradt fenn néhány, legtöbbjük a II. világháború és az 1956-os károk miatt elbontásra került. Ugyan apróbb elemek struktúrája adja az épülethomlokzathoz való illeszkedést, mégis a teljes körút hosszán végig vonuló, városképet érintő jelenségről van szó. A tárgyhalmaz egy részét a köztéri kellékek alkotják, másodrészben az árusításhoz kapcsolódó funkcionális elemek, mint például az árnyékolók, illetve harmadrészben pedig a reklámozáshoz szükséges eszközök, mint a cégérek, táblák és vitrinek.



Funkcionálisan kielégítő, architektúrához igazodó meglévő nagykörúti üzletportál / forrás: epitesz.bme.hu

I.6. A KÖRÚT ÉS TEREINEK EGYKORI PRESZTÍZSE / SZAKASZONKÉNT

Az új Nagykörút célja a Pest központján kívüli területek közötti kapcsolat létrehozása volt a városközpont elkerülésével, továbbá a folyamatosan bővülő város számára egy új boulevard, városi beépítéssel rendelkező főútvonal létrehozása, amelyet a Millennium tiszteletére építettek meg. Az új útvonal az ezredévi ünnepségek alkalmára a teljes szakaszon rendezett állapotban kellett, hogy elkészüljön.

A kedvezőtlenebb feltételek között, gyengébb gazdasági háttérrel megvalósított városépítészeti együttes színvonala azonban nem érte el a sugárút (mai Andrássy út) színvonalát, igényességben nem tudta azt utolérni, de így is a korábbi kisvárosias karakterű térségben egy nagyvárosias, világvárosi színvonalú útvonal jött létre.

A körút nyomvonalát övező 253 db bérház harmonikus arculatával markánsan kirajzolódik az egyes szakaszok összefüggő poligonális íve, helyenként valós görbülete.

Az épületek magassága és stílusa vegyes, ami az építkezések időbeli elhúzódásának tudható be. Nem jellemzi egységes építészeti stílus az épületeket.

A századfordulón a kedvezőtlen gazdasági hatások nem az építkezések számának csökkenésében mutatkoztak meg, hanem abban, hogy a megépült bérpaloták lakásai nagyrészt kiadatlanok maradtak. Nem volt megfelelő számú tőkeerős réteg, amely az új lakások viszonylag magasabb bérét viselni tudta volna.

Az útvonal egységes jellegét a magas színvonalon kiépített közterületek emelték ki: a bazaltkockákkal burkolt útfelület, az aszfaltozott járdák, a közvilágítás, a fasorok és az 1887-től üzemelő villamosjárat.

Funkcionálisan a színházak, filmszínházak, vendéglők és kávézók, valamint a földszinti helyiségekben működő boltok teszik igazán vonzóvá a Nagykörutat.

A körút és a jelentősebb keresztező útvonalak találkozásánál kialakított terek az útvonal leghangsúlyosabb és leglátványosabb térelemei. Ezek emelik ki az egyes szakaszok presztízsét.

A Nagykörút Budapest egyik tradicionális bevásárló utcája volt, a jellemző helyi üzlettípusok elsősorban a helyi keresletet célozták meg, szervesen kapcsolódva a háttérterülethez. A kiskereskedelem jellemzően a földszintre korlátozódott és igen jelentős volt a vendéglátó egységek aránya (kávéházak, éttermek). A Rákóczi úttal ellentétben, a körúton nagyméretű áruházak nem jelentek meg, a kereskedelem elsősorban nem a vidéki vagy más városrészekből érkező vásárlókra épített.

A Szent István körút a magasabb presztízzsel rendelkező Újlipótváros és Lipótváros kirakatutcájaként működött, minőségi kínálatot nyújtó üzletekkel és népszerű kávéházakkal, melyek a Vígszínház és a Nyugati (Berlini) tér köré szerveződtek. A kommunista időszakban a kínálat átalakult és megfelelt az akkori fővárosi átlagnak, majd 1990 után az útszakasz lassan, nyomokban kezdett visszatérni korábbi presztízséhez, fő profilja azonban továbbra is a helyi vásárlókat kiszolgáló kereskedelem és szolgáltatás maradt.

A Teréz körút két, viszonylag rövidebb szakasza három közlekedési csomópont vonzáskörzetében helyezkedik el, mely lehetőséget biztosított arra, hogy a helyi üzlethelyiségek ne kizárólag a helyi, hanem az átutazó forgalom vásárlóerejére is tudjon építeni. A Nyugati (Berlini) tér hagyományosan közlekedési és kereskedelmi gócpontként működött Budapesten, melyen a tér jelentős átépítése sem változtatott. A korábbi vegyes minőségű kereskedelmi és vendéglátó egységek elbontásával és a Skála Metró áruház kialakításával a 70-es 80-as években egy viszonylag modern kínálat alakult ki, mely jelentős vonzó tényezőként szolgált. Az Andrássy út magas presztízse és forgalma szintén pozitív hatást gyakorolt a Teréz körút középső részére.

Az Erzsébet körút szintén forgalmas közlekedési csomópontok között helyezkedik el, melyek átmenő forgalmukkal erősítették a helyi vásárlóerőt. A körút menti szállodák, a Royal Orfeum (Madách Színház) jelentős vonzóerőt képviseltek, számos kávéház és étterem nyílt körülöttük. A rendszerváltást követően a helyi kiskereskedelmi hálózat igen meggyengült, kínálata erősen konjunktúra függő lett, az üres helyiség

aránya is igen hullámzó képet mutatott. Új fejezetet a turisták tömeges megjelenése jelentett Budapesten, ahol a nagyrészt erre épülő vendéglátó egységek terjeszkedése a Kazinczy utcai „buli negyedből” kiindulva elérte a körutat is.

A József és a Ferenc körút kereskedelmi hálózata az eredeti háttérterületük viszonylag szűkös vásárlórétegére építve próbálta kínálatát meghatározni. Ebben a 90-es évek változásai sem hoztak jelentős fordulatot. A forgalmasabb kereszteződésekben jobb minőségű üzletek, vendéglátó egységek találhatók, azonban a minőségi fordulatot a továbbra is gyengébb vásárlóerővel rendelkező környék és az új bevásárlóközpontok elszívó hatása sem segíti.

Jászai Mari tér

- A francia divatú Margit híd hídfőjének fogadására nagyvonalú parkosított teret alakítottak ki.
- A park vízparti rekreációs szerepet is betölt.
- A tér karakterét a park dús növényzetének látványa határozza meg mind a mai napig.



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Szent István krt.

- A körút kiépítésének utolsó periódusában megvalósított útszakasz, a legrövidebb körúti szakasz.
- Markáns eleme az 1896-ban épült Vígszínház épülete. Funkciója és a körülötte kialakult teresedés révén máig meghatározó.



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Nyugati tér

- Az osztrák államvasutak pályaudvara (mai Nyugati pályaudvar) 1877-ben megvalósított épülete, valamint a vele szemben épült vasúti igazgatósági épületek tulajdonképpen nem számíthatók a nagykörúti építkezésekhez.
- A vasúti fejállomás előtti Nyugati tér és környéke Budapest mindenkori nagy forgalmú helyszíne.



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Teréz krt.

- Az építkezések számára a legkorábban megnyitott körúti szakasz.
- A körút e szakaszán kiugró jelentőségű épület nem található. A legismertebb és legvonzóbb létesítmény az 1900-as évek elején, a Szondi utca sarkán egy négyemeletes házban létesült korszerű Britannia Szálló, amely később Radisson Béke Szálló néven, kávézójáról vált híressé, ahol később az Orfeum Pest éjszakai mulató is működött.



forrás: Fortepan

Oktogon

- Az Oktogon teret szegélyező négy bérpalota a Sugár út projekt részeként valósult meg.
- A két jelentős városi tengely kereszteződésében kialakított egyedi geometriájú, magas presztízsű tér nagy forgalmat bonyolít le.
- A tér egyedi városépítészeti jellegét az erőteljes építészeti hangsúly nélküli épületek homogén térfala teremtik meg.



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Erzsébet krt.

- A Külső körút első szakaszai alakultak itt ki a Király utca körül, valamint a Dohány utca és a Rákóczi út között. Jellemzően négyemeletes bérházak épültek historizáló stílusban.
- A körút ezen szakaszának több jelentős épülete közül is kimagasló az 1894-ben épült Royal Szálló, majd az 1895-ben megvalósult legjellegzetesebb épület, a New York-palota.
- Pezsgő kulturális és kereskedelmi életet biztosítottak a legendás kávéházak (New York, egykori Angol, későbbi Bucsinszky, Berger, a több mint tíz tulajdonosváltást és névváltoztatások sorát megélt Continental), a szállodák (Royal, Meteor), a jelenlegi Madách Színház helyén álló Royal Orfeum, valamint a filmszínházak (egykori Projectograph, későbbi Odeon, Royal, Carmen, Híradó és Olympia).





forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Blaha Lujza tér

- Az útkereszteződés a mai napig a város egyik legnagyobb forgalmú helyszíne.
- 1875-ben készült el a Népszínház (később Nemzeti Színház), 1896-ban nyitott meg a Rémi szálló (később Hotel Nemzeti).
- 1889-ben épült a Magyar Királyi Technológiai Iparmúzeum, Hauszmann Lajos alkotása.
- A tér híres kávéháza az EMKE volt.



forrás: Fortepan

József krt.

- A körút e szakaszán kevesebb a közforgalmú funkció.
- A beépítés karaktere nem különbözik a többi körúti szakaszokétól.
- Az építési kor divatja szerint a különböző stílusokban válogató késői historikus építészeti megfogalmazás egy változatosabb tömegalakítású, mozgalmas hatású körúti utcaképet alkot.



Rákóczi tér, Harminckettesek tere

- A József körutat tagoló térbővületek a pezsgő városi élet színtereivé váltak. A Rákóczi teret a piaccsarnok kisebb helyi központi rangra emelte.
- A Harminckettesek tere a Nagykörút és a Baross utca kereszteződését nagyvonalúan hangsúlyozza.
- Kiscsibész tér: A Bodzafa (ma Rökk Szilárd) és a József (ma Krúdy) utca torkolatában jött létre a kis tér, amelyet az 1890-es évekre füvesítettek-parkosítottak.

forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

Ferenc krt.

- A Nagykörút és az Üllői út sarkán már a körúti szakasz kiépítésének megkezdésekor is állt a máig meglévő Kilián (egykori Mária Terézia) laktanya épülete. A körút e szakaszának szabályozását is a jelentős tömegű épülethez igazították.
- Az épületállomány a József körútéhoz hasonló karaktert és presztízst biztosít.



forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum

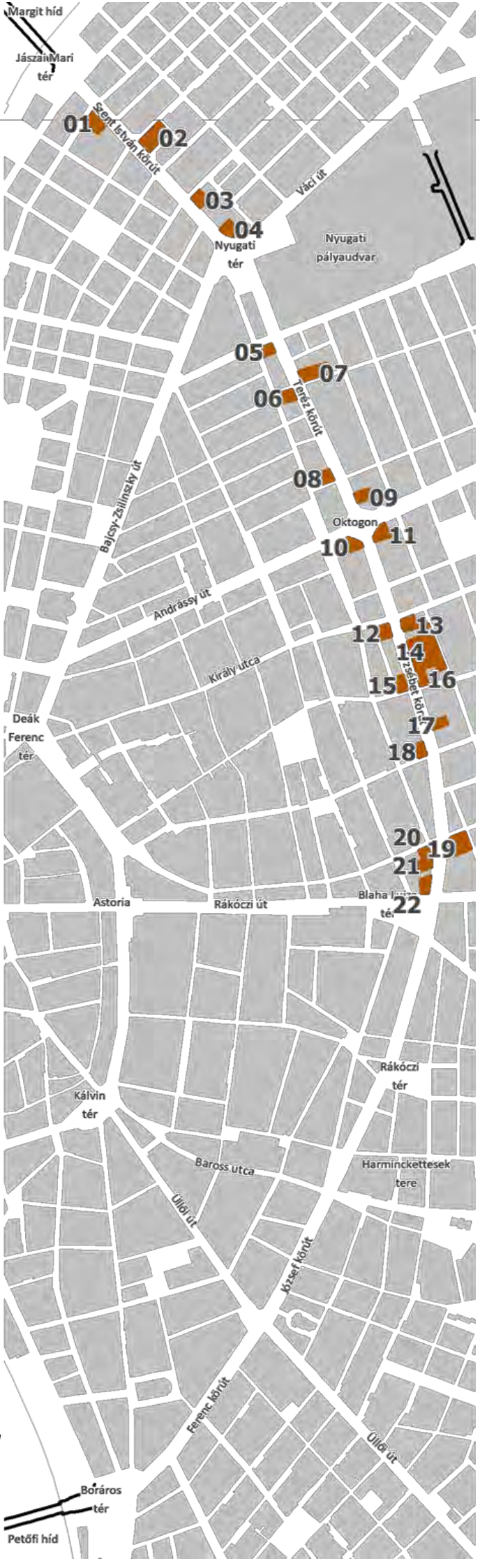
Boráros tér

- A teret a Petőfi híd pesti hídfőjénél alakították ki, felülírva a korábban itt lévő értéktelen és elavult külvárosi városszerkezetet.
- Létrehozása óta a tér hagyományosan a város egyik nagy forgalmú közlekedési csomópontja.
- A tér meglévő épületállománya vegyes színvonalú.
- Sem a funkciók, sem a közterületek nem tartalmaznak közönségvonzó, tartózkodásra ösztönző elemeket.



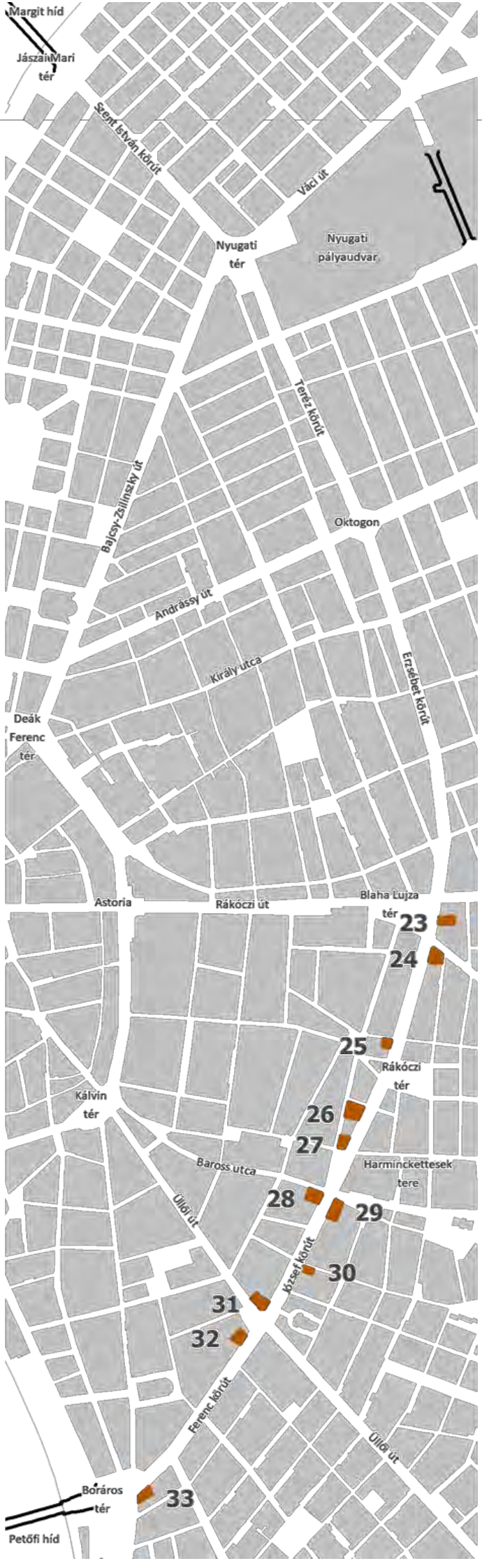
forrás: Fortepan

Kávéházak és szállodák a XIII., V., VI. és VII. kerületben	cím	működés ideje	jelenleg
1. Lipót, később Luxor	V., Szent István körút 5.	1908 – n.a. 1941 – n.a.	Kieselbach Galéria
2. Club, később Vígszínház kávéház és étterem	V., Szent István körút 14.	1898 – ~1945	bank
3. Mikes János kávéháza, később Rodostó	V., Szent István krt. 24.	1912 – 1914 1914 – n.a.	órás, optika, cipőbolt, drogéria
4. Vígszínház, később Victoria	XIII., Szent István körút 32.	1896 – 1936 1936 – ~1945	bank
5. Terminus (több neve is volt korábban)	VI., Teréz krt. 54.	1865 – 1943	Élelmiszer-bolt
6. Kisfaludy, később Westend	VI., Teréz krt. 44.	1891 – 1910 1910 – n.a. (1922-ben még működött)	biztosító
7. Britannia Szálló és kávéháza, később Radisson	VI., Teréz krt. 43,	1913 –	Radisson, Zsolnay Art Kávéház
8. Edison	VI., Teréz krt. 24/a.	~1890 – n.a.	bank
9. Sztanoj, később Hébel, Sorrento	VI., Teréz krt. 19.	n.a. – 1899, 1900 – 1912, 1912 – n.a. (1930-as években még működött)	étterem, drogéria
10. Abbázia	VI., Andrássy út 49.	1888 –1944	bank
11. Menton, később Claridge	VI., Andrássy út 51.	1905 – 1950	étterem, bank
12. Berger Leó, később Pátria	VII., Erzsébet krt. 58.	1906 – 1921, 1922 – n.a.	gyógyszertár
13. Hanusz, később Király	VII., Erzsébet krt. 53.	1898 – n.a.	gyorséterem, kávézó
14. Royal szálló és kávéháza	VII., Erzsébet krt. 49.	1896 –	Corinthia Royal Grand Hotel
15. Földesi, később Kör	VII., Erzsébet krt. 44.	1907 – 1909, 1910 – 1930	cukrászda, fodrászat, méteráru
16. Continental, később Astor	VII., Erzsébet krt. 41.	1894 – ~1940	bank
17. Royal Orfeum, később színház	VII., Erzsébet krt. 31.	1908 – 1933, 1935 – 1955	Madách színház
18. Angol, később Bucsinszky	VII., Erzsébet krt. 30.	1890 – 1930, 1932 – ~1940	söröző
19. New York	VII., Erzsébet körút 9-11.	1894 –	ma is üzemel
20. Árpád, később Carmen, Bástya mozi	VII. Erzsébet krt. 8.	1889 – 1921, 1921 – 1998 mozi	bank
21. Hotel Meteor és kávéháza	VII., Erzsébet krt. 6.	1906 – 1920	Erzsébetvárosi Polgármesteri Hivatal
22. EMKE (Erdélyi Magyar Közművelődési Egyesület)	VII., Erzsébet krt. 2.	1895 – 1990	bank



I.6.1. ábra: Kávéházak és szállodák a Nagykörút mentén a XIII., V., VI., és VII. kerületben a XIX. század végén – XX. század első felében

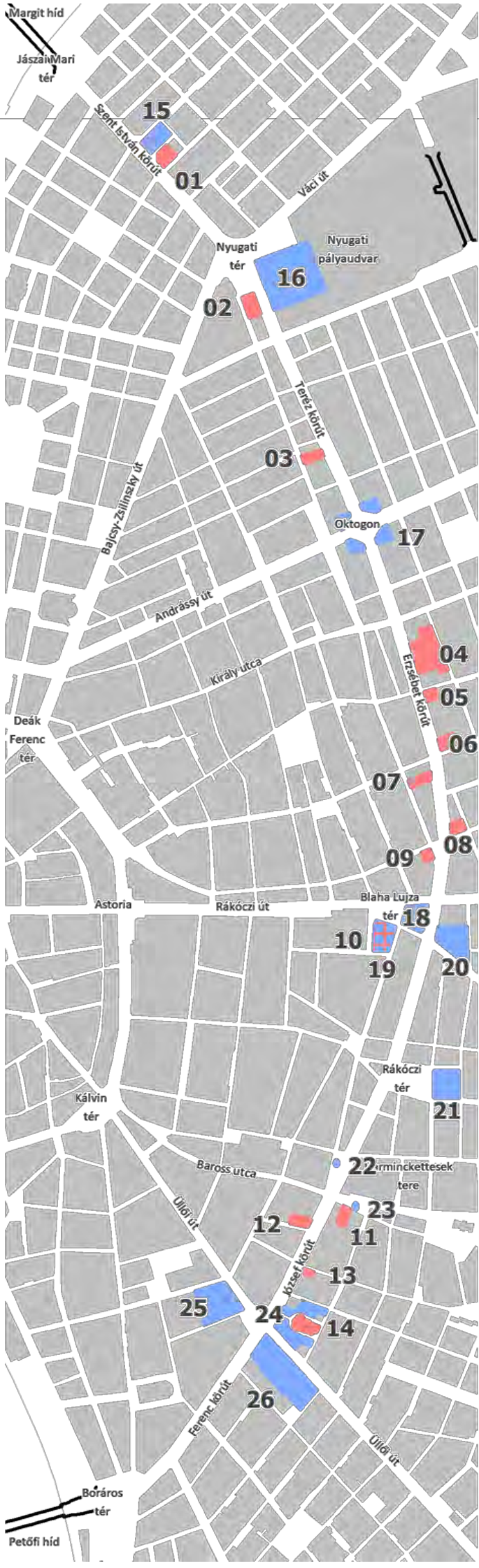
Kávéházak és szállodák a VIII. és IX. kerületben	cím	működés ideje	jelenleg
23. Rémi szálló és kávéháza, később Nemzeti szálló	VII., József krt. 4.	1895 – 1927 1929-től Nemzeti szálló	Hotel Nemzeti Budapest
24. Népszínházi Sörcsarnok, később Simplon	VIII., József krt. 8.	n.a. – 1928, 1928 – 1950-es évek	gyorsétterem
25. M.I.E.N.K.	VIII., József krt. 29.	1914 – n.a.	használaton kívüli üzlethelyiség
26. Spolarich (Spolárits György)	VIII., József krt. 37-39.	1910 – ~1934	posta
27. Baross	VIII., József krt. 45.	1920 – 1938	élelmiszer-bolt
28. Commerce, később Mikszáth, Deák	VIII., József krt. 55	n.a – 1911 1911 – 1912 1912 – ~1943	étterem
29. Bodó, később Vidám presszó	VIII., József krt. 56.	1894 – 1937	gyorsétterem
30. Fodor mulató, később Budapest kávéház, Vörös Mozi, Fészek mozi	VIII., József krt. 70.	1905 – 1909, 1909 – ~1918, 1919, 1919 – 1935	Józsefvárosi Galéria
31. Valéria	VIII., József krt. 87.	~1899 – n.a (1936-ban még működött)	bank
32. Zelmanovits	IX., Ferenc krt. 44.	n.a. – 1885	gyorsétterem
33. Elevátor, később Boráros téri kávéház	IX., Ferenc krt. 1.	1887 – ~1940, ~1940 – ~1945	bank, motorszalon



I.6.2. ábra: Kávéházak és szállodák a Nagykörút mentén a VIII. és IX. kerületben a XIX. század végén – XX. század első felében

Mozik	cím	működés ideje	jelenleg
1. Lipótvárosi mozgó, később ELIT, Mesevár, Tanács, Szindbád	XIII., Szent István krt. 16.	~1910 előtt, – 2012	Kino-Café, kávézó alkalmi vetítésekkel
2. Scala-Metro, később Szikra, Metro, Ruttkai Éva színház	VI., Teréz krt. 62.	1926 – 2000	kávézó, pékség
3.Mozgókép Otthon, később Deák, Décsi, Fáklya, Művész, Új Tükör	VI., Teréz körút 30.	1909 –	Művész Artmozi
4. Vörös Csillag, később Apolló	VII., Erzsébet krt. 45.,	1915 – 1990	Corinthia Grand Hotel
5. Royal Nagymozgó, később Pentele, Mátra, Örökmozgó Filmmúzeum	VII., Erzsébet krt. 39.	1912 –	Art+Cinema
6. Projectorograph, Később Odeon Mozgó	VII., Erzsébet körút 27.	1906 – 1915	élelmiszerbolt
7. Székely, később Olympia, Hunnia, Zrínyi	VII., Erzsébet krt. 26.	1906 – 2010	söröző
8. Híradó, később Horizont	VII., Erzsébet krt. 13.	1939 – 2000	reggeliző és kávézó
9. Carmen, később Palace, Pest, Bástya	VII., Erzsébet krt. 8.	1896 – 1920 kávéház 1921 – 1998 mozi	bank
10. Vörös Csillag, később Apolló	VIII., Népszínház utca 1-3.	1906 – 1923	Corvin áruház
11. Vénusz, később Maros	VIII., Harminckettesek tere 2.	1910 – 1949	gyógyszertár, söröző
12. Bodográf, később Baross, Bányász, Graffiti	VIII., József krt. 63.	1910 – 1999	étterem
13. Fészek	VIII., József körút 70.	n.a. – 1935	Józsefvárosi Galéria
14. Corvin	VIII., Corvin köz 1.	1922 –	ma is üzemel

Egyéb jelentős épületek, emlékművek	cím	működés / építés ideje	jelenleg
15. Vígszínház	XIII., Szent István krt. 14.	1896 –	ma is üzemel
16. Nyugati pályaudvar	VI., Teréz krt. 55.	1877 –	ma is üzemel
17. SÉV Bérpaloták	VI., Oktogon	1974 –	lakóépület
18. Népszínház	VIII., Blaha Lujza tér	1875 – 1908	Blaha Lujza tér
19. Corvin Áruház	VIII., Blaha L. tér 1.	1926 – 2018	felújítás alatt
20. Magyar Királyi Technológiai Iparmúzeum	VIII., József krt. 6.	1899 – 1944	Fogyasztóvédelmi Hatósági Osztály
21. Rákóczi téri vásárcsarnok	VIII., Rákóczi tér 7-9.	1897 –	ma is üzemel
22. Kiss György – A csirkefogó szobra	VIII., Kiscsibész tér	(1885-ben készült) 1927	jelenleg is ott áll
23. 32-es Honvéd Gyalogezred Emlékműve	VIII., Harminckettesek tere	1933	jelenleg is ott áll
24. Corvin-házak	VIII., József körút, Üllői út kereszteződése	1923	lakóépület
25. Iparművészeti Múzeum	IX., Üllői út 33–37.	1897 –	felújítás alatt
26. Kilián (korábbi Mária Terézia) laktanya	IX., Üllői út 45.	1845 – 1956	ma cégek, üzletek működnek itt



I.6.3. ábra: Mozik és egyéb jelentős épületek, emlékművek a Nagykörút mentén a XIX. század végén – XX. század első felében

I.7. A KÖRÚTI KERESKEDELEM JELENTŐSEBB KORSZAKAI

Buda visszafoglalásától Nagy Budapest megszületéséig (1686-1873)

Budapest történetének csaknem két évszázadát öleli fel ez az időszak, alapvető gazdasági és társadalmi változások korszaka is egyben, hiszen a feudális viszonyok felbomlása és a kapitalista termelési mód kialakulása döntően meghatározza a város fejlődését és jelentős hatást gyakorolt a kereskedelem átalakulására is. Pest országos hírű vásárjai rövid időn belül Nyugat és Dél termékeinek központi cserehelyévé vált.

Az 1600-as évek végétől évente négy-négy szabad vagy országos vásár tartható pesten, a meghatározott ünnepnapokon. A XVIII. század közepén Budán és Pesten egyaránt növekedett a kézműipar szerepe és jelentősége, többszáz kézműves elégítette ki a helyi és környező lakosság mindennapi szükségleteit; mellettük mind gyakrabban bukkan fel a lakosság luxus-szükségleteinek, speciális igényeinek kielégítését szolgáló mesterségek is. Az országban zajló árucserék jelentős része Pesten zajlott, a század végére az ország kereskedelmi központja lett. Pest központi gazdasági szerepénél fogva egy értelmiségi réteg központjává vált, részben a virágzó magyar nyelvű könyv- és lapkiadás, részben a vásárok révén.

A XIX. század elején a pesti vásárok egyre inkább a külföldi kereskedők találkozóhelyeivé, az ország központi piacává váltak. Pesten 1831-ben megalakult kereskedői csarnok (pitvar) szervezett kereteket biztosított a kereskedelmi ügyletek lebonyolítására, az 1840. évi hiteltörvény és főképp az 1841-ben megalakult Pesti Kereskedelmi Bank hozzájárult a pesti kereskedők hitelképességének megszilárdításához, tőkeerejének gyarapításához.

Nagy Budapest kialakulását követő és a II. világháborút megelőző évek (1873-1930)

A városegyesítéstől a millenniumig a főváros lakossága megkétszereződött, páratlanul gyors gazdasági növekedés, közlekedési és kereskedelmi forgalombővülés zajlott le. A városrendezés részeként szisztematikus utcahálózatot próbáltak kialakítani a városrészek jobb összeköttetéséhez. A növekvő város szervezett élelmiszerellátása és a szörnyű higiéniai állapotok felszámolása érdekében a Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1889-ben kerületi csarnokrendszer kiépítését határozta el. A vásárcsarnoki intézmény 1897-ben lépett működésbe, a központi és négy kerületi csarnok egyszerre nyílt meg. A Rákóczi téri csarnok lett a II. számú, melynek hatására felszámolták a ma ismert József körút környezetében lévő Rákóczi téri, Mária Terézia téri (ma Horváth Mihály tér), Teleki téri és Mátyás téri piacokat.



Heti és éves vásárok Pest és Pilis megyékben és környezetükben / forrás: ujkor.hu



Pest és Buda látképe a fejlődő Tabánnal XVIII. sz. / forrás: mandadb.hu



Medárd napi vásár a XIX. sz közepén / forrás: mandadb.hu



Rákóczi tér (1913) / forrás: https://smartcitybudapest.eu/

A sugárutak, sétányok, a belvárosi paloták és bérpaloták, vásárcsarnokok, pályaudvarok mellett megjelentek a fővárosban az elegáns áruházak is (Röser bazára, Párizsi udvar, Párisi Nagy Áruház), ezek jellemzően a belvárosban, a Kossuth Lajos utca – Rákóczi út tengelyen épültek fel. A presztízsét növelve, 1926-ban nyitotta meg kapuit a vásárlók előtt a Corvin nagyáruház (ma Blaha Lujza téren). A látszólag egyemeletes homlokzat valójában négy emeletet rejtett maga mögött, melynek ablakai teljes négy emelet magasságban összefüggtek.



Corvin nagyáruház / forrás: Fortepan

A nagykörúton a bérházak földszintjén és a belső udvarokban alakultak ki az üzlethelyiségek. Az *„Octogon”* teret övező négy eklektikus bérház, a földszintjükön lévő kiskereskedelemi üzletekkel a nagyvárosi boulevard szerves részét képezte. A körút teljes hosszában, a bérházak aljában kialakított üzlethelyiségeknek köszönhetően bevásárló utcává nőtte ki magát, ahol az üzletek, kávéházak, éttermek, filmszínházak, szállodák, múzeumok váltják egymást és a helyi keresletet célozzák meg. A kirakatok, a filmszínházak és az elegáns kávéházak miatt volt oly vonzó a körút, amit a belső udvarokban nyitott kisiparos üzletek is színesítettek.



New York kávéház (1894) / forrás: Fortepan

A II. világháborút követő évektől a rendszerváltásig (1950-1990)

Az 1948-ban indított államosítás keretében a magánkézben lévő boltokat, kereskedelmi egységeket, áruházakat állami tulajdonba vették és létrejött az Állami Áruházak Vállalat. A budapesti áruháznyitási hullám a körutat elkerülte, de környezetében, a Blaha Lujza tér sarkán, az 1930-as években működő Szövetkezeti Bolt Áruház névre hallgató üzletet 1948-ban államosították. I. sz. Állami Áruház, 1949-től a Terv Áruház, 1951-től a Minőségi Áruház nevet viselte. A körúton az üzletek és szaküzletek száma növekedett, de a nagyobb boltok karbantartását, felújítását többnyire elhanyagolták, ennek következtében az évtized végén a legtöbb üzlet, áruház építészeti rekonstrukcióra szorult.


Blaha Lujza tér az 1960-as években / forrás: Fortepan

A II. világháborúban és az 1956-os forradalomban számos épület, a legtöbb kávéház is megsérült és elbontották. Ekkor épült meg a Lottóház, a földszinten üzletekkel, nagy kirakatokkal, az egyik Corvin-ház helyén. A meglévő körúti földszinti üzlethelyiségek, a csillogó kirakatok, a homlokzatokra újonnan felkerült díszes fényreklámok, cégérek vonzották a vásárlókat. A korszerű eladási forma, a termék önálló kiválasztása nagy, összefüggő áruházi tereket igényel, aminek köszönhetően az így kialakított üzleteknek nagyobb a forgalomátbocsátó képessége és kevesebb eladóval is jól üzemeltethetőek. Ennek megfelelően épült a Nyugati pályaudvarral szemben a legkosszerűbb technikai színvonalon a Skála Metró (1984), ahol a korabeli szocialista luxuscikkeket, import termékeket lehetett megvásárolni



Skála Metró (1987) / forrás: Fortepan

I.8. A KÖRÚT KIALAKULÁSÁNAK SZINTÉZISE

- A Nagykörút kialakításának célja a központon kívüli területek közötti **kapcsolat létrehozása**, valamint az épített környezet színvonalas megújulásának ösztönzése volt.
- A körút teljes hosszának megvalósítása viszonylag rövid időt, **35 évet** vett igénybe, ami több időszakra bontható.
- Az első, Reitter féle hajózható csatorna terv helyett, amely pénzügyi okok miatt nem tudott megvalósulni, a fejlődés irányának meghatározása érdekében **1871-ben a Körút építéséről szóló törvényjavaslatot** fogadták el.
- **A térfalak kiépítése** a nyomvonal törvényben való rögzítésével, a területet elépítő tevékenység megakadályozásával **kezdődött 1872-1883 között**.
- 1874-77 között megépült a **Nyugati pályaudvar**.
- **Az első építési időszak** az 1884. évi XVIII. törvény által biztosított adókedvezményt követő 7 év volt, amikor közel **106 ház** épült a körút mentén.
- A villamos közlekedés a kezdetektől meghatározó a Nagykörút életében, **1887**-ben a Nyugati tér és a Király utca között elindult az **első villamosjárat.**
- **A második építési időszakban** 1891-1896 között közel **85 ház** épült köztük a Vígszínház, a Royal Szálló, a New York-palota.
- A Nagykörutat az **1896-os millenniumi ünnepségek** keretében adták át, amely a hivatalos lezárása volt az első 25 éves időszaknak. Ekkor még csak a Teréz és az Erzsébet körút épült ki teljesen.
- A Nagykörút alatti **szennyvíz főgyűjtőcsatorna** első szakasza 1891 – 1896 között, második szakasza 1906 – 1907 között épült ki.
- A Nagykörút közlekedési, kereskedelmi egyéb szempontokból is Budapest egyik **meghatározó útvonalává vált a századfordulóra.**
- **1928-ra az utolsó foghíj is beépült, így vált teljessé** a Nagykörutat határoló beépítés.
- 1921-1930 és 1945-1958 évek közötti időszakok voltak a világháborúk pusztításának helyreállítási korszakai. **A II. világháborúban és 1956-ban sérült súlyosan az épületállomány.** A károkat 1958-ig elhárították, foghíjtelkek épültek be, épületek homlokzatait tatarozták, de **az egyszerűsítő felújításoknak számos homlokzatdíszítés áldozatul esett**.
- 1978-ban **egységes szemléletű homlokzatfelújítás zajlott**, amelynek során azonban nem valósult meg az épületek komplex rehabilitációja.



I.6.4. ábra: Szintézis folyamatábra

JELEN

II.1. A KÖRÚT ÉS A KÖRÚT MENTI MÖGÖTTES TERÜLETEK VÁROSSZERKEZETI KAPCSOLATAI, TAGOLÓDÁSA

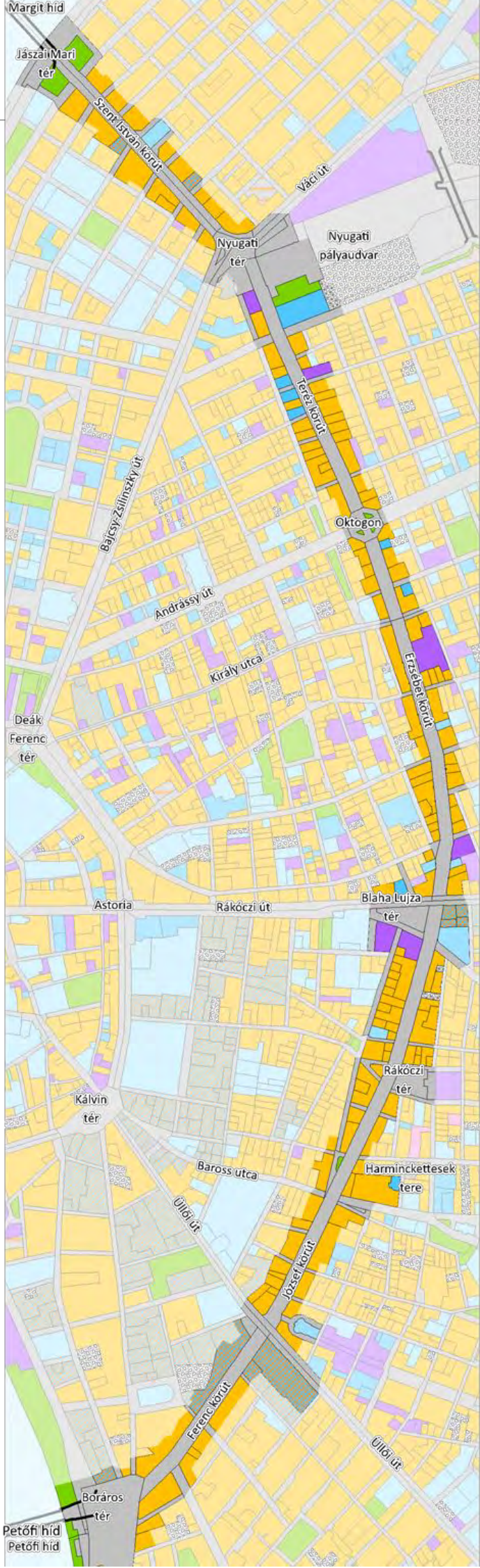
Területhasználat

Nagykörút Budapest ikonikus városszerkezeti eleme, világvárosi színvonalú városépítészeti alkotása. Kialakítása óta a pesti belváros részei közötti haránt irányú kapcsolatok biztosításában tölt be fontos szerepet. E városrészeket ugyanakkor szintén megnövekedett forgalmi jelentőséggel bíró, történeti sugárirányú útvonalak (Váci út, Andrássy út, Rákóczi út, Üllői út) keresztezik. Ezek az elemek együttesen alkotják a pesti oldal markáns gyűrűs-sugaras városszerkezeti képletét. A struktúra mára a város kiterjedésének megfelelően jóval fejlettebb, a külső városrészek irányába jelentősen kiterjedtebb.

Az amúgy térbeli egységet mutató Nagykörutat a sugár irányú közlekedési elemek egymástól kisebb mértékben funkcionálisan és karakterben is különböző szakaszokra tagolják. Az egyes körúti szakaszok – Szent István körút, Teréz körút, Erzsébet körút, József körút, Ferenc körút – szorosan együtt élnek a mögöttes területekkel, azoknak mintegy főutcájául szolgálnak.

A körutat határoló közvetlen városszövetben a területhasználat jelenleg is vegyes, lakódomináns. A társasházak között csak kevés számú intézményi, kereskedelmi-szolgáltató, vagy egyéb, kimondottan közforgalmú épület (színház, mozi, szálloda) található, ezek szerepe azonban most is kiugróan jelentős, nagymértékben felértékelik környezetüket.

A mögöttes városrészek esetében, a magasabb minőség és státusz a Szent István körút színvonalát mindenkor a többi körútszakasz fölé emelte, az V. kerületi oldalon jelentős az intézményi háttérterületek aránya, míg a XIII. kerületi oldalon a lakóterület dominál. Az Erzsébet körút és a Teréz körút hagyományosan nemcsak helyi, hanem városi jelentőségű kulturális tengelyként is funkcionál, a körúttól befelé kialakult vigalmi negyed szomszédságának hatásaként ismét gyarapodott a körúti szórakozóhelyek száma. A Palotanegyed utóbbi időben zajló rehabilitációja emeli a József körút színvonalát. A ferencvárosi többfunkciós városias és lakódomináns háttérterületek felújításának eredményeként a Ferenc körút kereskedelmi aktivitása javult.



II.1.1..ábra: Területhasználat

Tulajdonvizsgálat

Körút menti ingatlanok

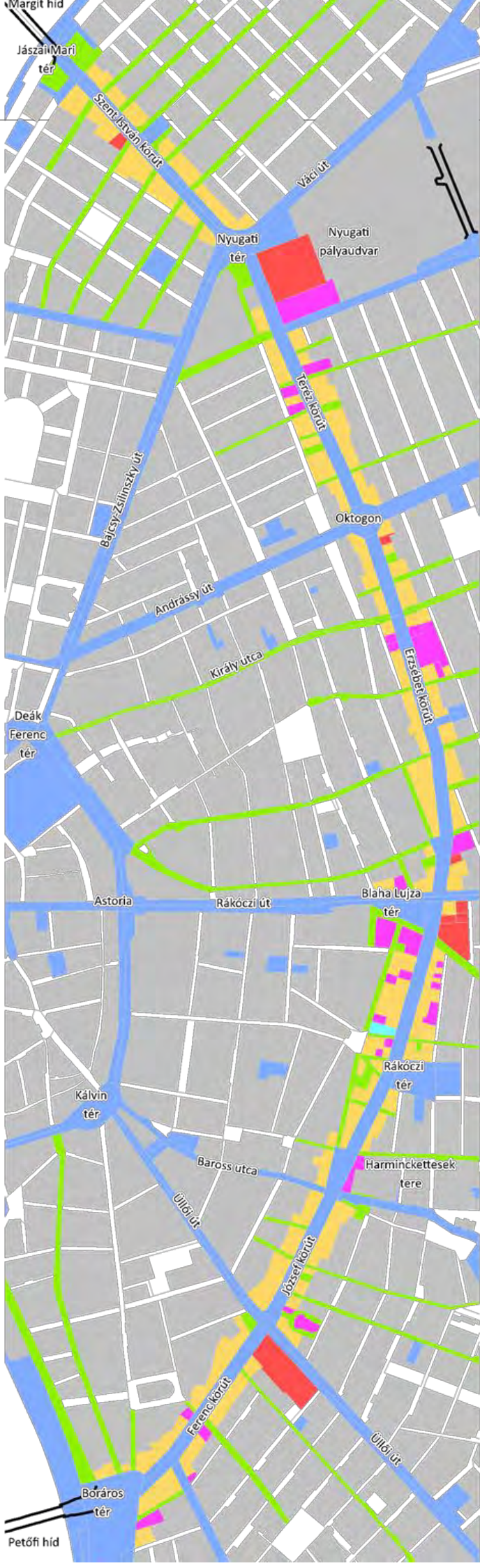
A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában van a Nagykörút teljes közterületi szakasza, a Szent István körúttól a Boráros térrel bezárólag. Szintén a Fővárosi Önkormányzat tulajdonát képezik a jelentős csatlakozó sugárutak és terek.

A csatlakozó utcák kerületenként az adott önkormányzat tulajdonát alkotják.

A körút menti épületállomány túlnyomó többsége társasházi tulajdonban van.

Az irodaházak és üzletházak jellemzően gazdasági társaságok tulajdonát képzik.

A Magyar Államnak is számos tulajdona található a körút mentén, mint például a MÁV vagyonkezelésében lévő a Nyugati Pályaudvar épülete.



II.1.2. ábra: Tulajdon vizsgálat

Földszinti, pinceszinti helyiségek

A földszinteken található üzlethelyiségek túlnyomó többsége magántulajdonban van.

A kerületi önkormányzatok közül a VIII. és XIII. kerület rendelkezik a legtöbb földszinti vagy pinceszinti üzlethelyiséggel, a legkevesebbel pedig a IX. kerület rendelkezik. *(Az V. kerületi tulajdonokról nem érkezett adatszolgáltatás)*

A Fővárosi Önkormányzatnak nincs a tulajdonában üzlethelyiség a körút mentén.



II.1.3. ábra: Kerületi tulajdonú földszinti helyiségek

II. 2. A KÖRÚTI SZAKASZOK, TEREK ÉS KAPCSOLÓDÓ UTCASZAKASZOK KIALAKULT KARAKTERZÓNÁI

Eltérő városépítészeti karakterű körút-szakaszok és terek és kapcsolódó utcaszakaszok

Jászai Mari tér

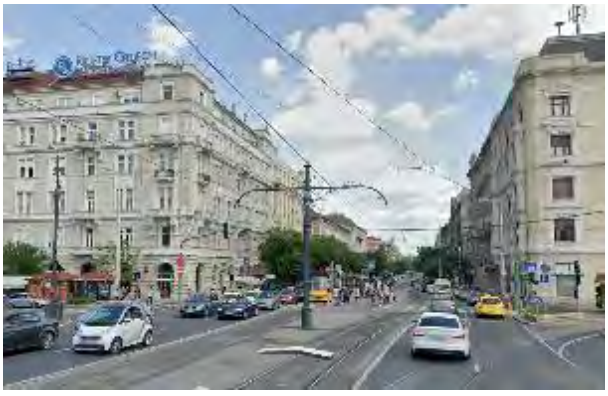
- A Jászai Mari tér a Margit híd pesti hídfőjének méltó fogadására kialakított parkosított tér, amelyen mára dús növényzet fejlődött ki.
- A tér Dunával való közvetlenebb kapcsolatát az Újpesti rkp. és a Carl Lutz rkp. forgalma és felszíni parkolók akadályozzák.
- A tér Budapest Duna-parti látképe világörökségi helyszín része.
- A magasabb Margit hídról impozáns rálátás adódik a Szent István krt. egyenes útszakaszára.
- A teret eltérő korokban épült, különböző építészeti stílusú épületei határolják. A körúton a sarki épületek eredeti tető-felépítményeinek és homlokzatdíszeinek hiánya miatt szegényesebb az utcakép.



A Jászai Mari tér, 2020 / forrás: Google Maps



A Lipót körút a Margit hídról nézve, 1902 körül / forrás: FSZEk, Budapest gyűjtemény



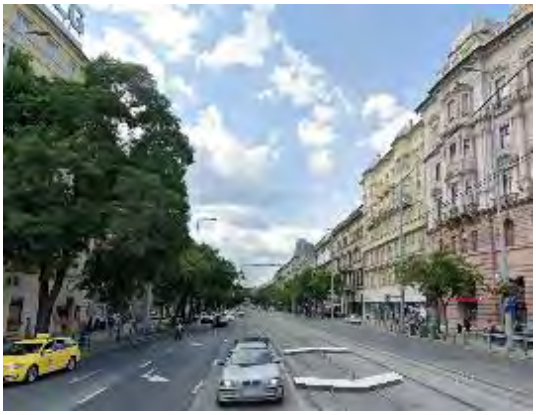
A Szent István krt. a Margit hídról nézve, 2020 / forrás: Google Street View

Szent István körút

- A Szent István krt. egyenes vonalvezetésű körúti szakasz.
- A Nagykörút késői kiépítési szakaszában valósult meg, emiatt építészeti képe változatosabb a többi szakaszénál. Egyedül ezen a szakaszon épült bécsi modorú szecessziós stílusú épület is.
- A körúti szakasz újlipótvárosi első tömbje és az V. kerületi oldali tömbök építészeti értékük miatt védettek, a világörökségi helyszín védőövezetének részét képezik.
- Az újlipótvárosi oldalon két műemléki védelem alatt álló épület található, a térfal többi eleme – két kivétellel – fővárosi helyi védettségű építmény, vagy helyi védettségű épületegyüttes.
- Az épületek állaga a homlokzat-tatarozások óta éppen, hogy elfogadható. A második világháborút követően végrehajtott helyreállítások során az épületekről lekerültek a túlzott díszítések és sajnos a városképi szempontból kulcsfontosságú sarokkupolák, tetőfelépítmények, oromzatok visszaállítása elmaradt, ami nemcsak ezen a szakaszon, hanem a Nagykörút teljes hosszán karaktervesztést eredményezett.
- A Vígszínház, amelyet a háborús sérüléseiből csak részlegesen, egyszerűsítésekkel állítottak helyre, jelenlegi állapotában is a körúti szakasz legikonikusabb, legvonzóbb épülete.
- A Falk Miksa utcatorkolat körüli körúti szakasz funkcionális szempontból tematikus, régiségkereskedések és képzőművészeti galériák helyezkednek el itt, magas presztízsű helyet jelölve.
- Térbeli gazdagítást és további színfoltot jelent az északról becsatlakozó Hollán Ernő utca gyalogos forgalmú torkolata, valamint a Ditrói Mór utca torkolatánál kialakított teresedés, továbbá a vele szemközti oldalon nyíló épületköz, részben udvar.



A Lipót körút a Margit hídról nézve, 1904 körül / forrás: FSZEk, Budapest gyűjtemény



A Szent István krt. a Nyugat térről nézve, 2020 / forrás: Google Street View

Nyugati tér

- A teret a közlekedési igények szerint alakították ki, jelenleg is közlekedési szerepet tölt be a Teréz krt. és a Bajcsy Zsilinszky út találkozásában. A metró- és a vasútállomás, valamint a mellette és vele szemben elhelyezkedő bevásárlóközpontok szinte állandó jelentős gyalogos forgalmat generálnak. A felszíni közlekedési lehetőségek azonban korlátozottak, a térnek nincsen megtartó ereje.
- A tér látványát a Nyugati pályaudvar műemléki védettség alatt álló felvételi épületének tömege uralja.
- A városkép rendezetlen. A közúti felüljáró kettéosztja a teret, takarja az értékes csarnoképület látványát, településképet zavaró elem. A felszíni parkolók kedvezőtlen látványa, a zöldfelületek majdnem teljes hiánya sivár környezetet eredményez.

Teréz körút

- A Teréz krt. hullámzó vonalvezetésű íve a Nagykörút korai időszakában alakult ki. Viszonylag homogén karakterű körúti szakasz, kiugró jelentőségű épületek nélkül.

- A Nyugati pályaudvar mellett, a szomszédos Posta, valamint a szemközti páros számozású oldalon műemléki épületek állnak.
- Jelentős átépítésen esett át a Radisson Blue Béke Hotel, de körúti homlokzata és belső kialakítása még így is őrzi a történeti értékeket, jelenleg is nagy forgalmat bonyolít le, forgalomvonzó helyszín.
- A körúti szakaszt két újabb építésű irodaház tagolja, amelyek homlokzatain a környezethez való illeszkedési törekvések csak nyomokban fedezhető fel: a Szondi utca sarkán a Generali székház és az Eiffel Iroda. Utóbbi kiépítése során alakult ki a körút karakterétől idegen süllyesztett Eiffel tér.

Oktogon

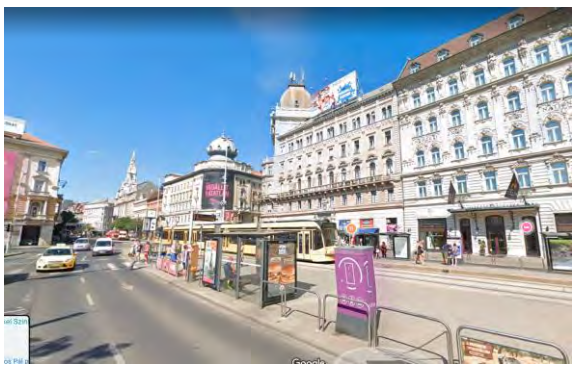
- A város nagyon forgalmas belvárosi pontja, mivel itt villamos és földalatti vonalai keresztezik egymást. Az Oktogon térképlete és a négy azonos tömegű, csak díszítésükben különböző határoló épületek erős identitását határozzák meg.
- Az erős identitású tér kedvelt találkozási hely, de megtartó ereje ugyancsak alacsony, ami a túlzott forgalomnak és az épület-földszintek jelenlegi funkcióinak (gyorséttermek, bankok) tudható be.

Erzsébet körút

- A Nagykörút legnagyobb presztízsű belvárosi szakaszán az épületek többféle historizáló stílusban készültek, döntően neoreneszánsz és neobarokk stílusban, de a gótizálásra is találunk szép példákat. Több neobarokk bérház épület közül kiemelkedő építészeti színvonalú, egyesek monumentális méretűek és hatásúak. Az utcaképet jelentősen meghatározó, több telket elfoglaló épületek a Royal nagyszálló (Erzsébet körút 43-49.) vagy a mellett fekvő kettős bérház.
- Kiemelkedő a Pesti Hazai Első Takarékpénztár reprezentatív bérpalotáját az 1-3. szám alatt, amelynek méreteiben korántsem visszafogott és a színvonalában méltó társa az Erzsébet körút 4. szám alatti háromemeletes lakóház.
- Ezen a körúti szakaszon is a főpárkányok feletti hiányosságok mutatkoznak, jel értékű sarokkupolákat, tornyokat, tetőfelépítményeket, oromzatokat nem állították helyre, ami az eredeti városképi sziluettet jelentősen megváltoztatta. Kivételt képez, hogy a Rákóczi út-Erzsébet körút sarkán álló, Pesti Hazai Első Takarékpénztár egykori bérpalotájának monumentális, gömbölyded kupoláját helyreállították (Erzsébet körút 1-3.).
- Eredeti formájában látható a New York-palota (Erzsébet körút 9-11.) égbetörő tornya, amelyek az Erzsébet körút e szakaszának kontúrját erősen megmozgatják.



Az Erzsébet krt. képeslapon, 1890-es évek vége / forrás: Fortepan



A Nagykörúti szakasz visszaállított tornyai, 2020 / forrás: Google Street View

- A Belső-Erzsébetvárosban kialakult vígalmi negyed hatására e belső körúti szakaszon ismét megsokasodtak a vendéglátó funkciók, de ezek színvonala – különösen a hely hagyományainak tükrében – nem magas.
- Az épületek földszintjeinek rendezetlensége, a kirakatok igénytelensége itt is hat zavaróan, és szemben a Ferenc vagy József körúttal, az eredeti kapuk közül is sok hiányzik.

Blaha Lujza tér

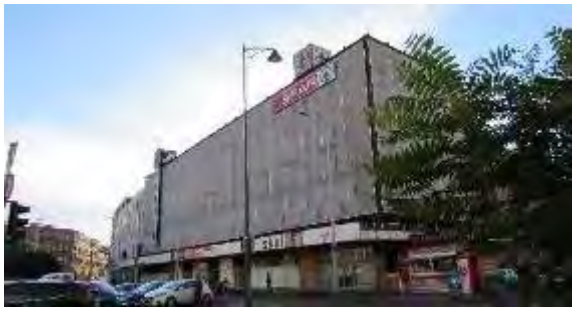
- A tér napjainkban jelentős közlekedési csomóponti szerepet tölt be. A város egyik legforgalmasabb helyszíne, amely radikális átalakulások révén nyerte el mai alakzatát.
- A tér korábbi meghatározó épületét a Nemzeti Színházat 1965-ben elbontották, helye mai napig üresen áll.
- Egy diffúz térrendszer alakult ki, amelyet az észak-déli irányban húzódó Nagykörút dominál, de minden keresztező utca tengelye mentén egyedi és karakteres látványtengelyek nyílnak.
- A Rákóczi út mentén álló épületek eredeti földszinti szerkezeteit átalakították, az emeleti szintjei pillérekre kerültek, amelyek az épülethomlokzatok ma látható durva átalakítását eredményezték, ezzel az utcakép szegényebb, sivárabb megjelenésű. Az árkádok jelenlegi minősége leromlott, kevésbé vonzó a gyalogosok számára.
- Az Europeum új épülete jelentős forgalomvonzó elem, földszinti üzletei nyitnak a közterületek irányába, a tér többi részével szemben vonzóbb az itt áthaladók számára.
- A tér a Corvin Nagyáruház eredeti homlokzatának rekonstrukcióját és a közterület-rendezését követően nyerheti el méltó, új arculatot.



Változatos térrendszer a Nagykörút Dohány utca és Népszínház utca közötti szakaszán. / forrás: Google Maps



Corvin Nagyáruház, 1961 / forrás: Fortepan



A Corvin Áruház mai letakart homlokzata

József körút

- Íves vonalvezetésű körúti szakasz, amelynek tereit több tér is modulálja, teszi változatosabbá a térélményt.
- Építészetileg karakter szempontjából a körúti szakasz viszonylag egységes.

Rákóczi tér

A körútra csatlakozó tér forgalma korábban csak a piaccsarnok vonzása szerint alakult, jelenleg a metróállomás jelenléte is meghatározó.

Kiscsibész tér, Harminckettesek tere

- Tranzit forgalmú terek, átszállási pontok, különböző irányú és szélességű utcák találkozási pontjában.
- A különböző irányból összefutó utcapárok torkolatában kialakult terek a homogén városszövetben különösen hatásosak. A két tér a körút és a Baross utca kereszteződésben egyszerre áttekinthető, így együtt nyújtanak összetett térélményt.
- A tereket határoló épületek és földszinti üzletek minősége közel azonos, közöttük nem találhatóak markánsan eltérő elemek.
- Jelenleg mindkét tér átfogó közterületi rendezést igényel, melynek során a gyalogos és zöldfelületek nagyságát és minőségét szükséges növelni.



Rákóczi tér



Kiscsibész tér



Rákóczi tér
/ forrás: Google Maps



Kiscsibész tér és Harminckettesek tere
/ forrás: Google Maps

Angyal István park

- A Nagykörút kisebb teresedéseinek egyike, amely a körút kialakulását követően a térfal átépítésével keletkezett.
- A Nagykörút és Üllői út jelentős közlekedési csomópontjában elhelyezkedők jó állapotú pihenőtér.
- Az épületek földszinti funkciói eltérőek, a közvetlenül a parkhoz csatlakozó, úgynevezett Lottóház földszintjén kereskedelmi funkciókat találunk.

Ferenc körút

- A Nagykörút kiépítésének késői időszakában kiépült, legrövidebb körúti szakasz. Direkt autópályára vezető főútvonalakat (Nagyszőlősi, Bocskai, Üllői) köt össze, ezért mindenkor forgalmas közlekedési útvonal része.
- A karaktere homogén nagyvárosias, a határoló épületállomány vegyes. Jobb és gyengébb minőségű bérházak keverednek, mert az építkezések idején az eladhatóság érdekében alacsonyabb színvonalon építkeztek. A földszinteken közterület használattal rendelkező kereskedelmi és vendéglátó funkciók, az emeleti szinteken lakó és irodafunkciók jellemzőek.

Boráros tér

- A Nagykörút és a Petőfi hídra kifutását foglalja keretbe, aszimmetrikusan, féloldalasan.
- A teret egyetlen kiterjedt közlekedési csomópont tölti ki. A gyalogos közlekedés feltételei rosszak.
- Térfalai nem tartalmaznak értékesebb épületet.



Boráros tér / forrás: Google Maps

Építészeti karaktervizsgálat, különös tekintettel a földszintek és udvarok kialakítására

A századforduló tipikus lakóépülete a zártudvaros bérház. A körút mentén zömében ilyen lakóházak épültek, a kor egyeduralkodó divatja szerint historizáló stílusban. Az épületek homlokzatai különböző építészeti megfogalmazásban kerültek kialakításra, a birodalmi új barokktól az olasz mintájú neoreneszánszig. Az eredeti bérház-homlokzatok máig megmaradtak és meghatározzák a teljes nagykörúti alapkaraktert, amelyet további pompás paloták és középületek is gazdagítanak.

A jellemzően zártsorú, zártudvaros beépítésű területen kialakított belső udvarok kezdeti zártsága fokozatosan megváltozott, azokat kereskedelmi célok érdekében megnyitották. Az udvarokban kisebb kereskedelmi egységek létesültek, közönségforgalmat bonyolítanak le.

Az épületek közterületi homlokzatainak földszinti sávjai és emeleti részei eltérő képet mutatnak:

- az emeleti homlokzatrészek jellemzően felújított elfogadható állapota jellemző,
- a földszinti homlokzati sávok az átalakítások és utólagos kereskedelmi indíttatású beavatkozások következtében vegyes képet mutatnak, zömében kedvezőtlen minőséget képviselnek.

A földszinti homlokzatok a sorozatos beavatkozások következtében a legnagyobb részben megváltoztak, az eredeti megjelenésük átalakult.

A szabályozatlan kirakat-alakítások, a kirakatszekrények és cégjelzések elhelyezése a településképi megjelenést lerontotta. A cégtáblák és egyes hirdetések, feliratok mérete nem veszi figyelembe a homlokzati arányokat, anyaghasználatuk és megjelenésük hivalkodó, ami nem méltó az építészeti örökséghez.

A belső udvarok kereskedelmi egységeinek kialakítása változó színvonalú, ezekre sem jellemző az egységes tervezettség.



II.2.1. ábra: Karakter zónák

Az épített környezet védettségei, értékek

A Nagykörút Budapest városszerkezeti struktúrájának egyik kiemelkedő, szabályos eleme, melynek köszönhetően a 19. század végén Budapesten is létrejött egy nagyvárosi boulevard, amely mentén elegáns üzletek, kávézók és fontos közintézmények sorakoztak.

Épített értékei a városépítészeti léptékű elemek és az egyedi építészeti elemek szintjén is jelen vannak. A számos historikus épülethomlokzat összessége és az állandó szabályozási szélesség adja a körút hosszan elnyúló egységes arculatát, amely talán az egész útvonal legfontosabb értéke.

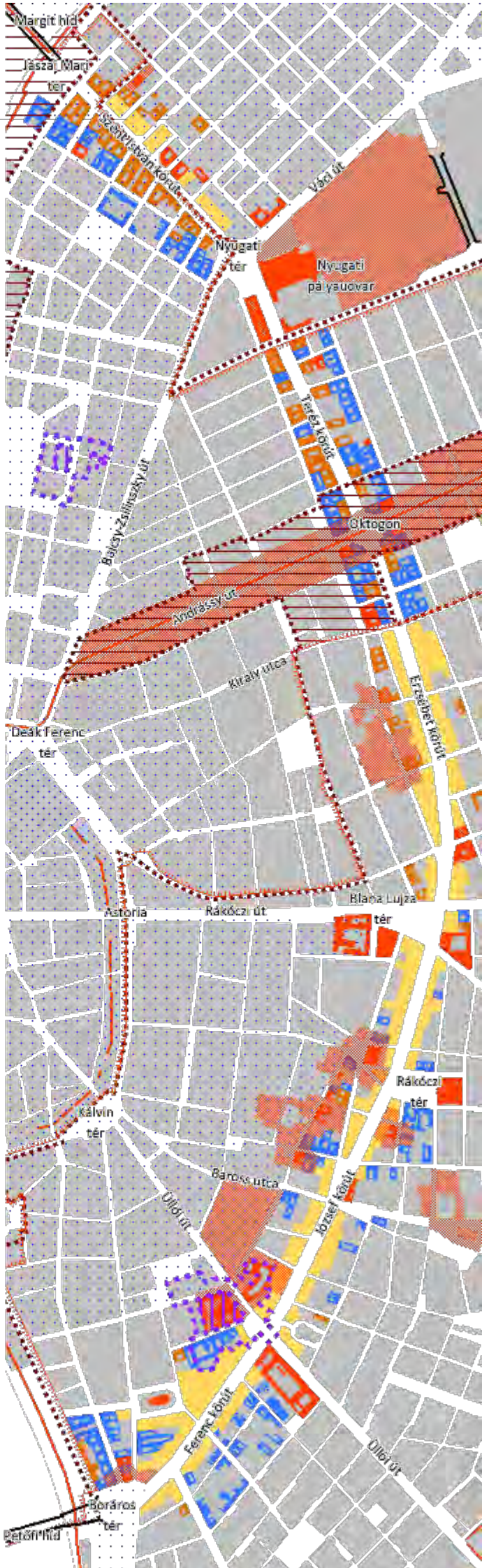
A Nagykörút a Margit híd és a Petőfi híd között húzódik körívesen, miközben több fontos sugár irányú útvonal között létesít kapcsolatot. Egy-egy kiemelt ponton teresedések alakultak ki, amelyek legtöbbször fontosabb kereszteződésekhez, intézményekhez kapcsolódnak, és egyedi térszituációkat hoznak létre:

• A Nyugati tér forgalmas csomópont a Váci út és a Nagykörút találkozási pontjában. Fontos belépési pont a városba, ám valódi városi térként jelenlegi formájában nem tud működni, a forgalom, és a felüljáró zavaró hatása miatt. A tér ikonikus épülete, a Nyugati pályaudvar nem kap hangsúlyt a tér jelenlegi kialakításában.

• Az Oktogon a legszabályosabb teresedés a körút mentén, szimmetrikus nyolcszög alaprajza és az itt áthaladó hangsúlyos Andrássy úti tengely a Hősök terének távoli látványával egyedüli látványkapcsolatot hoz létre.

• A Blaha Lujza tér viharos átalakulások következtében szabadon maradt térség, amelynek közterületi rendezése a közeljövő feladatai között szerepel. A téren több műemléki épület található, amelyek közül a Corvin áruház felújítása jelenleg is zajlik.

➔ **A részletes vizsgálatot lásd az 1. MELLÉKLET: ÉPÍTETT ÉRTÉKEK**





II.2.2. ábra: Az épített környezet védettségei, értékei

• A Rákóczi tér az egyik legnagyobb teresedés a Nagykörút mentén, amely gyakorlatilag a tér hangulatát meghatározó vásárcsarnok előtere.

• Az Üllői út és a Nagykörút találkozásánál az Angyal István park fontos látványpontja az Iparművészeti Múzeum szecessziós palotája, amelynek rekonstrukciós munkálatai folyamatban vannak. Az épület Lechner Ödön építészeti örökségeként világörökségi várományos helyszín.



Műemléki épület a Teréz körúton

Az értékek védelmét többszintű és többfajta védelem hivatott biztosítani, az épületek védettsége többrétű. A vizsgált szakaszt érintő területi védelmek:

- világörökségi helyszín
- világörökségi helyszín védőövezete
- világörökségi várományos helyszín
- műemléki jelentőségű terület
- műemléki környezet területe
- rendelettel, határozattal védett régészeti terület
- nyilvántartott régészeti terület.

Az előforduló egyedi védelmek:

- műemléki védelem
- fővárosi helyi védelem (épület, épületegyüttes)
- kerületi helyi védelem.



Az ITM intézménye a Blaha Lujza téren

A műemlékek jellemzően a nagyobb csomópontok mentén, és a tereken találhatóak meg. (többek között: Nyugati pályaudvar, Innovációs és Technológiai Minisztérium intézményeinek épülete a Blaha Lujza téren, Corvin áruház, Iparművészeti Múzeum és a körút legrégebbi épülete, az egykori Mária Terézia laktanya az Üllői út mentén).



A Rákóczi téri vásárcsarnok

Jellemző, hogy a Király utcától délre egybefüggő sávot alkotnak a fővárosi helyi védettségű épületegyüttesek, amelyeknek kiemelt szerepe van a Nagykörút egységes arculati megjelenésében.

A Király utcától északra eső területen nagyobb arányban találhatóak fővárosi helyi és kerületi védett építmények.

Kiemelt szereppel rendelkezik az Andrássy út mint világörökségi helyszín területe, amely a Terézvárosban keresztezi a Nagykörutat.



Az egykori Mária Terézia laktanya épülete

➔ **A részletes vizsgálatot lásd a 2. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK**

A Nagykörút kulturális szerepe

A körút kiépülése során középületek csak korlátozott számban létesültek a korszak gazdasági körülményei miatt, így a legnagyobbrészt bérházakkal kiépült körúton a földszinteken a kereskedelmi és szolgáltató funkciók kapták a fő hangsúlyt, de mellettük megjelentek kulturális szerepet betöltő helyszínek is.

Kulturális szempontból a kiépülést követő időszakban a kávéházak, mint nagyvárosi helyszínek különleges szerepet töltöttek be Budapest életében, a kulturális élet, elsősorban az irodalom helyszínei voltak. A körúti kávéházak közül a történelem viszontagságait a New York palota kávézója vészelte át, amely napjainkban a New York Művész Páholynak és az által szervezett kulturális eseményeknek ad otthont.

Az első filmvetítésekre a kávéházakban került sor a körút történetében, majd önálló helyeken jelentek meg. Napjainkban 4 mozi szolgálja a filmek iránt érdeklődőket: a Kino Cafe Mozi, a Művész Art Mozi, az Art+ Cinema és a Corvin mozi. Mindegyikük rendelkezik kávézóval is.

A legismertebb színházak a Nagykörúton a Vígszínház, valamint a Madách színház, előbbi nem közpénzből, hanem adományokból épült. A Madách Színház társulata 1961-ben költözött az egykori Royal Orfeum helyére álmodott új épületbe. A Játékszínt 1978-ban alapították, 2012-ig a mindenkori kulturális minisztérium tartotta fenn, azóta magánszínházként működik.

A körúton számos könyvesbolt és mobil könyvárusító működik, ezek közül kiemelendő az Örkény István könyvesbolt, amely a kereskedelmi funkciója mellett kulturális események helyszíneként is szolgál.

A két legismertebb galéria a körúton a Kieselbach Galéria és a BÁV Szent István Antikvitás, amelyek a Falk Miksa utca tematikus régiség- és műtárgyüzleteihez szorosan kapcsolódnak. A Teréz körúton említésre érdemes az Oktogon közelében található Forrás Galéria, a VIII. kerületi szakaszon pedig a Józsefvárosi Galéria. A felsoroltak mellett a kisebb üzletek között több ószeres, régiség- és műtárgykereskedő is található.

Két múzeum gazdagítja a Nagykörút kulturális kínálatát, a Zászlómúzeum a József körúton, valamint az Iparművészeti Múzeum, amely a körút és Üllői út csomópontjában való elhelyezkedése miatt meghatározó elem a körút szempontjából is.



A Ferenc körúti szakaszon nem található jelentős, kulturális szerepet betöltő intézmény.

II.3. KÖZINTÉZMÉNYEK VIZSGÁLATA

II.2.3. ábra: Kulturális elemek a körúton

mért 300-300 méteres gyaloglási távolságon belül érdemes vizsgálni, ugyanis ez a távolság gyalogosan a legtöbb ember számára nagyobb megterhelés nélkül, 5 perc alatt megtehető, átlagosan két buszmegálló közötti távolságnak felel meg. A vizsgálat megmutatja, hogy a Nagykörút menti 600 méter széles sávban számos közintézmény, akár mindennapos felkeresésre rövid időn belül elérhető, gyalogosan, kerékpárral vagy tömegközlekedéssel is.

Országos és kerületi közigazgatási intézmények, valamint templomok vizsgálata

A templomok túlnyomó többsége az Erzsébet és József körút vonzáskörzetében, míg a vizsgált területen belüli összes országos intézmény és minisztérium az V. kerületben, a Szent István körút környezetében helyezkedik el.

A 300 méteres sávon belül 17 templom, imaház található, ebből három a XIII. kerületben, négy a VI. kerületben, egy a VII. kerületben, hét a VIII. kerületben és két darab a IX. kerületben.

Országos jelentős intézmény az Országos Mentőszolgálat Főigazgatóság, a Legfőbb Ügyészség és Katonai Főügyészség, a Magyar Országgyűlés Irodaháza, valamint az Alkotmányvédelmi Hivatal. Minisztériumok közül csupán egyetlenegy helyezkedik el a vizsgált területen, ez a Honvédelmi Minisztérium a Balaton utcában.

A vizsgált területen egyedüli nagykövetségként a VI. kerületi Spanyol Királyság Magyarországi Nagykövetsége jelenik meg. A körúthoz csatlakozó hat kerületből négynek (VI., VII., VIII. és IX. kerület) a vizsgált területen belül található az önkormányzata.



II.3.1. ábra: Országos és kerületi közigazgatási

Szent István körút

- Visegrádi utcai zsinagóga – imaház Szent Ágoston kápolna, Hegedűs Gyula utcai zsinagóga – templom
- Országos Mentőszolgálat Főigazgatóság, Legfőbb Ügyészség és Katonai Főügyészség, Magyar Országgyűlés Irodaháza, Alkotmányvédelmi Hivatal
- Honvédelmi Minisztérium



Hegedűs Gyula utcai zsinagóga / forrás: https://bzsh.hu

Teréz körút

- Hunyadi téri zsinagóga, Budapest - Oltáriszentség plébániatemplom, Szent Teréz templom, Tea church – imaterem
- Spanyol Királyság Magyarországi Nagykövetsége
- Terézvárosi Polgármesteri Hivatal



Szent Teréz templom / forrás: https://esztergomi-ersekseg.hu

Erzsébet körút

- Wesselényi utcai templom
- Budapest Főváros VII. kerület Erzsébetváros Önkormányzat Polgármesteri hivatala



Erzsébetváros Önkormányzat Polgármesteri hivatala/forrás: https://7.kerulet.ittlakunk.hu

József körút

- József utcai kápolna, Országos Rabbiképző-Zsidó Egyetem zsinagógája, Szent Rókus kápolna, Jézus Szíve Jezsuita templom, Klauzál tér - gyülekezeti terem, Józsefváros Anyaegyházközség temploma, Józsefvárosi Adventista imaház
- Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala



Rókus Kápolna / forrás: https://wikipedia.org

Ferenc körút

- Assisi Szent Ferenc főplébániatemplom, Bartók Béla Unitárius Egyházközség temploma
- Ferencvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala



Ferencvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatala / forrás: https:/ferencvaros.hu

Szociális és sport intézmények vizsgálata

A vizsgált területen belül számos szociális intézmény található, amelyek a hat kerület között egyenletesen oszlanak el. A Fővárosi Önkormányzat Központi Stomatológiai Intézete egyetlen kórházként a vizsgált terület határán, a VIII. kerületben helyezkedik el.

A szakorvosi rendelők és a fogyatékos ellátás intézményei jellemzően a Teréz és József körút mentén, a gyermekekre specializálódott intézmények (családok átmeneti otthona és bölcsőde) a körút teljes szakaszán előfordulnak. Pszichiátriai ellátásra mindösszesen két helyen, az V. és IX. kerületben, a szenvedélybetegek ellátására pedig a VII. kerületben, két helyen van lehetőség.

A hajléktalan ellátás intézményeinek többsége a VI. kerületben található. A körút menti, összesen öt intézményben lehetőség van nappali ellátására, átmeneti elhelyezkedésre, ápolás és gondozás igénybevételére. Ezek közül egyetlen intézmény van kizárólag nők számára fenntartva. Időskorúak gondozásával foglalkozó intézmény a VI. kerület kivételével, az összes kerületben elérhető a 300 méteres sávon belül. Ezek közül két idősek otthona bentlakásos, a többi nappali ellátást biztosít.

A vizsgált területen belül egyetlen sport intézmény sem helyezkedik el. A legközelebbi a Szentkirályi utcai tornacsarnok, ami éppen a 300 méteres gyaloglási távolságon kívül esik.



II.3.2. ábra: Szociális és sport intézmények

Szent István körút

- Falk Miksa utcai idősek klubja (pszichiátriai ellátás is)
- Idősek Klubja, Klub Kávézó Idősek Klubja
- Belváros-Lipótváros V. kerületi Önkormányzat Egyesített Bölcsődék (Balaton utcai bölcsőde)



Falk Miksa utcai idősek klubja / forrás: https://google.hu/maps

Teréz körút

- Broadway Orvosi Centrum, Sanitas Magánklinika, Ifjúsági fogorvos
- Terézváros Önkormányzat Értelmi Fogyatékosok Napközi Otthona, Down Alapítvány Lakóotthona
- Józan Babák Klub (válsághelyzet kezelés)
- "RÉS" Szociális és Kulturális Alapítvány Női Éjjeli Menedékhelye, Nappali Melegedő
- Terézvárosi Családsegítő Szolgálat
- Terézvárosi Egyesített Bölcsődék 1. sz. Bölcsőde, Terézváros Önkormányzatának bölcsődéje



"RÉS" Női Éjjeli Menedékhely / forrás: https://google.hu/maps

Erzsébet körút

- Terézvárosi Egészségügyi Szolgálat
- Tüdőgondozó
- Sziget Droginformációs Alapítvány
- Menhely Alapítvány Nappali Melegedő
- ERISZ Akácfa (idősgondozás)
- "Erzsébet" Családok Átmeneti Otthona



Terézvárosi Egészségügyi Szolgálat / forrás: https://google.hu/maps

József körút

- Központi Stomatológiai Intézet
- Kontur Klinika, Driss Plasztika, Ecto Derma Polyklinika
- "Kaptár" Fogyatékos Emberek Átmeneti Otthona, Vakok Állami Intézete "Reménység Háza"
- Menhely Alapítvány "Vajda 3" Menhelye
- Szent Szív Szociális Otthon (csak nők részére)
- Horánszky utcai bölcsőde (Játékvár Bölcsőde)



Horánszky utcai bölcsőde / forrás: https://8.kerulet.ittlakunk.hu

Ferenc körút

- Nefelejcs Belső Ferencvárosi Gondozási Központ és Borostyán Idősek Klubja
- Vázsonyi Vilmos Idősek Otthona, Nefelejcs Gondozási Központ és Borostyán Idősek Klubja
- Ferencvárosi Egyesített Bölcsődei Intézmények IX/4. sz. bölcsőde



Vázsonyi Vilmos Idősek Otthona / forrás: http://vazsonyiidosotthon.hu/

Nevelési és oktatási intézmények vizsgálata

A legtöbb intézmény a VII. és VIII. kerületben, az Andrássy út és az Üllői út között helyezkedik el, míg a XIII. kerület vizsgált részén egyetlen intézmény sem található.

Óvoda – a VI. kerület kivételével – minden kerületben található a körúttól mért 300 méteres távolságon belül, összesen hét darab. A 11 darab általános iskola az Andrássy úttól délre egyenletes eloszlásban, a középiskolák jellemzően a Blaha Lujza tér környezetében helyezkednek el, az attól mért 750 méteres sugarú körben sűrűsödnek.

A vizsgált területen belül számos különleges tanrenddel működő iskola található. Többek között kéttanítási nyelvű (Terézvárosi Magyar-Angol, Magyar-Német Két Tannyelvű Általános Iskola), informatikai (Erzsébetvárosi Általános Iskola és Informatikai Szakközépiskola), ének-zene tagozatos (Bakáts Téri Ének-Zenei Általános Iskola), művészeti (Jelky András Ruhaipari és Művészeti Szakközépiskola) és élelmiszeripari (Pesti Barnabás Élelmiszeripari Szakképző Iskola és Gimnázium) iskola is.

A felsőoktatási intézmények jellemzően a VIII. és IX. kerületben kaptak helyet és a kerület vizsgált területén kívül is számos helyen megtalálhatóak. Az alábbi felsőoktatási intézmények karai helyezkednek el a vizsgált területen belül.

Felsőoktatási intézmények a területen: Budapesti Gazdasági Egyetem, Bhaktivedanta Hittudományi Főiskola, Semmelweis Egyetem, Budapesti Corvinus Egyetem, Óbudai Egyetem, Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem, Országos Rabbiképző – Zsidó Egyetem, Károli Gáspár Református Egyetem és Eötvös Loránd Tudományegyetem.



 II.3.3. ábra: Nevelési és oktatási intézmények

Szent István körút

- Óvoda: 2 darab
- Általános iskola: nincs a vizsgált területen belül
- Középiskola: 2 darab
- Felsőoktatási intézmény: Budapesti Gazdasági Egyetem



Budapesti Gazdasági Egyetem / forrás: http://turizmus.com

Teréz körút

- Óvoda: nincs a vizsgált területen belül
- Általános iskola: egy darab
- Középiskola: 6 darab
- Felsőoktatási intézmény: Bhaktivedanta Hittudományi Főiskola, Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem



Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem / forrás: http://konzi.hu

Erzsébet körút

- Óvoda: 2 darab
- Általános iskola: 3 darab
- Középiskola: 13 darab
- Felsőoktatási intézmény: Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem – Ligeti György Épület



Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem / forrás: https://7.kerulet.ittlakunk.hu/

József körút

- Óvoda: 2 darab
- Általános iskola: 4 darab
- Középiskola: 13 darab
- Felsőoktatási intézmény: Semmelweis Egyetem, Budapesti Corvinus Egyetem - Közgazdasági Továbbképző Intézet, Országos Rabbiképző – Zsidó Egyetem, Óbudai Egyetem, Eötvös Loránd Tudományegyetem



Semmelweis Egyetem / forrás: https://8.kerulet.ittlakunk.hu/

Ferenc körút

- Óvoda: 1 darab
- Általános iskola: 3 darab
- Középiskola:
- Felsőoktatási intézmény: Károli Gáspár Református Egyetem



Károli Gáspár Református Egyetem / forrás: https://kre.hu

II.4. A KERESKEDELMI TRENDEK VÁLTOZÁSAI, HATÁSUK A MOSTANI ÁLLAPOTRA

Változások elemzése és a jelenlegi helyzet értékelése

Budapest jelenlegi kereskedelmi térszerkezetét számos gazdasági és társadalmi változás alakította ki az elmúlt évtizedekben. A szocialista tervgazdálkodás idején a kereskedelem nagyrészt a korábbi évszázadban kialakult térszerkezetben folyt, ahol a bevásárlás központjai a hagyományos utcai egységek (Nagykörút, Váci utca és környéke), a bevásárlóutcákban működő áruházak (Kossuth Lajos utca, Rákóczi út) és a kerületi alközpontok és a piacok voltak.

A Nagykörút elsősorban sokrétű kínálata miatt volt népszerű ebben az időszakban: a napi bevásárlást biztosító egységek mellett jelen voltak a szaküzletek (ruházati, textil, cipő, műszaki, optikai) illetve a kulturális és vendéglátó egységek is. Az 1970-es évektől új kereskedelmi formák jelentek meg Budapesten: a bevásárlóközpontok (akkori nevükön üzletközpont), céljuk részben a pesti Belváros hagyományos kereskedelmi térségének tehermentesítése volt, így a vásárlóerő már ebben az időszakban elkezdett a különböző helyszínek között megoszlani.

A Nagykörút 1990-et követően is jelentős változáson ment keresztül, melynek több, együttes hatást kifejtő oka is volt. Az okok közül elsősorban a vásárlói szokások változását, az erre megkésve vagy egyáltalán nem reagáló hagyományos kereskedelmi struktúrákat, illetve az urbanisztikai környezet hiányosságait kell kiemelni.

A 90-es évek második felétől új kereskedelmi típusok és helyszínek jelentek meg Budapesten. A modern bevásárlóközpontok és hipermarketek, szaküzletek olyan területeket választottak ki a városon belül, ahol a tömegközlekedés vagy az autós elérhetőség széles vásárlói elérést biztosított számukra. Így az autós vásárlóréteg elvesztésével a belvárosi hagyományos bevásárló zóna pozíciója meggyengült.

Másrészt megkezdődött az új kereskedelmi láncok expanziója és a hagyományos hazai kereskedelmi láncok visszaszorulása. Az új, nagyrészt nyugat-európai kereskedelmi láncok az újonnan kiépült belvárosi bevásárlóközpontokban (Westend, Europeum, Corvin Plaza) terjeszkedtek elsősorban, itt nyitottak új egységeket. Így a 2000-es évek végére az új, modern, attraktív kínálattal rendelkező belvárosi kereskedelmi helyszínek már a bevásárlóközpontokba tevődtek át.

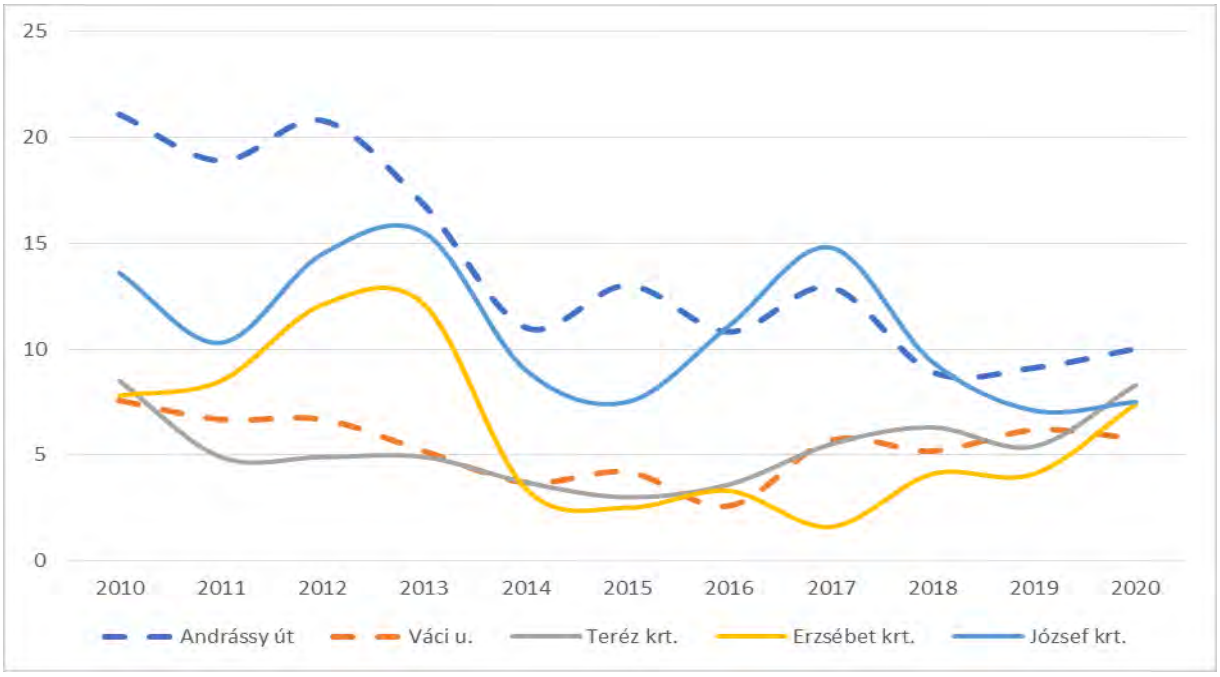
A helyi vásárlóerőre építő kereskedelmi kínálatot negatívan érintette a szűkebb vonzáskörzet népességének csökkenése is. 1995 és 2019 között a belső kerületek lakossága 21%-kal (67 ezer fővel) csökkent, mely arány majd háromszorosa a hasonló fővárosi átlagnak (7,7%). Ugyanakkor a népességcsökkenés okozta vásárlóerő kiesést némileg kiegyenlítette a turisták számának bővülése, mely 2000 és 2017 között 70%-os növekedést (plusz 1,3 millió látogatót) mutatott a fővárosban, ennek a növekménynek mintegy kétharmada a belső kerületekben jelent meg.

A Nagykörút Jászai Mari tér és Blaha Lujza tér közötti szakaszán (Szent István körút, Teréz körút, Erzsébet körút) az elmúlt tíz évben jelentősebb profilváltás történt, igen erős szegmensként jelent meg a vendéglátás, illetve tovább terjeszkedtek a (tágabban értelmezett) napi bevásárlási funkciók. A Nagykörút ezen szakasza ma már igen alacsony üresedési rátával rendelkezik, számos üzletlánc van jelen. A megújulás alapvető feltétele volt, hogy a Nagykörút gyalogos közlekedésre alkalmas (széles járda, fasor, zebrák jelenléte), a helyi ingatlanstruktúra rugalmasan volt változtatható a megújult igényekhez, a viszonylag erős gazdasági potenciállal rendelkező háttérterület, illetve a sűrű tömegközlekedési hálózat rendelkezésre állt. A Nagykörút Blaha Lujza tértől délre eső szakaszán viszont a megújulás lassabban, mozaikosabban indult meg, melynek oka a háttérterületek alacsonyabb gazdasági potenciálja, illetve a mágnesegységek és más forgalomgeneráló egységek hiánya lehet.

A kereskedelmi egységek üresedését tekintve, a lenti grafikon az elmúlt tíz év tendenciáját mutatja a Nagykörút három szakaszán, illetve összehasonlításképpen a Váci utcában és az Andrássy úton. Az elemzésből látszik, hogy kiadhatóság szempontjából a vizsgált helyszínek csoportja kettévált. A 2008-ban kezdődött világgazdasági válság hatása egészen 2013-ig mutatta hatását az üzlethelyiségek üresedési rátájában, majd a gazdasági fellendülés csökkentette az üres helyiségek arányát. A Váci utca és a Teréz körút az elmúlt évek során folyamatosan jól teljesített, az egyes üzletek profilváltása, megújulása mellett az üres üzletek aránya 10% alatt maradt. Az Erzsébet körút kiskereskedelmi szereplői hektikusabban reagáltak a

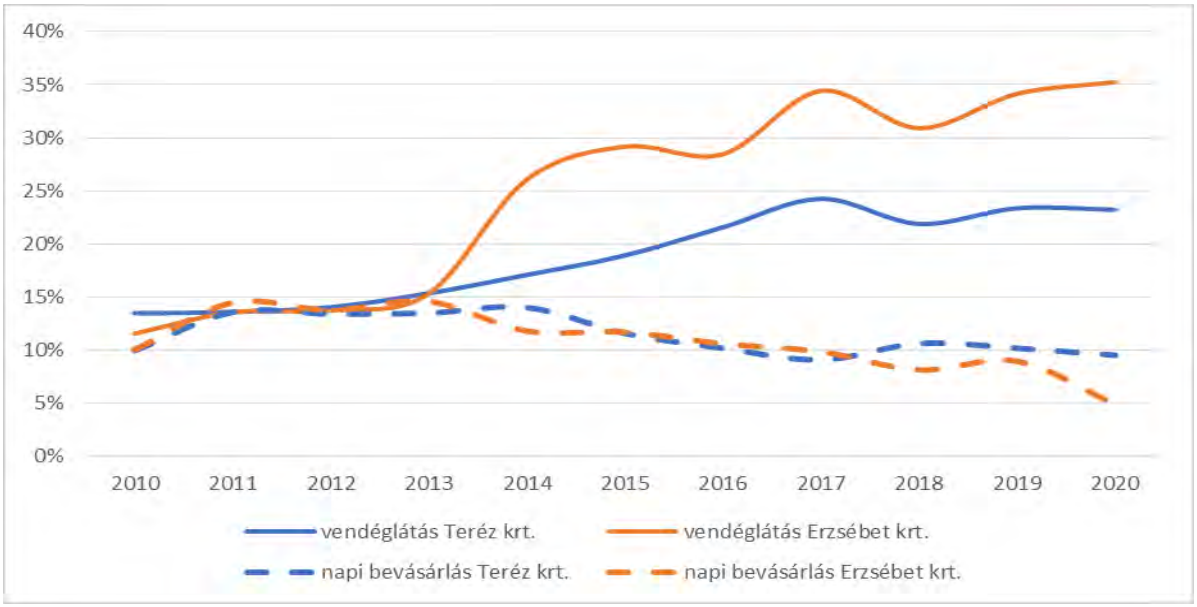
külső gazdasági környezet változásaira az elmúlt évtizedben. Míg 2013-ban 12% feletti volt az üres üzletek aránya, addig 2017-ben 2%-ra csökkent, majd 2020-ban ismét 7,4% volt tapasztalható. A József körút háttérterülete hagyományosan gyengébb vásárlóerővel rendelkezik, illetve a Körút ezen szakasza kiesik a turistaforgalomból, így itt a más területeken tapasztalható fellendülés később és kisebb formában jelentkezett.

A József körúton és az Andrássy úton csak néhány vizsgált évben csökkent az üresedés 10% alá. Az okok a két helyszínen különbözőek: az Andrássy úton a magasan tartott bérleti díjak és az erre való viszonylag alacsony kereslet okozta a magas üresedést, a József körúton a vásárlóerő hiánya miatt volt magas az üres üzletek aránya.



II.4.1. ábra: Üresedés aránya a négy kiemelt terület kiskereskedelmi üzlethelyiség állományában, 2010-2020 között, üresedési arány: db/db %-ban. Forrás: ECRS Magyarország

Jelentős profilváltozást lehetett megfigyelni az utóbbi években az Erzsébet és a Teréz körút vizsgált szakaszain. Míg 2010-ben a vendéglátó profillal (étterem, gyorsétterem, kávézó, cukrászda, söröző, nagyobb pékség) rendelkező üzletek aránya mindkét helyszínen 13% körül mozgott, addig 2014 óta ez az arány a Teréz körúton 23%-ra, míg az Erzsébet körúton 35%-ra nőtt. Így mindkét esetben ez a szektor mutatta a legnagyobb növekedést, és mára a helyi üzlethelyiség-piac motorja lett. A napi bevásárlási lehetőséget nyújtó üzletek (szupermarket, éjjel-nappali bolt, zöldséges, pékség, dohánybolt, drogéria, olcsó áruk boltja) aránya 10-15% között mozgott, az Erzsébet körúton 2020-ra 5% alá csökkent.



II.4.2. ábra: Vendéglátó egységek aránya az Erzsébet és a Teréz körúton, 2010-2020 között, arányok %-ban. Forrás: ECRS Magyarország

Egy jól működő, sok egységet magába foglaló kereskedelmi térség – legyen az egy bevásárlóközpont vagy bevásárlóutca – működésében jelentős szerepet játszanak az úgynevezett mágnesegységek. Ezek az általában nagyobb méretű üzletek jelentős vásárlóréteget vonzanak napi szinten, és biztosítják a látogatói forgalmat azon kereskedelmi egységek számára is, melyek önmagukban viszonylag kisebb célforgalommal számolhatnak. Egy bevásárlóközpontban a mágnesegységek elhelyezkedését úgy tervezik meg, hogy az a kívülről jövő direkt célforgalmat és belső látogatói forgalmat is a többi, kisebb egység előtt vezesse el. A városi környezetben ilyen előre megtervezett, ideális elhelyezkedés ritka, ugyanakkor a mágnesegységek a városi szövetben is próbálják megtalálni a számukra megfelelő helyszínt. Profiljukat tekintve elsősorban a napi bevásárlást biztosító nagy egységekre (szupermarket, hipermarket, drogéria), illetve nagyméretű szaküzletekre (elektronikai, sport) gondolhatunk.

A Nagykörúton elsősorban a nagyobb csomópontokban (Nyugati tér, Blaha Lujza tér), illetve egy-egy forgalmasabb kereszteződésben (Hollán Ernő utca torkolata, Podmaniczky utca, Király utca, Wesselényi utca környéke, Krúdy Gyula utca, Mester utca) vannak jelen szupermarketek/diszkont élelmiszerüzletek és drogériák. Ugyanakkor több csomópontban (Oktogon, Rákóczi tér, Üllői út) hiányoznak a napi bevásárlást szolgáló nagyobb egységek, melynek oka lehet a háttérterületen elhelyezkedő nagyobb vonzóerőt jelentő egységek jelenléte is (pld. Corvin Plaza az Üllői út környezetében). Az egész Nagykörútról pedig hiányoznak a nagyméretű szaküzletek (elektronikai, sport, bútor), melyek már szinte kizárólag csak bevásárlóközpontokban vagy városszéli bevásárlóparkokban vannak jelen.

A mágnesegységeken kívül egy-egy kereskedelmi térségben fontos szerepük van az olyan attrakcióknak, melyek folyamatosan vagy időszakosan magas látogatószámot generálnak. A bevásárlóközpontokban az ilyen attraktív funkciókat a kevésbé látogatott helyszínekre helyezik el, így biztosítva ott is a folyamatos látogatószámot. Funkciójukat tekintve ilyen lehet a posta, kormányablak, ügyfélszolgálat, ezek szerepe azonban a digitalizáció elterjedésével várhatóan csökkenni fog. A városi szövetben kereskedelmi szempontból hasonló, látogatóvonzó funkcióval bírnak a mozik és a színházak is. A Nagykörúton több ilyen kulturális intézmény is jelen van, kedvező hatásukat elsősorban a vendéglátóegységek látogatottságánál lehet tapasztalni.

Presztízs, az üresedés és ennek háttere

Egy-egy utcai kereskedelmi terület minősége, profilja, sikeressége nagyban függ az azt körbe vevő városrészben zajló folyamatoktól, így a Nagykörút megjelenésében is tükröződnek a helyi energiák, az erősségek és gyengeségek megléte. A belső kerületek körúton belüli részein a vásárlóerő viszonylag magasabb. A helyi tömegközlekedés (az éjjel-nappal közlekedő 4-es 6-os villamos család) könnyen

elérhetővé tette a területet és az üzleteket szélesebb vásárlói réteg számára is, az utóbbi években pedig a Kazinczy utca környékéről kiinduló turisztikai zóna is elérte a körutat. Így kihasználva a megjelenő új vásárlóréteget, kialakultak a turistákat is kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó egységek.

A Nagykörút szakaszainak háttérterületét különböző társadalmi presztízsű kerületek és kerületrészek alkotják. Az egyes területek közötti különbséget két mutatóval tudjuk legjobban szemléltetni. Az egy főre jutó belföldi jövedelem a terület vásárlóerejét és annak változását mutatja kerületi szinten.

	Egy lakosra jutó nettó belföldi jövedelem 2017-ben (Ft)	Eltérés a fővárosi átlagtól (%)	Változás 2010 és 2017 között
V.	1 340 506	+3,0%	+57%
VI.	1 205 017	-7,4%	+53%
VII.	1 131 317	-13,1%	+54%
VIII.	1 041 558	-20,0%	+59%
IX.	1 349 472	+3,6%	+65%
XIII.	1 428 788	+9,7%	+64%
Budapest	1 301 996	0,0%	+56%

II.4.1. táblázat Forrás: KSH, TEIR, ECRS Magyarország számítás. Megjegyzés: kék szín= átlagon felüli, narancs=átlagon aluli jövedelmi szintek.

A Szent István körút és a Ferenc körút háttérterületeinek vásárlóereje látszik a legerősebbnek a vizsgált területek közül, míg az Erzsébet és a József körút gyengébb értékeket mutat.

Az átlagos lakás értékesítési ár a terület presztízsét, vonzóképességét mutatja be, összehasonlítva a szomszédos területekkel. Az átlagos lakásárakat elemezve, láthatjuk, hogy a körút mentén az egyes szakaszok esetében jelentősebb különbségek adódnak. Míg a József körút egyik oldalának háttérterületén sem haladják meg a lakásárak az 550 ezer Ft négyzetméterárat, addig a Szent István körút V. és XIII. kerületi oldalán is 650 ezer forintot meghaladó lakásár szinteket tapasztalunk. Hasonlóan magas lakásárak a Teréz körút belső háttérterületén jelentkeznek.

	Átlagos lakásár 2019-ben (1000 Ft/m2)	Átlagos lakásár változás 2013-2019 között (%)
Erzsébet körút belső oldal	615,4	289,8%
Erzsébet körút külső oldal	598,6	278,4%
Ferenc körút belső oldal	554,0	247,8%
Ferenc körút külső oldal	558,1	227,2%
József körút belső oldal	537,7	276,1%
József körút külső oldal	495,7	260,6%
Szent István körút belső oldal	760,5	252,2%
Szent István körút külső oldal	651,9	239,2%
Teréz körút belső oldal	697,3	262,3%
Teréz körút külső oldal	583,0	249,9%

II.4.2. táblázat: Forrás: KSH, ECRS Magyarország számítás. Megjegyzés: a KSH utcák szerinti lakásár értékeinek átlagolása a körút egyes szakaszain, három utcányi háttérterület mélységben. Kék szín= jelentősen átlag feletti árszint, narancsszín=jelentősen átlag alatti árszint.

Üzlethelyiségek presztízsére, termelékenységére áttételesen információt nyújtanak még a bérleti díjak. Budapesten belül. A legmagasabb átlagos havi, négyzetméterre eső bérleti díjak a következők szerint alakulnak (egy átlagos méretű kereskedelmi egység esetén): Váci utca északi szakasz 100 EUR, Andrássy út 50-70 EUR, Teréz körút 10-20 EUR. Westend bevásárlóközpontban 100 EUR, Corvin Plaza 40-50 EUR.

A Nagykörút esetében az egyes háttérterületek jellege az utcai kereskedelem alakulására jelentős hatást gyakorol. A Szent István körút esetében a Jászai Mari tér és a Nyugati tér jelentős átmenő forgalma nyújt erős vásárlóerőt, amire számos napi bevásárlási lehetőséget kínáló kereskedelmi egység tud építeni. A két határoló villamosmegálló (Jászai Mari tér és Nyugati pályaudvar) viszonylag nagy távolságának negatív hatását ellensúlyozza a viszonylag sűrű zebrarendszer, mely könnyebb átjárást biztosít a két oldal között. Vizuálisan és presztízs szempontjából a Vígszínház jelenléte emelhető ki a szakaszon. A Teréz körút esetében már egyértelműen érezhető az Andrássy út, illetve a Király utca jelentős turisztikai forgalma. Míg az Oktogon környékén némileg magasabb minőségű vendéglátóhelyek nyíltak, addig a Blaha Lujza tér irányában, az Erzsébet körúton a „vígalmi-, vagy bulinegyed" kínálata jelent meg. Itt már egyértelmű a Kazinczy utca irányából érkezett turisztikai és vendéglátó szektor expanziója, ami mellett a napi bevásárlás lehetőségét nyújtó egységek (szupermarket, pékség, drogéria, használtruha kereskedés) jelenléte is erősödött.

A tömegközlekedési csomópontok átmenő forgalmára épít elsősorban a József körút kínálata a Blaha Lujza tér és a Baross utca környéke esetében, ugyanakkor a Rákóczi téri metróállomás még nem fejtett ki ugyanilyen hatást a saját szűk vonzáskörzetében. A Corvin-negyed esetében már a célforgalom is elég erős, ami két háztömbnyi távolságig biztosít magasabb látogatószámot a környék kereskedelmi és vendéglátó egységei számára. A Palotanegyed vendéglátó zónája (Mikszáth tér, Krúdy utca) még nem ért ki a körútig, az elmúlt évek folyamatai azt mutatják, hogy inkább a Kálvin tér felé gravitál.

A Ferenc körút kereskedelmi egységeit az egykori Mária Terézia laktanya épületegyüttese, illetve a Lottó-házak előtti teresedés inkább leválasztja a Corvin-negyed forgalmáról, így a Boráros tér felé inkább csak a helyi vásárlóerőre tudnak építeni. Itt a Mester utcai csomópont nyújt plusz gyalogos forgalmat, ahol a napi bevásárlást kiszolgáló egységek dominálnak. A két hagyományos ferencvárosi turisztikai zóna, a Ráday utca és a Tompa utca pozitív hatása nem tudott eddig megjelenni a körút mentén.

A Nagykörút – az útszakasz hosszánál fogva – **hat különböző karakterű városrésszel, kerületrésszel érintkezik**. Az egyes körutakat a következők jellemzik:

- A Szent István körút két magasabb presztízsű vegyes lakóövezet határán húzódik, mind a Lipótváros, mind az Újlipótváros felől több tematikus vagy bevásárló utca is ide torkollik (Falk Miksa utca, Pozsonyi utca, Hollán Ernő utca). A Jászai Mari téri és a Nyugati téri két villamosmegálló közötti viszonylag nagy távolságot oldja a Vígszínház és környékének magas forgalmú zónája. Az üzlethelyiségek üresedése alacsony, néhány nagyobb méretű helyiség gyakran vált funkciót.
- A Teréz körút három igen forgalmas közterület, a Nyugati tér, az Andrássy út és a Király utca tengelye között helyezkedik el. A Nyugati tér és az Oktogon közötti szakasz belváros felőli oldala jelentős turista forgalmat bonyolít, míg a Király utca környéke már részben a „Kazinczy utcai" vendéglátó zónához is kapcsolódik. A körút külső oldala közepes presztízsű lakónegyeddel határos, a kereskedelmi kínálat leginkább az ott lakóknak nyújt bevásárlási lehetőséget. A villamosmegállóktól távolabbi szakaszokon gyakoribb az üzlethelyiségek üresedése.
- Az Erzsébet körút mindkét oldalán megjelentek már a belsőbb kerületrészben kialakult vendéglátó zónához kapcsolódó egységek. Az utóbbi években jelentős profilváltás zajlott le, a hagyományos ruházati boltok helyén söröző̈k, éttermek nyitottak. Fontos kereskedelmi szegmenst jelentenek még a napi bevásárlást biztosító egységek. A körúton számos szálloda is a turisztikai profilt erősíti.
- A József körút a leghosszabb a körutak közül, kereskedelmi kínálata néhány kivételtől (Europeum üzletközpont, Corvin mozi környéke) eltekintve a helyi lakosságot célozza meg. A környező lakóterületek a belső részen közepes, míg a külső oldalon inkább alacsonyabb presztízzsel bírnak, így a helyi vásárlóerő is ennek megfelelően alakul. A kereskedelmi egységek minősége sokszor alacsony, a villamosmegállóktól távolabb gyakori a nagy fluktuáció és az üresedés. A turisztikai funkció a Blaha Lujza téren erősebb, több szálloda jelenlétével, míg a vendéglátás a Mikszáth térhez kapcsolódó Krúdy utca felől éri el a körutat.

- A Ferenc körút a legrövidebb útszakasz a körutak között, kereskedelmi szempontból a két villamosmegálló (Mester utca, Corvin-negyed) felé gravitál. A kereskedelemi egységek nagy része a közepes vásárlóerővel rendelkező lakóterületeket szolgálja ki, a villamosmegállóktól távolabb minőségük csökken, gyakoribb az üresedés. A kerület két, vendéglátásban erősebb utcája, a Ráday és a Tompa utca is beletorkollik a körútba, azonban hatásuk ott már nem érződik.

A Nagykörút mentén, számos helyen jöttek létre tematikus egyesületek, klaszterek a hasonló karakterrel, profillal működő kereskedelmi, vendéglátó vagy szolgáltató egységek részvételével, azzal a céllal, hogy közösen szervezzék meg a terület marketingjét, részt vegyenek a közterület fenntartásában, koordináltan tudjanak külső szereplőkkel (önkormányzat, lakosság stb.) kommunikálni. Hatásuk sokszor elér egészen a körútig, ugyanakkor magán a Nagykörúton ilyen szervezet nem működik, vagy legalábbis csak a háttérterületen aktívak.

- A Pozsonyi Piknik egy többnapos rendezvénysorozat, amely a XIII. kerületben, a Pozsonyi úton és környékén nyújt kulturális és szórakoztató programokat, bevonva a helyi üzlettulajdonosokat, bérlőket, vállalkozókat. A rendezvény tulajdonosa a Budapest Főváros XIII. Kerület Önkormányzata.
- A Falk Miksa utca Budapest műkereskedelmi központja, az itt tevékenykedő galéria tulajdonosok 2006-ban hozták létre a Falk Art Fórum Antik & Modern Művészeti Fesztivált, amely évente jelentkezik többnapos programokkal. Az egyesület évközben is jelen van weboldalon, tematikus újság kiadásával illetve a Falk Art Fórum Baráti Kör működtetésével.
- A Teréz körút háttérterületén aktívan működik a Broadway Egyesület, amelyet a Liszt Ferenc téri, az Andrássy úti, a Hajós utcai és a Nagymező utcai vendéglátósok hoztak létre. Az egyesület célja egy kulturális, szórakoztató és vendéglátó negyed megvalósítása és színvonalas működésének elősegítése, illetve a terület épületeinek, közterületeinek és más értékeinek megóvása.
- A VI. és VII. kerületek határán, a Király utca belső szakszán működik a Királyutca-Designutca Klaszter, elsősorban a helyi vállalkozások bevonásával és a helyi önkormányzatok közreműködésével közös marketing tevékenységet folytat (weboldal, törzsvásárlói kártya, turisztikai kiadvány gondozása).
- A Belső-Erzsébetváros „bulinegyedében” és annak környékén tevékenykedik a KultUnio Alapítvány, amely a területen működő vendéglátó, szolgáltató egységeket, szálláshely szolgáltatókat, kulturális intézményeket fogja össze. Céljuk a terület arculatának erősítése, kereskedelmi forgalmának növelése, kulturális profiljának erősítése, illetve a társadalmi párbeszéd erősítése a környéken élők, látogatók, dolgozók és vállalkozók között.
- A VIII. kerületi Palotanegyedben, a Mikszáth tér környékén a Palota Piknik Egyesület fogja össze a helyi vendéglátókat, közös rendszeres rendezvények szervezésével és közös akciókkal növelve a helyszín ismertségét, látogatottságát.

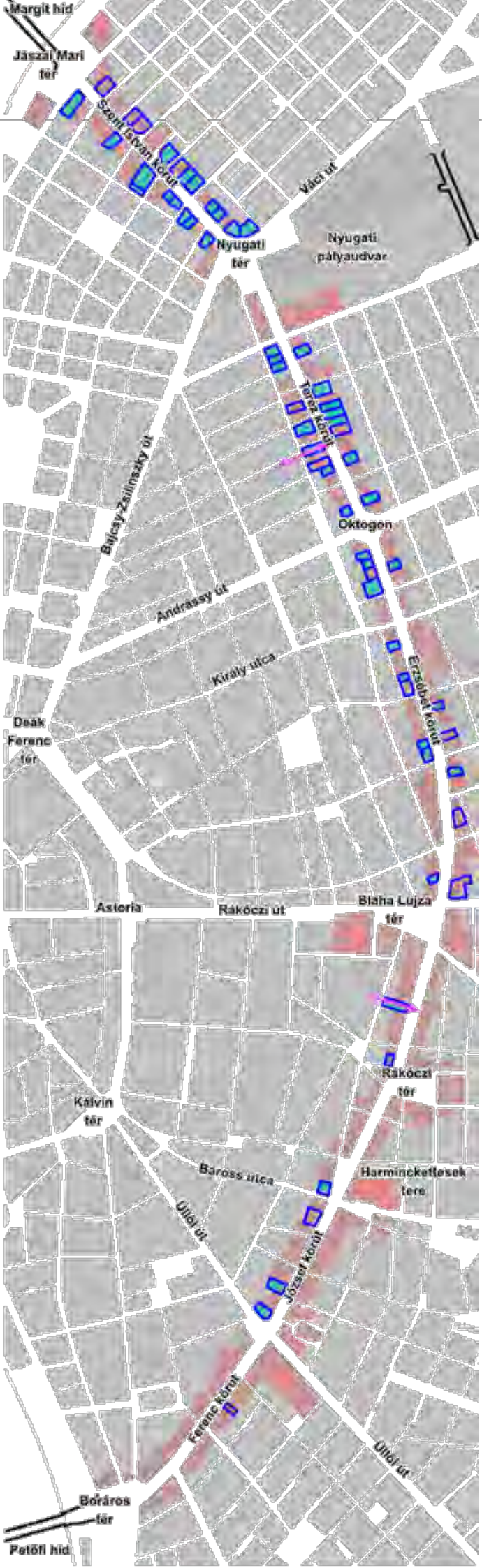
II.5. A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK VIZSGÁLATA

Közterületek és udvarok vizsgálata

A Nagykörút közhasználatú területét a tényleges, „faltól-falig" közterület és az épületek földszintjén, a belső udvarokban található üzletek, irodák alkotják. A körút menti épületek túlnyomó többsége lakóépület, amelyek földszintjén a közterületre nyíló 2-6 kisebb üzlet működik. A térfalat alkotó 289 épület ötödének belső udvarában található olyan funkció, amely tágítja a körút használati területét. A körúton dél felé haladva csökken a hasznosított és megnyitott udvarok aránya és minősége.

Azokat az udvarokat, ahol van üzleti funkció, általában szabadon be lehet járni nyitvatartási időben (jellemzően 10-től 18 óráig), valós kiterjesztései a közterületnek. A mágneszáras, egyedi kódra nyíló kapuk elterjedése óta azonban egyre gyakoribb, hogy a belső udvarok üzleteibe is csak akkor lehet bejutni, ha az üzlet személyzete beenged a ház kapuján. Ennek egyik oka, hogy a Nagykörút és más forgalmas útvonalak mentén számos lakást alakítanak át irodává vagy valamilyen kereskedelmi-szolgáltató funkciójú helyiséggé, amely azt indukálja, hogy a látogatók egy része az épületek első, második vagy fentebbi szintjeire kíván eljutni. A magántulajdonú területek védelme érdekében minimalizálni szükséges az üzleti célú áthaladást, amelynek legjobb eszköze a kapuk zárva tartása. Azok az üzletek, amelyek nyitott udvarokban találhatók, jellemzően alacsonyabb presztízsűek mind kialakításukban, mind funkciójukban azoknál, amelyek zárt udvarban vagy emeleten helyezkednek el, és saját kapucsengővel rendelkeznek. A Nagykörút udvarainak jellemző üzleti profiljába a szépségszalonok, esküvői ruhaszalonok, elektronikai szervizüzletek, tetováló szalonok és egyéb ruházati üzletek tartoznak, amelyek az egyes szakaszokon eltérő arányban vannak jelen.

Az épületállomány tizedét kitevő intézmény, szálló vagy közösségi funkciójú épületeinek belső udvara jellemzően nem bejárható. Ezek az épületek általában tartalmaznak valamilyen, a domináns funkciótól eltérő földszinti használatot, például ajándékbolt vagy étterem.



II.5.1. ábra: Épületek udvari használata

Szent István körút

- Az épületek több, mint fele tartalmaz üzletet a belső udvarban, amelyeknek legnagyobb része (80%) elérhető nyitott kapun át.
- Az udvari üzletek jellemző profilját a cipők, táskák, egyéb bőrdíszmű, valamint kézműves termékek adják, presztízsük közepes, alkalmankénti használattal.
- Az emeleti szinteken számos ügyvédi iroda, tanácsadó cég működik.



Teréz körút

- A Teréz körúti épületek közel 40%-ában található udvari üzlet, harmadának bejárható a belső udvara.
- A körút ezen szakaszán található az esküvői ruhaszalonok túlnyomó része (földszinten és emeleten egyaránt). Ezen kívül közepes vagy alacsony presztízsű szépségápolási és elektronikai üzletek jellemzők.
- A Teréz körút 32. teljesen átjárható a Jókai utca 7. felé.



Erzsébet körút

- A szakasz épületeinek mintegy negyedében található udvari kereskedelmi funkció, az udvaroknak azonban csak 15%-a járható be.
- Az üzletek leggyakrabban alacsony minőségű elektronikai szervizek, pénzváltók vagy ruhaüzletek.
- Az emeleteken jellemzőek az Airbnb lakások, hostelek és ügyvédi irodák.



József körút

- A körút leghosszabb szakaszán mindössze 6 épületben található üzlet az udvarban, amelyekből csak 5 járható be szabadon.
- A belső üzletek profilja változatos: kozmetika, ajándékbolt, tetováló szalon, kulcsmásolás, rövidáru.
- A József körút 19. teljesen átjárható a Somogyi Béla utca 18. felé.



Ferenc körút

- A belvárostól távolabb eső, alacsonyabb presztízsű körútszakaszon nem jellemző a belső udvarok megnyitása, hasznosításuk elenyésző.
- A Ferenc körúti lakások egyéb nem lakás céljára szolgáló hasznosítása nem jellemző.

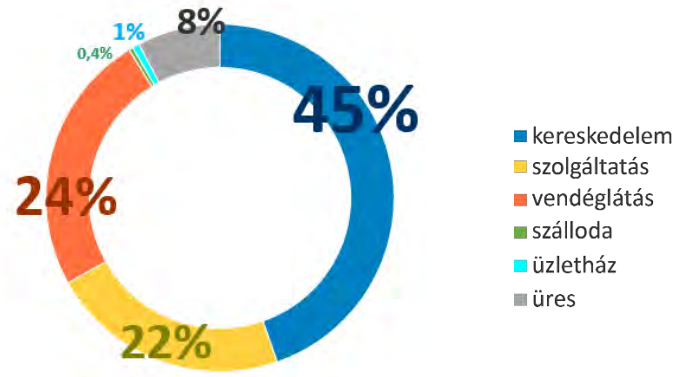


Utcai üzlethelyiségek vizsgálata

Üzletek profilja

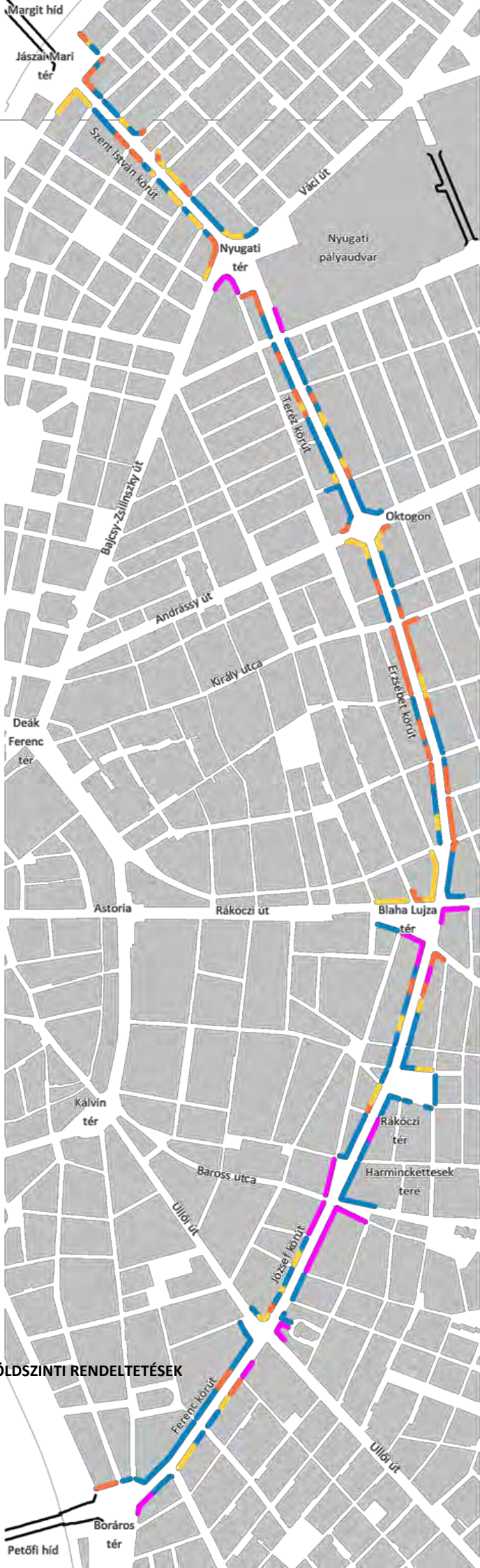
A Nagykörút épületeinek legnagyobb részére a lakófunkció jellemző, a földszint és a hozzá kapcsolódó közterület-használat azonban rendkívül változatos, a központi elhelyezkedéshez illően széles kereskedelmi és vendéglátó kínálatot nyújt. Az épületek földszintjén általában 4-5 kisebb üzlet, vendéglátóhely portálja található, ugyanakkor gyakori, hogy az üzletek a belső udvarba, és az onnan nyíló helyiségekbe húzódnak be. Az ily módon „kiterjesztett" közterület tipikus jellemzője a Nagykörútnak, ezért a földszinteknek nemcsak a térfalat alkotó első traktusát szükséges vizsgálni, hanem – ahol lehetséges – a kapukon belül található funkciókat is.

A közterületről nyíló meglévő üzlethelyiségek közel fele kereskedelmi, negyede vendéglátó, ötöde szolgáltatás funkciójú. Eltérő földszinti funkció nélküli irodaház vagy szálloda nem jellemző. A teljes Nagykörúton a vizsgálat készítése idején üres, bezárt vagy kiadó földszinti helyiség azok kb. 10%-án volt jelen.



Az utcai üzlethelyiségek profilja, funkciója az egyes vizsgált körúti szakaszokon különböző összetételt mutat. A napi bevásárlási lehetőséget kínáló kereskedelmi egységek aránya az egyes szakaszok összes üzletére vetítve szinte szimmetrikusan változik a Nagykörút mentén, magasabb szintről (12,5%) indulva a Jászai Mari tér felől, majd fokozatosan csökkenve, végül hasonlóan magasabb arányt elérve a Ferenc körúton (12,9%). A számottevő különbséget az Erzsébet körúton a többi szakaszhoz képest lényegesen nagyobb arányban jelenlévő vendéglátás funkció okozza. A VII. kerületi szakaszon a sörözők, bárok és bisztrók az üzlethelyiségek 40%-át teszik ki. A teljes körút esetében megjelennek olyan szakaszok, amelyek nem rendelkeznek jellemzően kereskedelmi, szolgáltató vagy vendéglátó funkcióval, hanem vegyes, összetett kínálattal rendelkeznek.

➔ **A részletes vizsgálatot lásd a 2. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK**



II.5.2.ábra: Üzletek profilja

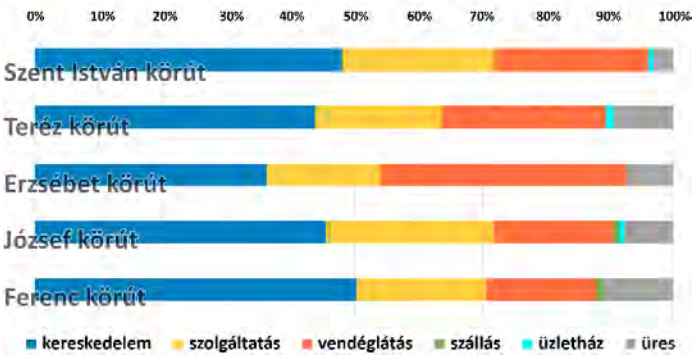
Az Erzsébet körúti vendéglátó funkció nagyjából duplája a József körúti (17,1%) vagy a Ferenc körúti (18,3%) számnak. A vendéglátás itteni alacsony aránya magyarázható azzal, hogy a két szakasz távolabb esik a turisztikai célpontoktól. Az utóbbi években megfigyelhető a vendéglátó funkció súlypontjának eltolódása a Józsefváros és a Ferencváros irányába, de az egységek száma egyelőre jelentősen alulmarad a hagyományos VI.-VII. kerületi „bulinegyed”-hez képest. Az elemzésből kiemelhető a szolgáltatások magas aránya a József körúton, amely a helyi vásárlóréteg igényeihez illeszkedett. A Ferenc körúton arányaiban több az üres helyiség (11%), mint a Nagykörút más szakaszain.

A Nagykörút kereskedelmi kínálatának egykor gerincét adó szaküzletek egy része ma is jelen van, melyből kiemelhető a ruházati és cipőboltok 6-13%-os aránnyal, illetve a műszaki profilú üzletek 5-8%-os aránnyal az egyes körúti szakaszokon, illetve 1-3%-os arányban jelen vannak az optika, textil illetve könyv szaküzletek is. Az üzletek között jelen vannak a bemutatóteremként szolgáló egységek is illetve vannak, melyek országos vonzáskörzettel rendelkeznek.









II.5.3. Üzlethelyiségek funkcionális összetétele az egyes körút szakaszokon, 2020

	napi bevásárlás	vendéglátás	ruházat	bank, posta, pénzváltó	egyéb kereskedelem	egyéb szolgáltatás
Szent István körút	12,5%	22,9%	13,5%	8,3%	27,1%	15,6%
Teréz körút	9,5%	23,2%	9,5%	6,5%	33,4%	17,9%
Erzsébet körút	4,9%	35,2%	9,0%	9,8%	31,2%	9,8%
József körút	9,1%	17,1%	5,5%	8,5%	37,2%	22,6%
Ferenc körút	12,9%	18,3%	9,7%	6,5%	38,7%	14,0%

II.5.1. táblázat: Üzlethelyiségek funkcionális összetétele az egyes körút szakaszokon, 2020. Forrás: ECRS Magyarország számítás





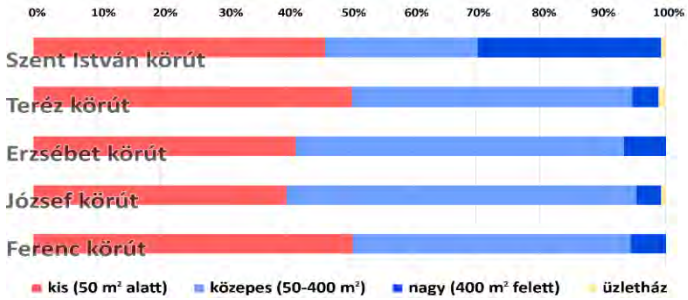


Üzletek mérete

A körúti üzletek 90%-ának mérete 400 m² alatti, ezeknek a fele pedig nem éri el az 50 m²-t. A kis méretű üzletek jellemzően pénzváltók, büfék, elektronikai szerviz üzletek, fodrászatok, dohányboltok. Közepes méretűnek tekinthető minden 50 és 400 m² közötti üzlethelyiség, az ebbe a kategóriába sorolt üzletek azonban jellemzően 100-150 m² területű helyiségek. A vendéglátóhelyek, szaküzletek, gyógyszertárak, ruházati üzletek tartoznak a közepes méretű kategóriába. 400 m² feletti mérettel a nagyobb vásárlóerőt vonzó mindennapi termékeket forgalmazó (élelmiszerbolt, gyorsétterem), mindennapi szolgáltatást nyújtó üzletek (bank, posta), valamint a különleges profilú szolgáltatások (pl. VR vidámpark, mozi) rendelkeznek. A Nagykörút mentén található üzletházak (Skála, Westend, Europeum, Corvin Áruház, Corvin Plaza) külön kategóriát képeznek.

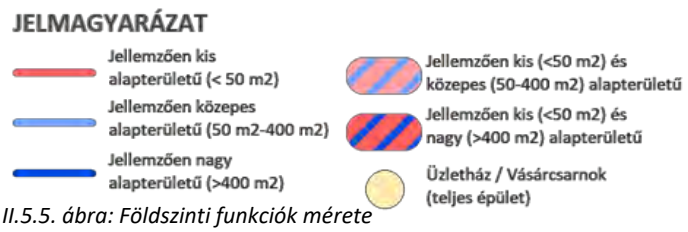


Az egyes szakaszokon az üzlethelyiségek méret szerinti megoszlása a Szent István körutat leszámítva hasonló. Az V. és XIII. kerület határán, a Nagykörút legintenzívebben használt szakaszán lényegesen több (30%) 400 m² feletti üzlet található, mint a körút más szakaszain. Az üzlethelyiségek mérete üzemeltetési szempontból igen fontos tényező, a modern kínálattal rendelkező kereskedelmi egységek hatékony üzemmérettel rendelkeznek, mely egy minimum helyiségméretet is megkövetel. A szaküzletek általános méretkategóriája 100-300 m² között mozog, míg a mágnesüzletek méretigénye már 1000-4000 m² körüli. Közepes méretű helyiségek esetében a helyiség alakja is fontos szempont, minél szélesebb utcafelületi aránnyal kell rendelkeznie.

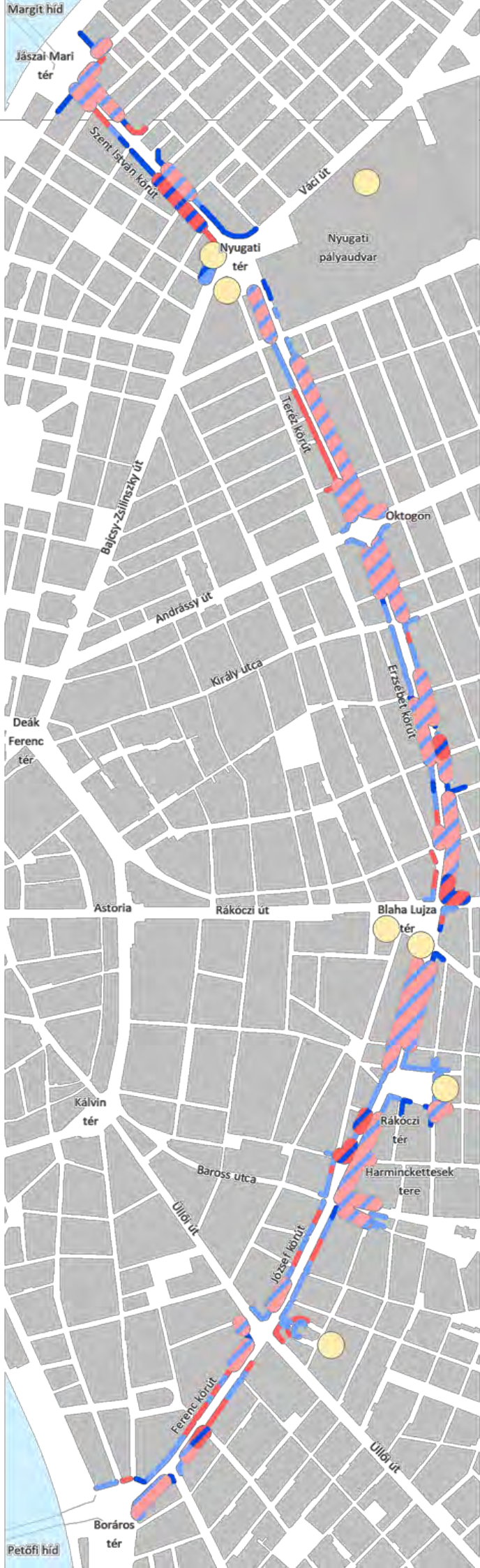


II.5.4. ábra: Üzlethelyiségek méret szerinti megoszlása

➔ **A részletes vizsgálatot lásd a 2.2. számú mellékletben**

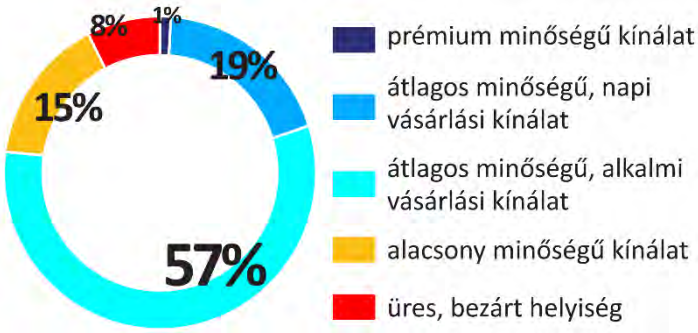


II.5.5. ábra: Földszinti funkciók mérete

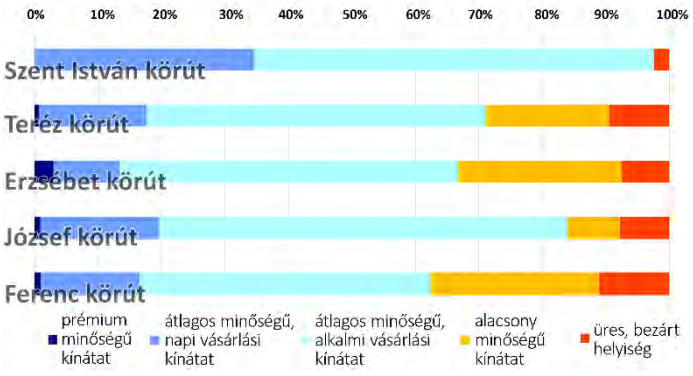


Üzletek presztízse

A Nagykörúton található üzletek több, mint felének a profilja alkalomszerű látogatót, vásárlőerőt vonz, amelynek oka a különböző szaküzletek, fodrászatok, borbélyok és hasonló szolgáltatások, valamint a vendéglátóhelyek nagyarányú jelenléte. Az olyan mindennapi vásárlóforgalmat vonzó üzletek, mint a nagyobb élelmiszerboltok, drogériák, bankok az üzlethelyiségek ötödét teszik ki. A minőség tekintetében jelentős, mintegy 15% az alacsony presztízsű üzletek aránya. Ezek jellemzően a kis alapterületű, profiljában és arculatában egyaránt degradálódott üzletek. Prémium minőségű üzletek a körút menti nagy múltú szállodák földszintjein jellemzők (pl. a Corinthia Hotel fogadószintjén található étterem vagy fürdő). A Nagykörút menti üzlethelyiségek nagyjából tizede leromlott állagú, kiadó vagy elhagyatott.



Az egyes szakaszokat vizsgálva szembetűnő, hogy északról dél felé haladva gyakoribbak az alacsony vagy rossz minőségű üzletek. Míg a Szent István körúton nincs ilyen, a magasabb presztízsű városrészektől távolabb eső Ferenc körúton az üzlethelyiségek harmada alacsony minőségű vagy üres. A Blaha Lujza tér környezetében sűrűbb a silány minőségű GSM szaküzletek és pénzváltók jelenléte, a Baross utca térségében számos üzlethelyiség bezárt.

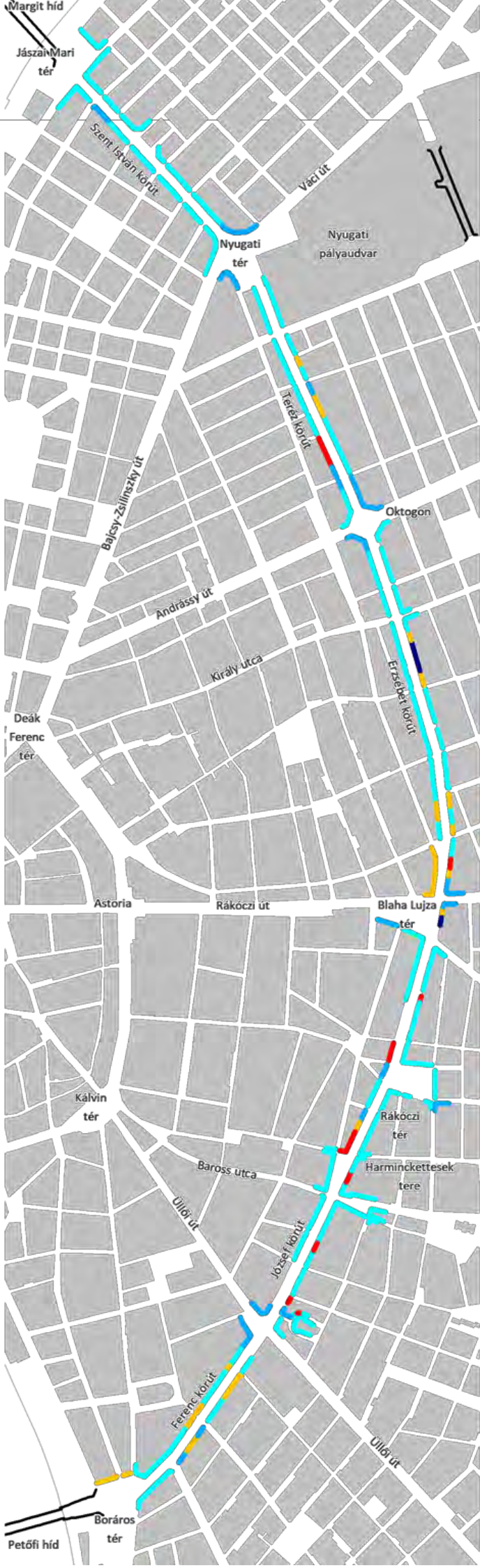


II.5.6. ábra: Üzletek presztízsének megoszlása

➔ **A részletes vizsgálatot lásd a 2.3 számú mellékletben**

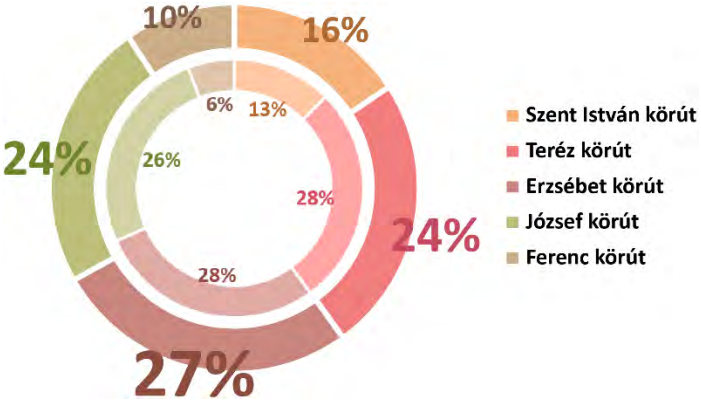


II.5.7. ábra: Üzletek presztízse



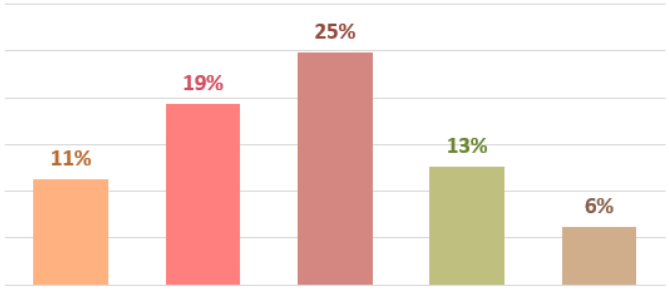
Földszinti funkciókhoz kapcsolódó közterület-használatok vizsgálata

A Nagykörút közterületét szezonálisan vagy állandó rendszerességgel veszik igénybe az ott működő vendéglátó egységek (éttermek, sörözők, kávézók, gyorséttermek). Az alábbi diagram külső részén látható, hogy a vendéglátóhelyek milyen arányban oszlanak meg az egyes szakaszokon, míg a belső körön a teraszok szakaszonként való megoszlása olvasható le. A teraszt használó egységek aránya nagyrészt tükrözi az adott szakaszon található vendéglátó egységek arányát.

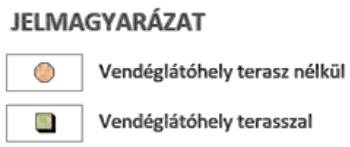


A teraszhasználatnak természetesen erős szezonalitása van, bár a dohányzás zárt térben történt tiltása miatt számos egység télen is üzemelteti a teraszt a dohányzó vendégek számára.

Az egyes szakaszokon a jellemző üzleti profilnak megfelelően az Erzsébet körút üzletei rendelkeznek a legnagyobb arányban közterületi terasszal. Az itt található összes üzlet negyedének, a vendéglátóhelyek kétharmadának van terasza. Ugyanez az arány a Ferenc körúti üzleteknek csak 6%-a, a vendéglátóhelyeknek csak harmada.

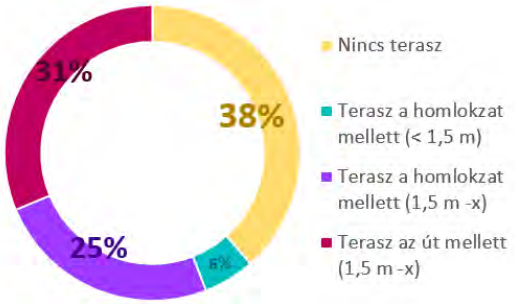


II.5.8. ábra: Teraszt használó üzletek aránya az egyes szakaszokon

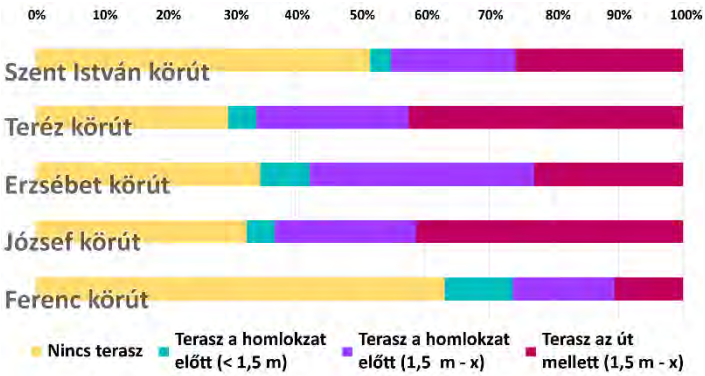


II.5.9. ábra: Vendéglátó helyek a Nagykörúton

A vendéglátóhelyek teraszának kialakítása szerint három típust különböztethetünk meg attól függően, hogy az az üzlethelyiséghez képest hol helyezkedik el, illetve mekkora területsávot foglal el a közterületből. A Nagykörúton található vendéglátóhelyek kétharmada rendelkezik közterületi kitelepüléssel. A teraszok fele az út menti 1,5~3 méteres sávban helyezkedik el, másik felük túlnyomó része a homlokzat menti sávban foglal el ugyanekkora területet. A teraszok 6%-a közvetlenül a homlokzat mellett található, a közterületből legfeljebb 1,5 métert foglalnak el.

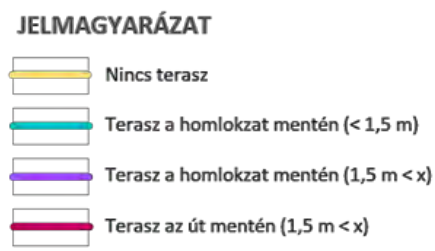


A körút egyes szakaszain eltérő a teraszok jellemző kialakítása. A legtöbb vendéglátó terasz a VI.-VII.-VIII. kerületben található. Míg az Erzsébet körúton a homlokzat melletti kialakítás jellemző, a VI. és VIII. kerületi szakaszon többségben vannak az út menti teraszok. A Ferenc körúton a legkevésbé jellemző a közterületi kitelepülés, amelynek a keskenyebb járda, a Boráros téri csomópont közelsége, valamint az üzletek alacsony presztízse lehet az oka. A közvetlenül a homlokzat menti sávban kialakított teraszok aránya itt a legnagyobb.



II.5.10. ábra: Vendéglátóhelyek terasz kialakításának megoszlása

➔ **A részletes vizsgálatot lásd a 2.4. számú mellékletben**



II.5.11. ábra: Vendéglátóhelyek teraszának jellemző kialakítása



Kedvezőtlen
- saját burkolt felület
- megállító tábla

Nyugati tér



- **Kedvező, teresedés használata, gyalogos forgalmat nem zavar**

Szent István körút



Kedvező, homlokzat melletti kialakítás

Teréz körút



Erzsébet körút



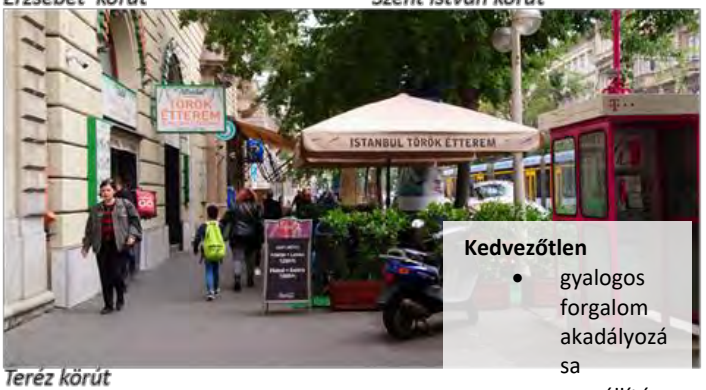
Kedvezőtlen
- árnyékoló
- gyalogos forgalom akadályozása

Erzsébet körút



Kedvező, homlokzat melletti kialakítás

Szent István körút



Kedvezőtlen
- gyalogos forgalom akadályozása
- megállító tábla

Teréz körút



Kedvezőtlen
- gyalogos forgalom akadályozása
- árnyékoló

Szent István körút



Kedvezőtlen
- árnyékoló
- gyalogos forgalom akadályozása

Teréz körút



Kedvező, homlokzat melletti kialakítás

Erzsébet körút



Kedvezőtlen
- árnyékoló
- gyalogos forgalom akadályozása
- megállító tábla

József körút



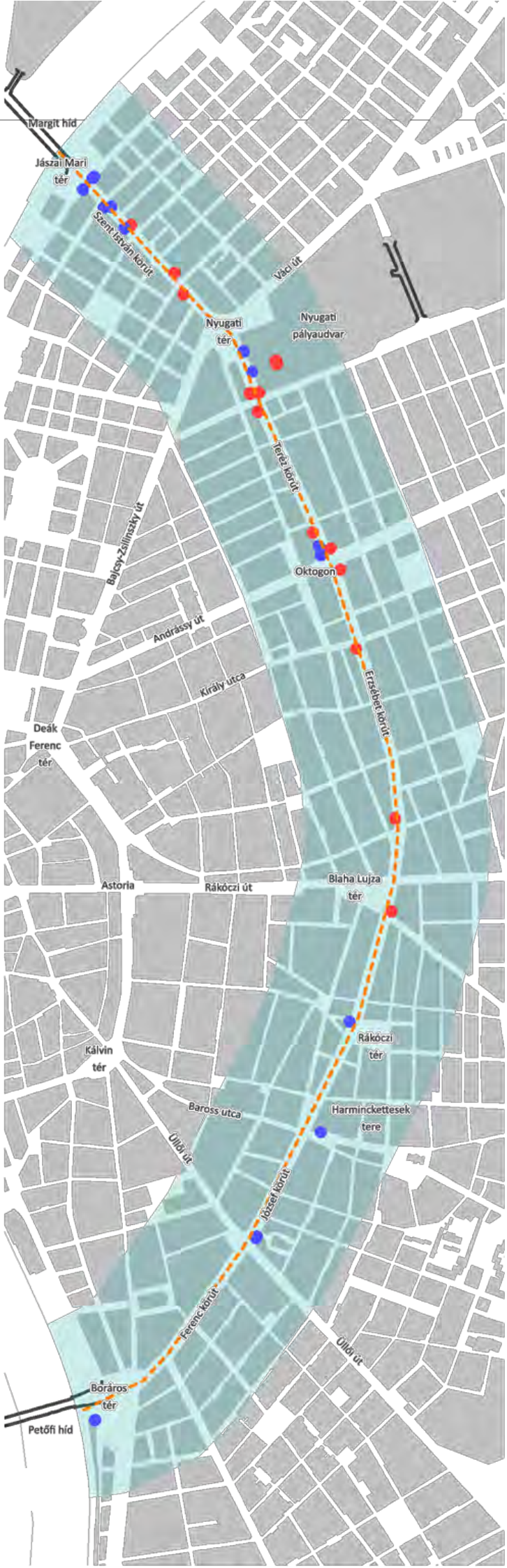
Kedvező, homlokzat melletti kialakítás
Kedvezőtlen
- megállító tábla

Budapesten az utcán történő, állandó engedéllyel rendelkező árusítás története körülbelül az 1900-as évek elejéig vezethető vissza, akkoriban főként sajtótermékek és dohányáruk értékesítésére szakosodtak. A két világháború között kizárólag hadirokkant, veterán vagy annak hozzátartozója kaphatott trafikengedélyt, egyfajta kárpótlásként az államtól. Az újságos pavilonok nagyobb mértékű elterjedése az ’50-es ’70-es évekre tehető. A ’90-es évektől egyre nagyobb igény mutatkozott a pavilonok megjelenésének, kialakításának szabályozására. Ennek első megnyilvánulása a Nagykörút „megtisztítása” volt 1993-ban. 1997-ben a Magyar Posta tulajdonában lévő újságos kioszkokat magánkézbe adták, majd 2002-ben a Fővárosi önkormányzat a pavilonok kialakítására pályázatot hirdetett. Ennek eredménye a ma is látható legtöbb fa- és fémvázas kialakítású építmény.



2006 után telepített fa és fém szerkezetű pavilonok

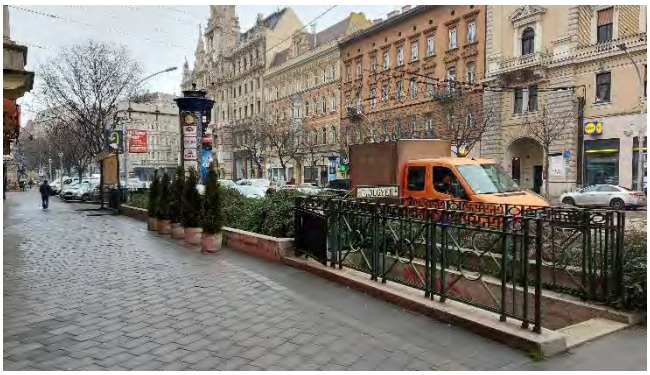
A fővárosi tulajdonban lévő közterületeken létesített pavilonok telepítéséhez közterület-használati hozzájárulást kell beszerezni, és közterület-használati díjat kell fizetni, amit „a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló közterületek használatáról” című, 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet (2. sz. melléklet) szabályoz. A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületeken, a felszínen elhelyezkedő pavilonok esetében a pavilon tulajdonosa a felépítmény alatti területre rendelkezik közterület-használati hozzájárulással, azaz a pavilon tulajdonosa maga a hozzájárulással rendelkező jogi-vagy természetes személy. A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában jelenleg nincsen közterületen elhelyezkedő épület, pavilon. Az egységes kialakítású építmények napjainkban többek között virág- és ajándékboltokként, de akár kürtőskalácsot árusító helyekként is működnek, 2021. januárjában megközelítőleg a felük használaton kívüli.



 II.5.12. ábra: Pavilonok elhelyezkedése a körút mentén

A Nagykörút megnyitásakor a Közmunkatanács néhány Párizsból vásárolt öntöttvas nyilvános illemhelyet helyezett el. A Fővárosi önkormányzat ezzel egy időben minden házmestert utasított, hogy szükség esetén bárkinek adják ki a házi közös illemhelyének kulcsát. Ezt követően az épített, felszín alatti illemhelyek a körút mentén jellemzően a villamos-megállókhoz kapcsolódva kerültek kialakításra, a Blaha Lujza tértől északra sűrűbben, attól délre ritkábban. 1950-ben az FCSM kezelésébe került az összes budapesti illemhely. Az általuk működtetett és jelenleg is üzemelő nyilvános illemhelyek száma Budapesten 45, ebből a Nagykörút 300 méteres vonzáskörzetében mindösszesen 4 db helyezkedik el (3 darab aluljáróban, 1 darab a Honvéd téren), ami a körút belvárosi helyzetét és a lefedett területet tekintve elenyésző.

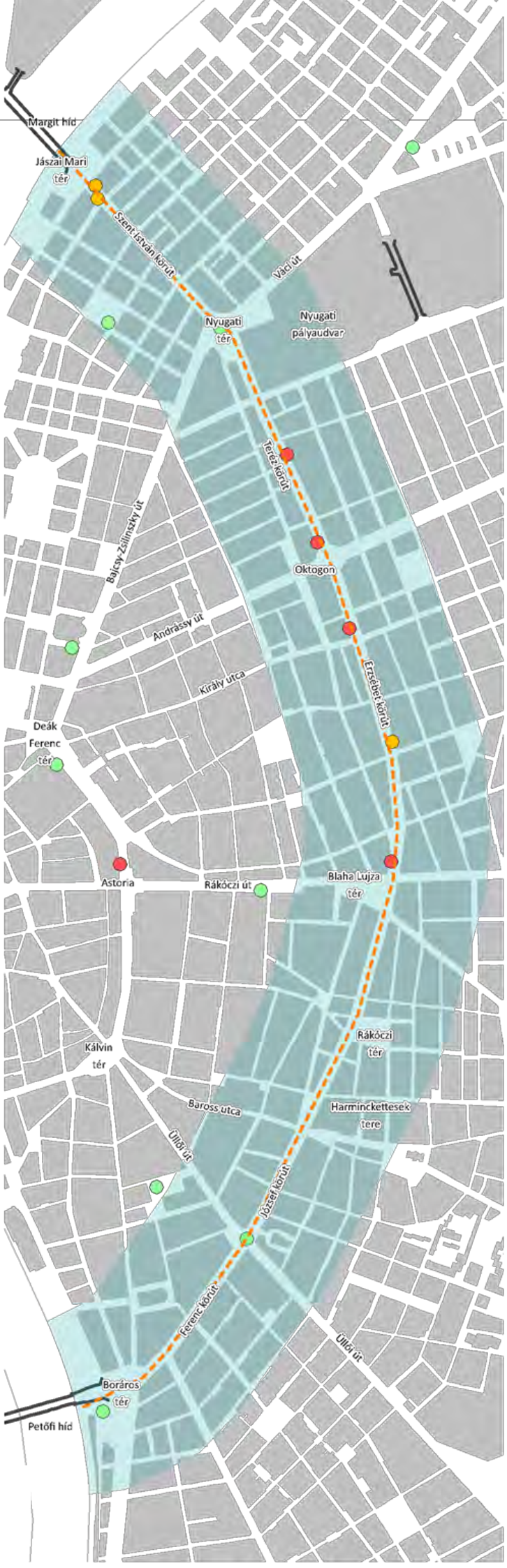
A körút mentén továbbá 4 darab használaton kívüli és 3 darab, már funkciót váltott, jelenleg szórakozóhelyként üzemelő, felszín alatt kialakított helyiség található.



Használaton kívüli nyilvános illemhely (Erzsébet krt.)



Szórakozóhelyként üzemelő, korábbi illemhely (Erzsébet krt.)



II.5.13. ábra: Nyilvános illemhelyek elhelyezkedése

Közterület-használatok megjelenése a szabályozásokban

A Teréz körút közterületre vonatkozó rendelkezések:

- Új pavilon nem létesíthető, meglévő fenntartható és felújítható.
- Elhelyezhető köztárgy, zenepavilon, közösségi közlekedés kiszolgáló létesítményei, nyilvános illemhely, terepszint alatti folyosó, aluljáró, épület alól legfeljebb 1 méterig kinyúló, kizárólag parkolási célú pinceszint, közterületi fák, egyéb építmények és közművek.
- Parkolók kialakításának módja, minimális járdaszélesség.
- Meglévő zöldfelületek nagyságának megőrzése.
- Nyugati és Eiffel térre speciális rendelkezések az elhelyezhető létesítmények, beépítési paraméterek.

A Teréz körúti térfalak minőségi és funkcionális alakítása:

- A Teréz körúton új lakóhelyiség csak 7,5 m legkisebb padlómagasságtól alakítható ki, meglévő épületek funkcióváltásakor a közterületre nézve csak a F+2-től lehet elhelyezni.
- A körút földszinti részein csak üzlethelyiség, kereskedelem, vendéglátás és szolgáltatás céljára szolgáló rendeltetési egység, helyiség, közforgalmú iroda helyezhető el, melynek legkisebb földszinti belmagassága legalább 4,0 m, belső galériázás kialakítható.
- Földszinten gépjármű-tároló takarásáról szóló rendelkezés.

Rossz példák



Jó példák



Az Erzsébet körút közterületre vonatkozó rendelkezések:

- A körút telkein épület nem helyezhető el.

Az Erzsébet körúti térfalak minőségi és funkcionális alakítása:

- Előkert nélküli, közhasználatú terület felé nézően (Erzsébet körút) 70 centiméternél kisebb szintmagasságú földszinten lakó-, illetve szállás céljára szolgáló rendeltetés nem alakítható ki.

Rossz példák



Jó példák



A József körút közterületre vonatkozó rendelkezések:

- A József körúton és az azon belül elhelyezkedő belvárosi területen a **gyalogosfelület szélessége** közterület egyéb használata során legalább 3,0 méter és nem kisebb, mint a – berendezési és biztonsági sávok keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-as kioszk elhelyezése esetén. (PALOTAKÉSZ)
- Rendelkezés a rendezvények idején elhelyezett építményekről (PALOTAKÉSZ)
- **Közterület fölé nyúló építmény(rész)** méreteinek meghatározása (JÓKÉSZ)
- A Blaha Lujza és a Rákóczi térre vonatkozó speciális rendelkezések
- A József körúton található fasor a tervezett és felújítandó fasorok közé sorolt.
- Építmények elhelyezésének szabálya a **térfigyelőrendszer** korlátozása nélkül

A József körúti térfalak minőségi és funkcionális alakítása:

- az épületek földszintjének közterület felőli szakaszait a tartószerkezettel összehangoltan, közcélú használatra alkalmas módon kell kialakítani (üzlet, portál) (JÓKÉSZ)
- Az épület közterület felőli homlokzatán az **épületdísz kiugrása** legfeljebb 30 cm lehet. (PALOTAKÉSZ)
- Meglévő, zártsorú beépítésnél közterületről nyíló lakás rendeltetési egység nem létesíthető.
- A **közterülettel határos földszinti helyiségek**et a Köu-3 övezetű utak mentén legalább 4,5 m, egyéb közterületek mentén legalább 3,5 méteres belmagassággal kell kialakítani. (PALOTAKÉSZ)
- **Lakóhelyiség padlószintmagasságának a közterülettel határos épülettraktusban** a közterületi járdaszinttől függőlegesen felfelé mért legkisebb értékének meghatározása
- **Tetőterasz, tetőkert** létesíthető.
- **Udvarok lefedésének részletes szabályai**

Rossz példák



Jó példák



A Ferenc körút közterületre vonatkozó rendelkezések:

- A meglévő fasorok pótlása szükséges a Ferenc körúton.
- KÖu közterületek egyéb célú használata esetén a gyalogosfelület szélessége legalább 3,0 méter és nem lehet kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.
- Az épületek közterületről látható homlokzatán és tetőzetén légvezeték, közművezeték, hírközlési és gépészeti berendezés, kültéri klímaberendezés, fémkémény nem helyezhető el.
- A közterületen elhelyezett berendezéseket egységesen kell kialakítani.
- Közterületen állandó jelleggel egységes kialakítású újság-és virágárusító pavilon, jegyárusító automata, segélyhívó állomás, közcélú információs berendezés, a kerékpáros infrastruktúra létesítményei helyezhetők el. Közterületen önálló bankjegyautomata, vitrin nem helyezhető el.
- Szezonális vendéglátó teraszok elhelyezésének keresztmetszeti feltételei.
- Közterületekhez csatlakozó árkádok területe közforgalom elől el nem zárható terület.

A Ferenc körúti térfalak minőségi és funkcionális alakítása:

- A Ferenc körút mentén új lakóhelyiség, meglévő épület átépítése, épületrész és helyiség rendeltetésmódosítása csak a közterülettel határos épülettraktusban a közterületi járdaszinttől függőlegesen felfelé mért 3,0 méter felett megengedett.
- Épülethomlokzatokkal illetve tűzfalakkal határolt udvaros épület zöldtetős vagy tetőteraszos kialakítású udvarlefedése a földszinti szint vagy első emelet födémének magasságában létesíthető, amennyiben az alatta lévő szinteken az udvar felé közvetlenül lakószoba nem nyílik.
- Ferenc körúti épületsor telkein meglévő épület bővítése, átépítése esetén az épületek hátsó traktusai elbontandók, a bontással felszabaduló helyet zöldfelületekkel tagoltan kell kialakítani, összekapcsolva a meglévő belső kertekkel.

II.6. FÖLDSZINT ÉS PORTÁLOK ARCULATA, PROBLÉMÁI

Az utcai és udvari földszinti homlokzatok arculati vizsgálata

A Nagykörút épületeinek földszintjeit megépítésük óta jellemzően üzletek, vendéglátóhelyek és egyéb közforgalmú funkciók foglalták el. Ezek működési és megjelenési igényei mindenkor nagymértékben alakították a helyiségek kialakítását és az utcaképet. A földszintek és a közterületek állapota a körút arculatának a gazdasági feltételek és stílus-divatok által befolyásolt, gyorsan változó eleme.

Meghatározó jelentőségű, hogy a közterületek fővárosi tulajdont képeznek, de az üzlethelységek szinte kizárólag magántulajdonban vannak.

A körút egyes szakaszainak problematikája hasonló, közel azonos. A terek és teresedések problematikája viszont helyenként egyedi, azok sajátos kezelését igényelnek.

Megfelelően szigorú szabályozás és ellenőrzés hiányában a földszintek homlokzatain jelenleg tapasztalható legzavaróbb anomáliák:

- az épületek eredeti homlokzata sok helyen átépült – módosult a falazat-nyílás aránya, nyílástengelyek helye és az üvegezés síkja eltér a teljes homlokzat szerkesztési logikájától, ahhoz nem illeszkedik
- az eredeti homlokzatburkolatot indokolatlanul nagy felületen idegen anyagokkal burkolják
- cégjelzések kialakítása sokszor elfogadhatatlan méretű és minőségű, számtalan esetben szabálytalan és zavaró hirdetésekkel egészül ki
- a kirakatok harsány színezésűek, az üvegfelületeket ragaszott fóliával takarják el
- üzlethelyiségek kiegészítő műszaki berendezési tárgyai (pl: riasztó fény és hangjelzői, a légkondicionáló berendezések kültéri egységei, árnyékoló szerkezetek) szabálytalanul, tervezetlenül, zavaró módon vannak kialakítva)
- közterület-használat esetén átgondolatlan a helyiség és a külső fogyasztóhelyek viszonya.

A földszintek rendezetlen állapota mára a Nagykörút eredeti nagyvonalú építészeti karakterének elvesztésével fenyeget. A silány, harsány hirdetőfelületek, reklámok elnyomják a finom, kiegyensúlyozott történeti arányrendszerekben megtervezett homlokzatok érvényesülését.

Szent István körút

A Nagykörút magvalósításának késői periódusában kiépített körúti szakaszon az épületek földszintjeinek legnagyobb része eredetileg is kereskedelmi-szolgáltató funkciók számára alakították ki. A magasabb presztízsű szakasz igényesebb épületeinek földszintjén nagyobb, elegánsabb kirakatok létesültek. Az útszakasz üzleti vonzását mutatja, hogy az udvarok nagyobb részét megnyitották kereskedelemi célokra.

Rossz példák



Jó példák







Teréz körút

A forgalmas körúti szakaszt határoló épületek földszintjén kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó funkció egyaránt előfordul. A földszinti homlokzatok megjelenése rendkívül heterogén. A kizárólag kereskedelmi jellegű üzletek is megállító táblákkal, árnyékolókkal, árusok kitelepüléseivel, figyelemfelkeltő, néhol fényszennyezést okozó egyedi cégérekkel igyekeznek érvényesülni. Ezen elemek jelentős részt foglalnak el a járdafelületekből, megjelenésük növeli a rendezetlenséget. Az épületek jelentős részének udvaraiban is üzletek nyíltak, ezért a kapuk környékén a figyelemfelhívó elemek jelentősen sűrűsödnek.

Vendéglátó egységek kitelepülése esetén a közterületi használat sok esetben olyan mértékű, hogy a viszonylag széles járda ellenére ellehetetlenül a gyalogos forgalom. A használói zónák néhol szűkösek, egymást akadályozzák. További konfliktust okoz a közlekedési csomópontoknál a nagy áthaladó gyalogos forgalom számára a szükséges hely sem biztosított.

Rossz példák





Jó példák





Erzsébet körút

A leginkább központi helyzetű körúti szakaszon az épületek földszintjei a Teréz körúthoz hasonlóan forgalmas kereskedelmi-szolgáltatási funkciókkal zsúfoltak. Itt is magas az épületek megnyitott udvarainak száma, az onnan nyíló üzletek jelenléte.

A közterület-használat vizuális megjelenése rendkívül heterogén. A kizárólag kereskedelmi jellegű üzletek előtt megállító táblák vagy figyelemfelkeltő egyedi cégérek sűrűsödnek rendezetlen módon.

Itt is magas a közterületet használó vendéglátó egységek száma. A kitelepülések miatt a közlekedő terek leszűkülnek, akadályt képeznek.

Rossz példák





Jó példák





József körút

A körúti szakaszon is jellemzően kereskedelmi-szolgáltatási funkciók helyezkednek el az épület földszintjein. Kivétel a nagy forgalmat lebonyolító Europeum többszintes üzletház. Itt már alig találhatóak kereskedelmi célra megnyitott udvarok.

A boltok közterületi vizuális megjelenése itt is nagyon vegyes. Nagy a megállító táblák száma, vagy figyelemfelkeltő egyedi cégérek sűrűsödnek rendezetlen módon.

A közterületi kitelepülések ritkábban fordulnak elő.

Rossz példák





Jó példák





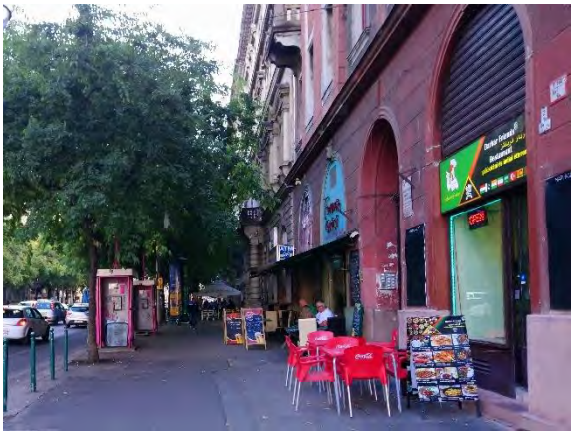
Ferenc körút

A Nagykörút kialakításának utolsó fázisában kiépült körúti szakaszon a kereskedelmi-szolgáltatási funkciók kisebb forgalmat bonyolítanak le. Kereskedelmi célra mindössze egy udvar van jelenleg megnyitva.

A boltok arculati megjelenése itt is nagyon vegyes. Zavaró a megállító táblák nagy száma, helyenként az áruk kirakása közterületre. Sajátos, zavaró elem e gyakran használt betörés elleni védőrács a kirakatok előtt, különösen azok kivitelezési módja miatt.

Közterületi kitelepülés e szakaszon ritkábban fordul elő.

Rossz példák





Jó példák





Azt látjuk, hogy különösen a földszinti homlokzatok arculata mára végképp eltávolodott a Nagykörút eredeti nagypolgári eszményképétől. A változás természetes, a korok folyamatainak eredménye, de a jelenleg kialakult eredmény lesújtó. A földszinti homlokzatokon a bolttulajdonosok, bérlők elhatározásai érvényesülnek. Tobzódnak a meglévő szabályokat is áthágó, alacsony színvonalú megoldások, hiányoznak az épülethomlokzatok kompozíciós elveivel összhangban lévő igényes kialakítások.



Problémás elemek a földszinti portálokon

Arculat megjelenése a szabályozásokban

Korábban a településkép védelmi szempontokra vonatkozó szabályozást a kerületi építési szabályzatok (KÉSZ-ek) tartalmazták, kerületenként eltérő részletezettséggel. A rendelkezések azonban nem voltak összehangoltak.

A 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet 2016. december 30-án hatályba lépő változásai nyomán közös gondolkodás indult el a főváros és a kerületek a között. 2017. év végére megszülettek a településképi arculati kézikönyvek (TAK-ok) és a településkép védelméről szóló rendeletek (TKR-ek).

A Budapest TAK a főváros településképi szempontból meghatározó területeire készült, vonatkozik a Nagykörutat is magába foglaló történeti jelentőségű beépítéssel rendelkező területekre is, azonban magára a közterületre nem tesz megállapításokat.

A kerületi TAK-ok a fővárosi arculati kézikönyvvel ellentétes arculati ajánlásokat nem tartalmazhatnak, és ennek megfelelően a TKR-ek sem rendelkezhettek ellentétesen a településképi követelményekkel. Az a probléma, hogy a kerületi TKR-ek Nagykörútra és a térfalaira vonatkozó részei sem összehangolt módon és nem azonos részletességgel készültek, számos témakörben nem szabályoztak. Külön gondot jelent, hogy a szabályok betartatása sem eredményes. Egyértelműen szabálytalan kialakítások sokasága is fokozza a zavaró utcaképet, így a TKR-ek nyomán sem érzékelhető javulás a körúti utcaképben.

Budapest Településképi Arculati Kézikönyve (TAK) vonatkozó ajánlások:

- Portálok kialakításánál, átalakításánál – ha azok még helyükön megtalálhatóak – az eredeti, földszinti nyílászárók megtartására kell törekedni. Amennyiben átépítették, úgy formai visszaállítására kell törekedni eredeti módon vagy magas minőségű kortárs kialakítással, fém vagy fa anyaghasználattal.
- A portálok, kirakatszekrények méretét és elhelyezését a homlokzattal együtt, egy egységként kell kezelni, minden berendezés, felület, felirat csak a teljes homlokzat és környezet figyelembevételével, azt nem zavaró módon helyezhető el.
- A földszinti homlokzatok, portálok megújítása a Nagykörút portálprogram (nagykorut.budapest.hu) ajánlásainak figyelembevételével készüljenek.

Településképi védelméről szóló rendeletek (TKR) vonatkozó településképi követelményei:

- A Nagykörutat által érintett érintő 6 kerületi TKR előírásai kerületenként különbözőek, közöttük nincsen összhang, de azokat sem sikerül érvényre juttatni.

Közterület alakítási terv (KAT) megjelenése a kerületi építési szabályzatokban és kerületi településképi rendeletekben:

Közterület-alakítási terv készítése kötelező a VI. kerület kivételével minden érintett kerültben, minden közterületen, vagy esetekben közhasználat céljára átadott területen folytatott építési, közterület átalakítási tevékenység megkezdése előtt. Jogszabályi anomália, hogy a településszerkezetileg és forgalom-technikailag is együtt kezelendő Nagykörút közterületeinek tervezett fejlesztését a kerületi önkormányzatok döntésük szerint a közterület-alakítási tervvel blokkolhatják, valamint a kerülethatár mentén vitás helyzetek alakulhatnak ki.

V. kerület

- A **TKR**-ben (5/2020. (I.30.) számú önkormányzati rendelet) meghatározottak szerint, a közterületi zöldfelületek és fasorok rekonstrukcióját, új fasor telepítését, valamint az egyes közterületek részleges, vagy teljes felújítását, átépítését külön-külön készített KAT alapján lehet megvalósítani. Közterületen folytatott építési tevékenység végzése esetén vizsgálni kell a határoló közterületekre meglévő közterület alakítási tervvel való összhangot is.
- A 6/2020. (I.30) sz. önk. rendelete Belváros-Lipótváros **Kerületi Építési Szabályzat**ában foglaltak szerint a KÖu-3 övezet területén, a gyalogos- és célforgalmi területeken a gyalogosfelületeket, a gépjármű-közlekedésre, vagy parkolásra kijelölt felületeket a KAT-ban meghatározottak szerinti elkülönített burkolattal kell megvalósítani. A fasorokat, zöldfelületeket az útpálya átépítésével együttesen a vonatkozó KAT szerint kell átépíteni. Ezen felül a KAT-ban előírható, hogy az elhelyezhető terepszint alatti építmény felső síkja milyen mértékben nyúlhat a csatlakozó járda vagy zöldfelületek fölé, valamint, hogy közművezetékek átépítésekor a vezetékek hol kerüljenek elhelyezésre.

A **VI. kerület**i TKR-ben és kerületi építési szabályzatban nincsen KAT-ra vonatkozó kerületi előírás.

VII. kerület

- A **TKR**-ben (25/2017. (X. 09.) Erzsébetváros Városképvédelmi Rendelete) meghatározottak szerint, közterületet, közhasználat céljára átadott területet (tömbbelsőt) kialakítani, illetőleg felújítani csak az utcabútorok és köztárgyak, zöldfelületek megjelenését tartalmazó közterület alakítási terv alapján lehet. Illemhely, szobor, emlékmű, díszkút, téliesített vendéglátó terasz, közművelődési célú hirdetőoszlop, citylight berendezés létesítése a városképi és közlekedési feltételek betartásával KAT alapján megengedett.
- A **kerületi építési szabályzat**ban nincsen KAT-ra vonatkozó kerületi előírás.

VIII. kerület

- A **TKR**-ben nincsen KAT-ra vonatkozó kerületi előírás.
- A 66/2007. (XII.12.) rendelete Józsefváros **Kerületi Építési Szabályzat**ában foglaltak szerint a közterületek felújítása vagy átépítése esetén vagy új közterületi pavilon létesítése, cseréje esetén közterület alakítási tervet kell készíteni. A Blaha Lujza térre külön kitér a rendelet, miszerint terepszint alatti építmény elhelyezése csak közterület alakítási terv alapján lehetséges.

IX. kerület

- A **TKR**-ben (35/2017. (XII. 22.) önkormányzati rendelet a településkép védelméről) meghatározottak szerint, szobor, díszkút, illetve egyéb köztéri képző-vagy iparművészeti alkotás át-, vagy elhelyezése, felújítása, eltávolítása, a közterületi zöldfelületek és fasorok rekonstrukciója, új fasor telepítése, zöldfelületek kialakítása közterület alakítási terv alapján történhet.
- A **kerületi építési szabályzat**ban nincsen KAT-ra vonatkozó kerületi előírás.

XIII. kerület

- A **TKR**-ben nincsen KAT-ra vonatkozó kerületi előírás.
- A 19/2016. (XI.15.) önk. rendelete a Budapest Főváros XIII. **Kerület Építési Szabályzat**ában foglaltak szerint a Szent István körút a közterület alakítási terv sajátos jogintézménnyel érintett terület. A KAT az adott közterület hosszának teljes területére készül, de legalább annak tervszerűen és műszakilag lehatárolható egységére. A közterület keresztmetszetének megváltoztatása, a közterület átépítése során legalább az egyik oldalon fasort vagy egyéb növényzet telepítésének helyigényét kell biztosítani, kivéve ahol az a közlekedés biztonságát veszélyeztetné, vagy ahol műszaki adottságok azt nem tennék lehetővé, mely esetben egyéb növényzet (planténeres fák és cserjék) elhelyezését kell biztosítani.

➔ **Az egyes TAK ajánlásokat és TKR előírásokat lásd a 3. MELLÉKLET: A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSKÉPI ARCULATI KÉZIKÖNYV (TAK) AJÁNLÁSOKKAL TARTALMILAG MEGEGYEZŐ KERÜLETI TAK AJÁNLÁSOK ÉS TELEPÜLÉSKÉPI RENDELETI (TKR) RENDELKEZÉSEK:.**

II.7. A KÖRÚT JELENLEGI SZEREPE BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉBEN

A sugaras-gyűrűs közúti főhálózattal rendelkező Budapest esetében a nagyvárosi környezettel leginkább összhangban lévő útvonalnak a Nagykörút tekinthető, ami elsősorban a keresztmetszeti szélességén belül magas arányt (35-40%) képviselő járdafelületeknek köszönhető.

A főváros közlekedésében az egyes közlekedési módok Nagykörúton lévő infrastruktúrája eltérő jelentőséggel bír, részben a hálózati kapcsolatok, részben a forgalmi igények révén, amelyek az alábbi táblázatban kerülnek bemutatásra (a 2020. évet meghatározó pandémiás helyzet torzító hatásainak kiküszöbölésére eltérő idejű forgalmak kerülnek bemutatásra).

napi forgalom	közösségi közlekedés (utas)	egyéni gépjármű közlekedés (jármű)	kerékpáros közlekedés (jármű)	gyalogos közlekedés (fő)
Margit híd	85.000	47.000	3.000	7.000
Szt. István krt.	78.000	33.000	1.000	21.000
Teréz krt.	70.000	27.000	4.000	24.000
Erzsébet krt.	84.000	31.000	3.000	22.000
József krt.	74.000	31.000	4.000	24.000
Ferenc krt.	67.000	49.000	2.000	12.000
Petőfi híd	51.000	68.000	500	2.000

EFM 2019. évi érték | 2020. évi számolt adat | korábbi felvétel alapján becsült érték

II.7.1. táblázat: Nagykörút egyes szakaszait terhelő forgalmak

A közösségi közlekedés tekintetében Budapest legnagyobb forgalmú villamos vonala a nagykörúti vonal, terhelése kétszeresen meghaladja a rangsorban utána következő villamos vonalét.

A 4,7 km hosszú Nagykörúton a körirányú villamosközlekedést 11 megállóhely szolgálja, amelyek területi eloszlása igen egyenetlen, a megállók közötti távolság 250 m és 610 m között változik. Ugyanakkor a körút a keresztező metró és hév vonalak révén 5 gyorsvasúti megállóval is rendelkezik.

Az egyéni személygépjármű közlekedésben a Nagykörút a fővárosi főútvonal-hálózat csak a közepes jelentőségű elemek közé tartozik forgalmi szempontból. A körirányú útvonalon a két hídfő csomópont mellett egyetlen külön szintű, és további 23 jelzőlámpás forgalomirányítású közúti csomópont üzemel (csak azokat sorolva ide, ahol keresztezés vagy balra kanyarodás is biztosított), lehetővé téve a fő- és gyűjtőutak forgalma számára a keresztezést, valamint a mellékutakon közlekedők részére a kapcsolódást.

A Nagykörúton a 2020. évben először, ideiglenesen kialakított kerékpársávok forgalma az útvonal településszerkezeti helyzetéből adódóan – a várakozásoknak megfelelően – dinamikus emelkedésnek indult, ami a vonal véglegesítése és a kapcsolódó hidak elérésével válik majd csak érdemben értékelhetővé.

A gyalogos közlekedés szempontjából a Nagykörút Budapest legforgalmasabb útvonalának számít. A körút gyalogos keresztezését 30 helyen biztosítják szintbeni gyalogos átkelőhelyek (csak az egymástól legalább 25 m-re lévő gyalogos átkelőket számítva önálló helyszínnek), ezt 9 nyomvonalon külön szintű keresztezési lehetőség egészíti ki (a metróállomásokhoz kapcsolódó gyalogos aluljárók esetében a keresztező, nagy sugárutak mindkét oldalát önálló nyomvonalként véve figyelembe). A fenti infrastruktúra elemek elvileg 120 méterenkénti átlagos keresztezési távolságot eredményeznek (tehát 60 m-es kényszergyaloglás után elvileg elérhető a körúton egy, a villamos és közúti pályák átjárhatóságát lehetővé tevő átkelési pont).

A Nagykörút összesített forgalma azonban az elmúlt évtizedekben már folyamatosan csökkent (a közösségi és gyalogos forgalom csökkenése mellett a közúti forgalom stagnált, a kerékpáros forgalom növekedett) a város fejlődéséből következő súlypont eltolódás következtében (lakosság elvándorlása, új iroda negyedek).

➔ **A részletes forgalomtechnikai kialakítást lásd a 4. MELLÉKLET: KÖZLEKEDÉS.**

II.8. A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK VIZSGÁLATA A NAGYKÖRÚTON

A Nagykörút a Nyugati tér és a Boráros tér közötti szakaszán 2020 óta már mindegyik közlekedési mód számára biztosítja az infrastruktúrája elhelyezését és működését, ezek a közlekedési módok azonban más és más jelentőségű hálózati kapcsolatrendszerrel és terület igénybevétellel rendelkeznek. Az épített térfalak által meghatározott nagykörúti közterület „véges” szélességéből adódóan az egyes közlekedési módok között konfliktusok alakulnak ki a folyamatosan változó várossal együtt módosuló utazási igények miatt.

A közlekedési módok hálózati kapcsolatrendszere

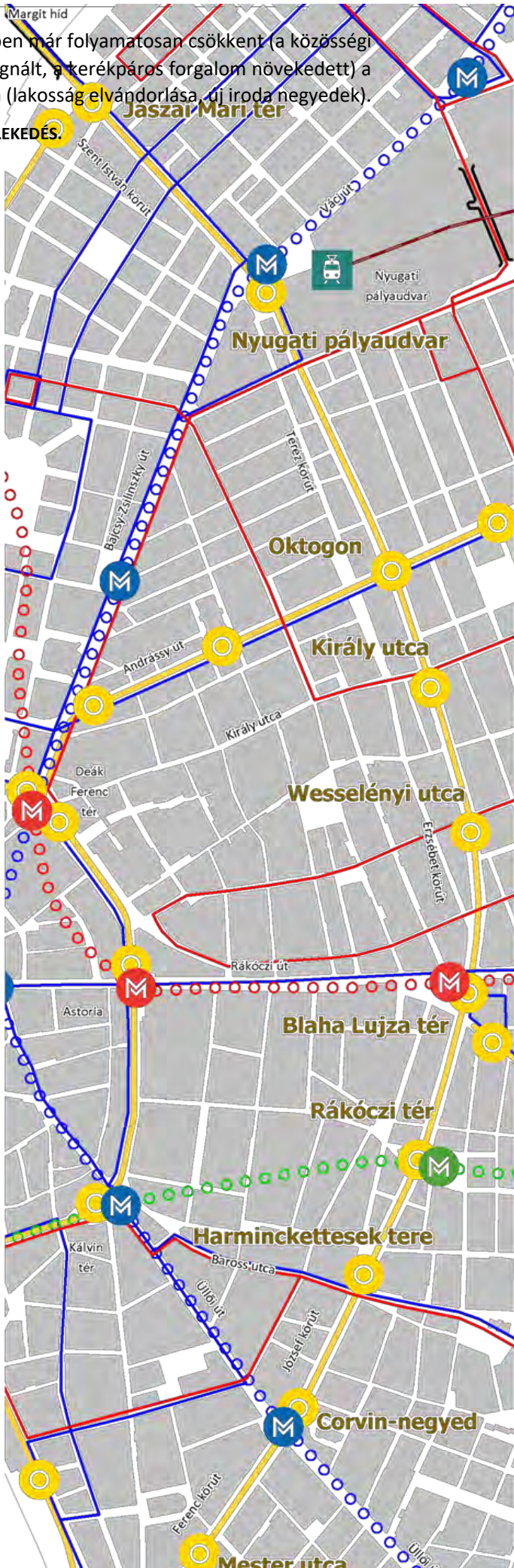
A Nagykörút közösségi közlekedését a villamosközlekedés határozza meg, amely a fővárosi közösségi közlekedésnek is az egyik nagy jelentőségű eleme, mert

- a csatlakozó Duna-hidakon keresztül kapcsolatot biztosít a budai villamos-hálózattal,
- a város minden tényleges metróvonalával átszálló kapcsolatot biztosít (Nyugati tér M3, Blaha Lujza tér M2, Rákóczi tér M4 és az Angyal István park M3), továbbá egy HÉV vonallal (Boráros téren a H7),
- a keresztező villamos-vonalakkal átszálló kapcsolatot biztosít a Jászai Mari téren, az Oktogonnál, a Blaha Lujza téren, a Mester utcánál és a Boráros téren.

A villamosközlekedés szempontjából a Nagykörút minden szakasza közel azonos hálózati jelentőséggel bír, ami a hozzá északon kapcsolódó Margit hídra is igaz. A Nagykörúthoz délen csatlakozó Petőfi híd hálózati jelentősége a budai területhasználatból és közlekedési adottságokból fakadóan azonban alacsonyabb, ami a forgalomterhelésén is látható.

A Nagykörúton autóbusz-közlekedés csak az északi szakaszt jelentő Szent István körúton van jelen, itt kerül biztosításra a budai hegyek egy része és a Margitsziget esetében az M3 metróvonalra való ráhordás, valamint az Óbuda – Kőbánya autóbuszvonal Belvárosba vezetése.

Az egyéni gépjármű közlekedés hálózati kapcsolatrendszere szempontjából a Nagykörút egyes szakaszai – ellentétben a közösségi közlekedéssel – eltérő jelentőséggel bírnak.



JELMAGYARÁZAT

- Közúti vasút vonala és megállója
- Vasútvonal és pályaudvara
- Földalatti gyorsvasút és megállója - M2 metró
- Földalatti gyorsvasút és megállója - M3 metró
- Földalatti gyorsvasút és megállója - M4 metró
- HÉV vonala és megállója
- Autóbusz vonala

Meghatározó a Buda és Pest közötti kapcsolat, ezért kiemelt szereppel rendelkezik a nagykörút északi és déli szakasza

- a Váci út – Szent István körút – Margit híd valamint

II.8.1. ábra: Jelenlegi közösségi közlekedés

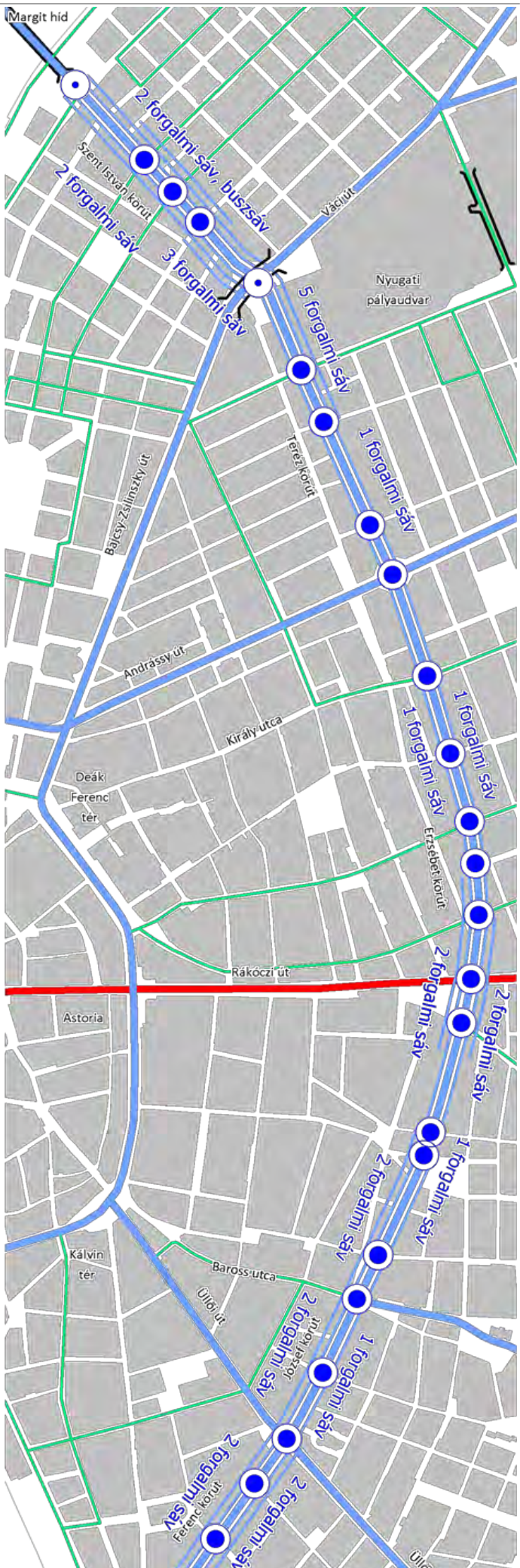
útvonalak részeként. A Nagykörúthoz kapcsolódó Margit híd és Petőfi híd a jelenlegi fővárosi (személygépjármű közlekedés számára igénybe vehető) híd kapacitás 22%-át adja (beleszámolva a városhatáron lévő M0 hidakat is).

Kerékpározás tekintetében a Szent István körút miatt hiányos nagykörúti kerékpáros infrastruktúra érdemi hálózati kapcsolatrendszerrel még nem rendelkezik, mivel

- a kapcsolódó Duna-hidak közül csak a Margit hídon épült ki kerékpáros infrastruktúra, a Petőfi hídon nem (de a kerékpársávok csatlakozása megoldott),
- a keresztező sugárutak közül csak az Andrássy úton épült ki kerékpáros infrastruktúra, a Váci úton, a Rákóczi úton és az Üllői úton nem,
- a körutat Pesten mintegy bezáró Duna-part sem rendelkezik folyamatos kerékpáros infrastruktúrával, hiányzik a Kossuth tér – Fővám tér közötti szakasz.

(A fenti, hálózati jelentőségű kerékpáros kapcsolatokat helyettesítő útvonalak jelenleg a Pannónia - Hegedűs Gyula utcapár, a Wesselényi - Dohány utcapár, Baross utca és Tompa utca, valamint az Újpesti rakparti kerékpárút és folytatása). A kerékpáros közlekedés még nem rendelkezik a főváros egészét lefedő, összefüggő és kiterjedt kerékpáros infrastruktúrával. A nagykörúti kerékpáros infrastruktúra azonban a belvárosi kerékpározás megteremtésének az egyik alapelemét jelenti, fontossága már ma is a 2009-2011 között megvalósított kiskörúti kerékpáros infrastruktúráéhoz mérhető.

A gyalogos közlekedés esetében a járműhasználaton alapuló közlekedési módokhoz hasonló hálózati kapcsolatrendszerről nem beszélhetünk, mivel a gyaloglás rövid utazások megtételére szolgáló közlekedési mód. A Nagykörút gyalogos főútvonal („Főutca") a határoló beépítés forgalomvonzó létesítményei, valamint villamos közlekedése és a keresztező közösségi közlekedési eszközök közötti átszálló forgalom miatt. A kapcsolódó városrészek utcáinak járdahálózata szempontjából a Nagykörút a teljes hosszában azonos jelentőséggel bír.



JELMAGYARÁZAT

- I. rendű főút
- II. rendű főút
- Gyűjtőút
- Különszintű csomópont

A Nagykörúthoz északon kapcsolódó Margit híd gyalogos közlekedésben betöltött jelentősége a Margitsziget sport-rekreációs szerepe folytán közelít a körútéhoz, lényegesen magasabb, mint a hozzá délen csatlakozó Petőfi hídé.

A Nagykörút gyalogos közlekedésének súlyponti helyszínei a keresztező kötöttpályás közösségi közlekedési n tér, Nyugati tér, Oktogon, Blaha Lujza tér, Rákóczi tér, Üllői út, M nelyek általában térként alakultak ki a városi szövetben, és amelyekhez több esetben jelentős méretű kereskedelmi létesítmények (Westend, Europeum, Corvin Plaza) is kapcsolódnak.

II.8.2. ábra: Jelenlegi úthálózat

Az egyes közlekedési módok területi igénybevétele és a jellemző keresztmetszetek

A Nagykörút keresztmetszeti kialakítását alapvetően meghatározza a kétoldali fasor elhelyezkedése, mert ez választja el a gyalogosforgalom és a járműforgalom számára igénybe vehető felületeket. Ehhez a képzeletbeli határvonalhoz illeszkedik a szegélyvonal, ezt erősíti a szegélyvonalhoz kapcsolódó, a közlekedési felületek működését biztosító közvilágítás és csapadékvíz-elvezetés.

A Nagykörút egységes kialakítása és utcaképe visszatükrözi a tudatos városrendezést, amely ennek érdekében az útvonalat egységes szélességgel szabályozta ki, a ténylegesen kialakult építési terület is ennek megfelelően teljes hosszban 37-38 m, ezt csak egy-egy teresedés vagy kapcsolódó tér töri meg.

Az egyes körútszakaszokon (az ún. folyópálya szakaszokon) a fasorok által meghatározott járdaszélesség igen egységes, 7 és 8 m között változik. A járdafelületek közötti, járműközlekedésre szolgáló területek felhasználása azonban mára differenciálttá vált, ez a keresztszelvényeken kerül bemutatásra. Lokális eltérések csak a keresztező sugárutak nagy csomópontjaihoz kapcsolódó rövid (az ún. csomóponti) szakaszokon vannak.

A Nagykörút területéből a legtöbbet a személygépjármű közlekedés infrastruktúrája (amelybe a parkoló felületek is beszámításra kerültek), a legkevesebbet pedig a kerékpáros közlekedés infrastruktúrája vesz igénybe, a mellékelt megoszlásban:





A Nagykörút területének utazási módok közötti megoszlása ellenére a legnagyobb keresztmetszeti utasforgalmat a közösségi közlekedés bonyolítja le a II. 7. fejezet adatai alapján.

A Nagykörúton a közúti forgalom által használt területen belül jelenleg 15 helyszínen található taxi állomás, amelyeken 52 jármű várakozása biztosított egyidejűleg 260 m hosszban. Valamint 23 helyszínen, változó hosszban kijelölt koncentrált rakodóhelyek vannak kijelölve a kereskedelmi, a szállás és a vendéglátó létesítmények árufeltöltési igényének megfelelően, együttesen 310 m hosszban. Továbbá 20 helyszínen autóbusz megállók (a nappali és éjszakai járatok, valamint a villamos pótlás biztosítására) és szállodákhoz kapcsolódó autóbusz le-felszállóhelyek találhatók, összesen 550 m hosszon.
A Nagykörút területén és a csatlakozó tereken összesen 13 Bubi állomás került elhelyezésre, amely közel 400 m-es telepítési távolságot jelent.

A Nagykörúton 2020-ban kialakított kerékpáros infrastruktúra döntő részben a közúti közlekedés forgalmi sávjai, valamint kisebb részben a parkolósávjai és gyalogos járdái terhére valósult meg, mintegy 170 parkoló

került felszámolásra a fejlesztés érdekében. A főútvonal megmaradt 370 férőhelye a helyi lakosság parkolási igényeinek biztosításában csak kis részt vállal, mivel a területén a lakossági várakozási engedélyek nem érvényesek, így csak az éjszakai időszakban vehetők igénybe díjtalanul és időkorlát nélkül.

A Nagykörúton a gyalogos felület szinte teljes egészében rendelkezik a minimálisan szükséges szélességen felüli tartalékkal. Emellett azonban több olyan járdaszakasz is található, ahol nem teljesülnek a biztonságos gyalogos közlekedés minimum feltételei vagy csak az árkádokkal együtt biztosítottak.

A járdák szélességének vizsgálata egyrészt a gyalogos felületek használhatóságára, másrészt a hatályos jogszabályoknak való megfelelésre tér ki.

A biztonságos közlekedéshez szükséges minimális szélességről különböző jogszabályok rendelkeznek, az ezekből eredő korlátozások és kötelezően figyelembe veendő elemek a következők:

OTÉK / 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelet 39.§ (3)

• Biztonsági sáv: az úttest mentén, a szegélytől mért 0,5 m széles sáv, melyben építmények, köztárgyak, berendezések, korlátok sem állhatnak.

• Berendezési sáv: A járdán építmények, köztárgyak, berendezések, korlátok csak az előírt szélességű gyalogossáv és az úttest felőli biztonsági sáv közötti berendezési sávban állhatnak.

FRSZ / 18. § (1) A KÖu területfelhasználási egységbe sorolt közterületen a gyalogos forgalom számára kijelölt, vagy kiépített szélességet a biztonságos gyalogosfelület számára kell fenntartani az alábbiak szerint:

• a) a pesti Nagykörúton és az azon belül elhelyezkedő pesti belvárosi területen a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

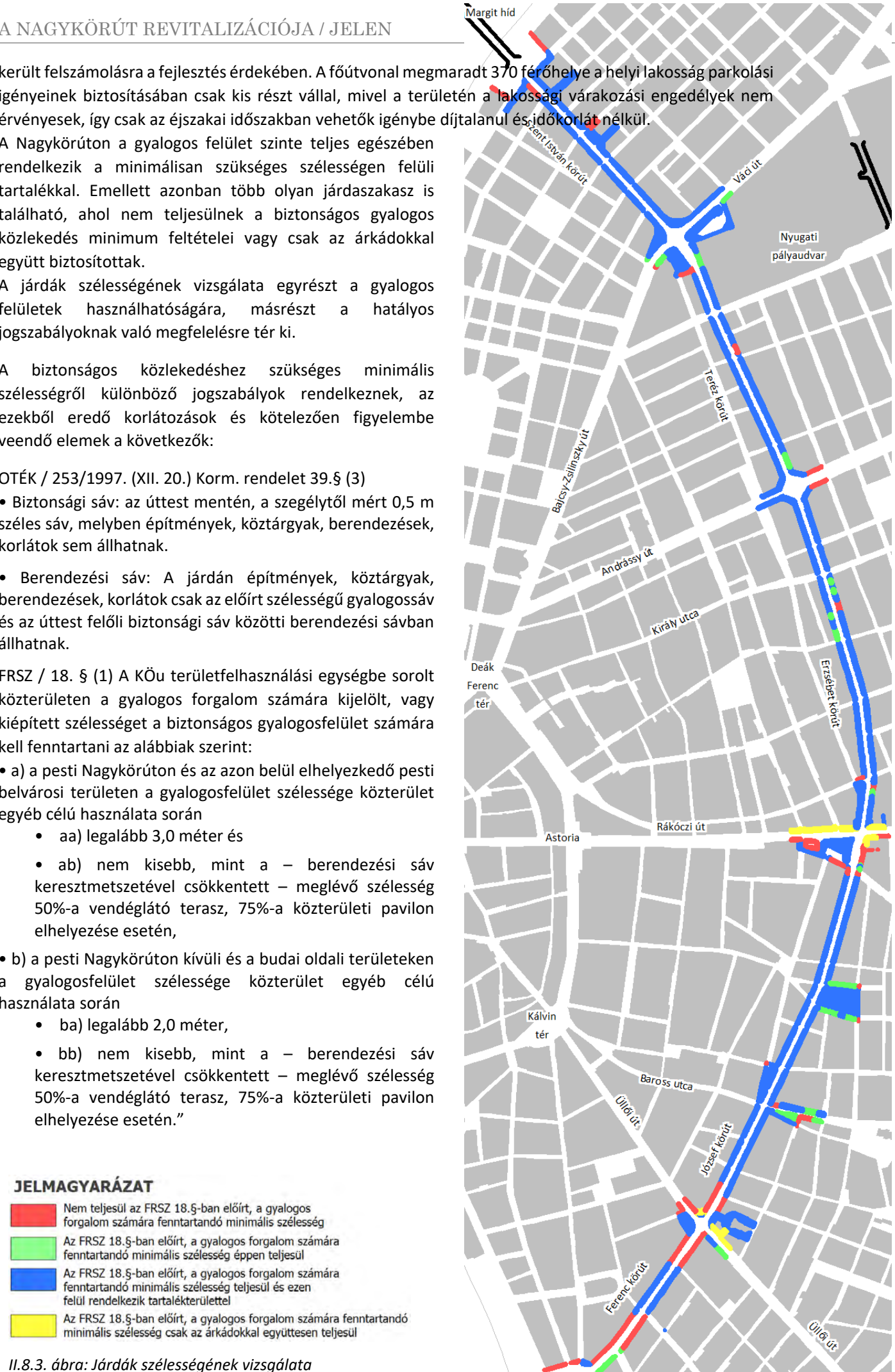
  • aa) legalább 3,0 méter és

  • ab) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén,

• b) a pesti Nagykörúton kívüli és a budai oldali területeken a gyalogosfelület szélessége közterület egyéb célú használata során

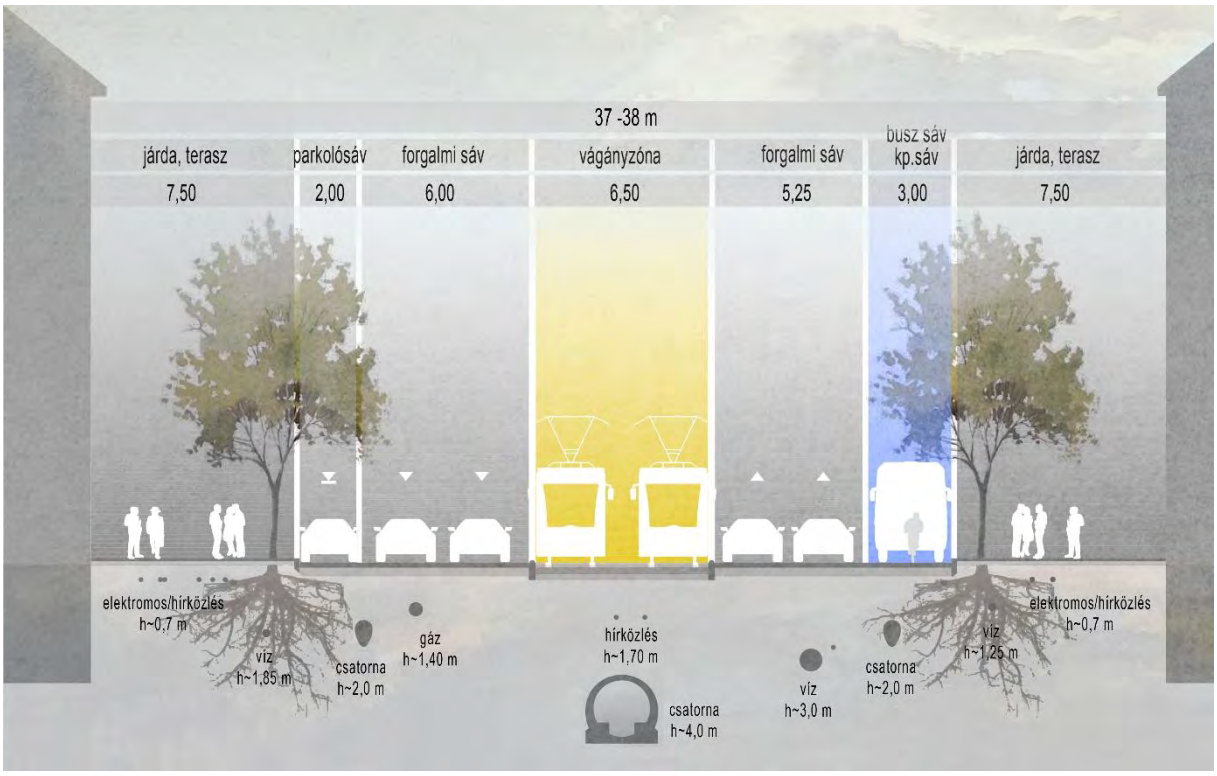
  • ba) legalább 2,0 méter,

  • bb) nem kisebb, mint a – berendezési sáv keresztmetszetével csökkentett – meglévő szélesség 50%-a vendéglátó terasz, 75%-a közterületi pavilon elhelyezése esetén.”

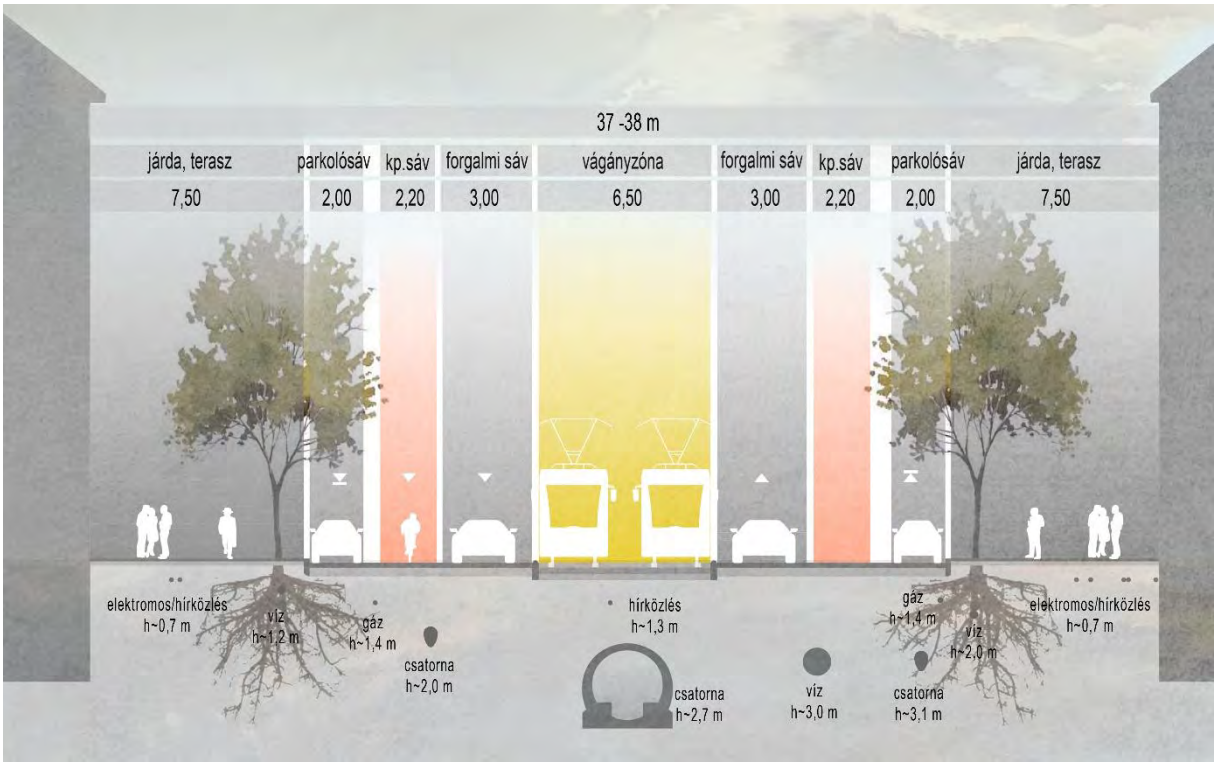


II.8.3. ábra: Járdák szélességének vizsgálata

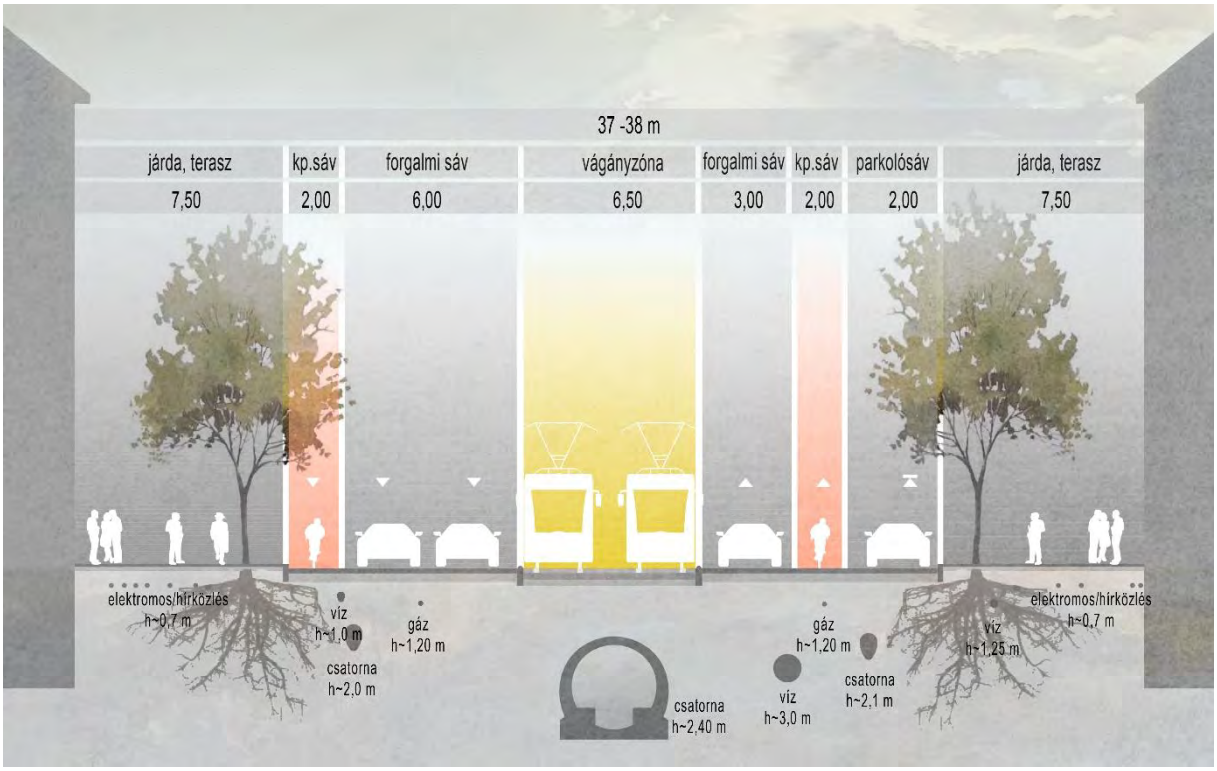
A Nagykörút területén minden városi közlekedési mód infrastruktúrája megtalálható, a főútvonal egyes szakaszainak keresztmetszeti struktúráját az alábbi keresztszelvények mutatják be.



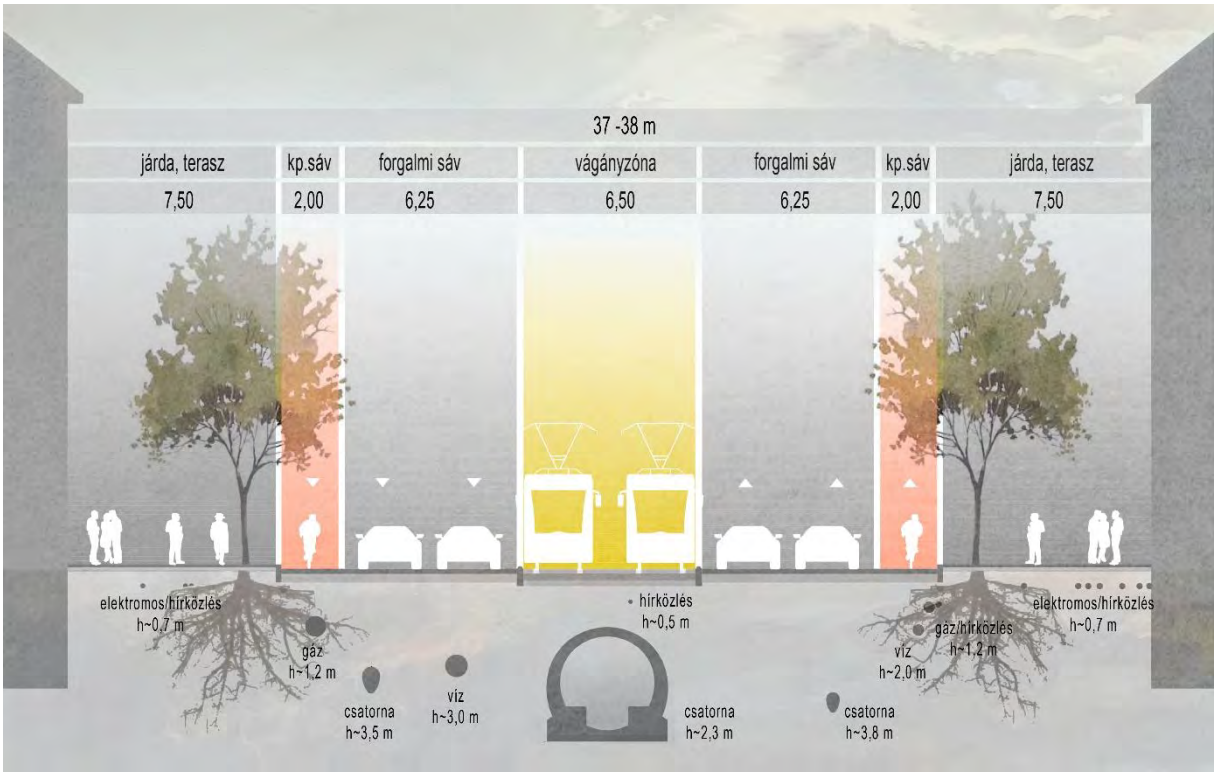
II.8.4. ábra: Szent István körút általános keresztmetszet



II.8.5. ábra: Teréz és Erzsébet körút általános keresztmetszet



II.8.6. ábra: József körút általános keresztmetszet



II.8.7. ábra: Ferenc körút általános keresztmetszet

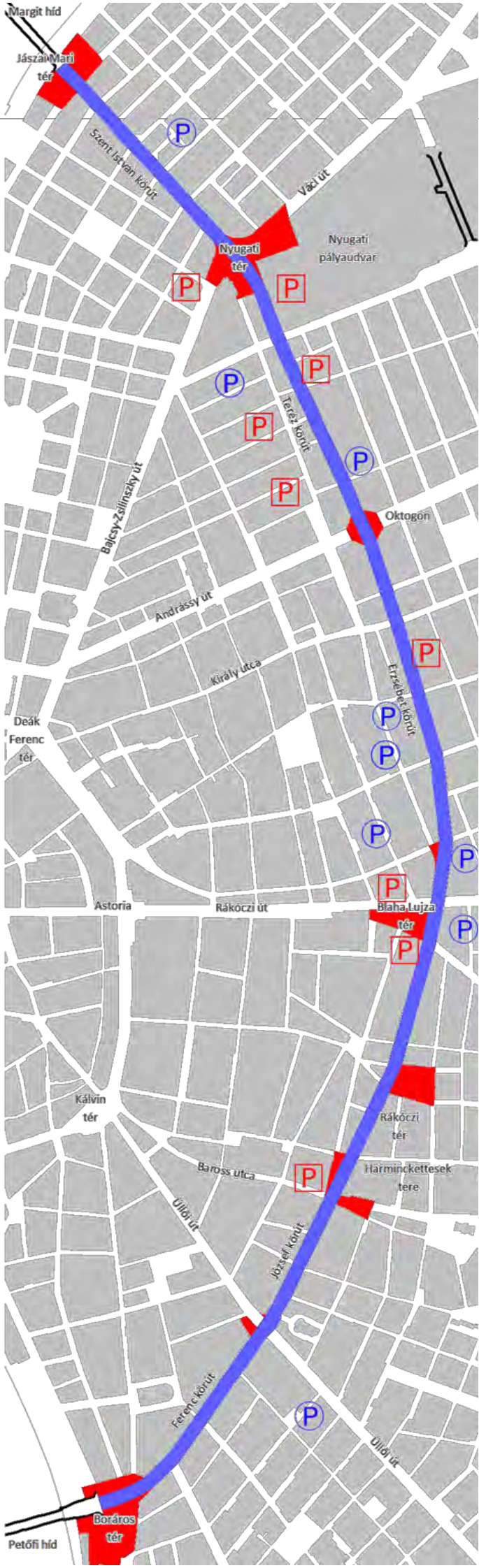
A közterületen kívüli parkolási lehetőségek bemutatása

A Nagykörút kereskedelmi, szolgáltató és kulturális rendeltetéseinek működésében – a közvélekedéssel ellentétben – nem tölthetnek be jelentős szerepet a főútvonalon lévő közterületi parkolók, mivel a magas kihasználtság folytán csak jelentős gyaloglási távolságra található nagy valószínűséggel az adott úti cél környezetében szabad várakozóhely.

A közterületen kívüli parkolási létesítmények területi elhelyezkedését a Közterületi szélesség és közterületen kívüli parkolási lehetőségek c. ábra mutatja be.

A Nagykörút közelében lévő, fővárosi léptékben is nagyméretűnek számító bevásárlóközpontok igen jelentős parkoló kapacitással rendelkeznek, a West End esetében ez 2.550, míg a Corvin Plaza esetében 800 várakozóhely. Azonban ezen parkolási létesítményektől a főútvonal eléréséig adódó gyaloglási távolság a mai elvárások szerint már kényelmetlen, 300 m feletti értéket jelent, ezért nem vehetők ténylegesen figyelembe.

Nagyobb lehetőséget biztosítanak a várakozóhelyet keresők számára a Nagykörút 150 m-es környezetében lévő mellékutak közterületi parkolói és ezen a kényelmes gyaloglási távolságon belül elhelyezkedő iroda-, szálláshely- és kereskedelmi létesítmények garázsai, amennyiben közhasználat előtt megnyitásra kerülnek. Természetesen ezen lehetőségeknek csak egy része vehető igénybe a lakossági és a bérlői használat miatt.
A Nagykörút 150 m-es környezetében elhelyezkedő iroda-, szálláshely- és kereskedelmi létesítmények megvalósult parkoló kapacitása együttesen megközelíti az 1.500 férőhelyet, amelyeket a következő táblázat sorolja fel:



II.8.8. ábra: Közterületi szélesség és közterületen kívüli parkolási lehetőségek vizsgálata

V.	Eiffel Palace	Bajcsy-Zsilinszky út 16.	248	irodaház
VI.	Eiffel irodaház	Teréz körút 55.	300	irodaház
VI.	Hotel Béke Radisson	Teréz körút 43.	54	szálloda
VI.	Star Inn Hotel	Desseffy u. 36.	54	szálloda
VI.	Bliss Hotel és Wellness	Ó utca 43-49.	70	szálloda
VII.	Corinthia Hotel	Erzsébet körút 43-49.	250	szálloda
VII.	Emke Building	Rákóczi út 42	150	irodaház
VIII.	Európeum	Blaha Lujza tér	300	irodaház
VIII.	Baross Metropolitan	Baross utca 52.	62	irodaház

II.8.1. táblázat: Egyéb létesítmények közforgalmat is szolgálható mélygarázsa, parkolóháza

A főútvonal területén lévő parkolók jelentőségét nem sokban növeli a kapcsolódó Nyugati téren lévő 80 férőhelyes felszíni parkoló, amelynek feladata elsősorban a vasúti közlekedés igénybevételének elősegítése, valamint a Rákóczi tér alatt létesült 98 férőhelyes mélygarázs sem.

Az önálló parkolási létesítmények közül a Rákóczi téri mélygarázs egyedi helyzetű, mivel közterületen került kialakításra. A létesítményben 15 férőhely a csarnok dolgozói számára van fenntartva, a többi hely bárki által igénybe vehető. A kedvező használati díj miatt 130 bérlet került értékesítésre, a közlekedési szokásokból adódó különidejűség miatt a kihasználtság azonban ennek ellenére ritkán haladta meg a 80 %-ot az üzemeltető adatai alapján 2019 évben. Az általánostól eltérő helyzetű 2020 évben – a vészhelyzet idején a parkolást könnyítő intézkedésekről szóló 512/2020 (XI. 21.) Korm. rendelet hatására – a novemberi időszakban az éjszakai kihasználtság meghaladta a 90%-ot, a nappali elérte a 80-90%-ot.
Az önálló, koncentrált parkolási létesítmények jelentősége egyre nagyobb a Nagykörút és környezete életében, a főútvonal 200 m-es körzetében a mélygarázsok és parkolóházak együttes befogadóképessége ma már meghaladja a 2.000 férőhelyet. (Az önálló parkolási létesítményeknél nagyobb gyaloglási távolság vehető figyelembe, mint a mellékúthálózat közterületein, vagy a garázsukat a közforgalom előtt is megnyitó iroda-, szálláshely- és kereskedelmi létesítmények esetén, mivel ezekben nagy biztonsággal található szabad parkoló.)
A Nagykörút 200 m-es környezetében található önálló parkolási létesítményeket az alábbi táblázat sorolja fel.

VI.	Oktogon parkolóház	Aradi u. 8-10.	339	mélygarázs
VI.	Care park	Weiner Leó u. 16	131	parkolóház
VII.	SKY-Park parkolóház	Osvát u. 5.	340	parkolóház
VII.	Care park	Dob u. 63.	100	mélygarázs
VII.	Care park	Akácfa u. 12-14.	100	mélygarázs
VIII.	Palace garázs	Rákóczi út 43-45.	210	mélygarázs
VIII.	Care park	Kertész utca 28	250	parkolóház
IX.	Care park	Liliom utca 43-45.	300	parkolóház
XIII.	StarPark parkolóház	Vígszínház u. 3.	150	mélygarázs

II.8.2. táblázat: Önállóan üzemelő mélygarázsok és parkolóházak

A közlekedési módok konfliktusai és egyéb problémák

A közlekedési módok egymás közötti konfliktusai abból adódnak, hogy a nagyvárosias beépítéssel rendelkező, belvárosi területen kialakított, északon és délen egy-egy Duna-híddal Budával is kapcsolatot teremtő Nagykörúton jelentkező forgalmi igények külön-külön is jelentősek, azonban az egyes közlekedési módok infrastruktúra elhelyezésének lehetősége korlátozott a rendelkezésre álló véges szélesség miatt. Ennek következtében sok esetben nem biztosítható a nagyvonalú megoldás a közlekedési felületek kialakításában (pl. széles villamosperon, egységesen széles járda), de leginkább a zöldfelületek hiányoznak az útvonalról (a zöldfelületi funkciót jelenleg összesen a faverem ráccsal védett kétoldali fasor tölti be).

Az egyes közlekedési módok között fennálló ellentétek az elvégzett vizsgálatok alapján az alábbi táblázatban kerülnek bemutatásra.

	egyéni gépjármű közlekedés	közösségi közlekedés	kerékpáros közlekedés
egyéni gépjármű közlekedés			
közösségi közlekedés	az összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítás fázisideje a villamos közlekedés ritmusához igazodik		
kerékpáros közlekedés	a közúti forgalomra és a kerékpáros közlekedésre szolgáló területek nagysága egymás rovására növelhető, szabálytalan parkolás	a Szent István körúti autóbusz-kerékpár sáv elégtelen szélessége (a szükséges 4,3 m helyett 3,5 m áll rendelkezésre)	
gyalogos közlekedés	a Nagykörút gyalogos keresztezése kizárólag gyalogos aluljáróban biztosított két helyszínen (Nyugati tér, Boráros tér)	----------	kerékpársáv gyalogos felület rovására történő kijelölése (Rákóczi tér, 32-esek tere, Angyal István park megállónál)

II.8.9. ábra: Közlekedési módok között fennálló ellentétek

Konfliktusok nemcsak az egyes közlekedési módok között érhetők tetten, hanem az egyes közlekedési módok vagy közlekedéshez kapcsolódó területhasználat és az egyéb területhasználatok között is. Ilyen problémaként határozható meg, hogy a gyalogos közlekedést akadályozza a vendéglátó funkcióhoz kapcsolódó közterületi teraszok túlzott (a jogszabályi környezetet figyelmen kívül hagyó) terület igénybevétele, vagy az üzletekhez kapcsolódó árurakodás és a szállodákhoz kapcsolód autóbusz le-felszálló helyek területigénye, valamint a helyi lakosságot nem szolgáló közterületi parkolás, amely a mindinkább felértékelődő zöldfelületek növelése elől is elveszi a lehetőséget.

A Nagykörúton közlekedők egy töredékének megismert véleménye – MAPEO internetes portál 190 észrevétele – alapján a véleményezők 20%-ban úgy ítélik meg, hogy a kerékpáros infrastruktúra kialakítása nem volt indokolt, mert fokozza a torlódásokat, további 9 % szerint veszélyes a kerékpársávok alkalmazása és a járdafelület terhére kellet volna kialakítani a kerékpározási lehetőséget. Ezzel szemben a vélemények 15%-a egyértelműen üdvözli és hasznosnak tartja a létrejöttét. A vélemények számos műszaki javaslatot és észrevételt is tesznek, többek között hiányolják a kerékpáros infrastruktúra vonatkozásában a Szent István körúti szakaszt, felülvizsgálandónak tartják a Petőfi hídra vezető szakasz hídfő csomóponton történő átvezetését, keveslik a közterületi kerékpár támaszok számát, nem tartják megfelelőnek a kerékpáros balra kanyarodási lehetőségeket a csomópontokban.

Konfliktusok azonban nem csak a használattal kapcsolatosan állnak fenn, hanem a jogszabályok következtében a feladat és hatáskörök tekintetében is keletkezhetnek.

- A Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény (**Mötv.**) 23. § (1)-(4) bekezdésében foglaltak szerint:

(1) A **fővárosi önkormányzat** az e törvényben meghatározottak szerint ellátja **mindazokat a** terület- és településfejlesztési, valamint területrendezési, **településrendezési** és településüzemeltetési **feladatokat**, amelyek a főváros egészét érintik, vagy amelyek a fővárosnak az országban betöltött különleges szerepköréhez kapcsolódnak,

(2) **A fővárosi önkormányzat látja el** – az **Mötv. 23. § (4)** és (5) **bekezdésben szabályozott** feladatmegosztás szerint - a főváros egészét, több kerületét, valamint a fővárosi önkormányzat által közvetlenül igazgatott Margitszigetet érintő **helyi önkormányzati feladatokat**.

(3) A fővárosi **kerületi önkormányzatok** - törvény keretei között - önállóan gyakorolják a települési önkormányzatokat megillető valamennyi feladat- és hatáskört, **amelyet törvény nem utal a fővárosi önkormányzat kizárólagos feladat- és hatáskörébe**, valamint ellátják az (1) bekezdésbe nem tartozó településfejlesztési, valamint településrendezési és településüzemeltetési feladatokat.

(4) A **fővárosi önkormányzat feladata** különösen:

1. törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott kiemelt forgalmú vagy **országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonalak**, sugár- és gyűrűirányú közutak, kiemelt tömegközlekedési csomópontok, kiemelt közparkok és közterek kezelése, **fejlesztése,** üzemeltetése, valamint ezeken a területeken a közterület-felügyelet működtetése, illetve a főváros teljes területén a forgalomtechnikai kezelői és üzemeltetői feladatok ellátása, forgalomszervezés;

A Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő főútvonalak, közutak és közterületek kijelöléséről szóló 432/2012. (XII. 29.) Korm. rendelet a 2. sz. mellékletében a Nagykörút egyes szakaszait **országos közúti közlekedésben fontos szerepet játszó főútvonal**ként definiálja.

- A Településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény (**Tvtv.**) a 3. § (1) bekezdésében határozza meg a településképi rendelet tartalmát, amely többek között
- a) az építési tevékenységgel érintett építmények - ideértve a sajátos építményfajtákat is - településképhez való illeszkedését biztosító **anyaghasználatára**, tömegformálására, homlokzati kialakítására és a **zöldfelületek kialakításának módjára**

vonatkozó településképi követelményt tartalmazhat.

A XIII. kerületi önkormányzat a helyi építési szabályzatban teszi kötelezővé KAT készítését a Szent István körútra vonatkozóan. A VII., a VIII. és a IX. kerületi önkormányzatok a településképi rendeletben írják elő KAT készítését, egymástól eltérő mélységben meghatározva szükségességét. A VI. kerületi önkormányzat a helyi rendeleteiben nem határoz meg szabályokat a Teréz körútra nézve. az V. kerületi önkormányzat helyi építési szabályzatban és településképi rendeletében egyaránt KAT készítését írja elő.

Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997 évi LXXVIII. törvény (Étv.) szerint a települési önkormányzat közterület alakítási tervet (KAT-ot) a készíttethet, amelyet a képviselő testület hagy jóvá.

A három törvény alapján a Nagykörút vonatkozásában a feladat és hatáskörök nem nevezhetők egyértelműen meghatározottnak. A kerületi szinten meghatározandó közterület alakítási tervekkel, amennyiben azok tartalmilag eltérnek egymástól, nagymértékben megnehezíthetik a Nagykörút egységes fejlesztését. Súlyosabb esetben, amennyiben a KAT készítési kötelezettséget előíró kerületi önkormányzatok közül az V., VII. vagy a XIII. kerület valamelyike (akik felújítás feltételeként általános érvénnyel írták elő a készítését) nem fogad el a Nagykörút saját közigazgatási területére eső szakaszára vonatkozó közterület alakítási tervet, abban az esetben a főútvonal teljes hosszban történő fejlesztése egyenesen ellehetetlenül.

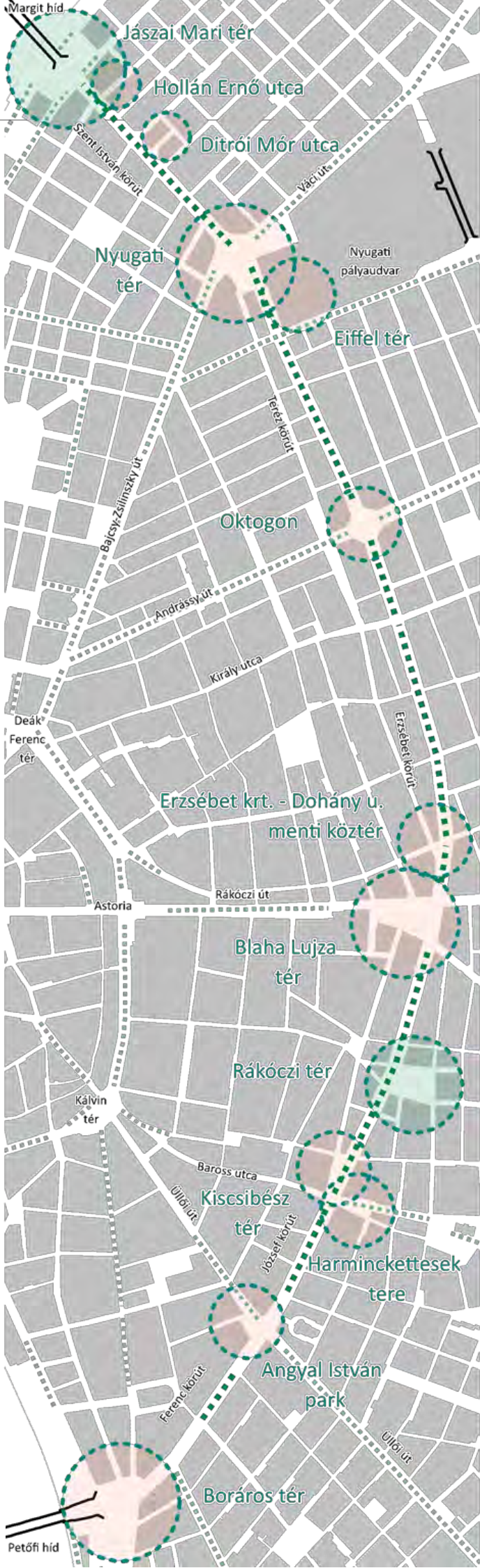
II.9. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

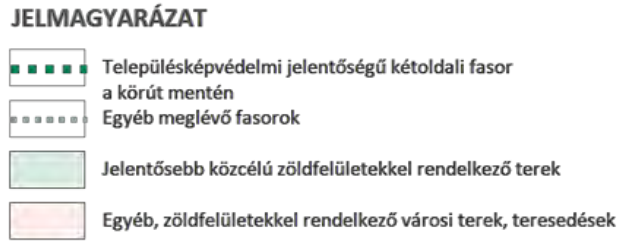
A Nagykörút Duna-parttól Duna-partig tartó nyomvonalának a városrészeket és nagyobb köztereket összekapcsoló funkciója mellett a belváros zöldfelületi rendszerében is jelentős szerepe van. A körút a 19. század közepén egyfajta határvonalat jelentett a főváros belső városias és külsőbb, vidékies területei között, ahol akkor még leginkább a major-szerű életmód volt jellemző. A körút kiépítése során kialakított fasorok a városias karakterhez igazodtak, zöldfelületi szerepük nem volt jelentős. Napjainkban viszont a város terjeszkedésével, illetve a környező területek beépítettségének növekedésével a körúton megtalálható kétoldali fasorok a zöldfelületi rendszer meghatározó lineáris, a hálózatosságot biztosító elemei.

A Nagykörút jelenleg elsődleges közlekedési funkciója révén zöldfelületekkel kevésbé ellátott terület. A városi zöldinfrastruktúra elemei az úttengely csaknem teljes hosszán végigfutó kétoldali fasor mellett az útszakaszt kísérő és a teresedéseken megjelenő, jellemzően funkcionális, valamint a jelentősebb közcélú zöldfelületek.

Az erősen urbánus környezetben a városlakók számára az út menti fák, fasorok képviselik a természetet, s egyúttal a városi fauna, pl. a madárpopuláció élőhelyét is. A városi környezeti ártalmak mérséklése körében elsősorban árnyékoló, párologtató, a felszíni hőmérsékletet szabályozó szerepük, a porszennyezés csökkentése, a talajmegkötés, vagy a rezgéscsillapítás emelhető ki. A fasorok mellett a városias, jellemzően burkolt közterületeken kialakított kisebb vagy nagyobb zöldfelületek megléte is jelentősen járul hozzá a terület élhetőségéhez, a tereken, teresedéseken megjelenő zöldfelületek esztétikai, városökológiai és funkcionális szempontból is jelentősek. A meglévő növényállomány nemcsak a zöldfelületi intenzitás és a városklíma-kondicionáló hatás növelésében játszik fontos szerepet, de az egyes területek használati értékét is növeli.

A sűrűn beépített városias környezetben a meglévő fák, fasorok, illetve funkcionális és közcélú zöldfelületek szerepe erősen felértékelődik, emiatt megőrzésük, védelmük, lehetőség szerinti növelésük fontos szempont.



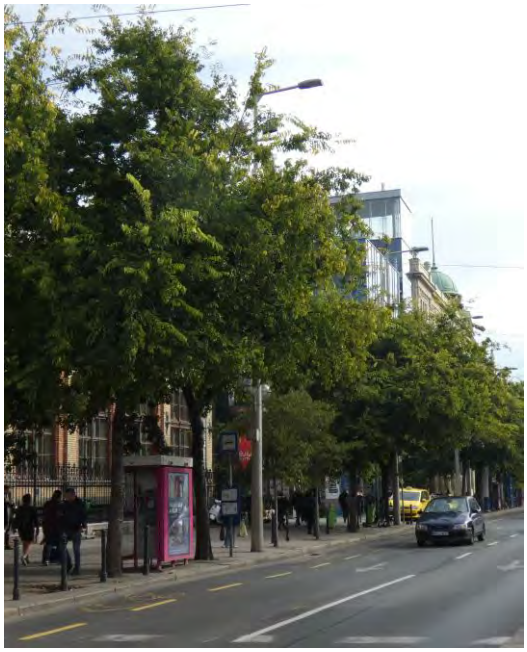


II.9.1. ábra: Zöldfelületi rendszer

Meglévő fasorok vizsgálata, állapotértékelése

A Nagykörút mentén található fasorok a körút kiépítése óta meghatározó szerkezeti, illetve arculati elemekként jelennek meg. Budapest historikus városszövete rendkívül kevés zöldfelülettel rendelkezik, emiatt a településkép-védelmi szempontból is jelentős kétoldali fasor a városi szövetbe ékelődve értékes szerkezeti tagoló elemet jelent, emellett zöldfelületi kapcsolatot biztosít a teresedéseken megjelenő zöldfelületek között, a belvárosi zöldinfrastruktúra-hálózat fontos lineáris összekötő eleme.

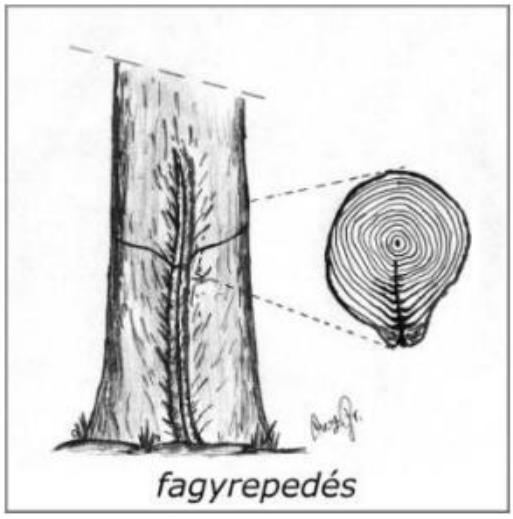
A fasorok, illetve egyes faegyedek felmérését és kataszterezését a FŐKERT Zrt. végezte el. A 2020-ban kapott adatszolgáltatás alapján a körút vizsgált szakaszán található fasor összesen 691 db faegyedből áll. A Nagykörút menti fasorokat jellemzően (csaknem 95%-ban) nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*) egyedek alkotják.



Nyugati ostorfa (Celtis occidentalis) fasor a Teréz körút mentén

Habár az ostorfa idegenhonos inváziós fafaj, kiváló tűrőképessége miatt nagyvárosi útsorfaként is ideális. A városi szennyezett levegőt jól bírja, alacsony vízigényű, a szárazságot is viszonylag jól viseli. Az ostorfa előnye emellett, hogy az utak sózását, a rendszeres visszavágást, koronaalakítást, valamint a gyökérzet bolygatását, csonkítását is eltűri. A kedvezőtlen városi körülmények ellenére is nagyméretű, díszes lombkoronát növeszt, mellyel a városképet kedvezően befolyásolja.

Az ostorfa fajokon gyakran található fagyrepedés, mely a gyökérnyaknál kezdődő, többé-kevésbé függőlegesen felfelé futó hasadás a törzsön. A fafaj kedvezőtlen tulajdonsága, hogy ívesen lehajló oldalágakkal rendelkezik, melyek a közúti forgalmat zavarják. Kihajló, csüngő vesszőit emiatt rendszeresen metszeni kell, ami a fasor fenntartási igényét is növeli. A faj hátránya, hogy a rendszeres visszavágások miatt üregesedésre hajlamos, ágrendszere is törékennyé válik, ennek következtében pedig életkora is jelentősen megrövidül.

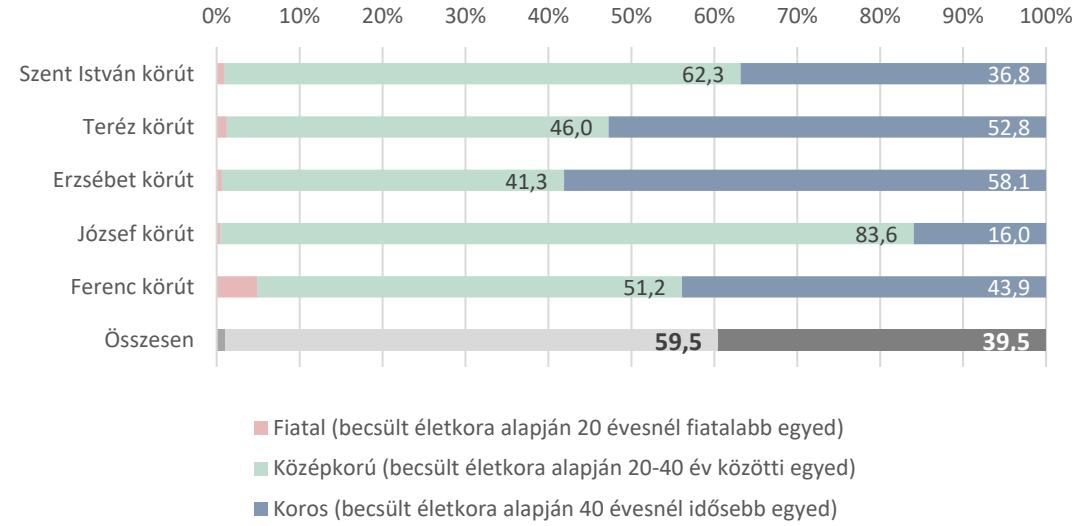


Fagyrepedést szemléltető ábra (Forrás: Útmutató a vizuális és műszeres favizsgálatok elvégzéséhez és dokumentálásához (Magyar Faápolók Egyesülete))

Az ostorfák mellett kisebb számban közönséges platán (*Platanus x hispanica*), ezüst hárs (*Tilia tomentosa*) és egyéb fajok is találhatók az körút mentén.

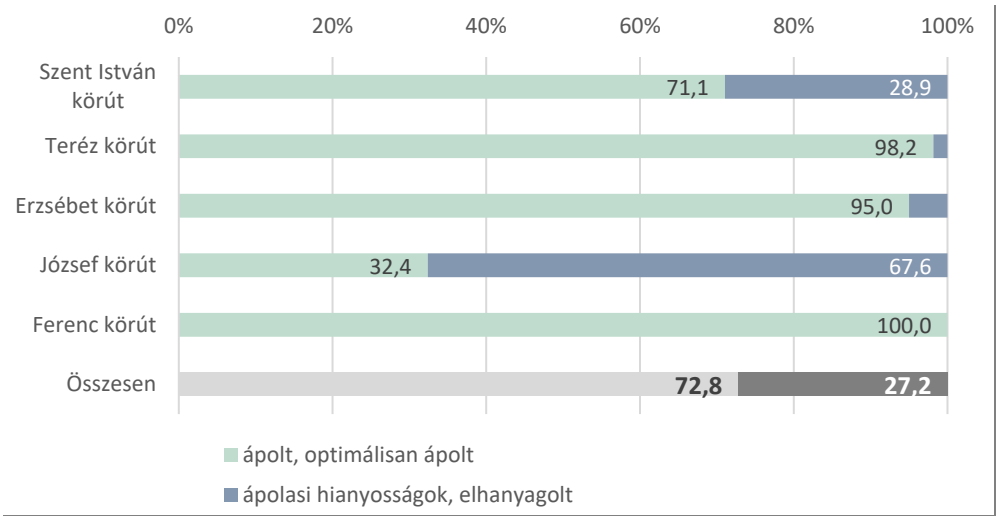
Az egyes körútszakaszok hosszúságukat tekintve változatosak, ám összességében a kétoldali fasor összefüggően követi az útszakaszokat. Kivétel ez alól a Ferenc körút, ahol jellemzően a körút változó keresztmetszeti kialakítása, illetve a keskenyebb járdafelületek miatt az útszakasz hosszán arányaiban kevesebb faegyed alkotja a fasorokat. A Ferenc körút csak egy kisebb szakaszán található kétoldali fasor.

A Nagykörút meglévő faegyedei nagyrészt középkorúak, becsült életkoruk alapján 20 és 40 év közöttiek, azonban szép számmal találhatóak koros, 40 év feletti becsült életkorral rendelkező egyedek is. A faegyedek csaknem 40%-a 40 évet meghaladó korú idős fa. Az egyes szakaszokat külön tekintve a József körúton a koros fák aránya jellemzően alacsonyabb, mindösszesen a faegyedek 16%-a idősebb 40 évnél.



II.9.2. ábra: Faegyedek életkor szerinti megoszlása

A fasorokat alkotó egyedek esztétikai, ökológiai és funkcionális értékük, ezáltal pedig fenntartásuk és megóvásuk fontossága miatt jellemzően ápoltak. Nagyarányú ápolási hiányosságok csak a József körúti fasorok esetében figyelhető meg, ahol a legalább optimálisan ápolt fák aránya csupán 32%.



II.9.3. ábra: Faegyedek ápoltságuk szerinti megoszlása

Habár a fasorok ápoltsága megfelelőnek mondható, a körút, mint nagyvárosi, jellemzően közlekedési funkciójú terület a fák számára kedvezőtlen életteret nyújt. A faegyedek jellemzően 1,2x1,2 vagy 1x1,2 méteres fahelyekbe kerültek telepítésre, melyek méretüket tekintve elmaradnak a vonatkozó kormányrendelet előírásaitól[7].

[7] 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet a fás szárú növények védelméről: 5. § (3) *„Közterület burkolatának építésénél és -felújításánál a fás szárú növény töve körül legalább 2,25 m2 víz- és légáteresztő felületet kell hagyni”.*

Emellett a közúti űrszelvény biztosítása miatt a fák lombkoronája mindkét oldalon szabálytalan. A fasorok, illetve egyes faegyedek aktuális egészségügyi állapotáról részletesebb felmérések, vizsgálatok jelenleg nem állnak rendelkezésre.

A meglévő faveremrácsok megjelenésüket tekintve jellemzően egységesek, azonban a körút teljes szakaszán jellemzően hiányoznak. Üres fahelyek, tuskók nem jellemzőek: összesen 6 db üres fahely, illetve 4 db tuskó található a körút vizsgált szakasza mentén.

➔ **A fasorok részletes vizsgálatait lásd az 5. MELLÉKLET: ZÖLDFELÜLETI RENDSZER.**

Közcélú zöldfelületek és teresedések funkcionális zöldfelületeinek vizsgálata

A Nagykörút gyűrű irányú közlekedési-hálózati elemként számos csomóponttal, főbb sugárirányú utakkal való kereszteződéssel rendelkezik, melyek településszerkezeti jelentőségüknél fogva funkcionálisan, esztétikailag és városökológiai szempontból is megkövetelik a minőségi kialakítást. A kereszteződésekben kialakult városi tereken, teresedéseken emiatt jellemzőek a zöldfelületek, fásítások is, melyek mind a városképre, mind a környezeti állapotra kedvezően hatnak, emellett pedig rekreációt, pihenést szolgáló funkcióval is rendelkeznek. Összességében a körút mentén megjelenő közcélú zöldfelületek, pihenőterek, fásított közterek vagy egyéb funkcionális zöldfelületek mind a belvárosi zöldinfrastruktúra- és zöldhálózat fontos, meghatározó szerepű elemei.



II.9.4.ábra: Zöldfelületek állapot szerinti értékelése

Jelentősebb közcélú zöldfelületekkel rendelkező terek

A körút mentén kiemelten jelentős zöldfelületi elemek a Margit híd pesti hídfőjénél található Jászai Mari tér, valamint a József körút menti Rákóczi tér.

A Jászai Mari tér nagyarányú zöldfelületekkel és növényi borítottsággal rendelkező közpark, jellemzően rekreációs, pihenést szolgáló funkciókkal rendelkezik. A Margit hídtól délre eső területen található felújított park jó állapotú, a meglévő értékes idős fák és nagy virágfelületek esztétikailag is kedvezőek.



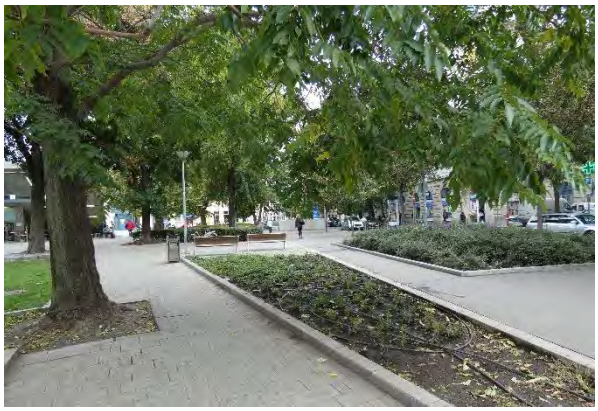
Jászai Mari tér a hídfőtől délre

A hídfőtől északra található parkterületet – habár jó állapotú – jelenleg pihenésre, kikapcsolódásra kevésbé használják. A XIII. Kerületi Önkormányzat emiatt a tér ezen részének megújítását tervezi, melynek célja a teret rendszeresen látogatók, illetve használók igényeihez igazodó kialakítás, a funkciók újragondolása, valamint a nem rendeltetésszerű parkhasználat visszaszorítása. A felújítási tervek véglegesítése jelenleg is zajlik.



Jászai Mari tér a hídfőtől északra

A Rákóczi téren, habár szintén megjelennek a közparkokra jellemző rekreációs funkciók (pihenő- és játszóterületek) és az ehhez kapcsolódóan kialakított zöldfelületek, a téren hangsúlyosabban jelennek meg a gyalogos forgalmat lebonyolító, illetve időszakos piacok, vásárok tartására is alkalmas burkolt felületek. Emiatt a terület jellemzően inkább városi térként, jelentősebb növényzeti borítottsággal rendelkező fásított köztérként funkcionál. A tér 2013-ban felújításra került, így berendezései, burkolatai, zöldfelületei is jó állapotúak. A terület zöldfelületi értékei a megőrzött koros platánfa egyedek, emellett a felújítás során dús cserje és talajtakaró felületeket hoztak létre.



Jellemzően közlekedési funkciójú nagyvárosi terek

A körút jelentősebb közlekedési csomópontjaiban kialakult nagyobb városi tereken, mint a Nyugati tér, Blaha Lujza tér vagy Boráros tér jellemzően a közlekedési funkció dominál, azonban minden területen megjelennek a pihenő funkciók, emellett pedig a fásítások, különböző zöldfelületi kialakítások is.



Rákóczi tér

A Nyugati tér déli része 2015-ben teljes felújításra került, melynek célja a gyalogosforgalmat biztosító, pihenő- és találkozóhelyként is funkcionáló tér kialakítása, a terület funkcionális és esztétikai minőségének fejlesztése volt. A térburkolatok, berendezések, zöldfelületek eszerint mennyiség és minőség tekintetében is megújítására kerültek. Ezzel szemben a tér északi része leromlott állapotú, a tér jelentőségéhez mérten méltatlanul parkolóterületként, illetve buszállomásként funkcionál. A területen a pihenő funkciót kiszolgáló berendezések, köztéri bútorok hiányoznak, a meglévő burkolatok rossz állapotúak. A zöldfelületek aránya alacsony, a kiemelt ágyásokba telepített zöldfelületek minőségi megújításra szorulnak. Mind térszerkezeti, mind esztétikai értelemben rendkívül kedvezőtlen a felüljáró megjelenése a téren, ami miatt a Nyugati tér nem alkot egy egységet. A felüljáró elbontása lehetőséget teremthetne a térfalak által határol tér egységes rendezésére.





Felújított Nyugati tér a körúttól délre

A Blaha Lujza tér és Boráros tér elrendezésüket, berendezéseiket, zöldfelületeiket tekintve is rossz állapotúak, megújításra szorulnak. A terek meghatározó közlekedési csomópontként funkcionálnak, a buszmegállóhelyek mellett a Blaha Lujza tér egy része pedig szervizútként és parkolóként működik. A tereken meglévő ülőhelyek, egyéb köztéri bútorok, berendezések elavultak, esztétikai szempontból is rossz minőségűek. A zöldfelületek szintén rossz állapotúak, esztétikailag kedvezőtlenek, mely főként a rossz környezetminőségre, valamint a használatból adódó konfliktusokra vezethető vissza. A Blaha Lujza téren található kiemelt ágyásokban, illetve zöldsávokban a gyepszint erősen hiányos, a Boráros téren szintén nagy arányban találhatók kiszáradt vagy kitaposott gyepfelületek. A lombkorona borítottság mindkét tér esetében alacsony, a Boráros téren a fásítottság, valamint cserjeszint hiánya jellemző.



Blaha Lujza tér

Az elavult, leromlott állapotú terek komplex átalakítását, felújítását illetően megkezdődött, illetve folyamatban van a tervezés. A fővárosban jelentős forgalmat bonyolító terek esetében a jövőbeli cél az egységes arculat, valamint a használhatóbb, élhetőbb területek kialakítása, a terek közlekedési csomópontokként és nagyvárosi közösségi terekként való működése. A terek megújítása kapcsán mindkét terület esetében elsődleges szempont a felszíni gyalogos kapcsolatok



Boráros tér

és az egyes közlekedési módok közötti átjárható kapcsolatrendszerek erősítése, emellett viszont az építészeti megújulás, a zöldfelületek mennyiségi és minőségi növelése is hangsúlyos szerepet játszik az élhetőséget és az egységes arculatot erősítő fejlesztések során.

Kisebb teresedéseken megjelenő pihenőterek

A körút menti kisebb teresedéseken jellemzően pihenőterek találhatóak, mint a Szent István körútról nyíló sétálóutcák terei (Hollán Ernő utca és Ditrói Mór utca), az Erzsébet körút – Dohány utca kereszteződésében található köztér, a József körút mentén található Kiscsibész tér és Harminckettesek tere vagy a Ferenc körút mentén elhelyezkedő Angyal István park.

A XIII. kerületi, Szent István körútról induló sétálóutcák, a Hollán Ernő utca, valamint a Ditrói Mór utca a Nagykörút egyfajta térbővületeiként jelennek meg, melyek a körút intenzív forgalma mellett pihenőhelyként funkcionálnak. Az utcaszakaszok 2009-ben, illetve 2010-ben kerültek megújításra. Az érintett szakaszokon a gépjárműforgalom megszüntetésre került, az utcát többfunkciós középső sávval tagolták, mellyel a gyalogosforgalmat előtérbe helyező, kellemes tartózkodási helyként funkcionáló, ám a körúthoz mégis szervesen kapcsolódó, egyedi hangulatú köztereket alakítottak ki. A sétálóutcák díszburkolattal, vízarchitektúrával, egybefüggő zöldfelületekkel kerültek kialakításra. A növénykazetták zöldfelületeit alacsony termetű cserjék, valamint díszítő értékű fasorok alkotják. A köztéri bútorok, berendezések, valamint a meglévő növényzet jó állapotúak.

Az Erzsébet körút és Dohány utca találkozásánál található pihenőtér berendezései funkcionális szempontból jó állapotúak, azonban esztétikai minőségük nem megfelelő. Az egyes berendezések és burkolatok a fenntartási munkák keretében elvégzendő feladatként minőségi javításra szorulnak. A kialakított növényágyásokban díszítő értékű egynyári kiültetések, díszes lombkoronájú fák, valamint cserjék és egyéb talajtakaró növényzet találhatók. A köztér zöldfelületei jó állapotúak, gondozottak, esztétikai szempontból kedvezőek.

A VIII. kerületi Kiscsibész tér 2016-ban került felújításra, a bútorok, burkolatok jó állapotúak.



Hollán Ernő utca (forrás: https://leptek.hu/)



Ditrói Mór utca (forrás: https://leptek.hu/)



Erzsébet krt. – Dohány u. menti köztér



Kiscsibész tér

A növényágyásokba esztétikailag kedvező évelő és egynyári kiültetések kerültek, melyek jelenleg is gondozottak, jó állapotúak.

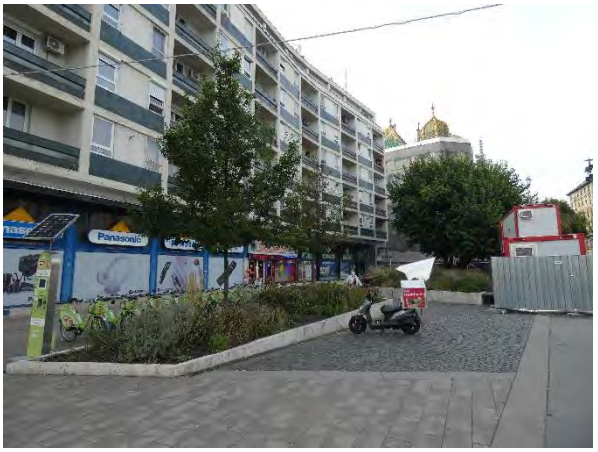
Az említett közterek kialakításuk szempontjából hasonlóak, a pihenést szolgáló ülőfelületek, valamint a tereket meghatározó berendezések (köztéri installáció, szobor, csobogó) a zöldfelületek között, fókuszáltan helyezkednek el, melynek köszönhetően a terek találkozóhelyként, kisebb közösségi térként is funkcionálnak.

A szintén VIII. kerületi Harminckettesek tere kisebb arányú zöldfelülettel rendelkezik, a teresedés fő eleme az 1933-ban állított első világháborús emlékmű. Az emlékmű előtt egykor dísznövény kiültetések voltak, ám 2014-ben a virágkiültetés egykori helye murvaburkolatot kapott, működő vázákat és zászlókat helyeztek el a területen. A kerület tervezi a tér megújítását, (ezen belül zöldfelületi fejlesztését, valamint pihenőhely kialakítását) aminek kiviteli tervei elkészültek, de a kivitelezésre egyelőre nem került sor.

Az Üllői út és a Ferenc körút kereszteződésénél lévő Angyal István park 2014-ben került felújításra. A burkolatok, berendezések jó minőségűek. A terület fő értéke annak növényzete: a növényágyásokba jó állapotú, esztétikai és ökológiai szempontból is értékes vadvirágos, vegyes évelőkiültetések találhatóak. Az ágyások, illetve a tér zöldfelületi értékét a meglévő, díszes lombkoronával rendelkező időskorú eperfa (*Morus alba*), illetve a megújítás során telepített fiatal faegyedek növelik.



Harminckettesek tere (forrás: https://zoldkalauz.hu/

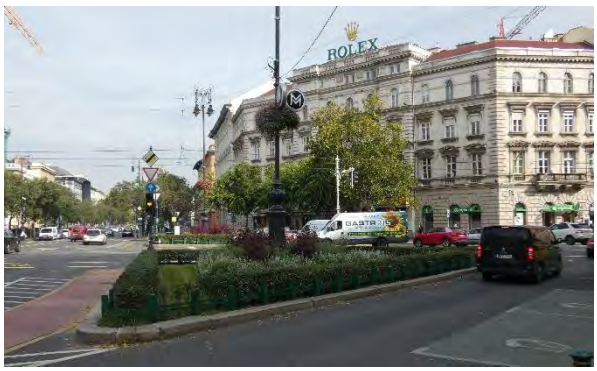


Angyal István park

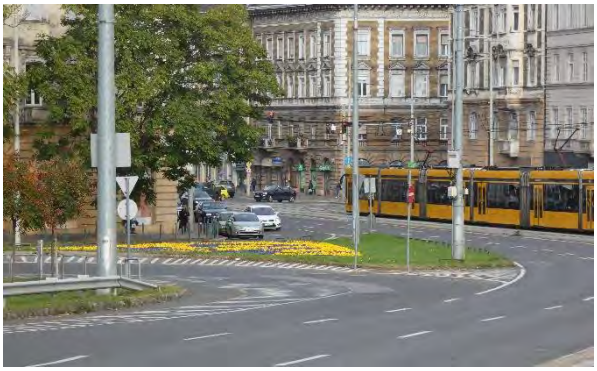
Egyéb funkcionális zöldfelületek

A sávelválasztó szigetek zöldfelületei közfunkcióval nem rendelkeznek, ám ökológiai és esztétikai szempontból is kedvező hatásúak. Különösképp igaz ez a csomópontokban megjelenő nagyobb kiterjedésű, az utcaképet jelentősen befolyásoló zöldfelületekre az Oktogon, valamint Boráros tér járdaszigetein.

Az Oktogonon jellemzően díszes cserje és évelőkiültetések, míg a Boráros téren szintén díszítő funkciójú egynyári fajokból álló kiültetés található. A kiültetések jól ápoltak, gondozottak, esztétikailag magas minőségűek.



Sávelválasztó szigetek zöldfelületei - Oktogon



Sávelválasztó szigetek zöldfelületei – Boráros tér

Kisebb méretű, járdaszigeten létesített növénykazetták találhatók továbbá a Jászai Mari téren, ahol a meglévő évelőágyások szintén ápoltak, jó állapotúak.



Sávelválasztó szigetek zöldfelületei – Margit híd pesti hídfő

Egyéb zöldfelületek találhatók az Erzsébet körút Dohány utca és Blaha Lujza tér közötti szakaszán:

- a teresedés környezetében a körút mentén a meglévő parkolóhelyeket tagoló, kiemelt szegéllyel rendelkező, cserjékkel beültetett fahelyek találhatók;
- a parkolóhelyekkel nem rendelkező szakaszon a közút és a gyalogos felületeket elválasztó, cserjékkel beültetett növénykazetták találhatóak.

Az egyéb növényzettel rendelkező fahelyek, valamint út menti növénykiültetések meglétükkel kedvezően befolyásolják az utcaképet, illetve elválasztó funkcióval rendelkeznek, azonban állapotukat tekintve nem megfelelő mértékben gondozottak, esztétikai minőségük sem kimagasló.

II.10. KÖRNYEZETVÉDELMI PROBLÉMÁK, KLÍMAADAPTÁCIÓS KIHÍVÁSOK ÉS EGYÉB KORLÁTOZÓ TÉNYEZŐK

A Nagykörút kapcsán a terület jellegéből fakadóan elsősorban a közúti közlekedésből, valamint a belvárosi terület intenzív beépítettségéből és a burkolt felületek magas arányából fakadó konfliktusok vannak.

Zaj- és rezgésterhelés

A vizsgált területen a legjelentősebb környezeti probléma a főként közlekedésből fakadó magas zaj- és rezgésterhelés. A körút mentén a közlekedésből fakadó, egész nap fennálló lakossági zajterhelés jelentős. A 2017-es stratégiai zajtérkép alapján a körúton az egész napra vonatkozó, különböző napszakokra súlyozott zajszint (L_{den}) 75-80 dB közötti. A jellemző zajszint 12-17 dB-lel haladja meg a vonatkozó határértéket, ami már egészségkárosító hatásúnak tekinthető. Az út mentén az éjszakai és nappali zajszintek közötti különbség 5-15dB ($L_{éjjel}$ jellemzően 65-70 dB), azaz a jelentősen magas éjszakai terhelési szint a nappali értékhez közeli mértékben terheli a lakosságot, a stratégiai küszöbértékhez képest éjszaka is 10 dB-t meghaladó határérték túllépéssel (konfliktussal) kell számolni. A magas zajterhelés a nagy közúti forgalmon túl a környező zártsorú beépítésből fakadó reflexhang hatáskövetkezménye is, emellett a körúton megtalálható vendéglátóhelyek, éjszakai szórakozóhelyek is kedvezőtlen hatással vannak, a lakossági zajterhelést fokozzák.

Levegőtisztaság

A terület levegőtisztaságát alapvetően befolyásolja a nagyvárosi környezet, továbbá a levegő minősége a mindenkori meteorológiai viszonyoktól is függ, a vizsgált útszakasz mentén azonban jellemzően a közlekedésből származó szennyezettség jellemző. A körút környezetében jellemzően a nitrogén-dioxid (NO2) és a szálló por (PM10), ezen felül pedig a szén-monoxid (CO) koncentráció jelent levegőminőségi problémát. A nagyarányú gépjármű forgalom miatt a meglévő növényzet csak kis mértékben képes megkötni a szennyezőanyagokat. A gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása károsan hat mind az emberekre, mind a környezetre, az egészségügyi-társadalmi hatások mellett a körút mentén jellemző mesterséges környezetben is károkat okoz: a burkolatokat, épületek homlokzatait szennyezi, a homlokzatok anyagival kémiai reakcióba lépve azok állagromlását okozza.



II.10.1.ábra: Nagykörút menti egésznapos (L) közúti zajterhelés (dB) / forrás: Stratégiai zajtérkép megújítása Budapest fővárosa 2017.

Éghajlatváltozással kapcsolatos problémák (pl.: burkolt felületek / zöldfelületek arányából fakadó konfliktusok)

A közlekedési járművekből származó szén-dioxid nem mérgező, ilyen módon nem légszennyező anyag, ugyanakkor a légkörbe kerülve annak globális léptékű felmelegedését okozza. A belvárosi mesterséges környezet, a több napsugárzást elnyelő burkolt felületek, a beépítettség magas aránya, ezzel szemben pedig általában a zöldfelületek, zöld növényzet alacsony aránya jelentős szerepet játszanak a felszínhőmérséklet növekedésében, ezzel együtt pedig a városi hősziget-hatás kialakulásában, illetve hatásainak súlyosbításában.

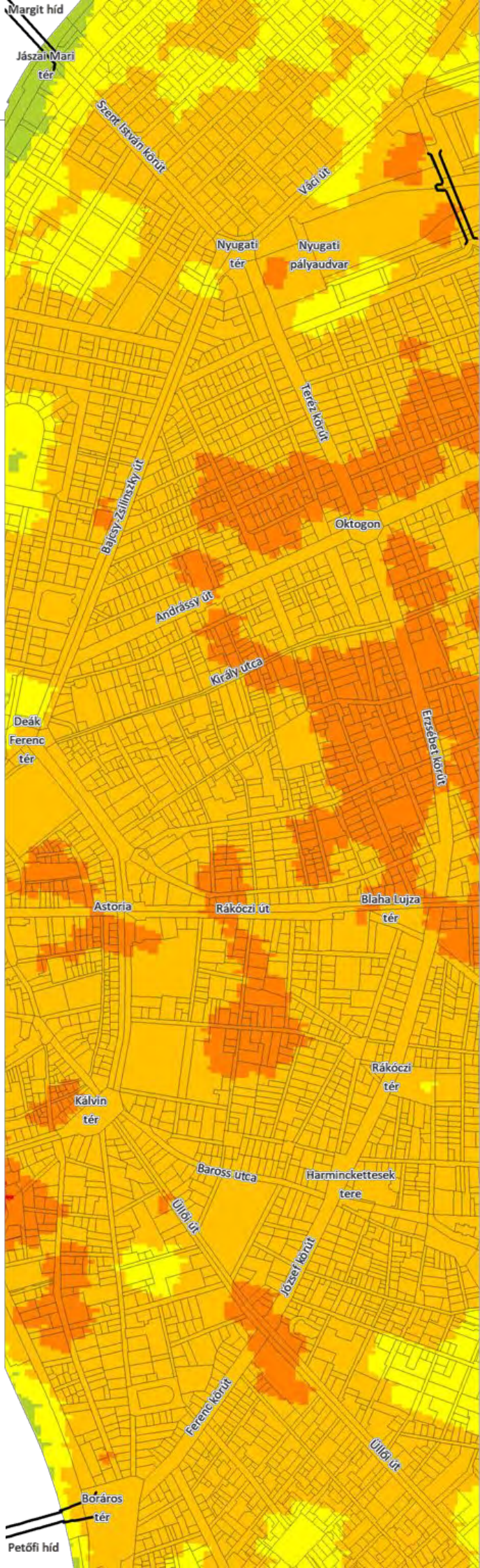
Az említett okok miatt a körút területén (a többi belvárosi területhez hasonlóan) a főváros jelentős részéhez képest magasabb felszínhőmérséklet mérhető, a magas növényborítottsággal rendelkező területeken mért felszínhőmérséklethez viszonyított különbség igen jelentős is lehet.

A természetes felületek hiánya, illetve a burkolt felületek nagy aránya a lehulló csapadék gyors lefolyását és annak csatornarendszerbe való elfolyását eredményezi, ami egyrészt a csatornarendszer túlterheléséhez vezethet, másrészt a mesterséges felszínek párolgás útján sem tudnak hőt leadni, ezzel a hősziget-hatást fokozva.

Növénytelepítést korlátozó tényezők

A klímaadaptációt elősegítő és a körút élhetőségét javító növénytelepítéseket, a fasorok számára kedvező életterek kialakítását a járművek és a gyalogosok helyigénye, a jelenlegi forgalmi sávok és járdák szélessége, valamint a közmű-infrastruktúra korlátozza.

A fahelyek és zöldsávok kialakítására vonatkozóan a fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII. 30.) kormányrendelet, továbbá a 2019-ben megjelent MSZ 12042:2019 Fák védelme építési területeken, valamint az ugyanebben az évben megújult MSZ 12172:2019 Díszfák és díszcserjék ültetése települések közterületein című szabványok előírásai mérvadóak. A zöldfelületek eredményes kialakításához, a fák megfelelő életkörülményeinek megteremtéséhez a vonatkozó előírások figyelembevétele alapvető fontosságú.



II.10.2.ábra: A vizsgált terület felszínhőmérséklete 2016. augusztus 31-én / forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra 2017.

A növénytelepítések és zöldfelületi fejlesztések során az előírásoknak megfelelő, vagy a szabványokban foglaltakkal legalább egyenértékű megoldások alkalmazandók.

Egyes szakaszokon azonban új fasorok, illetve egyéb zöldfelületek (például a fasorok életterét növelő zöldsávok) előírásoknak is megfelelő kialakításához jellemzően a keresztmetszeti elrendezések, illetve a nem megfelelő szélességű járdafelületek miatt nem áll rendelkezésre megfelelő tér.

Az út menti járdafelületek mellett az egyes közlekedési csomópontokban kialakult tereknek is biztosítaniuk kell a gyalogosok áramlását. A köztereken – elsődleges funkciójukból adódóan – a burkolt közlekedési felületek aránya magas, emiatt zöldfelületek kialakítására csak korlátozottan van lehetőség.

II.11. AZ ÚTVONALAT ÉRINTŐ, MEGLÉVŐ KÖZMŰVEK

Nyomvonalas közműlétesítmények elhelyezkedése és korlátozó hatásaiknak szakági vizsgálata (e-közmű alapján)

A területen, a belvárosi jellegéből adódóan sok közműlétesítmény, elsősorban föld alatti közműnyomvonal található. Ezek közül számos nagyobb átmérővel épült ki, és így a fő gerincvonal szerepét is betölti. Mivel főként föld alatt elhelyezett közművekről van szó, ezért fontos, hogy a hozzáférhetőségük biztosított legyen, esetleges felújításukkal, kiváltásukkal számolni kell.

Víziközművek

A Nagykörutat DN 800 – DN 1000 – DN 1200 – DN 1400-as méretű ivóvíz főnyomóvezeték érinti. A főnyomóvezetékkel párhuzamosan részben főnyomóvezetékek, részben elosztóvezetékek találhatóak.

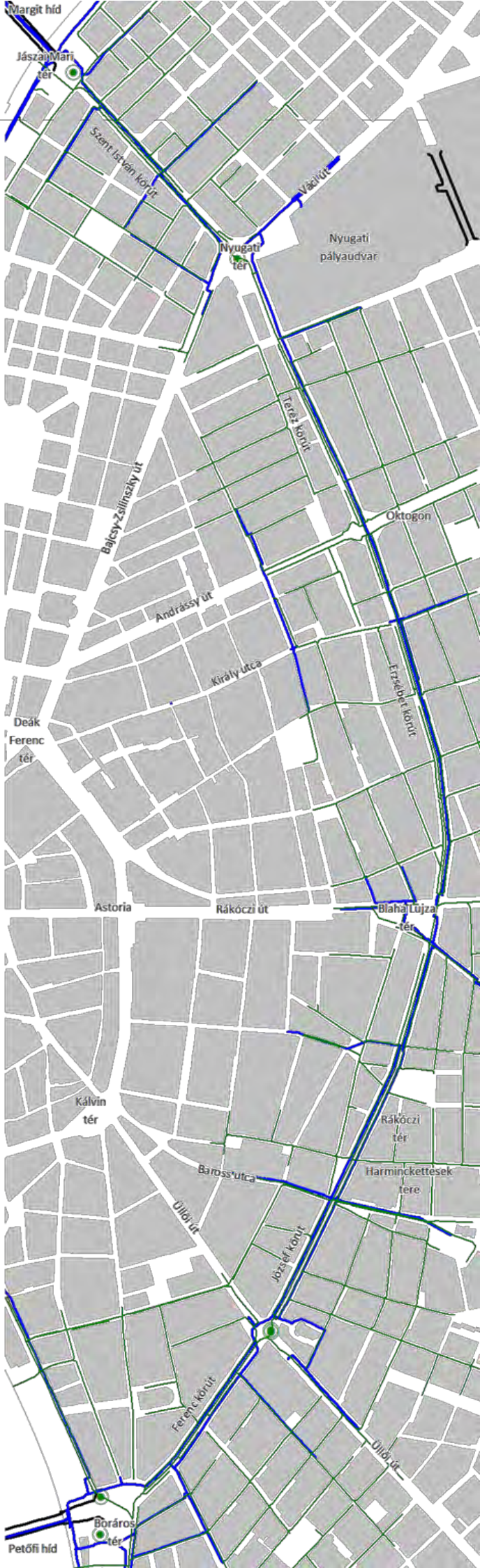
Több utcában a Nagykörutat érintő főnyomóvezetékről további főnyomóvezetékek ágaznak le. A Nagykörutat több helyen keresztezi nagy átmérőjű ivóvíz főnyomóvezeték:

- Hegedűs Gyula utca – Szemere utca: DN 800-as méretű főnyomóvezeték,
- Blaha Lujza tér – Népszínház utca: DN 300 – DN 400-as méretű főnyomóvezeték,
- Baross utca: DN 500-as méretű főnyomóvezeték.

Az ivóvíz elosztóhálózat a Nagykörút szinte teljes hosszán az út mindkét oldalán megtalálható. A tűzivízigényt biztosító tűzcsapok jellemzően föld feletti kivitelűek, és a járdán kerültek kiépítésre.

Fontos megjegyezni, hogy amíg az útpályában húzódó nagyméretű főnyomóvezetékek cseréje már korábban megtörtént, addig a Nagykörút járdáiban található elosztó- és főnyomóvezetékek egy része elöregedett (az 1950-es, 1960-as években, illetve az 1970-es évek elején épültek), illetve anyagminőségük már nem felel meg a mai kor követelményeinek. Ezért a következő vezetékek cseréje indokolt lehet a komplex felszínrendezés esetén:

- Szent István körút két oldalán DN 150-es méretű, azbesztcement és öntöttvas anyagú vezetékek,
- Teréz körúton a Podmaniczky utca - Király utca közötti szakaszán a két oldalon található DN 150-es méretű, azbesztcement és öntöttvas anyagú elosztóvezetékek,
- Erzsébet körút két oldalán DN 150-es és DN 300-as méretű, öntöttvas anyagú vezetékek,



II.11.1. ábra: Víziközművek

- József körúton a Népszínház utca - Bérkocsis utca közötti szakaszon, a páros oldalon DN 150-es méretű, öntöttvas anyagú elosztóvezeték,
- József körúton a Bérkocsi utca – Üllői út közötti szakaszon, a páratlan oldalon DN 150-es és DN 800-as méretű, azbesztcement és öntöttvas anyagú vezetékek,
- Ferenc körúton az Üllői út – Boráros tér közötti szakaszon, a páratlan oldalon DN 150-es és DN 800-as méretű, azbesztcement és öntöttvas anyagú vezetékek,
- Ferenc körúton, a Mester utca – Boráros tér között a páros oldalon DN 150-es méretű, azbesztcement anyagú vezeték.

A Nagykörút teljes hosszán egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna épült ki. A Nagykörútra jellemző, hogy a legnagyobb átmérőben (200/196 – 235/235 – 298/298 – 330/330 – 364/364 – 480/450) kiépült főgyűjtőcsatorna az útpálya közepén került megépítésre, azonban vele párhuzamosan további kisebb méretű főgyűjtőcsatornák is találhatóak. A kisebb főgyűjtőcsatornák befogadója a nagy átmérőjű főgyűjtőcsatorna. A vizsgálat során főgyűjtőcsatornának tekintünk minden olyan csatornát, amelynek legalább egyik irányú keresztmetszete min. 60 cm.

A Nagykörútra bekötő utcákban található főgyűjtőcsatornák ezen kisebb főgyűjtőcsatornákra, vagy közvetlenül a nagy méretű főgyűjtőcsatornára kötnek rá.

Az úttestről származó csapadékvizek víznyelőkön keresztül kerülnek az egyesített rendszerű csatornahálózatba elvezetésre. A víznyelők kialakítása az úttest szélein kerültek kialakításra. Átalakítás, átépítés során figyelembe kell venni a víziközművek bekötéseihez/rákötéseihez kapcsolódó egyéb közmű műtárgyakat is.

Energiaközművek

Az ELMŰ Hálózati Kft. 120 kV-os földkábeles elosztóhálózatának nyomvonala a Nagykörutat több helyen keresztezi:

- A Nyugati tér mellett a Nagy Ignác utca – Visegrádi út nyomvonalon. A három nagyfeszültségű kábelvezeték 2XS/FL/2Y 1x500/105 mérettel létesült az Erzsébetváros és a Katona J. 120/10 kV-os alállomások között.
- A Wesselényi utca – Erzsébet körút kereszteződésében. A három nagyfeszültségű kábelvezeték 2XS/FL/2Y 1x500/105 mérettel létesült az Erzsébetváros és Városliget 120/10 kV-os alállomások között.
- A Bakáts tér – Tompa utca nyomvonalon két nagyfeszültségű kábelköteg üzemel, amelyek a Csarnoktér és a Népliget 120/10 kV-os alállomások között létesültek.
- Ezen kívül a Petőfi híd alatt is három nagyfeszültségű kábelvezeték 2XS/FL/2Y 1x630/105 mérettel létesült a Csarnoktér és a Laczkovics 120/10 kV-os alállomások között.

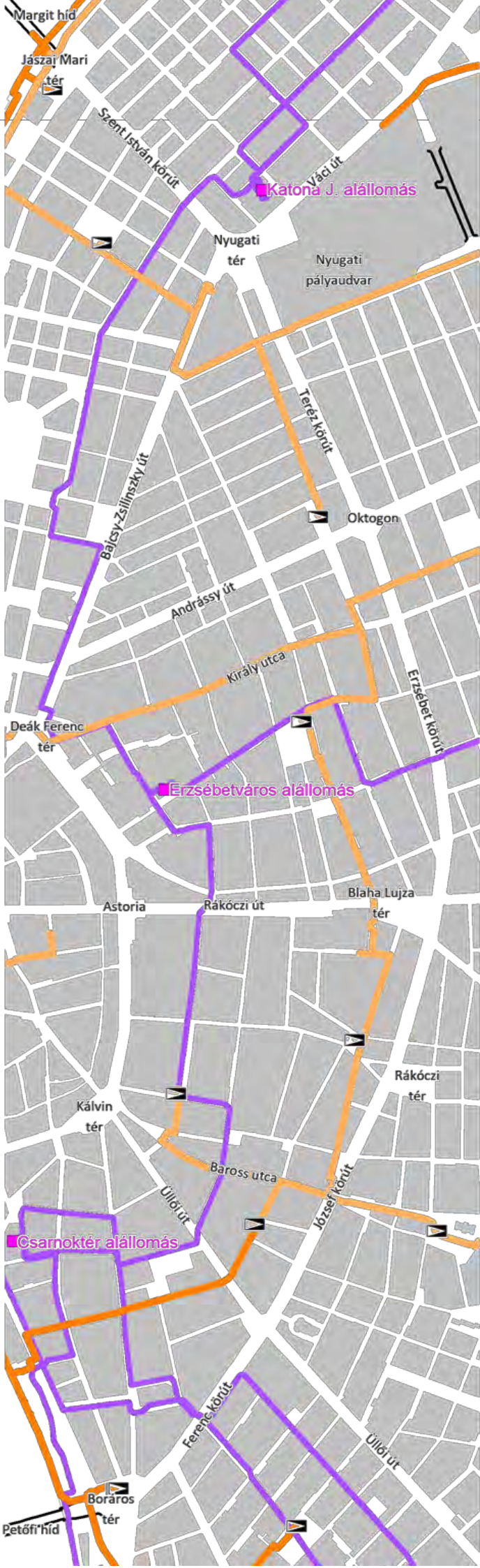
A 10 kV-os elosztóhálózat szinte a körút teljes nyomvonalán, annak mindkét oldalán megtalálható, biztosítva a belvárosi területek 10/0,4 kV-os transzformátorainak megtáplálását.

A közvilágítási hálózat összességében átlagos – jó állapotú, a kábelhálózat rekonstrukciója a 2000-es években történt, a tartószerkezetek állapota folyamatosan felügyelt, rendszeresen festett. Nátriumlámpás világítótest rekonstrukció 2006-ban, valamint 2008-ban történt.

Mind nappali, mind éjszakai városképi elemként szakaszonként azonos típusú közvilágítási tartószerkezetek találhatóak a csomópontok kivételével.

A Szent István körúton és a Ferenc körúton (külön járdavilágítás célját szolgáló gömblámpák nélkül) a 12 méter magas, 2 méteres karbenyúlású kandeláberek a 90-es években kerületek telepítésre.

A Teréz körúton és az Erzsébet körúton 9 méteres, ún. „ostornyeles”, íves-kúpos lámpaoszlopok találhatóak, amelyek a 60-as, 70-es években kerültek elhelyezésre.



II.11.2. ábra: Energiaközművek

Nagyközépnyomású földgáz elosztóhálózati gázvezeték (6 bar) csak a hídfők térségében üzemelnek:

- A Margit híd alatt DN 400 mérettel, valamint a Jászai Mari téri nagyközép/kisnyomású gáznyomásszabályzót megtápláló DN 150 acél vezeték. A Margit hídon üzemelő nagyközépnyomású gázvezeték DN 200 mérettel létesült.
- A Petőfi híd térségében DN 400 acél vezetékről DN 200 acél vezetéken történő csatlakozással biztosított a nagyközép/kisnyomású gáznyomásszabályzó megtáplálása.
- Mindkét nagyközép/kisnyomású gáznyomásszabályzó létesítmény földbe süllyesztett kivitelben került kialakításra.

A nyomásszabályzó táppontokból nagyátmérőjű kisnyomású (30 mbar) elosztóvezeték gerincek indulnak, az elosztóhálózat a Nagykörút mindkét oldalán megtalálható szinte a teljes hosszban. A körút mentén többféle átmérőjű vezeték üzemel, jellemzően DN 200–300 mérettel, de a táppontok közelében DN 500 – 700 acél vezeték is található.

Fentieken kívül néhány középnyomású (1 bar) gázvezeték keresztezés is érinti a Nagykörút nyomvonalát:

- A Margithíd alatt DN 600 elosztóvezeték létesült.
- A Podmaniczky utca – Teréz körút keresztezésében DN 300 méretű az 1 bar nyomású hálózat.
- A Dohnányi Ernő utca – Szófia utca nyomvonalon DN 700 vezeték üzemel.
- A Harminckettesek terén DN 500 acél vezetéknyomvonalak létesültek.

Távhőellátó rendszer meglévő vezetékei nem érintik a Körút nyomvonalát, távhővel lefedett területegység a Szent István körúttól északra található (XIII. kerület), valamint a Boráros tértől délre (IX. kerület).

Tervezett nagyméretű távhőgerinc lehetséges nyomvonalára egyrészt a rakparton lehet számítani, másrészt a Rákóczi út nyomvonala adhat lehetőséget a kooperációs távhővezeték elhelyezésére, amely a belváros hőellátásának biztosításán túl jelenleg hidraulikailag független hőkörzeteket is összekapcsolna.

A járdák alatt jellemzően nagy csőnyilásszámú hírközlési alépítmények találhatóak mindkét oldalban a teljes hosszon.

➔ **A részletes vizsgálatokat lásd a 6. MELLÉKLET: KÖZMŰVEK.**

II.12. A NAGYKÖRÚT KIALAKULÁSÁT ÉS FEJLŐDÉSÉT BEFOLYÁSOLÓ JELENTŐSEBB BEAVATKOZÁSOK

Kiépülést követő, a térfalhoz igazodó beruházások

A Nagykörút térfalában a II. világháború és az 1956-os forradalom és szabadságharc okozott károk hatására új beépítés került többek között a Ferenc körút 16., a József körút 51. és a Nagy Ignác utca 18. helyére.

A Madách Színház 1961-ben költözött át a jelenlegi helyére. Generali Biztosító Zrt. székházat 1995-ben Dobozi Miklós és Szántó Tibor tervezte.

Elbontott térfalak

A Népszínházként épült Nemzeti Színház neoreneszánsz épületét metróépítés miatt bontották el 1965-ben. Az elbontott épület helyén a Blaha Lujza tér és a Ferdinánd Fellner bécsi építész tervezte épület a bontás időpontjában már mind építészeti, mind műszaki állagában teljesen elavulttá vált.

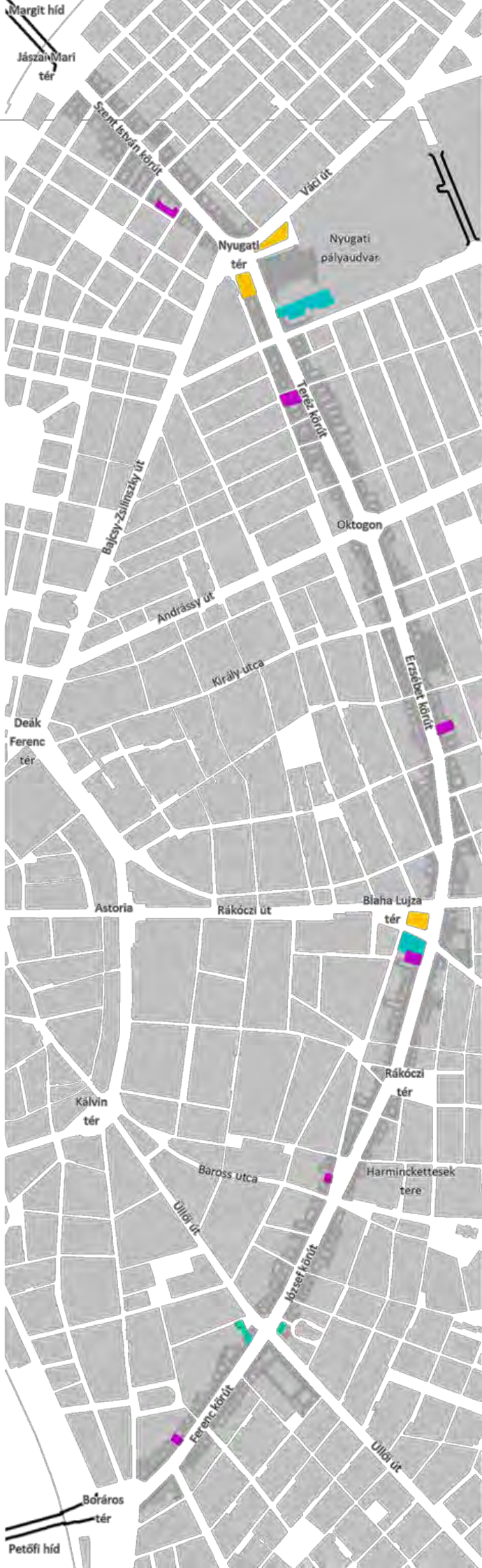
A Nyugati pályaudvar Váci úti oldalán állt Westend szállodát 1978-ban bontották el. Ezt megelőző évben a Pesti Indóház irodaházzá átépített déli szárnya is bontásra került. A mai térfalakkal kialakított térszerkezet 1984-ben alakult ki, amikor a Kővári György tervezte Skála Metró Áruház felépült.

Kiépülést követő térszituációt befolyásoló beruházások

Az Eiffel Tér Irodaházat és az előtte kialakított Eiffel teret 2009-ben adták át. Az épületben 17.175 m² irodaterületet és 3468 m² kiskereskedelmi terület alakítottak ki, ehhez kapcsolódóan pedig egy teraszosan kialakított előteret 4800 m²-en. Az épület egykori vasúti területen létesült, a Podmaniczky út sarkán álló postaépület tömbjét egészíti ki. Az irodaház és a Nyugati pályaudvar közötti udvar – gazdasági okokból – lesüllyesztett kialakítása eltorzította a tér karakterét. Az épület modern homlokzati kialakítása éles kontrasztban áll a körút homlokzatainak karakterével.

Az Europeum Üzletház 2011-ben nyílt meg a Marriott Courtyard Hotel alsó szintjein. A hotelt az egykori Sajtópalota helyén három telek összevonásával alakították ki. Az épület horizontális tagoltságát a funkcionalitás határozta meg. A József körút felőli oldalon a vertikális tagolást az utcaképet meghatározó lakóház-homlokzatok ritmusa adja.

Az Üllői úti Lottóház 1961-re, Gagarin magyarországi látogatására készült el, ugyanúgy, ahogy az 1956-os események után romossá vált József krt. 86. újjáépítése.



II.12.1. ábra: A térfalat módosító beruházások, változások



A MÁV volt igazgatósági épülete / forrás: Fortepan



Az egykori Westend-ház / forás: Fortepan



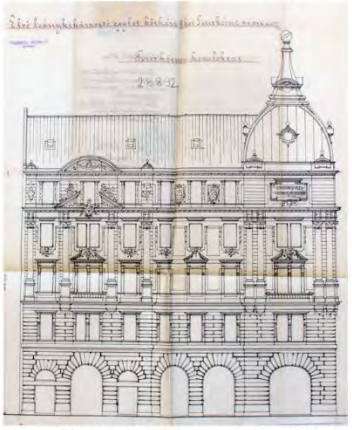
Az egykori Népszínház a Blaha Lujza téren / forrás: Fortepan



Elkészült Eiffel téri irodaház / forrás: MTI



Europeum es a Marriott Courtyard / forrás: europeum.hu



Teréz körút 40. / forrás: Nagykörút Portálprogram



Corvin köz, 1956 / forrás: Fortepan



Üllői út - Ferenc körút, 1957 / forrás: BUVÁTI



A Generali Biztosító székháza a Teréz körút 42-44. számon / forrás: citireal.hu



A Lottóház látványterve, 1959 / forrás: BUVÁTI

További épületfelújítások, új épületek

Az 1970-es évek végén átfogó program keretében újították fel a Nagykörút épületeinek homlokzatait, ennek köszönhetően jelenleg is elfogadható állapotban vannak. Az homlokzatok „kozmetikázása", színezése mögött azonban pusztultak a belsők, átfogó megújítás nem történt. Éles kontraszt mutatkozik a homlokzatok felső és a földszinti szintjeinek állapota között. Utóbbiakon a kedvezőtlen gazdasági folyamatok hatása alatt a züllés folyamata tükröződik.

A VI. kerületben, a Nyugati térre nyíló Westend bevásárlóközpont épült meg 1999-ben. A régió második legnagyobb területű ilyen létesítménye jelentős hatást fejt ki környezetében.

A Blaha Lujza téren található Corvin Áruház homlokzatának felújítása kiemelkedő fejlesztés a Nagykörút közvetlen környezetében, ám a projekt elindulását követően megtorpant. Az áruház homlokzatáról 2018-ban lekerült az utólagos alumíniumborítás, ám a felújítási munkálatok nem kezdődtek el, mivel a tér rekonstrukcióját elhalasztották, így a Corvin Áruház homlokzatának megújítása is félbeszakadt. A műemlék neoklasszicista homlokzatát jelenleg ponyva fedi.

Komplex közterület-megújítási program

Hollán Ernő utca

Az egykor autós forgalom számára is nyitott újlipótvárosi utcaszakasz sétálóutcává alakítása a XIII. kerület közterület-fejlesztési stratégiájának részeként zajlott. A felújított, pihenőhelyként kialakított, kb. 1700 m^2 területű utcaszakaszt 2009-ben adták át. A terveket a kerületi önkormányzat megbízása alapján a Lépték-Terv Tájépítész Iroda készítette el.

A felújítás célja a terület minőségi fejlesztése volt a gyalogos forgalom előtérbe helyezésével. A sétálóutca a Szent István körúthoz szervesen kapcsolódva biztosít többfunkciós, zöldfelületekkel ellátott kellemes tartózkodási helyet, találkozóhelyet, egyúttal pedig a gyalogos forgalom számára kedvező városszerkezeti kapcsolatot is.



forrás: https://leptek.hu/

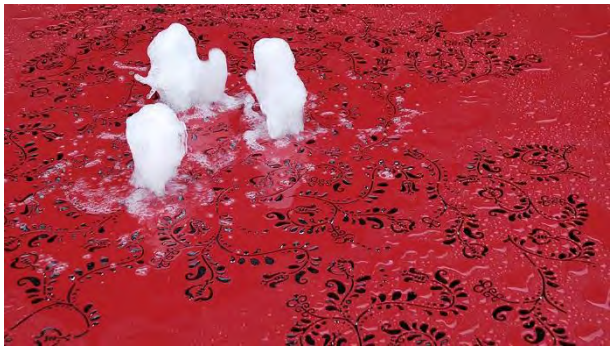
Ditrói Mór utca

A szintén XIII. kerületben található Ditrói Mór utca sétálóutcává alakítása 2010-ben került megvalósításra. A kb. 4000 m^2 területű utcaszakasz megújítása a Hollán Ernő utcához hasonlóan a Lépték-Terv Tájépítész Iroda tervei alapján készült el. A teresedés a Szent István körúthoz csatlakozva a körúti gyalogosforgalom számára pihenőhelyet biztosít, emellett a Vígszínház szomszédságában található sétálóutca az előadások előtti-utáni találkozóhelyként is funkcionál.



forrás: https://leptek.hu/

A tér megjelenésében és funkcióiban a Hollán Ernő utca kialakításához hasonló, ám az alkalmazott burkolatok sokkal inkább utalnak a Vígszínházzal való kapcsolatra. A mészkő burkolatú berendezési sávban az egyes funkciókon bordó színű rozsdamentes acél burkolatot, valamint egyedi mintázatokat alkalmaztak, melyek a színház belső terének jellemző színvilágát és hangulatát idézik.



forrás: https://leptek.hu/

Nyugati tér déli része

A Skála Metró előtti terület megújítása a VI. kerületi Terézváros Önkormányzat megbízásából, a TÉR_KÖZ pályázat részeként került megvalósulásra 2015-ben. A tér felújításának célja a szűk terek átalakítása, a gyalogosforgalmat biztosító felületek, valamint új pihenőzónák, találkozási pontok kialakítása volt. A teret meghatározó lépcsősor a felújítások során keskenyebb lett, emellett pedig egy kiülésre alkalmas lépcsősor is kialakításra került. Az egykori Skála Metró teraszának elbontásával a tér szélességét növelték. A téren egységes arculatba illeszkedő térburkolatok, utcabútorok, növénykazetták, vízarchitektúra elemek kerültek kialakításra, emellett pedig új fák is telepítésre kerültek.



Eiffel tér

A Nyugati pályaudvar és az Eiffel-tér Irodaházhoz kapcsolódóan kialakított közösségi teret 2009-ben adták át. A belváros egyik legforgalmasabb csomópontjának közelében elhelyezkedő tér magánberuházás részeként készült el, elsősorban találkozóhelyként, pihenőhelyként funkcionál.

A terület lesüllyesztése a tér Nagykörúthoz és a pályaudvarhoz való kapcsolódását, valamint karakterét, kedvezőtlenül módosította. A közhasználatra megnyitott tér zöld- és vízfelületei környezeti szempontból is hasznosak a belvárosi területen.



Palota negyed felújítási program

Az Európa Belvárosa Program keretében 2007 óta jelentős átalakuláson ment keresztül a Nagykörút és a Múzeum körút között található terület. A program részeként több sétáló és forgalomcsillapított utca került kialakításra. A közterületek rehabilitációja is sok helyen megtörtént, emellett számos épület újult meg. A több ütemben lezajló fejlesztés célja volt egy egyetemi, kulturális negyed létrejötte. A program keretében főképp a Palota negyed belső közterületei, épületei újultak meg, melyek a József krt. mögöttes területeként a körúti közterületek minőségére is kihatnak.



forrás: VIII. kerület TAK

Rákóczi tér komplex felújítása a 4-es metró megállójának megépítése és a piaccsarnok felújítása kapcsán

A Rákóczi tér M4-es metróberuházáshoz kapcsolódó, „faltól falig” történő felújítása 2013-ban fejeződött be. A felújítás után egy új, városképi szempontból is meghatározó városi, fásított köztér jött létre. A területen meglévő értékes idős fákat megőrizték, a zöldfelületeket cserjék és talajtakarók telepítésével fejlesztették. A gyalogosok számára új térburkolat létesült, mely a teret időszakos vásárok megtartására is alkalmassá teszi. A közterületen emellett vízmedence, pihenő- és játszóterek is létsültek, a tér ily módon pihenő, rekreációs, valamint találkozóhelyként is funkcionál a körút mentén.



Középső- Ferencváros rehabilitációja

A ’80-as években szociális célokkal megkezdett középső-ferencvárosi városrehabilitációs program menet közben fokozatosan elvesztette szociális jellegét a felgyorsult ingatlanpiaci és dzsentrifikciós rehabilitációnak köszönhetően. Az akció területe a Ferenc körút — Üllői út — Haller út — Mester utca által határolt városrész. Célja a városrész értékmegőrző átalakítása, a lakásállomány struktúrájának javítása és ezen keresztül a negatív társadalmi folyamatok megállítása, megfordítása.





Kiscsibész tér

A Krúdy Gyula utca és a József körút sarkán található Kiscsibész tér 2016 őszén került felújításra. A felújítást a Fővárosi Önkormányzat megbízásából a FŐKERT Zrt. saját tervei alapján végezte. Az egykor piszkos, elhanyagolt teresedés jelenleg igényesen kialakított zöldfelületekkel és köztéri berendezésekkel rendelkező pihenő-találkozóhelyként funkcionál a körút mentén. A tér megújítását egykor önkéntesek kezdték el, ennek emlékét őrzi az egykori szökőkút helyén, a középső téren elhelyezett burkolatba épített idézet is.



Angyal István park

A IX. kerületi Angyal István park Fővárosi Önkormányzat megbízásából a Green Sweden / SymbioCity 2014 programsorozat keretében került felújításra 2014-ben. A munkát az S-Tér Kft. tervei alapján a FŐKERT Zrt. végezte. A felújítás célja volt a rossz állapotú környezet megújításával egy olyan modern, új arculattal rendelkező park kialakítása, mely a szomszédos területek jövőbeni fejlesztéseit is előidézheti, egyfajta katalizátorként működhet. A park a környezettudatosság jegyében készült el a meglévő elemek újrafelhasználásával, valamint új típusú, ökologikus zöldfelületek kialakításával.



Önálló közlekedési nagyprojektek

- A Margit híd legutolsó felújítása 2011 évben fejeződött be. Az átépítés során a műtárgy is megszélesítésre került, az északi oldalán kétirányú kerékpárforgalomra szolgáló kerékpárút épült.



- Az M4 metróvonal Keleti pályaudvar – Kelenföldi vasútállomás közötti I. szakaszát 2014 évben helyezték. A Buda és Pest közötti kapcsolatot biztosító nagy kapacitású, XXI. századi építészeti és technikai minőséget megjelenítő közlekedési elem csökkentette a Nagykörút déli szakaszán és a Petőfi hídon a villamos közlekedés jelentőségét, és ennek megfelelően az utasforgalmát.

A területre hatással lévő, távolabb elhelyezkedő beruházások

A távolabb lévő városfejlesztési beavatkozások a Nagykörút területein is éreztetik hatásukat.

- A Jászai Mari térről az új Moszkva sétány biztosít közvetlen kapcsolatot, a Duna-parton, egyelőre csak északi irányba.

  A belvárost a XIII. kerülettel összekötő gyalogos és kerékpáros kapcsolatot biztosító sétány 2017-ben került átadásra. A Moszkva sétány kiemelt fejlesztési projektként, a 2017 nyarán Budapesten megrendezett FINA vizes világbajnoksághoz kapcsolódóan valósult meg.



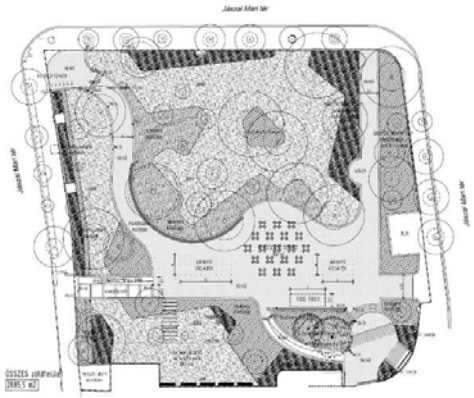
- A Corvin Plaza 2010-ben nyitotta meg kapuit a Corvin negyed fejlesztése keretében. A bevásárlóközpont négy szintes, összes területe 65 000 m^2, a bruttó kiskereskedelmi szintterület 34 600 m^2. A fejlesztési terület Nagykörút felőli kapuja a bevásárlóközpont, melynek üveggel fedett „sétálóutcája” a további fejlesztési ütemek fő tengelyére vezet rá, a Corvin sétányra, mely mentén szintén új lakó- és irodaépületek épültek.



Nagykörúthoz kapcsolódó tervezett beruházások

Jászai Mari tér

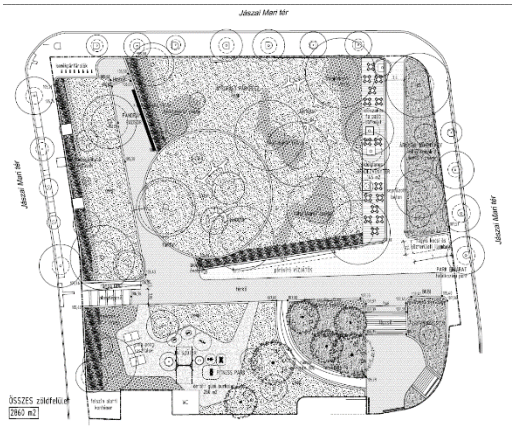
A Jászai Mari téri közpark XIII. kerületi részének felújítása a Nagykörút projekt keretében történő tervezett beruházás. A megújítás célja a közparki funkciók újragondolása, a tér használók igényeinek megfelelő kialakítása. A tervezést megelőzően 2020. június 22. és június 30. között online felmérés zajlott a környéken élők és a parkhasználók javaslatainak és véleményének megismerése érdekében.



Jászai Mari tér közparki fejlesztése
Környezetrendezési koncepció terv - 'A' verzió részlet

A felmérés eredményei alapján a XIII. kerületi Önkormányzat 2020-ban több változattal elkészült koncepciótervet készíttetett. Az egyes verziók szerint a közparkban a megújuló közösségi terek és integrált parkrészek mellett olyan új funkciók is helyet kaphatnak a jövőben, mint a vendéglátó terasz, rendezvénytér, játszótér, fitness park, vagy kutyafuttató.

A terv a megfelelő funkcionális kialakítás mellett a klímavédelmi szempontokat is előtérbe helyezi (pl. növényállomány megújítása, zöldfelületi arány növekedése, párásító berendezések elhelyezése), amellyel a Nagykörút területének élhetőségét is közvetetten javítja.

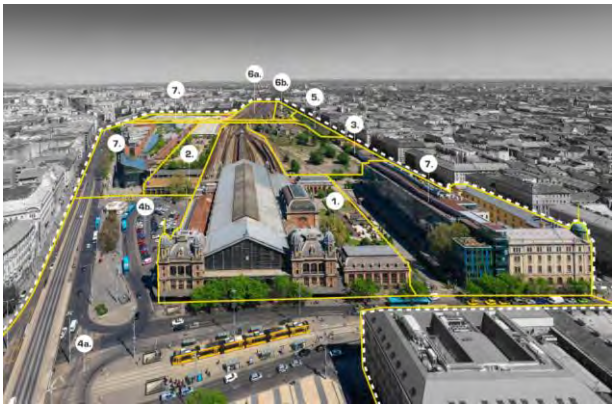


Jászai Mari tér közparki fejlesztése
Környezetrendezési koncepció terv - 'B' verzió részlet

Nyugati tér

A Nyugati pályaudvar és környezetének megújítására 2021 őszén nyílt, nemzetközi építészeti tervpályázat került meghirdetésre.

A közlekedési célú fejlesztések mellett a projekt célja a csarnok peronjainak föld alá helyezésével a pályaudvar földszinti területeinek újragondolása, új funkciók létesítése, valamint a pályaudvar körüli közterek megújítása, humanizálása. A tervek szerint a Nyugati tér északi részén, a vasút menti rozsdaövezetek helyén, valamint a felszabaduló vasúti területeken összefüggő, ökológiai és rekreációs célú zöldterület létesül, amely összeköti a Nagykörutat a Városliget és később Rákosrendező térségével.



A tervpályázat tervezési területe
(forrás: https://nyugatitervpalyazat.hu/)

A Nyugati tér 7., Átryum Fashion City előtti közterület magánerős rendezésére koncepció szintű terv készült, melynek célja az épület előtti szűkebb környezet minőségi átalakítása, a jelenlegi használati problémák megszüntetése és az épület nívójához emelt közösségi tér kialakítása. A tervek szerint a leromlott állapotú burkolatok megújításra kerülnek, új, attraktív zöldfelületek létesülnek, emellett új vízarchitektúra is helyet kap a teresedésen. A koncepció a homlokzat előtt, valamint a zöldfelületek mellett használható kültéri teraszpozíciókat is kialakít. A megújítás során cél az átláthatóság és az átjárhatóság biztosítása, ennek érdekében új gyalogos kapcsolatok kialakítása tervezett.



Nyugati tér 7. közterületi fejlesztése
Koncepció alaprajz - 'A' verzió részlet

Nemzeti Cirkuszművészeti Központ

A Nemzeti Cirkuszművészti Központ létesítményeinek elhelyezése a Kormány 25/2021. (I.28.) Korm. rendelete alapján nemzetgazdasági szempontból kiemelten közérdekű beruházás lett. A Nyugati pályaudvar melletti, Eiffel tér – vasúti pálya – Ferdinánd híd – Podmaniczky utca által határolt területen elhelyezkedő ingatlanok egy részén valósul meg a beruházás. Egy hajdani mozdonyhangár kerül átalakításra artistaképző iskolává a Nemzeti Cirkuszművészeti Központ projektjének első lépéseként.



Margit-negyed kulturális revitalizációs program

A II. kerületi Önkormányzat célul tűzte ki a Margit körút (és környezetének) jelenlegi – a környező bevásárlóközpontok megépítése okozta alacsony nívójú üzletek megtelepedésével, illetve a tönkre ment üzletek leromlott épületeinek látványából adódó – állapotának megváltoztatását, a terület kulturális-közösségi revitalizációját, annak megfelelő arculatának, a kerület főutcájához illő üzlet- és szolgáltatásmixének kialakítását, és ennek a folyamatnak, valamint az így létrejövő városi egység kommunikációs stratégiájának kialakítását.



A Margit-negyed projekt több munkaszakaszból áll, amelynek részeként 2020 végén összeült a Margit-negyed Döntéselőkészítő és Tanácsadó Testület (MNDTT), ami 2021 januárjában elkezdte kidolgozni a Margit-negyed ingatlanbérbeadási stratégiáját, valamint javaslatot tett a Gazdasági és Tulajdonosi Bizottságnak (GTB) 7 ingatlan bérbeadásáról. A Margit-negyed projekt 7 hónapos első munkaszakasza 2021 július 31-én zárul.

II.13. SZINTÉZIS / ÉRTÉKEK, PROBLÉMÁK, KONFLIKTUSOK

Városszerkezet

- A Nagykörút a XIX. század tudatos városfejlesztési beavatkozása nyomán jött létre a városszerkezet markáns szerkezeti elemeként. Funkcionális igények miatt létesült, a pesti városrész infrastrukturális feltárását – korszerű forgalmi lehetőséget és csatornarendszer kiépítésének lehetőségét – biztosítva.
- A Margit hídtól a Petőfi hídig húzódó útvonal azonos, mindvégig 38 m szabályozási szélességű, vonalvezetése ívesen tört.
- A városszerkezeti adottságoknak megfelelően szakaszokra tagolódik, amelyek egy – a Szent István krt. – kivétellel a kerületek neveit viselik, amelyben elhelyezkednek: Teréz krt., Erzsébet krt., József krt. és Ferenc krt.
- A sugár irányú utakkal történő fő kereszteződések környezetében markáns csomóponti térségek alakultak ki, amelyek helyzetükből adódóan kiemelt hangsúlyt nyertek, és mára fokozatosan a város legforgalmasabb központi helyeivé fejlődtek.

Funkciók

- A Nagykörút határoló telkeinek törvényben biztosított adókedvezménnyel ösztönzött kiépítése legnagyobb részben bérházakkal valósult meg, amelyek napjainkra társasházakká alakultak. Az épületek földszintjeinek legtöbbjét kereskedelmi és szolgáltatási célokra alkalmasnak alakították
- Középületek csak korlátozott számban létesültek, mert kiépítés korának kedvezőtlen gazdasági körülmények között az államnak nem volt pénze megépítésükre.
- A körút menti területhasználat és az épületek funkciója a nagyvárosias, központi helynek megfelelően alakult, napjainkban is a városközponti jelleghez igazodva vegyes.
- Az egyes útszakaszok háttérterületei eltérő karakterűek és különböző gazdasági potenciált képviselnek. A mögöttes területrészek jellegzetességei jellemzően a körút két oldalán is jelentősen eltérőek, de a beépítések presztízsében nem mutatkozik meg, a Nagykörút szerves egységet mutat, karakterében szakaszonként különböző.
- Az útvonal boulevard szerepe és karaktere a motorizáció gyors növekedése, az állandósult forgalmi túlterheltség miatt az utolsó időszakban torzult. A Nagykörúton romlott a gyalogos közlekedés komfortja.
- A járdafelületek jellemzően jelenleg is szélesek, de ennek ellenére a gyalogos forgalomra épülő vásárlási környezet minősége csökkent, amelynek több oka között az egyik az aránytalanul megnövekedett környezeti terhelés.
- Az épületek földszintjein működő kereskedelmi funkciók színvonalának, minőségének az idők során bekövetkezett fokozatos csökkenése nagy részben a nagy üzletközpontok létesítésének is tulajdonítható.

Beépítés

- A Nagykörút kiépülésének rövid – három és fél évtizedes – időszakában létesült, máig meghatározó térfalait képező épületek zömében a XIX. század végén a kor divatja szerinti kései historikus stílusban.
- A korábbi bérházak jellemzően zártsorú zártudvaros beépítési mód szerint épültek. A belső udvarok kialakítása jobb telekkihasználást tett lehetővé. Az udvarok alapterülete az idők előrehaladtával egyre csökkent, az építészeti formálásban betöltött szerepét már érett historizmus idején egyre jobban elvesztette.

Karakter, épített értékek

- A körút kiépülésekor egységesebb beépítést biztosító – például egységes párkánymagasság kialakítására, vagy homlokzatok kialakítására vonatkozó – városrendezési szabályozást a város nem alkalmazott, így Nagykörút együttese nem annyira egységes, mint a Sugárúté.
- A viszonylag rövid idő alatt megvalósult, eltérő, több fajta historikus építészeti stílusú épületet felsorakoztató városépítészeti egység karaktere homogén, nagyvárosias. E jellemzőit a viszontagságos múltja ellenére mindmáig meg tudta őrizni.
- Az egyes körúti szakaszokon, azok eltérő helyzete, adottságai és beágyazódása szerint különböző fejlettségi színvonal alakult ki. A Nagykörút szakaszai közül az egykori Belső Lipótváros és Újlipótváros között húzódó Szent István krt., továbbá központi fekvésük miatt a Teréz krt., valamint az Erzsébet krt. presztízse és színvonala volt a legmagasabb. A szakaszok közötti minőségi különbség mind a mai napig fennáll.
- A második világháború utáni években az épületek sortatarozása folyamán az épülethomlokzatok részben kényszerű, másrészben szemléleti okokból egyszerűsítésen estek át. Lekerültek a házakról a díszítések és a városképi szempontból kulcsfontosságú sarokkupolák, tetőfelépítmények, oromzatok rekonstrukciója maradt el. Mindez jelentős városképi vesztességet jelentett, amely a jelenlegi utcaképi látványokban is tetten érhető.
- Az épületek földszintjeinek homlokzatai elfogadhatatlanul alacsony színvonalúak, városképet zavaróak, a Nagykörút eredeti karakterének elvesztésével fenyegetnek.

Zöldfelületi rendszer

- A körút csaknem teljes hosszában kétoldali fasor található. A fasorokat jellemzően nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*) egyedek alkotják, amelyek rendkívül jó várostűrésüknek köszönhetően nagyra növő lombkoronájukkal díszítenek, egységes képet adnak a körútnak.
- A nagykörúti fasorok a belvárosi zöldfelületi rendszer meghatározó szerepű lineáris elemei.
- Az úttengelyhez kapcsolódóan megjelenő városi tereken és teresedéseken városképi és ökológiai szempontból is értékes faállomány, illetve egyéb értékes zöldfelületi elemek (növénykazetták, kiültetések) találhatóak. Különösen értékes a Margit híd lábánál található Jászai Mari tér közparkja, valamint a Rákóczi tér, mely jelentős közcélú zöldfelületekkel rendelkező többfunkciós városi tér.
- A körúton és a körúti közlekedési csomópontokban elsődleges szempont a járművek és gyalogosok helyigényének, illetve a forgalom áramlásának biztosítása, ami a zöldfelületek kialakíthatóságát befolyásolja vagy korlátozza.

Környezeti állapot

- A körút mentén főként a közúti közlekedésből eredő környezeti konfliktusokkal, határértéket túllépő, egész nap jellemző zaj- és rezgésterheléssel, valamint a levegő szennyezettségével kell számolni.
- A burkolt felületek nagy aránya, ezzel együtt pedig a kevés természetes felület a felszínhőmérsékletet kedvezőtlenül befolyásolja, a városi hősziget-jelenséget növeli.

Közlekedés

- A Nagykörút a pesti belvárosban egy jelentős észak-déli, ugyanakkor északon a Margit híd és a délen a Petőfi híd révén Pest és Buda közötti kelet-nyugat irányú kapcsolatokat is biztosít.
- A főváros a Nagykörút építésekor a terület közel 40%-át a gyalogos közlekedés és több mint 60%-át a jármű közlekedés számára biztosította, a „határvonalat” a kétoldali fasor telepítésével jelölte ki.
- A 2011 évi CLXXXIX. törvény 21. § (4) 1. alapján az út fejlesztése a Fővárosi Önkormányzat feladata.

Közmű

- A kiépített közművek adottságnak tekinthetők, azonban egyes esetleges beavatkozások a közművek kiváltását, áthelyezését eredményezhetik.
- A villamosenergia-ellátást és az elektronikus hírközlést biztosító hálózati elemek kivételével a meglévő közművek jellemzően az úttest alatt futnak, és szinte a teljes keresztmetszetben megtalálhatóak.
- A villamosenergia-ellátást és a vezetékes elektronikus hírközlést biztosító nyomvonalas közműelemek jellemzően a járda alatt húzódnak.
- A burkolt útfelületről származó csapadékok elvezetése víznyelők segítségével, egyesített rendszerű csatornahálózattal történik.

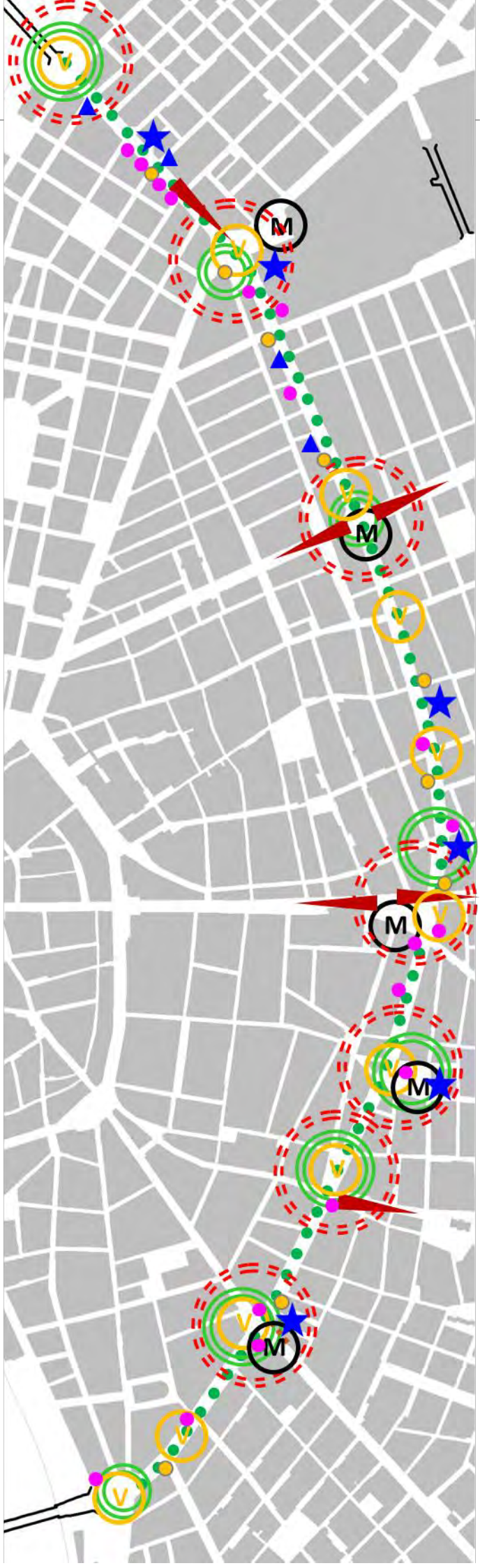
Értékek

- A Nagykörút a budapesti városszerkezet ikonikus belvárosi eleme.
- A körút egységesen nagyvárosias és világvárosi jellege.
- A körút közterületein zajló lüktető városi élet.

Épített környezet

- A körutat alkotó és a csatlakozó térsorok változatossága, azok kedvező téraránya, vonzó környezet.
- Jól azonosítható, önálló identitású körúti útszakaszok és értékes térfalakkal határolt terek (Oktogon, Rákóczi tér, Kiscsibész tér és Harminckettesek tere).
- A túlnyomó részben historikus építészeti stílusú épületek homlokzatai által képzett térfalak sokszínűsége, ugyanakkor egységes hatása.
- Kimagasló értékű, emblematikus építészeti alkotások és vonzó környezetük (Vígszínház, Nyugati pályaudvar, New-York Palota, vásárcsarnok, intézményépületek, társasházak).
- Látványos perspektivikus utcaképek (rálátás a Szent István krt.-ra, a Nyugati pályaudvarra, az Andrássy útra, a Baross utcára).

➔ **A részletes értékelést lásd a 7. MELLÉKLET: HELYZETÉRTÉKELÉS.**



II.13.1.ábra: Értéktérkép

Zöldinfrastruktúra

- Azonos fajú egyedekből álló, egységes képet mutató, jellemzően ápolt vagy optimálisan ápolt fasorok.
- A körút csaknem teljes hosszán végigfutó kétoldali fasor funkcionális, esztétikai és ökológiai szempontból is kedvező hatása.
- A fasorok városkép-egységesítő szerepe.
- Pihenő- és találkozóhelyként funkcionáló tereken/teresedéseken található jó állapotú, ökológiai és esztétikai szempontból értékes zöldfelületek.
- Oktogon és Boráros tér sávelválasztó szigetein megjelenő, magas esztétikai minőséggel rendelkező dísznövény-kiültetések.

Műszaki infrastruktúra

- Budát és Pestet összekapcsoló Duna hidak, pesten a településszerkezetet meghatározó körirányú útvonal.
- Nagykörutat teljes hosszban feltáró nagy kapacitású villamos közlekedés és a Nagykörutat keresztező gyorsvasúti vonalak és villamos vonalak megállói.

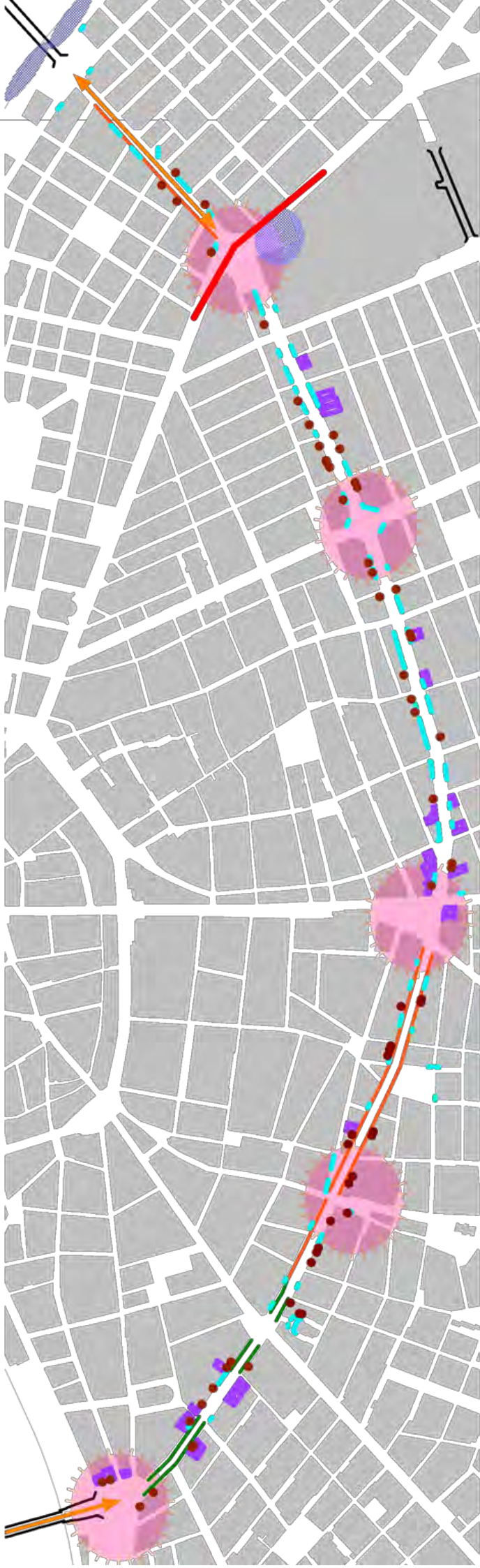
Problémák

- A Nagykörút egészének presztízse csökken, körúti szakaszonként eltérő mértékben.
- Romlott a körút gazdasági vonzása és gyalogos-megtartó ereje.
- A közterületek leromlottak és elhanyagoltak, felújításra és gondozásra szorulnak, nem biztosított a közterület-használat elfogadható szintű komfortja. Különösen kedvezőtlen a forgalmas útkereszteződésekben kialakult terek állapota.

Épített környezet

- Az épülethomlokzatok állaga helyenként kritikusra romlott.
- A földszinti homlokzatok és kirakatok minősége a belvárosi helyzetükhöz képest alacsony, zavaró utcaképet eredményeznek.
- A Váci úti közúti felüljáró funkcionálisan és vizuálisan is szétválasztja az egyes térrészeket, sok nézetből takarja a Nyugati pályaudvar épületét.
- Közterületek

➔ **A részletes értékelést lásd a 7. MELLÉKLET: HELYZETÉRTÉKELÉS.**



II.13.2. ábra: Problématérkép

Zöldinfrastruktúra

- A körút mentén kevés zöldfelület: a zöldfelületek kialakítását a közúti és gyalogosforgalomnak megfelelő teret biztosító keresztmetszeti kialakítás korlátozza.
- Faegyedek számára kedvezőtlen élettér: a faegyedek a jogszabályi előírásoknak nem megfelelő méretű fahelyekbe telepítettek, valamint a közúti űrszelvény biztosítása miatt szabálytalan lombkoronával rendelkeznek.
- József körúton és a Szent István körút egy részén nagyarányú ápolási hiányossággal rendelkező fasorok.
- Ferenc körút nagyobb részén fasorok, növényzet hiánya.
- A jelentős forgalommal rendelkező nagyvárosi tereken hiányos, leromlott állapotú zöldfelületek:
  - Nyugati tér északi területén rossz minőségű, kis arányú zöldfelületek.
  - Blaha Lujza tér területén degradált, hiányos zöldfelületek, leromlott állapotú növényzet.
  - Boráros téren alacsony borítottság, faegyedek, valamint cserjeszint hiánya; kiszáradt, kitaposott gyepfelületek.

Környezeti állapot

- A körút környezetében a közúti forgalomból származó egész napos zajterheléssel, valamint a levegő szennyezettségével kell számolni.
- A burkolt felületek, valamint a zöldfelületek kedvezőtlen aránya a városi hősziget-hatást fokozza.

Műszaki infrastruktúra

- A Nagykörút a jelentősnek mondható 37-38 m-es szélessége ellenére nem képes minden közlekedési mód és a zöldfelületek számára egyidejűleg biztosítani a nagyvonalú keresztmetszeti szélességet.
- A Nagykörút teljes hosszában nincsen kerékpáros infrastruktúra, hiányzik a Szent István körúton és nincsen a Petőfi hídon sem. (Valamint hiányzik a kapcsolódó sugárutak többségén, a Váci úton, a Rákóczi úton, az Üllői úton).
- A településszerkezetet jelentős mértékben meghatározó főúthálózatba tartozó Nagykörút esetében a 2x1 sávos közúti keresztmetszet forgalmi szempontból elégtelen.
- Csomópontokban elkeskenyednek a gyalogos járdák, a csomópontok közötti járdaszakaszokon pedig sok helyen vendéglátó teraszok akadályozzák a gyalogos forgalmat.
- A 2011. évi CLXXXIX. törvény 21. § (4) 1. alapján a Fővárosi Önkormányzat feladataként meghatározott fejlesztési feladat ellátását az átfedésben lévő jogkörök akadályozhatják, mivel az V., VII., IX. és XIII. kerületi önkormányzatok által a településképi rendeletükben vagy kerületi építési szabályzatukban – az adott kerületi Önkormányzat által jóváhagyandó – közterület alakítási terv készítési kötelezettségét írták elő

JÖVŐ

III.1. A NAGYKÖRÚT JÖVŐKÉPE ÉS A FEJLESZTÉS CÉLJAI

III.1.1. JÖVŐKÉP

A Nagykörút Budapest élhető városi körútja, amely több zöldfelülettel, tiszta és rendezett környezettel; pezsgő utcai élettel, minőségi bevásárlási, vendéglátási és kulturális lehetőségekkel; az ezeket szolgáló fenntartható közlekedési kialakítással; valamint reprezentatív arculattal mindenki számára vonzó.

Budapest Integrált fejlesztési stratégiája (ITS) által kijelölt *Élhető belváros* akcióterületén belül fontos program az emblematikus városi tengelyek megújítása, amely egyben az *Egészséges utcák és városi terek* operatív cél megvalósítását támogatja. Budapest lakosságának közel harmada él a belvárosban, a fővárosi lakóterületek tizedét kitevő területen. A belvárosi közterületek átépítése során fontos az aktív és mikromobilitás (pl. gyaloglás, kerékpározás) előtérbe helyezése, valamint egyéb klímabarát szempontok érvényesítése, a városszövet sajátosságainak szem előtt tartásával a meglévő zöldfelületi elemek funkcionális, esztétikai, városökológiai fejlesztésével. Az ITS operatív célja megvalósításához az egyik eszköz a Nagykörút komplex megújítása, mely Budapest ikonikus városszerkezeti elemeként jelentős számú városhasználónak jelenthet vonzó, élhető környezetet a mindennapokban, világvárosi színvonalú városépítészeti alkotásként pedig a közös örökség megőrzésében is fontos.

A Nagykörút újratervezése keretében 2020 őszén online kérdőívben kérdeztük a budapestieket a Nagykörút jelenlegi helyzetéről, arról, hogy az itt közlekedő, lakó vagy épp bevásárló emberek milyen problémákat látnak és miért szeretik a Nagykörutat, illetve milyen jövőképet képzelnek el a körútnak. A felmérésben 4223-an mondták el véleményüket a körút megújításával kapcsolatban, melynek eredményei fontos kiindulási alapot jelentettek az alábbiakban bemutatott fejlesztési cél- és eszközrendszer kialakításakor.

Milyennek szeretnéd látni a Nagykörutat 5 év múlva? *



A Nagykörút a **közterületek megújításával és újraosztásával**, több zöldfelülettel és pihenőhellyel biztosítson megfelelő lakókörnyezetet.

A Nagykörút egy **összetett közlekedési tengely legyen**, ahol a közösségi közlekedés, a gyalogos és a kerékpáros közlekedés is fontos az autók mellett.

A Nagykörút legyen Budapest ikonikus főutcája, amely **minőségi bevásárlási, vendéglátási és szórakozási** lehetőségeket nyújt az itt élők és a messzebbről erre járók számára.

A Nagykörút legyen egy **elegáns promenád**, amely **szép épületeivel**, **fasoraival és nívós üzleteivel** vonzza a Budapestre látogató turistákat.

A Nagykörút legyen **elsősorban közúti főútvonal**, biztosítva ezzel a gördülékeny áthaladást autóval.

*A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

A fejlesztéseknek a körút meghatározó és összetett szerepét kiegyensúlyozottan kell biztosítaniuk, kiemelve annak humanizált, nagyvárosias karakterét: a térfalak és azok értékeinek megőrzésével; a fasorok és kapcsolódó jelentős zöldfelületek fejlesztésével, fenntartásával; a közlekedési módok mindegyike számára teret adó, egyetértésen alapuló és összességében fenntartható közlekedési infrastruktúrával és rendezett közterület-használat kialakításával. A körút magas színvonala a kereskedelem élénkítésével, színvonalának

emelésével, valamint magas presztízsű, vonzó környezetet nyújtó, rendezett és komfortos közterületeinek kialakítása révén biztosítható.

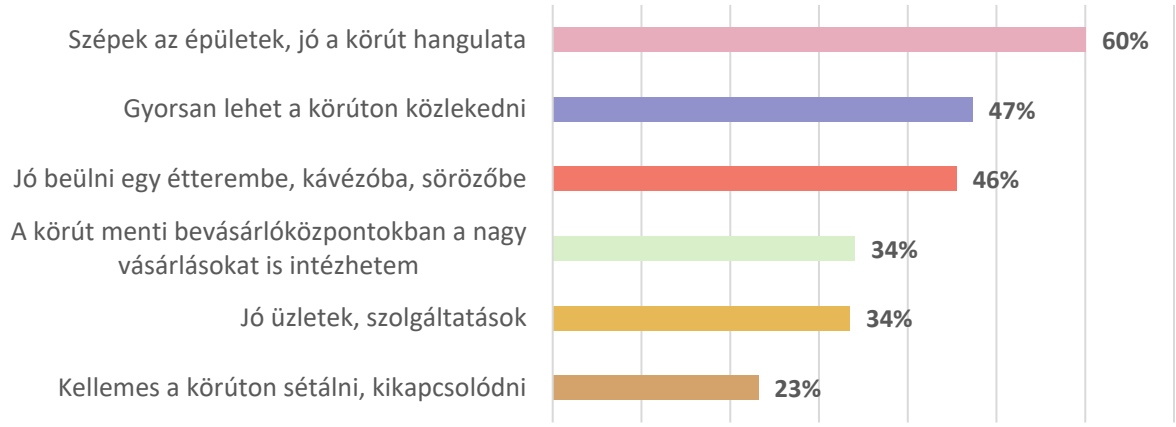
III.1.2. FEJLESZTÉSI CÉLOK

Helyzetkép

*KÖZVÉLEMÉNY // fővárosi felmérések **

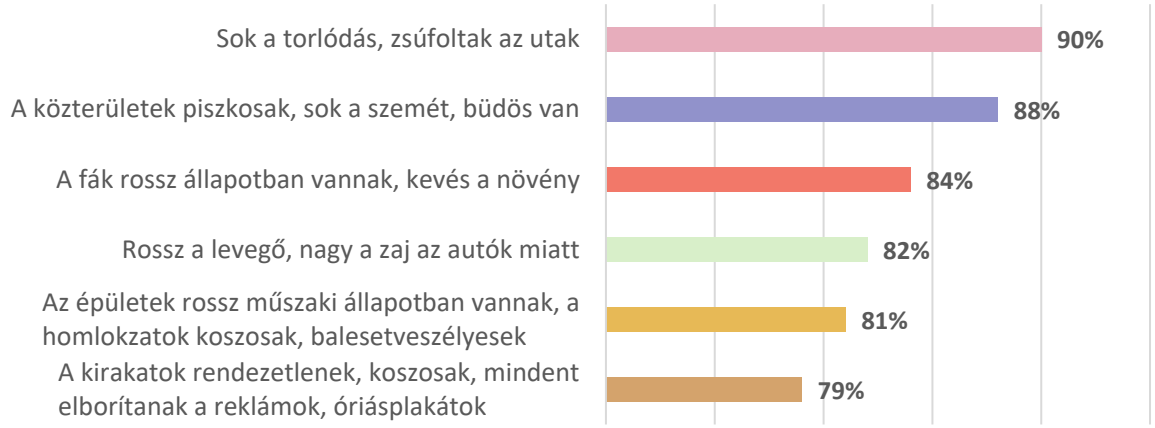
A belvárosi kerületeket összekapcsoló Nagykörút jellemzően fővárosi közlekedési tengelyként szolgál, amit a lakosság akár napi szinten használ. A Nagykörút vonzerejét jelentő főbb értékeket, illetve a körút kedvelt funkcióit az alábbi grafikon mutatja be.

Miért jó hely a Nagykörút? *



A jelenleg leginkább fő közlekedési tengelyként működő Nagykörúton éppen a közlekedésből származó konfliktusok okoznak problémát a lakosság számára. A legjellemzőbb problémákat az alábbi grafikon szemlélteti.

Mik a legfőbb problémák a Nagykörúton? *



* A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

A felmérésből jól látszik az igény a tisztább és rendezettebb közterületek kialakítására, a zöldfelületek növelésére, valamint a kikapcsolódási lehetőségek biztosítására. Mindezek mellett viszont a lakosság számára fontos a megfelelő közlekedésfejlesztés is, hogy a közterületek újraosztásával egy összetett, minden közlekedési módnak teret adó városi tengely kerüljön kialakításra.

ÁLTALÁNOS SZAKMAI MEGÁLLAPÍTÁSOK

Nagykörút teljes közterülete kiépítése óta magas presztízsű volt. A használati és közlekedési feltételek drasztikus átalakulásának hatására (főként az egyéni, motorizált mód térnyerése következtében) azonban színvonala romlott, ezért a jelen kor igényei szerint kell ismét élhetővé és a komfortos használatra alkalmassá tenni. Az ehhez szükséges beavatkozások azonban túlmutatnak a közlekedési problémák kezelésén, komplex beavatkozásokkal lehet minden elemében vonzó közterület-rendezést megvalósítani.

ZÖLD NAGYKÖRÚT		• megújuló, tisztább, rendezettebb közterületek, zöldfelületek • több zöldfelület és pihenőhely • jó állapotú fasorok • javuló környezetminőség: kisebb zaj, jobb levegő, klímaadaptáció
+		
PEZSGŐ UTCAI ÉLET		• rendezett nagyvárosi gyalogos környezet • minőségi bevásárlási, vendéglátási szórakozási lehetőség • több kulturális program, közösségi tér és intézmény • vonzó turisztikai céltérség
+		
FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS		• meghatározó közösségi közlekedés • nagyvonalú gyalogos környezet • biztonságos kerékpáros közlekedés • egyéni személygépjárműforgalom csökkentés • közterület személygépjármű tárolás alóli felszabadítása
+		
NAGYVÁROSI PRESZTÍZS		• az útvonal korábbi presztízsének visszaadása • az épületállomány felújítása, fejlesztése • nagyvárosi elegancia létrehozása • kevesebb használati konfliktus, jobb közbiztonság

A jellemzően széles járdafelületek ellenére a gyalogos forgalomra épülő vásárlási környezet minősége csökkent: a járdafelületek piszkosak, a burkolatok és környező épületek rossz állapotúak, több helyen is akadályozott a gyalogosközlekedés, emellett kevés a zöldfelület, a meglévő fasorok állapota sem megfelelő. Ennek egyik legfőbb oka az aránytalanul megnövekedett egyéni gépjárműforgalomból adódó, sokszor határértéket túllépő zaj- és levegő szennyezés. A burkolt felületek nagy aránya, a kevés zöldfelület, valamint a motorizált járművek hőkibocsátása a felszínhőmérsékletet kedvezőtlenül befolyásolja, ami a körút élhetősége szempontjából kedvezőtlen.

Az éjjel-nappal folyamatos villamosközlekedés biztosítja a körúti funkciók kiemelten jó elérhetőségét, ami elsősorban a gyalogos közlekedésre építő élményvásárlásnak, szolgáltatásoknak és vendéglátásnak kedvezett, míg a nagyobb használati cikkeket árusító (bútorok, háztartási gépek) szaküzletek megtelepedésére nem teszi alkalmassá a Nagykörutat. Ez illeszkedik a Nagykörút hagyományos karakteréhez is, hiszen kezdetektől a gyalogos forgalomra építő szaküzletek jelentették a fő profilját.

A sugár irányú főutakkal történő fontosabb kereszteződések környezetében markáns csomóponti térségek alakultak ki, amelyek helyzetükből adódóan kiemelt hangsúlyt nyertek, vonzáskörzeteik mára fokozatosan a város legforgalmasabb központi helyeivé fejlődtek, és egyben itt jelennek meg a legnagyobb forgalmat vonzó kereskedelmi és vendéglátó funkciók is. Az útvonal eredeti szerepe és karaktere a motorizáció folyamatos növekedése, a csúcsidőszakokban állandósult forgalmi túlterheltség miatt az utolsó évtizedekben torzult. A Nagykörúton romlott a gyalogos közlekedés komfortja, ez pedig visszahatott a vásárlási élményre, majd a nagyarányú pláza építésekkel együtt az üzletek profiljára, minőségére is.

➔ ZÖLD NAGYKÖRÚT

HELYZETKÉP



*KÖZVÉLEMÉNY // fővárosi felmérések **

» *A felmérés alapján a belvárosi környezet minőségi javítása kifejezetten fontos a lakosságnak: a válaszadók több, mint 80%-a szerint a Nagykörút élhetősége elsősorban a tisztább, rendezettebb közterületek és zöldfelületek kialakításával lenne javítható. A válaszadók többsége emellett kiemelte a jobb levegő és kevesebb zaj (68%), valamint a jó állapotú utcai fasorok (63%) szükségességét is.*

» *Habár a válaszadók többségben minden nap vagy hetente több alkalommal érkeznek a Nagykörútra, túlnyomó részben csak átutaznak rajta. A lakosok közül csak kevesen használják a Nagykörút menti területeket séta, sport vagy pihenés céljából (17%). Ebből is adódik, hogy a legtöbbször gyalogosan közlekedők száma szintén elenyésző (12%), a többség szerint a Nagykörút jelenleg nem kellemes helyszín sétához vagy egyéb kikapcsolódáshoz (63%).*

» *A válaszadók a legjellemzőbb problémák közé sorolják a szűkös és piszkos közterületeket (83%), a fasorok rossz állapotát és a zöldfelületek alacsony arányát (78%), valamint az autós forgalomból származó nagy zajt és a rossz levegőminőséget (77%).*

» *A kérdésben érintett válaszadók jellemzően egyetértenek azzal, hogy a Nagykörúton jelenleg problémás akadálymentesen közlekedni. A többség szerint a közterületek burkolatai rossz állapotban vannak és balesetveszélyesek (57%), emellett többen érzik úgy, hogy a közbiztonság sem megfelelő (41%).*

» *A lakosok túlnyomó többsége (76%) szükségesnek érzi a jövőbeli fejlesztések során, hogy a közterületek megújuljanak és a Nagykörút több zöldfelülettel és pihenőhellyel biztosítson megfelelő lakókörnyezetet.*

* A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

\+ A Nagykörút csaknem teljes hosszán kétoldali fasor található, amelyek jelentősége városképi és ökológiai szempontból is meghatározó.

\+ Különösen értékes közcélú zöldfelületek a Nagykörút mentén a Margit híd lábánál található Jászai Mari tér közparkja, valamint a VIII. kerületben található Rákóczi tér.

\- Jelenleg sem a közterületek, sem a zöldfelületek állapota nem kielégítő a Nagykörút élhetőségének szempontjából.

\- A fasorok jellemzően ápoltak, vagy optimálisan ápoltak, viszont a jelenlegi fahelyek a faegyedek számára kedvezőtlenek.

\- A nagyobb közlekedési csomópontok területén található nagyvárosi tereken kisebb a zöldfelületek aránya, a meglévő zöldfelületek pedig rossz állapotúak, elhanyagoltak.

\- A körút mentén fellépő jellegzetes környezeti problémák a motorizált egyéni közlekedésből eredő levegőszennyezettség, valamint az egész napos zaj- és rezgésterhelés.

\- A klímaváltozás hatásai a Nagykörút környezetében is fokozottan jelentkeznek. A klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodást hátráltatja a csapadékvíz elvezetési infrastruktúra hiányosságai, valamint az épületek rossz állapota és a beépítettség, illetve a burkolt felületek nagy aránya.

\- A közterületek kedvezőtlen kialakítása, a természetes felületek alacsony aránya, továbbá a motorizált járművek hőkibocsátása a felszínhőmérsékletet kedvezőtlenül befolyásolja, ezáltal pedig a városi hősziget-jelenséget növeli.



CÉLKITŰZÉS

A közterületek megújítása során elsődleges cél a **közterületek minőségi fejlesztése**: tisztább és rendezettebb közterületek kialakítása és mindenki számára jól használható, biztonságos terek létrehozása, amelyek így kellemes helyszínként működhetnek a sétálni, pihenni vagy egyéb módon kikapcsolódni vágyók számára is.

Az élhetőség szempontjából elengedhetetlen a körút mentén több zöldfelület és pihenőhely kialakítása, **a zöldfelületek minőségi és mennyiségi fejlesztése**. A növényállomány növelésének és megújításának célja a zöldfelületek kedvező ökológiai, esztétikai és funkcionális hatásainak növelése.

A növényállomány fejlesztése kapcsán külön kiemelendő cél a meglévő **fasorok minőségi fejlesztése**: ezen belül a faállomány jó állapotának biztosítása és védelme, a körút karakterének megóvása, egyúttal a „zöld karakter” növelése.

A Nagykörúton fellépő környezeti problémák mérséklése érdekében alapvető cél a **környezetminőség javítása,** amely egyaránt magában foglalja a levegőszennyezettség és a jellemzően magas zajszint csökkentését, valamint a városi klímaadaptációt.

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

Közterületek minőségi fejlesztése



A Nagykörút minőségi fejlesztéséhez elengedhetetlen a **közterületek megújítása**, és párhuzamosan a közterületek **színvonalas üzemeltetése**. A körúton közlekedők, a helyi lakosság, valamint a vásárlási, illetve szórakozási céllal érkezők nagyrészt napi kapcsolatban állnak a körúttal, emiatt a közterületek állapota a Nagykörút élhetőségének és használhatóságának megítélése szempontjából is kiemelt fontosságú. A rendezett, egységes arculattal rendelkező közterületek javítják a területet használók közérzetét és kedvezően befolyásolják a Nagykörútról alkotott képet.

- A sétára, kikapcsolódásra szánt területeken elsődleges szempont a **köztisztaság biztosítása**, tisztább, rendezettebb közterületek és zöldfelületek létrehozása és fenntartása. A terület vonzóvá tételéhez emellett szükséges a biztonságérzet fokozása, a **közbiztonság javítása**, amihez akár már a közterületek megfelelő kialakítása is jelentősen hozzájárulhat. Ünnepi díszkivilágítás tekintetében – a fákat nem károsító módon történő kialakítással – az **egységes látvány,** továbbá **a külön kapcsolható villamos tápellátás, végleges csatlakoztatás** megteremtése a cél.
- A napi szintű intenzív közterület-használat miatt a közterületi **burkolatok, berendezések és felszerelések** megfelelő fenntartására, ápolására, tisztítására, **karbantartására**, adott esetben pedig azok megújítására szintén kiemelt figyelmet kell fordítani.
- A közterületek használhatósága könnyen hozzáférhető, akár rekreációt és közösségi életet is szolgáló **okos város szolgáltatásokkal**, új funkciókkal növelhető, ezen belül integrált közterületi berendezések elhelyezése (pl. okos közvilágítási oszlopok), interaktív információs és tájékoztató pontok létrehozása, valamint egységes, könnyen hozzáférhető online szolgáltatások biztosítása javasolt.
- A közterületek élhetőségének és használhatóságának növeléséhez alapvető szempont az egyetemes tervezés a projekt során. A közterületek **esélyegyenlőségi szempontú fejlesztésének** célja a fizikai és szellemi akadálymentesség biztosítása, a szolgáltatások elérhetőségének biztosítása minden használó számára.

A zöldfelületek minőségi és mennyiségi fejlesztése



Az élhetőség növeléséhez, a közterületek megújítása mellett, a Nagykörút menti zöldfelületek minőségi fejlesztése, valamint a növényállomány megóvása, védelme egyaránt fontos szempont a projekt során.

A jó állapotú zöldfelületek mind megjelenésükkel, mind ökológiai hatásaikkal kedvezően befolyásolják a Nagykörútról alkotott képet. Emiatt a meglévő zöldfelületek megfelelő fenntartása, karbantartása mellett egyaránt fontos, hogy lehetőség szerint a közterületi zöldfelületek aránya növekedni tudjon.

- A zöldfelületek **ökológiai és esztétikai minőségének növeléséhez**, valamint védelmükhöz egyaránt hozzájárulhat a **biodiverzitás**, a növényzet faji változatosságának **növelése**. A virágágyakban, illetve növénykazettákban a klímaváltozás kihívásaira reagáló, városi klímához és helyi adottságokhoz jobban alkalmazkodó fajok alkalmazása, a hagyományos intenzív dísznövény kiültetések mellett extenzív fenntartású biodiverz évelő felületek kialakítása javasolt.
- A jelenleg meglévő, **leromlott állapotú zöldfelületek megújítása** során is cél az ökologikus szemléletű tervezés, illetve kialakítás, mellyel a jövőbeli fenntartási munkák, valamint az üzemeltetés költségei is csökkenthetők.

- Jóllehet a körút mentén haladó, egybefüggő növénysávok kialakítása a fasorok számára kedvező megoldás lenne, ez a meglévő közműhálózat, valamint főként az átjárási és rakodási igények miatt csak nehezen megvalósítható. A **zöldfelületi arány növelésére**, illetve zöldfelületekkel ellátott pihenőhelyek kialakítására elsősorban a nagyobb közlekedési csomópontokban (Nyugati tér, Blaha Lujza tér, Boráros tér) található közterületeken/teresedéseken van lehetőség.
- A Nagykörút menti **belső udvarok zöldfelületi növelésével** és azok **megnyitásával** lehetőség adódhatna azok körúthoz kapcsolódó pihenőhelyekként való használatára, a körút menti zöldfelületek, rekreációs lehetőségek közvetett módon való növelésére. A társasházak jelenleg funkciószegény, jellemzően burkolt belső területeinek megújítására – a tulajdonosok bevonása, illetve hozzájárulásuk mellett – elsősorban az önkormányzatok részvételével, pályázati rendszerben adódhat lehetőség, melyre jó példa Budapesten a fővárosi szinten elérhető „ÉGIG ÉRŐ FŰ" című udvarzöldítési pályázat, de több kerület is rendelkezik udvarzöldítési vagy egyéb, zöldfelületek kialakítását elősegítő pályázattal.

Fasorok minőségi fejlesztése



A Nagykörút élhetősége szempontjából, valamint városképi szempontból is kiemelt figyelmet érdemel a meglévő kétoldali fasor védelme.

A körút menti faállomány minőségi fejlesztéséhez elsősorban a fasorok ökológiai és esztétikai minőségét növelő, valamint a meglévő faállomány megújítását, illetve annak megóvását célzó eszközök járulhatnak hozzá.

- A Nagykörút megújítása során a Ferenc körút jelenleg **fasor hiányos szakaszain** a korábbi közlekedési és közmű felújításoknak áldozatul esett **fák pótlása és újratelepítése** javasolt.
- A biológiai sokféleség növelése a fasorok esetében is kedvezően hathat, ennek érdekében **változatos fajösszetételű fasorok kialakítása**, a fasorokban akár több faj alkalmazása javasolt, mely a fasorok védelmét is szolgálja. Az egységes megjelenésű fasorok a Nagykörút karakterének, arculatának meghatározó elemei, emiatt a faji változatosságot meghatározott szakaszonként javasolt biztosítani.
- A fasorok megújítása során, főként az egészségügyi vizsgálatok alapján rossz állapotú, lecserélendő egyedek esetében, a jelenleg fasorokat alkotó nyugati ostorfa (*Celtis occidentalis*) fafaj alkalmasság szerinti felülvizsgálata és adott esetben más, a körút menti adottságokhoz és körülményekhez jobban illeszkedő faj vagy fajok alkalmazása javasolt.
- A faállomány minőségi fejlesztéséhez a faegyedek, illetve a fák gyökérzete számára **kedvezőbb, védelmet is biztosító nagyobb élettér kialakítása** szükséges, amelyhez a fejlesztések során **újszerű műszaki megoldások alkalmazásának** lehetőségét is vizsgálni indokolt, mint például függesztett burkolatok alkalmazása, a talaj cseréje mesterséges váztalajjal és/vagy vízadagoló zsákok elhelyezése, melyek a fák vízellátását, valamint törzsvédelmét is szolgálhatják.
- A **fák védelmét** emellett egyéb berendezésekkel is javasolt biztosítani, melyek akár több funkcióval is rendelkezhetnek, integrált közterületi berendezésként például ülőhelyként és/vagy kerékpártámaszként is működhetnek.
- Kiemelt zöldhálózati szerepük, valamint szerkezeti és arculati jelentőségük miatt a fasorok jó állapotának megőrzése kiemelten fontos. Ennek érdekében a faállomány egészségügyi állapotának folyamatos vizsgálata és megfigyelése, emellett fenntartási terv alapján végzendő **intenzív fenntartása** javasolt.

A környezetminőség javítása



A közlekedésből eredő zaj- és levegőszennyezettség, valamint a burkolt felületek nagy arányából fakadó környezeti konfliktusok a Nagykörút mentén jelentkező legjelentősebb, legjellemzőbb problémák közé tartoznak. Ezen környezeti problémák mérsékléséhez fontos eszköz a fenntarthatósági szempontokat követő közlekedésfejlesztés és közterületi megújítás, ugyanakkor a fasorok, illetve egyéb növényzet megfelelő fenntartásának, valamint új, biológiailag aktív zöldfelületek létrehozásának is jelentős szerepe van nemcsak a közlekedésből eredő, hanem más, a körút élhetőségét rontó környezeti ártalmak mérséklésében is.

- A közlekedési módok arányának változásával, egyúttal az egyéni gépjárműforgalom nagyságának és sebességének csökkenésével, valamint a leromlott állapotú közutak megújításával a jelenlegi magas zajszint mérsékelhető, emellett a **kevesebb szennyezőanyag kibocsátással** a levegő minősége is kedvezően módosulhat, szennyezettségének mértéke csökkenthető.
- A közterületek tisztántartása mellett a levegőminőség javulásához járulhat hozzá a körút menti zöldfelületek, illetve **növényállomány mennyiségi és minőségi fejlesztése** is. A kisebb arányú egyéni gépjárműforgalom mellett a jó minőségű növényzet, különösen a biodiverz zöldfelületek nagyobb arányban képesek megkötni a légköri szennyezőanyagokat.
- A zöldfelületek, illetve fasorok megújításával, fejlesztésével a zaj- és rezgésterhelés mértéke is mérsékelhető, ezáltal csökkentve a Nagykörút menti épületek állagromlását is.

A Nagykörút megújítása során fontos szempont a környezeti kihívásokhoz való alkalmazkodás és reagálás, ennek érdekében pedig a klímaváltozás hatásainak mérsékléséhez szükséges **klíma-adaptív eszközök és fejlesztési elemek alkalmazása**. A városi hősziget-hatás enyhítéséhez, valamint a fellépő környezeti konfliktusok kezeléséhez járulhatnak hozzá:

- A biológiailag aktív és inaktív felületek arányának optimalizálása, a **zöldfelületek területi növelése**. A nagyobb arányú zöldfelületek árnyékoló, párologtató, felszínhőmérsékletet szabályozó szerepük mellett a csapadékvizek elvezetését, visszatartását is elősegítik, ezzel pedig jelentősen hozzájárulnak a mikroklíma javításához, valamint az előforduló elöntések káros hatásainak mérsékléséhez.
- A faállomány és egyéb növényzet segítségével a közterületeken a **napos és árnyékos területek arányának optimalizálása**, a maradásra késztető helyeken, teresedéseken árnyas, a gyalogosok és az ott tartózkodók számára kellemes pihenőhelyek biztosítása.
- A zöldfelületi megújítás során főként **változatos faji összetételű növényegyüttesek** (pl. biodiverz évelőkiültetések) alkalmazása, melyek városi klímára gyakorolt pozitív hatásai jelentősebbek, több csapadékot tudnak felvenni és tartalékolni, száraz időszakokban pedig többet tudnak párologtatni.
- A közterületek megújítása során világosabb színű, **magasabb albedójú**, lehetőség szerint **vízáteresztő burkolatok** alkalmazása. A vízáteresztő burkolatok a csapadékvíz szikkasztásához is hozzájárulnak, eső esetén pedig a víz átáramolva a burkolaton nagyobb mértékben csökkenti a hőmérsékletet.
- A teresedéseken, pihenőhelyeken **hűsítő eszközök** alkalmazása, mint például mesterséges vízfelületek, különböző vízarchitektúrák, párologtató berendezések, amelyek a párologtatással és a felszínhőmérséklet csökkentésével járulnak hozzá a mikroklíma javításához.
- A csapadékvizek okozta elöntések és az elvezető hálózat terhelésének csökkentése érdekében csapadékvíz-gazdálkodást elősegítő műszaki megoldások alkalmazása. A zöldfelületek és vízáteresztő burkolatok alkalmazása mellett egyéb **csapadékvíz-visszatartást és hasznosítást elősegítő berendezések** (pl. esővízgyűjtő tartály, záportározó, szikkasztóakna) alkalmazása a körút mentén.

➔ PEZSGŐ UTCAI ÉLET



HELYZETKÉP

KÖZVÉLEMÉNY // fővárosi felmérések *

» *A válaszadók nagy része szerint a belváros élhetőbb lenne, ha tisztábbak, rendezettebbek lennének a közterületek (80%), jobb lenne a levegő és kevesebb a zaj (67%), továbbá problémát jelent, hogy szűkösek a gyalogos közterületek, nincs hely utcabútoroknak, zöldfelületek számára (61%).*

» *A válaszadók kevesebb, mint fele szerint (46%) azért jó hely a Nagykörút, mert jó beülni egy étterembe, kávézóba, söröző̈be, azonban azt már problémának tartják, hogy sok az alacsony színvonalú vendéglátóhely (56%,) és a vendéglátó teraszok nem megfelelő kialakítása leszűkíti a járdákat (40%).*

» *A válaszadók többsége (52%) szerint nincsenek jó üzletek és szolgáltatások a Nagykörúton, és 62%-a szerint nem is kellemes ott sétálni.*

» *A válaszadók szívesebben látogatnák a Nagykörutat, ha több kávézó, megfizethető ebédet kínáló vendéglátóhely lenne a környéken lakók és dolgozók számára (76%), ha lenne több kulturális (magas és alternatív kultúra egyaránt) lehetőség (58%), illetve több különleges, egyedi kínálatú szaküzlet (44%). A lakhely szerinti bontásban ettől némileg eltérően (53%) a mindennapos bevásárlási lehetőség jelent meg.*

» *A Budapesti Vállalkozásfejlesztési Közalapítvány Nagykörút menti vendéglátó egységek körében történt felmérése azt mutatja, hogy vállalkozásuk működését leginkább a közterületek rossz állapota (38%), a jelentős autós forgalom (33%) a zöldfelületek hiánya (21%), illetve az utcabútorok (padok, kukák, hirdetőtáblák) minősége, elhelyezése zavarja. A jövőben több közösségi programot (18%), tisztább, rendezettebb közterületet és közterületi bútorokat (51%) és egyszerűbb közterületfoglalási adminisztrációt (10%) szeretnének a Nagykörúton.*

* A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

\+ A Nagykörút közterületein lüktető városi élet zajlik.

\+ A körút menti területhasználat és az épületek funkciója a nagyvárosias, központi helynek megfelelően alakult, napjainkban is a városközponti jelleghez igazodva vegyes.

\+ A vegyesség az egyes épületek belső, funkcionális tagolódásában is jelentkezik: az épületek felső szintjein főként lakófunkció, míg a földszinteken kereskedelem, szolgáltatás és vendéglátás kap helyet.

\+ A körút keresztmetszete nagyvonalú kialakítású. A széles út két oldalán fasorokkal szegélyezett járdák húzódnak.

\+ A legtöbb épület földszintjén üzlethelyiségek vannak kialakítva, amelyek majd minden korban élénk kereskedelemnek nyújtottak teret, gyakran kiegészítve a közterületekhez kapcsolódó belső udvarokkal.

\+ A körút mentén számos szálloda és néhány jelentős kulturális intézmény helyezkedik el, amelyek jelentős vonzással bírnak.

\- A Nagykörút azonban a meglévő motorizációs szint mellett túl zsúfolttá és zajossá vált, klasszikus és kiegyensúlyozott körúti jellege megkopott.

\- Középületek, intézmények száma korlátozott, építésükre a Nagykörút kiépítésekor nem volt pénz.

\- A nagy üzletközpontok térhódításával az épületek földszintjén található üzletek minősége és színvonala fokozatosan csökkent.

\- Az emeleti lakások egy része átalakult és irodaként működik.

- A közterületek leromlottak és elhanyagoltak, felújításra és gondozásra szorulnak, nem biztosított a közterület-használat elfogadható szintű komfortja. Különösen kedvezőtlen a forgalmas útkereszteződésekben kialakult terek állapota.



CÉLKITŰZÉS

A **rendezett nagyvárosi gyalogos környezet**, a sokszínű és funkciógazdag földszintek, mellette széles és komfortos gyalogosfelületek, amelyek visszaidézik a körút egykori kiegyensúlyozott jellegét, erősítik a sétálási kedvet, megnövekszik az útvonal megtartó ereje. A körutat olyan helyszínné kell alakítani, ahol egyaránt jó lakni, (legalább aktív és mikromobilitást, valamint közösségi közlekedést tekintve) közlekedni, vásárolni, enni-inni, sétálni, kikapcsolódni, felfedezni.

A körúton az üzletek és vendéglátóhelyek **minőségi bevásárlási, vendéglátási, szórakozási lehetőségekkel** nyújtsanak élményszerű ott tartózkodást.

Hagyománnyá váló, rendszeres **kulturális rendezvények,** az itteni intézményekkel – színházak, mozik – együttműködve, több generációnak szóló programokkal növelhetik az érdeklődők számát.

A növekvő minőségű kulturális és kulináris rendezvények több igényes látogatót, köztük több turistát vonzanak, így a Nagykörút **vonzó turisztikai céltérséggé** válik.

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

A rendezett nagyvárosi gyalogos környezet



A Nagykörút átalakulásában kulcsfontosságú a gyalogos felületek kialakítása mind használati, mind esztétikai szempontból: vagyis legyen miért sétálni, minél kellemesebb környezetben. A kellemes gyaloglás és városi rekreálódás feltételeinek komfortja az alábbi eszközökkel biztosíthatók:

- A **körút fővárosi jelentőségéhez és komplex használatához méltó, nagyvonalú gyalogos környezetet** kell létrehozni a közterületek használati újraosztásával, használati és kialakítási minőségének javításával.
- **A pezsgő utcai élethez hozzátartoznak a vendéglátó teraszok**, ezért fontos, hogy az eltérő használatú területrészek megfelelő paramétereinek biztosítása a biztonságos használatot és a konfliktusok csökkentését, kiküszöbölését tegye lehetővé.
- Az **örökségi környezetnek megfelelő színvonalas kialakítás**, jó minőségű burkolatok és berendezések használata szükséges, ahol a határoló ingatlanok és a közterületek kialakítása is összhangba kerül. A közterületek minőségi kialakítását és megfelelő használatát elősegítő beavatkozások érdekében a gazdasági és társadalmi háttérfeltételeket is kezelni szükséges.
- A gyalogos felületek kialakítása, berendezései (szobrok, vízarchitektúra, ivókutak stb.) **adjanak teret olyan pihenőfelületeknek, melyek fogyasztás nélkül is igénybe vehetőek** és a kialakításuk minősége esztétikai és a mikroklíma szempontjából is megfelelő, valamint vandálbiztosak is.
- A csomóponti térségek közterületei kiemelt figyelmet igényelnek, **a teresedéseken találkozóhelyeket, zöldfelületekkel ellátott pihenőhelyeket indokolt kialakítani,** ezáltal csökkentve a közlekedésből származó terhelés koncentrált érzetét.
- A környezeti feltételek javulásának eredményeként a földszinti kereskedelem, szolgáltatás és vendéglátás feltételei kedvezőbbé válnak, megfelelő közterület-használati feltételek alakulnak ki. A járdákon **a közterületi vendéglátóhelyek, teraszok rendezett elhelyezését szabályozni kell,** kialakításukat oly módon kell megtervezni, hogy azok nemcsak alkalmas, de kellemes fogyasztási feltételeket is biztosítsanak.
- A közterületek kiépítettsége mellett kiemelt **figyelmet kell fordítani azok fenntartására, gondozására és tisztántartására**, amely a környezeti komfortot meghatározó mértékben befolyásolja.

Minőségi bevásárlási, vendéglátási, szórakozási lehetőség



A Nagykörút gazdasági vonzásának és gyalogos-megtartó erejének növelését az itt működő változatos funkciók biztosítják. Működésük révén látogatókat vonzanak, közösségi tereket hoznak létre. A körút, csak magas színvonalú kínálattal és megfelelő vásárlási komfort biztosítása esetén – mintegy „nyitott pláza”-ként – veheti fel a versenyt a konkurens körút menti bevásárlóközpontokkal. Mindezek az alábbi eszközökkel biztosíthatók:

- A körút jelentőségéhez elvárható, változatos kereskedelmi funkcionális összetétel biztosítása szükséges. A Nagykörút kereskedelmi hálózatának gerincét olyan szaküzletek adják, melyek regionális vagy akár országos vonzáskörzettel rendelkeznek. Az üzlethálózat emellett biztosítsa a helyi lakosság napi ellátását (élelmiszer, vegyi áru), illetve az alapszolgáltatásokat (posta, bank, fodrász) is. Működésük szempontjából fontos a rendezett közterület, a magas látogatószám, a gyors megközelíthetőség és a könnyű feltöltés lehetősége. **A helyi ellátást**

biztosító egységek és a szaküzletek működésének, fejlődésének elősegítését az önkormányzatnak kiemelt feladatként kell kezelni.

- A jövőben **támogatandóak az új típusú, hibrid kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó egység**ek, melyekben egyszerre lehetnek jelen a bemutatóterem, az üzlet, a munkahely, a vendéglátás, a szolgáltatás és a kultúra különböző formái.
- A gazdasági felértékelés érdekében kiemelt cél az üzletek forgalmának és ezzel prosperitásának növelése, ennek érdekében kívánatos, hogy az önkormányzatok és helyi szakmai, érdekképviseleti szervezetek összefogásával aktívan részt vegyenek **a körút, mint befektetési helyszín népszerűsítésében, erősítésében.** Ennek része a brand erősítő marketingkampányok, események szervezése, különböző profillal rendelkező klaszterek megszervezése, illetve a már kialakult vagy kialakítandó tematikus utcaszakaszok erősítése.
- Fontos közvetlen önkormányzati fejlesztési eszköz **a körút menti, önkormányzati saját tulajdonú helyiségállomány**, mely alkalmas lehet arra, hogy kedvezményes bérleti díjjal vagy egyéb formában elősegítse bizonyos preferált tevékenységek vagy profilok megjelenését, bővülését, erősödését.
- **A közterület használat szabályozása** is módot ad az önkormányzatoknak arra, hogy elősegítsék a minőségi szolgáltatások elterjedését a Nagykörút mentén. Az önkormányzatok kezében fontos eszköz lehet a **helyi adópolitika**, melyet érdemes úgy alakítani, hogy az elősegítse a Nagykörút jövőképének megvalósítását.
- Fontos megteremteni azokat a **fórumokat és közösen alkotott együttélési mechanizmusokat**, melyek biztosítják a különböző körúti funkciók harmonikus együttélését.

Több kulturális program



A Nagykörút vonzását az itt működő **kulturális funkciók** erősítik. A színházak, mozik látogatókat vonzanak, közösségi események színterei, amelyek a körút pezsgő élete szempontjából meghatározóan fontosak. A kulturális funkciók fenntartása és fejlesztése a Budapesten már sikeresen működtetett modellek mintájára történhet.

- A Nagykörút és háttérterületeinek színes kulturális kínálata (színházak, mozik, szórakozóhelyek) országos és nemzetközi vonzerővel rendelkezik, melyhez sok szálon kapcsolódnak a helyi minőségi vendéglátás klaszterei. **Az önkormányzat intézményein keresztül erősítheti ezt a kulturális-turisztikai szimbiózist,** így emelve a klaszter minőségét és biztosítva fejlődését. A körút menti szállodák nemzetközi forgalmat bonyolítanak le, a körúton biztosítják a magasabb költési hajlandósággal rendelkező látogatók jelenlétét**. A körúti szállodák működésének, fejlődésének zavartalanságát biztosítani érdemes.**
- A Nagykörút működtetésében és fenntartásában jelentős szerepet játszhat - a Bartók Béla út vagy a Pozsonyi út példáihoz hasonlóan - az önkormányzatok és szakmai szervezetek támogatásával létrejött, **helyi kereskedőket, szolgáltatókat, vendéglátókat, illetve érdekképviseleti testületeit magában foglaló szervezet**. A szervezet számos formában működhet, aktívan részt tud venni a közterületek fenntartásában (takarítás, biztonság) illetve a napi szintű marketingtevékenységben (események, digitális megjelenés, nyitva tartás összehangolása). Ennek eredményeként kialakulhatna egy olyan „nyitott bevásárlóközpont”, mely kínálatban és minőségben fel tudja venni a versenyt a modern kereskedelmi központokkal is.

Vonzó turisztikai céltérség



A körút Budapest vonzó turisztikai céltérséggé válása kiemelt cél a nagyvárosi presztízs elérésében. A Nagykörút gazdasági vonzásának és gyalogos-megtartó erejének növelését az itt működő változatos funkciók biztosítják. Működésük révén látogatókat vonzanak, közösségi tereket hoznak létre. Mindezek biztosíthatók az alábbi eszközökkel:

- Az **építészeti és örökségi értékek megismertetését** elősegíthetik a különféle tematikus programsorozatok, rendezvények, kiadványok és applikációk, és a mindezt kísérő városmarketing eszközök, valamint közterületi és média kampányok.
- A Nagykörút menti épületek építészeti értéke, a századfordulós kávéházak, mozik **történetének megismertetése a budapestiekkel és az ide látogatókkal** már önmagában számos lehetőséget rejt. A turisták számára még vonzóbbá, elérhetőbbé kell tenni a már meglévő értékeket, így ezeknek kiaknázására tematikus sétákat, rendezvényeket, „nyitott kapus” napokat (a Budapest 100 példájára, akár velük együttműködésben) lehet szervezni.
- A Nagykörút menti terek, teresedések kiváló lehetőséget biztosítanak **különféle kulináris, gasztronómiai vagy egyéb tematikus fesztiválok** megrendezésére. Többek között a közelmúltban felújított Rákóczi téren, a piachoz kapcsolódó tematikus rendezvények számos lehetősége kínálkozik.
- A körút turisztikai népszerűsítésébe a helyi szállodák, éttermek, intézmények **bevonása támogatandó, kulturális és kulináris együttműködések** keretében

➔ FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

HELYZETKÉP



*KÖZVÉLEMÉNY // fővárosi felmérések **

- » *A felmérés alapján a Nagykörúton közlekedők 62,6%-a átutazik, vagyis a főútvonal szerepkörrel összhangban teljes mértékben átmenő forgalomnak számít.*
- » *A véleményezők utazási céljainak megoszlásában a környéken élők 31,8%-ot adó részarányát jelentősen meghaladja a vásárlási célú utazások (43,5%), a vendéglátással kapcsolatos utazások (40%), a kulturális utazások (35,2%) részaránya, és lényegében vele azonos súlyú a munkahelyi célú utazások aránya (30,2%).*
- » *A kérdésben érintett válaszadók jellemzően egyetértenek azzal, hogy a Nagykörúton jelenleg problémás akadálymentesen közlekedni. A többség szerint a közterületek burkolatai rossz állapotban vannak.*

* A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

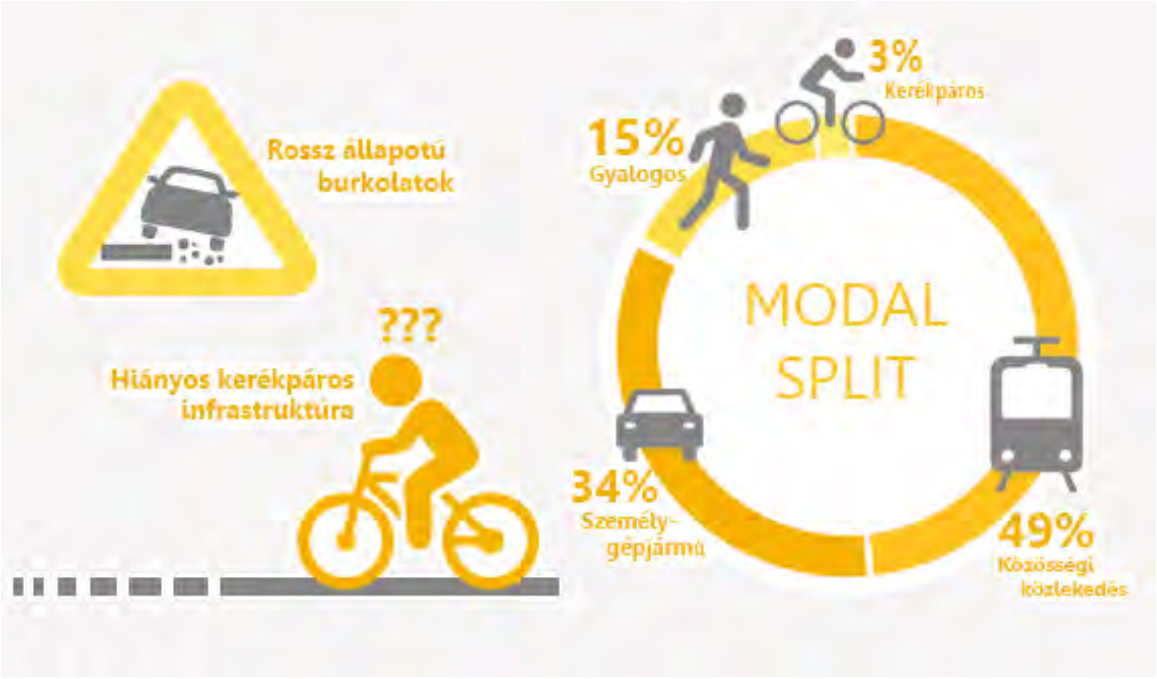
\+ A Nagykörút egyszerre jelent Budát és Pestet összekapcsoló Duna-hidakat, ugyanakkor Pesten a településszerkezetet meghatározó, észak-déli irányú útvonalat.

\+ A közösségi közlekedés rendkívül kiterjedt kapcsolatrendszert biztosít, a nagykapacitású villamos közlekedés közvetlen átszállást tesz lehetővé a főváros összes metró vonalára, továbbá számos villamos, hév és vasút vonalra.

\+ A főváros a Nagykörút építésekor a terület közel 40%-át a gyalogos közlekedés és több mint 60%-át a jármű közlekedés számára biztosította, ezt az azóta fennálló „határvonalat” a kétoldali fasor telepítésével jelölte ki.

\- A közlekedési rendszer nem teljes körű, mivel színvonalas és biztonságos kerékpározás csak szakaszosan lehetséges, hiányzik a Szent István körút, a Petőfi híd, valamint újra kell gondolni egyes meglévő elemeket is (pl. járdára terelt szakaszok, Margit híd).

\- A Nagykörút a jelentősnek mondható 37-38 m-es szélessége ellenére nem képes minden közlekedési mód és a zöldfelületek számára egyidejűleg biztosítani a nagyvonalú keresztmetszeti szélességet.



CÉLKITŰZÉS

Budapestet gazdasági súlyából és népességszámából következően nap mint nap óriási mobilitási igények terhelik, ezért a fenntartható közlekedés irányába ható változások kiemelten fontosak.

A város mobilitási igényeinek biztosításában forgalmi szempontból még ma is a közösségi közlekedés bír a legnagyobb, de egyre csökkenő jelentőséggel. A kedvezőtlen irányú tendencia megváltoztatásával ismét **meghatározó közösségi közlekedés** megteremtése szükséges, a fenntarthatóság érdekében.

A Nagykörút gyalogos felületei nemcsak a közlekedési rendszernek a nélkülözhetetlen összetevője, hanem a városi élettér egyik szervező elemeként azt meghaladó a szerepe, ezért **nagyvonalú gyalogos környezet**et kell teremteni.

A településszerkezeti helyzetéből adódóan a Nagykörútnak a fővárosi kerékpáros hálózat egyik meghatározó elemévé kell fejlődnie, az ennek megfelelő vonalvezetés és keresztmetszet eredményezi összességében a **biztonságos kerékpáros közlekedés**t.

A fajlagosan legnagyobb közlekedési és környezeti terhelést eredményező **egyéni személygépjármű használat csökkentése** elengedhetetlen a Nagykörúton az intenzív beépítésű belvárosi terület élhetősége szempontjából.

A korlátozottan rendelkezésre álló **közterület személygépjármű tárolás alóli felszabadítása** tenné lehetővé, hogy a Nagykörút értékes területét a közösség egészét szolgáló közlekedési infrastruktúra elemek foglalják el, továbbá megteremtheti a lehetőségét a zöldfelületi elemek növelésének is.

A nagykörúti közlekedési rendszer eredményes átalakítása és fejlesztése csak az egyes közlekedési módok kapcsán meghatározott „részcélok” együttes elérésével, azok teljesülését elősegítő eszközök tudatos használatával biztosítható.

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

Meghatározó közösségi közlekedés



A főváros mobilitási igényeinek biztosításában a legnagyobb részesedéssel rendelkező közösségi közlekedés szerepét célszerű kiemelten kezelni, egyrészt a város lakosságszámából adódó mennyiségi, másrészt a kiterjedéséből fakadó utazási hosszak miatt. A közösségi közlekedés jelentőségét nagymértékben növeli a fővárosi agglomeráció települései közötti szoros gazdasági-intézményi kapcsolatrendszer. A Nagykörút közlekedésében, annak településszerkezeti helyzete folytán a közösségi közlekedés nagy jelentőséggel bír, amelynek megtartása, de még inkább a növelése fontos feladat.

- A kényelmes utazási körülmények megteremtése érdekében a tényleges utazási igényeket meghaladó, ún. **kínálati kapacitás** közlekedtetése és annak finanszírozása szükséges, a teljes üzemidő alatt biztosítva a zsúfoltság mentes utazási körülményeket a villamos vonalon.
- A többi közlekedési móddal szemben a versenyképességet növeli a közösségi közlekedés járműveinek **előnyben részesítés**ét eredményező célzott forgalomirányítási rendszer fenntartása. Ehhez kapcsolódik az **átszálló kapcsolatok** utasbarát kialakításának javítása, közvetlen kapcsolatok (fonódások) elősegítése.
- Az egyszerű használatot élményszerű utazási formává célszerű alakítani a jó minőségű pálya építésével és fenntartásával, modern és akadálymentes járművek folyamatos közlekedtetésével. Az üzemeltetés **szolgáltatási színvonal**ának általános növelése szükséges az üzembiztonságtól a tisztaságig.

- A kényszerű igénybevétel **előnyös** utazási formává is tehető a megállók környezetében lévő kereskedelmi-szolgáltatási-intézményi funkciók telepítésének befolyásolásával.

Nagyvonalú gyalogos környezet



A Nagykörút 35-40%-át gyalogos felületek foglalják el, amely a legtermészetesebb, a környezettel közvetlen kapcsolatban lévő közlekedési mód. A nagyvonalú gyalogos környezet megteremtésének fontos eszköze a közterület gyalogos központú felhasználása és gyalogosbarát megújítása.

- A fenntarthatóbb közlekedés elérésére törekedve javítani kell a Nagykörúton a hosszirányú gyaloglás feltételeit, a megfelelő épített szélességen belül a szükséges gyaloglási sávot ténylegesen biztosítva, ezáltal növelve a **gyaloglás**, mint önálló közlekedési mód népszerűségét és jelentőségét.
- Az élhetőbb város érdekében szükséges a keresztirányú gyalogos közlekedés feltételeinek a javítása új gyalogosátkelők létesítésével, meglévők áthelyezésével a **gyalogosátkelők optimalizálása**ként**.** A gyalogosátkelők kiemelt fejlesztése szükséges különösen a nagyobb csomópontokban, mivel azok a közösségi közlekedés átszálló pontjaiként is funkcionálnak.
- A Nagykörút esetében – a határoló épületállomány magas presztízsével összhangban – a gyalogosfelületek **burkolat**a, akadálymentesítése és a hozzá tartozó utca bútorok **magas esztétikai minőség**e bír nagy jelentőséggel.

Biztonságos kerékpáros közlekedés



Az élhető város megteremtése érdekében ki kell használni a kerékpáros közlekedésben rejlő lehetőségeket, a többi közlekedési móddal egyenrangúként kezelve szükséges a Nagykörúton is megteremteni a nagyvonalú kerékpározás feltételeit.

- Minimális elvárás a Nagykörúton a kerékpározás nagyvonalú feltételeinek megteremtéséhez az állandó, biztonságosan, folytonosan és kényelmesen kerékpározható felület létesítése, ezzel hozzájárulva a fővárost lefedő összefüggő főhálózat kialakításához.
- A **meglévő szakaszok** kapacitív és biztonságérzetet nyújtó átalakítása és a **hiányzó szakaszok** megvalósítása egyaránt elengedhetetlenül szükséges a Nagykörút állandó és biztonságos kerékpározhatóvá tételéhez.
- A szükséges keresztmetszet megteremtése mellett, ahhoz kapcsolódóan, a kerékpározás elősegítése és térnyerése érdekében kívánatos további **mikromobilitási pontok** létesítése és ennél sűrűbben a meglévő nagykörúti beépítés rendeltetésszerű használatát segítő közterületi **kerékpártámaszok** telepítése.

Egyéni személygépjármű használat csökkentése



Közvélemény kutatáson alapuló meghatározó társadalmi elvárás a Nagykörút vonatkozásában, hogy az összetett közlekedési tengely legyen, ahol fontos a közösségi közlekedés, a kerékpáros közlekedés és a gyalogos közlekedés is az autós forgalom mellett. A belvárosi terület élhetőségének megtartása igényli Budapest belső zónájában a közlekedési terhelés mérséklését, amely jelentős részben az egyéni személygépjárművek forgalmának és sebességének csökkentésével érhető el. Ugyanakkor a személygépjármű forgalom jogos igényei miatt egyéb úthálózati elemek, pl. a Hungária körút kapacitásnövekedést eredményező forgalomtechnikai korszerűsítése is indokolt.

- A Nagykörút forgalomirányítási rendszerének tudatos átalakítása a teljesítőképesség és a sebesség ésszerű meghatározásával direkt módon járul hozzá a fenntartható irányú változáshoz, az ide irányuló egyéni **személygépjármű forgalom csökkenés**éhez.
- A közösségi és a kerékpáros közlekedés kiemelt fejlesztésével a többi közlekedési mód versenyképessége és ezáltal használatának gyakorisága növekszik a személygépjármű igénybevételhez képest, a forgalom összetételét jellemző modal-split érték tudatos befolyásolása ezért indirekt módon az egyéni **személygépjármű forgalom csökkenés**ét eredményezi.

Közterület személygépjármű tárolás alóli felszabadítása



A Nagykörút szélessége véges lehetőséget biztosít a fő funkciót jelentő közlekedési infrastruktúra építésre és az élhetőséget javító zöldfelület telepítésére, vagy bármilyen egyéb területhasználatra, amelyek növelése csak a közterületi személygépjármű tárolástól visszanyert területek révén lehetséges. Ezért csak a szükséges mértékben kívánatos a közterületet személygépjármű parkolásra használni, mivel az máshol is biztosítható.

- A Nagykörút területén továbbra is meg kell tartani a közösségi közlekedés állandó és ideiglenes **autóbusz megállóhely**eit és az egyfajta tömegközlekedésnek is tekinthető **taxiállomások**at.
- Felül kell vizsgálni, és a dinamikus szegélyhasználat keretén belül lehetőség szerint meg kell tartani a pezsgő utcai életet eredményező kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó rendeltetések működéséhez nélkülözhetetlen **koncentrált rakodó helyek**et, a nagyvárosi presztízst jelentő szállodákhoz és színházakhoz szükséges **autóbusz le-felszálló helyek**et.
- A dinamikus szegélyhasználat keretén belül ki kell alakítani a fenntartható közlekedést szolgáló **mobilitási pontok**at.
- A közterületi **személygépjármű parkolók** esetében a **mozgáskorlátozott várakozóhelyek megtartása**, de akár számuk növelése is indokolt. A Nagykörút mentén hosszabb távú lakossági járműtárolás eleve nem cél, míg az általános jelleggel használható parkolók száma csökkenhet a fenti speciális funkciók (mozgáskorlátozott várakozóhely, taxi, mobilitási pont, koncentrált rakodóhely) elhelyezése és a zöldfelületek növelése érdekében. A pezsgő kereskedelem és a vendéglátás számára biztosítani kell a személygépjárművek rövid idejű parkolás lehetőségét, melyet elsősorban a jelenleg is megfelelő kapacitással rendelkező **közeli, koncentrált parkolási létesítményekben** (parkolóházakban vagy egyéb létesítmények garázsában) kell megoldani, a belvárosi környezet terhelhetőségének megfelelő mértékig. Ehhez kapcsolódóan fejleszteni kell a személygépjármű parkolási lehetőségekhez gyors és kényelmes eljutást nyújtó **valós idejű tájékoztatási rendszereket** (interaktív táblák, applikáció stb.)

➔ NAGYVÁROSI PRESZTÍZS

HELYZETKÉP



*KÖZVÉLEMÉNY // fővárosi felmérések **

- *A válaszadók többsége (60%) szerint azért jó hely a Nagykörút, mert szépek az épületek, és szintén jelentős azok száma is (61%), akik szívesen látnák a szép, régi, historikus épületeket jó, felújított állapotban.*
- *Jelentős többség (72%) problémának látja, hogy a kirakatok rendezetlenek, koszosak, mindent elborítanak a reklámok, óriásplakátok.*
- *A felmérésben résztvevő válaszadók harmada szerint jó hely a Nagykörút, mert a körút menti bevásárlóközpontokban a nagy vásárlásokat is el lehet intézni (34%), és ugyanennyien tartják úgy, hogy a körúton is jók az üzletek, szolgáltatások (34%).*
- *A belváros élhetőbb lenne, ha jobb lenne a közbiztonság (40%), mely probléma a válaszadók szerint hasonló mértékben jelenik meg konkrétan a Nagykörúton is.*
- *A válaszadók szerint bosszantó, amikor forgalmat akadályozva, rendezetlenül történik az árufeltöltés (67%), és jobb hely lenne a belváros, ha rendezettebb lenne a parkolás (49%), és a kevesebb konfliktussal járna a turisztikai és az éjszakai vendéglátási forgalom (32%).*

* A 2020 őszén készült online kérdőív eredménye szerint.

\+ A Nagykörút a budapesti belváros városszerkezetének ikonikus eleme.

\+ A körút mentén a különböző historikus építészeti stílusok vegyesen jelennek meg, ennek ellenére a Nagykörút összességében egységes, nagyvárosias és világvárosias karakterű.

\+ A városközponti jelleghez igazodva, a Nagykörutat a funkciók tekintetében nagyfokú vegyesség jellemzi.

\+ Az egyes útszakaszok háttérterületei szakaszonként és a körút kétoldalán is eltérő karakterűek és különböző gazdasági potenciált képviselnek, de ez a beépítésekben nem mutatkozott meg. A Nagykörút szakaszai közül a Lipótváros és Újlipótváros között húzódó Szent István krt., és központi fekvésük miatt a Teréz krt., valamint az Erzsébet krt. presztízse és színvonala volt a legmagasabb.

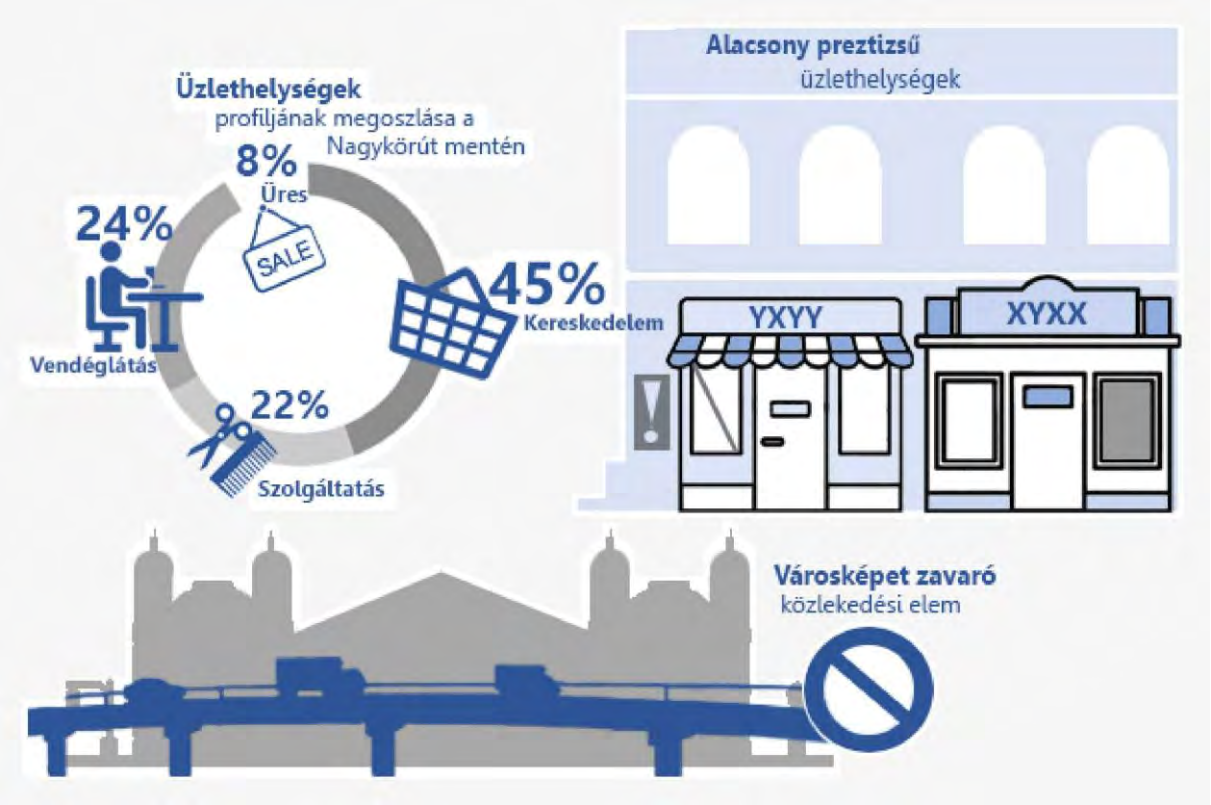
\- A szakaszok közötti minőségi különbség mind a mai napig fennáll, emellett az elmúlt évtizedekben a Nagykörút egészének presztízse csökkent, körúti szakaszonként eltérő mértékben.

\- Az épületek homlokzatai kopottak, sok helyen elveszítették eredeti díszítésüket, a földszinti homlokzatrészek állapota rendezetlen.

\- A Váci úti közúti felüljáró funkcionálisan és vizuálisan is szétválasztja az egyes térrészeket, sok nézetből takarja a Nyugati pályaudvart és összességében idegen a körút historikus látványától.

\- A második világháború utáni években az épületek sortatarozása folyamán az épülethomlokzatok részben kényszerű, másrészben szemléleti okokból egyszerűsítésen estek át. Lekerültek a házakról a díszítések és a városképi szempontból kulcsfontosságú sarokkupolák, tetőfelépítmények, oromzatok rekonstrukciója maradt el. Mindez jelentős városképi vesztességet jelentett, amely a jelenlegi utcaképi látványokban is tetten érhető.

\- Az épületek földszintjeinek homlokzatai elfogadhatatlanul alacsony színvonalúak, városképet zavaróak, a Nagykörút eredeti karakterének elvesztésével fenyegetnek.



CÉLKITŰZÉS

A **Nagykörút presztízsének visszaadása** az épített környezet minősége mellett elsősorban a fővárosi jelentőségének újrapozícionálásával, értékeinek és a megújítással megteremtett élhetőségének népszerűsítésével adható vissza.

Az épületállománynak a településképi szempontok határozott érvényesítése mellett történő felújításával, homlokzati kialakításával a körúti térfal esztétikusabb megjelenésű lesz.

Az alacsonyabb presztízsű, butik jellegű üzletek helyett a minőségi kereskedelmi egységek betelepülésével egyfajta **nagyvárosi elegancia** létrehozása a cél. A történeti karakterhez igazodó, jó minőségű megoldások kontrasztja lehet sajátos és figyelemfelkeltő.

Alapvetően csökkenteni kell az igényes kialakítású környezet és annak romló állapotából, valamint az eltérő funkciókhoz tartozó napi használatból adódó **konfliktusokat**. A funkcionális igényeknek teret adva, de harmonikus megoldásokat keresve kell eredményt elérni. A megfelelő közterületi kialakítással, térfigyelő kamerák (esztétikus) elhelyezésével, járőrszolgálattal kevesebb konfliktus, jobb **közbiztonság** érhető el.

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

A Nagykörút presztízsének visszaadása



A Nagykörút presztízsét számos tényező együttese határozza meg: városszerkezeti jelentősége, nagyvonalú és egységes építészeti kialakítása, egyedi történeti karaktere és mindaz, amit ezek alapján nemcsak az itt lakóknak, de a fővárosiaknak és az idelátogatóknak jelent. Az épületek sokfélesége ellenére létrejött sajátos stílusegység és hangulat örökségi jelentőségét a nagyszámú, rossz állagú homlokzat, rendezetlen földszinti üzletportál és kirakat diszharmóniája zavarja.

- Az útvonal közlekedésben betöltött fontos és összetett szerepkörét figyelembe véve, **minden közlekedési mód számára helyet kell biztosítani**. Az arányok megválasztásának a funkcionális igények teljesítésén túl az útvonal presztízsének helyreállítását is szolgálnia kell. A városképet romboló **Nyugati téri közúti felüljárót el kell bontani**, a gyalogos aluljárókat rendezni kell, a járdákat szűkíteni nem szabad, az **eltűntetett fákat pótolni kell,** a fasorokat lehetőség szerint új fákkal kell kiegészíteni. **Összességében** a közterület-használat révén **a körút megtartó erejét kell növelni.**
- A körút presztízsének visszaállításában **az épített környezet és a használat összhangját** kell megteremteni, hogy újra egy elegáns városi együttesként tekintsenek rá a városhasználók. A Nagykörutat, az egykor világvárosi szintű reprezentációs igénnyel megépült városépítészeti együttest, amely viszonylag épségben maradt ránk, értékéhez méltóan kell felújítani. Vissza kell állítani egykori fényét, hogy ismét presztízs helyszínévé válhasson napjaink Budapestjének.
- A fizikai megújulás mellett az is fontos, hogy **a városlakók mentális térképére újra méltó módon felkerüljön a Nagykörút**. Ehhez az örökség bemutatása mellett olyan közösségépítő kampányokra is szükség van, melyek felmutatják a megújult körút élhetőségét, minőségi környezeti változását. A helyi szervezetekkel való együttműködés nagyban segítheti e törekvések sikeres megvalósítását.

Épített környezet felújítása és fejlesztése



A Nagykörút egyedi karakterét elsősorban értékes, többségében historikus építészeti stílusú épületállománya határozza meg. Az épületek sokfélesége ellenére létrejött sajátos stílusegységet és hangulatot azonban a jelenlegi nagyszámú rossz állagú homlokzat, rendezetlen földszinti üzletportál és kirakat zavarja. A körút presztízsének visszaállításában az épített környezet megújításának meghatározó szerepet kell kapnia.

- Az épületállomány rehabilitációja, a homlokzatok felújítása a legutóbbi **rehabilitációs beavatkozás óta eltelt hosszabb időszak után ismét nagyon időszerű**. A kívánt eredmény a tömeges beavatkozásokkal, lehetőleg nagyszámú épület megújításával megvalósítható átlagosan jó állapotú épületállománnyal érhető el. Az erőteljesebben leromlott állagú épületek rendbetétele prioritást igényel. A védett épületekkel való törődést, bizonyos szinten a többi épületre is ki kell terjeszteni, a beavatkozások szakszerűségét megfelelő szakmai irányítás biztosításával kell támogatni. A legnagyobb részben historikus stílusú épületeket eredeti állapotának visszaállítására kell törekedni, beleértve a korábban elpusztult tetőfelépítményeket és homlokzatdíszítések pótlását is. A megújulást magas színvonalú arculati minták kidolgozásával célszerű segíteni. Az **épületek megfelelő karbantartását, állag- és minőségmegőrzését folyamatosan biztosítani kell**.

- **Az eredményes átfogó rehabilitáció csak komolyabb támogatási rendszer mellett képzelhető el,** nagyszámú épület komplex és szakszerű megújítására van szükség, melynek eredményeként

visszaállítható a körút magas színvonala, teljességében kidomboríthatóak különleges arculati értékei. A helyi védelem alatt álló építmények, azok közvetlen környezete és épületegyüttesekben lévő építmények felújítását a Fővárosi Önkormányzat jelenleg is támogatja, A helyreállítása érdekében végzett munkák megvalósítására, amennyiben az a tulajdonos számára az ingatlan rendeltetésszerű használatához szükséges mértéket, a jókarbantartást meghaladó költségeket jelent, és az az építészeti értékek megőrzésére irányul, pályázat alapján vissza nem térítendő támogatás nyerhető el. Az egyedi felújítási kezdeményezések megvalósításához nyújtott segítségre továbbra is szükség van. Prioritást igényel a leromlott állapotú épületek felújításának támogatása.

- A településképi szempontból is kiemelkedő műemléki, műemlék jellegű, vagy helyi védett elemek, épületegyüttesek szempontjából kihívást jelent **az energiahatékonysági felújítások és megújuló energiaforrások** (napenergia) hasznosíthatósága. A felújítások integráns részeként az adott épületre szabott megoldások alkalmazása szükséges.
- A körút térélményét gazdagító bejárható **belső udvarok rehabilitációját** a földszinti homlokzat-rendezéssel és az épület átfogó felújításával egyidőben kell megvalósítani. Az udvarok kialakításának módja, anyaghasználata összhangban kell, hogy legyen az épület egészével. Az erre alkalmas udvarokban lehetőség szerint növényzetet kell telepíteni. A belső udvarok megújításához további támogatási rendszerek nyújthatnak segítséget.
- Az **elöregedett, elavult közműrendszerek** adott esetben egyrészt komolyabb problémákat okozhatnak (pl. csőtörés), amely károsan befolyásolhatja a környezetet (útlezárás, részleges lakossági közműellátás hiány stb.), másrészt a közművek felszíni műtárgyai hatással vannak a településképre, és közterülethasználati korlátozást is okozhatnak. **Az egyes közművek fejlesztésére**, a közmű- és egyéb vezetékek elrendezésének racionalizálására, a közművek esetleges kiváltására **abban az esetben van lehetőség, illetve szükség, amennyiben azt az egyes fejlesztések igénylik.**

Nagyvárosi elegancia létrehozása

A Nagykörút eleganciáját számos tényező együttese határozza meg: vonalvezetése, nagyvonalú egységes építészeti kialakítása, egyedi történeti karaktere. A Nagykörút egyedi karakterét elsősorban értékes, többségében historikus építészeti stílusú épületállománya határozza meg. Az épületek sokfélesége ellenére létrejött sajátos stílusegységet és hangulatot azonban a jelenlegi nagyszámú rossz állagú homlokzat, rendezetlen földszinti üzletportál és kirakat zavarja.

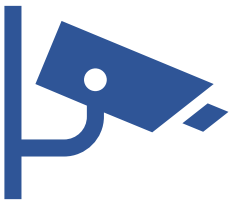


- Az épületek homlokzataitól sokszor különálló életet élő **földszinti homlokzatok, portálok rehabilitációja sürgető feladat**. A rendezést mindenek előtt egységes arculati követelményrendszer kidolgozásával és mintaprojektekkel kell megalapozni. Fontos, hogy a beavatkozások egységesített településképi követelményrendszer alapján történjenek, és hogy épületenként egységes, a teljes épülethomlokzat architektúrájával összhangban lévő kialakítást eredményezzenek. Az arculati követelmények mentén történő rehabilitációra pályázati rendszerben támogatás biztosítandó.
- A Nagykörút Portálprogram a Fővárosi Önkormányzat által létrehozott adatbázis és arculati segédlet, mely a nagykörúti üzletportálok építészeti minőségének javítását, illetve ahol lehet, az eredeti állapotának visszaállítását tűzte ki célul. Az oldalon közzétett fotódokumentáció tartalmazza a körút mind a 250 házának földszinti üzletsorát, kiegészítve a fővárosi és kerületi szabályozások összesített szempontjai alapján végzett elemzéssel, amely a földszinteken, kapualjakban és portálokon megjelenő szabálytalanságokat jelöli. Az oldal segítséget kíván

nyújtani a problémák feltárásban, és a főváros épített örökségéhez méltó eszközökkel történő megoldásában.

Kevesebb használati konfliktus, jobb közbiztonság

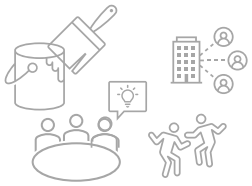
A Nagykörút vegyes városias használatból számos konfliktus adódik: a túlzott és rendezetlen turisztikai forgalom, az éjszakai élet zavarhatja a lakófunkciót, az áruszállítás megoldatlansága a többi közlekedési szerepelőt stb. A kedvezőtlen, zavaró hatásokat csökkenteni kell, a körúti közterületeken a közbiztonságot erősíteni szükséges.



- A funkciók helykijelölését a helyszín alkalmasságának, a zaj- és egyéb zavaró kölcsönhatások figyelembevételével kell támogatni, esetenként korlátozni.
- A különböző közlekedési módok igényeinek megfelelő felületek kialakításával kell a biztonságot erősíteni.
- A rakodási felületek kijelölése a helyszín közlekedési és parkolási igényeinek, továbbá a jelentkező zajkibocsátás figyelembevételével történjen.
- A közbiztonságot a hagyományos és korszerű eszközök alkalmazásával, a térfigyelőrendszerek tökéletesítésével kell fenntartani és javítani. A fővárosi közterületek jelentősebb csomópontjaiban már működő vészhívó berendezések sűrűségét növelni, a közbiztonsági térfigyelő rendszert, amely mozgó, valós idejű képátvitelt biztosít a kamerák felszerelési helye és a megfigyelő központ között, tovább bővíteni kell.

III.1.3. A LEHETŐSÉGEKET KÖVETŐ ADAPTÍV SZCENÁRIÓK ÉS PROJEKTELEMEK A KOMPLEX MEGÚJÍTÁSRA

A felújítás átfogó, összetett feladatok sorának elvégzését igényli, melyek ütemezett végrehajtásának eredményeként megújulnak az épületek, az infrastruktúra és közterületek.

ELŐKÉSZÍTÉS	• tesztelés • ideiglenes kialakítás • vélemények és aktív részvétel • szakmai workshopok		

A Nagykörút fejlesztési projekt teljes megvalósításának kulcskérdése a szükséges pénzügyi eszközök rendelkezésre állása. A Fővárosi Önkormányzat projektjeinek finanszírozása a város költségvetési forrásain kívül uniós támogatásokra és a központi költségvetésből származó, projektekhez kapcsolódó támogatásokra épül elsősorban, e mellett egyes fejlesztési projektek teljes vagy részbeni finanszírozása hitel bevonásával történhet. A következőkben a különböző, finanszírozást meghatározó tényezők együttállásával kialakított, előzetes forgatókönyvek találhatók, amelyek meghatározzák a Nagykörút megújításának lehetőségeit.

Alacsony költségvetés

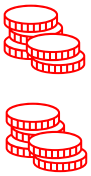
- külső gazdasági környezet kedvezőtlen, a járvány hatásai elhúzódóak
- az önkormányzat bevételei csökkennek, költségvetése deficites, szociális kiadásai nőnek,
- kormányzati fejlesztési források csökkennek, csak limitált projektek támogatása
- uniós források nemzeti szintű elosztása, támogatások nagyságrendje Budapest számára jelentősen behatárolt
- a körút menti magánszféra gazdasági pozíciója gyengül, részben támogatásra szorul

S	• pilot projektek • brand, tematikus utcaszakaszok, klaszterek erősítése • szabályozás		

Közepes költségvetés

- külső gazdasági környezet már 2022-től pozitív, a járvány lefolyása kiszámítható,
- önkormányzat saját bevételei visszarendeződnek a 2020 előtti állapothoz, saját gazdálkodás stabil,

- csak limitált projektek kormányzati támogatása
- közvetlen uniós források állnak rendelkezésre a városoknak, a helyreállítási forrásokból és az operatív programokból több forrás, mint 2014-2020 között
- a körút menti magánszféra gazdasági erősödik,

	• folyamatos közterület megújítás • megfelelő forgalmi rend • növényzet megújítása • folyamatos közműfelújítás, közmű- és egyéb vezetékek elrendezésének racionalizálása		

Magas költségvetés

- külső gazdasági környezet már 2021 közepétől pozitív, a járvány lefolyása kiszámítható,
- 2022-től erősödő, fenntartható, bevétel teremtő önkormányzati gazdálkodás,
- kormány nagyobb szerepe a fővárosi projektek finanszírozásában,
- közvetlen elérésű uniós források volumene növekszik,
- helyreállítási források nagyobb mértékben elérhetők,
- az operatív programokból több forrás, mint 2014-2020 között.
- a körút menti magánszféra gazdasági pozíciója erősödik, részt tud venni egyes projektelemek megvalósításában, illetve működtetésében.

	• komplex átalakítás • közterület részleges újraosztása • gazdaság élénkítése • közlekedési projektek • közműfelújítás, közmű- és egyéb vezetékek elrendezésének racionalizálása		

I. ZÖLD NAGYKÖRÚT

CÉLRENDSZER



A közterületi fejlesztések fontos eleme – és a beavatkozások fő célja – a városi zöldfelületek védelme, megújítása, fejlesztése, valamint azok hosszú távú, színvonalas fenntartása. A megfelelő közterületi kialakítással és a szükséges fenntartási munkák biztosításával a Nagykörút zöldfelületi aránya és a közterületek élhetősége növelhető. A zöldfelületi rendszer bővítése és minőségi javítása nemcsak városökológiai és városesztétikai szempontból kiemelt jelentőségű, de a klímaváltozás és a városi hősziget-effektus jelenségére is hatékony választ adhat. Mindemellett a dekoratív, jó egészségügyi állapotú fasorok és egyéb zöldfelületek a városi területen jellemző kedvezőtlen környezeti hatásokat jelentős mértékben csökkentik, a zöldfelületek összességében a terület értékét növelik. A Nagykörút megújítása során elsődleges feladat a meglévő és tervezett fasorok védelme és megőrzése.

A jelenleg főként gépjárműforgalomból származó zaj- és levegőszennyezés természetes módon új zöldfelületek létrehozásával (növénybeültetésekkel, fatelepítésekkel), valamint egyéb klímavédelmi szempontból kedvező megoldásokkal, pl. vízfelületek, illetve párologtató felületek létrehozásával, vízáteresztő és fényreflektív burkolatok alkalmazásával, komfortjavító beavatkozásokkal mérsékelhető, a környezetminőség így összességében javítható.

A városi zöldinfrastruktúra-fejlesztés során nemcsak cél, de szükséges feladat is a biodiverzitás növelése a Nagykörúthoz kapcsolódó nagyvárosi környezetben. A változatos fajösszetételű zöldfelületi kialakítás mind növény- és élőhelyvédelmi, mind környezet- és klímavédelmi szempontból meghatározó jelentőségű. A magasabb diverzitásból nagyobb stabilitás is adódik, ez pedig növeli annak az esélyét, hogy az egyes fajok és növényegyüttesek képesek jobban alkalmazkodni az adott környezeti feltételekhez, valamint megbirkózni a szélsőséges időjárási viszonyokkal és környezeti, klimatikus hatásokkal. A fajgazdag zöldfelületi elemek a kedvezőtlen környezeti hatásokkal jelentősen terhelt városi környezetben is képesek stabil, jó minőségű élőhelyekként működni, ami a zöldfelületi fenntartási igényeket is csökkenti.

A rövid és hosszú távon megvalósítható egyes beavatkozások célja összességében tehát a Nagykörút környezeti állapotának javítása, a kedvezőtlen környezeti hatások és ártalmak csökkentése, valamint a környezeti kihívásokhoz és használati igényekhez való alkalmazkodás.

BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK, LEHETŐSÉGEK

BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK	BEAVATKOZÁSOK	
MEGLÉVŐ ZÖLDFELÜLETEK MEGÚJÍTÁSA, FEJLESZTÉSE	I.1	Leromlott állapotú zöldfelületek megújítása
	I.2	Fahelyek megújítása
	I.3	Fasorok megújítása, faegyedek cseréje
ZÖLDFELÜLETI ARÁNY NÖVELÉSE	I.4	Fasor telepítése a Ferenc körúton
	I.5	Zöldsávok, zöldszigetek kialakítása
	I.6	Alternatív zöldinfrastruktúra elemek / berendezések alkalmazása
	I.7	Nagykörút menti teresedések zöldfelületi fejlesztése
	I.8	Belső udvarok zöldfelületeinek növelése
ZÖLDFELÜLETEK VÉDELME ÉS SZÍNVONALAS FENNTARTÁSA	I.9	Zöldfelületek mechanikai védelme
	I.10	Gyalogos felületek tisztántartása és környezetkímélő síkosságmentesítése
	I.11	Színvonalas zöldfelület-fenntartás biztosítása
KLÍMAVÉDELMI SZEMPONTOK ÉRVÉNYESÍTÉSE	I.12	Burkolatok klímavédelmi szempontú megújítása
	I.13	Csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztése
	I.14	Vízarchitektúrák elhelyezése
	I.16	Hűsítő szigetek elhelyezése
	I.16	Okos eszközök alkalmazása

Jelmagyarázat

Beavatkozások ütemezése a szükséges pénzügyi eszközök igénye szerint:

Szcenárió:		
	S	alacsony mértékű költségvetés
	M	közepes mértékű költségvetés
	L	magas mértékű költségvetés

I.1.	Leromlott állapotú zöldfelületek megújítása	*Szcenárió:* S M L

Leromlott állapotú zöldfelületek megújítására a Nagykörút mentén elsősorban a nagyobb közlekedési csomópontok környezetében megjelenő teresedéseken van szükség. Emellett a közút mentén közvetlenül elhelyezkedő, kedvezőtlen környezeti hatásokkal jelentősen érintett, kisebb zöldfelületek (pl. fahelyekben és egyéb zöldfelületi berendezésekben megjelenő növényegyüttesek) esetében is kedvezőbb kialakítás és folyamatos, színvonalas fenntartás szükséges.

A jelenleg leromlott állapotú zöldfelületek helyére jó minőségű, könnyen fenntartható, **városi körülményeknek ellenálló növényfajok** alkalmazása, a nagyobb egybefüggő területeken pedig **többszintes növényállomány** kialakítása javasolt. A zöldfelületek kialakításánál és megújításánál a klímavédelmi szempontok figyelembevétele, a fenntarthatóság, valamint a biológiai sokféleség növelése elsődleges szempont. A Nagykörút mentén meglévő díszes, intenzív fenntartású egynyári kiültetések mellett az ágyásokban lehetőség szerint fajgazdag, alacsony fenntartási igényű növényalkalmazás javasolt. A **biodiverz ágyások** a városi klímára gyakorolt pozitív hatásai a hagyományos virágágyakkal szemben jelentősebbek: nagyobb por- és széndioxid megkötő képességgel rendelkeznek, több csapadékvizet képesek elszikkasztani és tárolni, száraz időszakban pedig a párologtatás mértéke is nagyobb.

A gyakran használati konfliktusokból adódó problémák miatt a jellemzően közlekedési funkciójú nagyvárosi tereken (Blaha Lujza tér, Nyugati tér, Boráros tér) található zöldfelületek megújítása a közterületek komplex rendezésével és/vagy teljes felújításával együtt szükséges (lásd *I.7 beavatkozás*). A teljeskörű megújítással biztosítható a funkcionális szempontból kedvező kialakítás (gyalogos közlekedési áramlási folyosók, útvonalak biztosításával, árnyas pihenőterek és reprezentatív területegységek létrehozásával), ezzel pedig a zöldfelületek fenntartási igénye is csökkenthető. A terek megújítása esetén a fa- és cserjefajok esetében is törekedni kell a változatos fajhasználatra. Az egyes fajok esetében javasolt elsősorban az alapfajok alkalmazása, melyek a tapasztalatok alapján ellenállóbbak a városi környezettel, illetve annak negatív hatásaival szemben.







Blaha Lujza tér zöldfelületeinek megújítása: jelenlegi és tervezett állapot
(forrás: saját fotók; látványterv: bkk.hu)

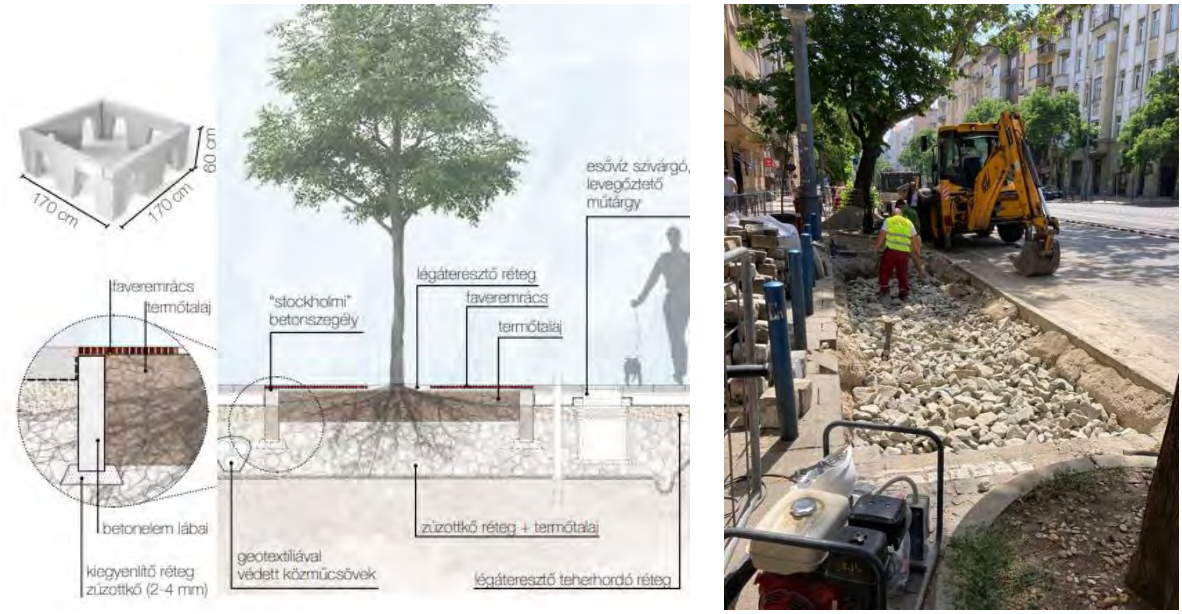
I.2.	**Fahelyek megújítása**	*Szcenário:* S M L

A körút megújítása során az útszakasz csaknem teljes hosszán végig vezető fasorok megőrzése és védelme fontos feladat. A környezeti szempontból jelentősen terhelt nagyvárosi környezetben hosszú távon csak az egészséges, jó állapotú fák tudják betölteni szerepüket, ezért a fák számára megfelelő életkörülményeket kell biztosítani. A faállomány jó állapotának biztosításához, illetve az ökológiai szolgáltatások maximalizálásához a jelenlegi szűkös, a jogszabályi előírások[8] alapján nem megfelelő méretű **fahelyek megújítása**, a fák életterének növelése és minőségi javítása javasolt. Az élőhely javító beavatkozások kiemelt prioritást élveznek a Nagykörút megújítása során.

A fasorokat érintő beavatkozásoknál a vonatkozó jogszabályokon túl (pl. *346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet a fás szárú növények védelméről*) meg kell követelni a „*Díszfák és díszcserjék ültetése települések közterületein MSZ 12172*" és a „*Fák védelme építési területeken MSZ 12042*" című szabványok alkalmazását is. Az említett szabványok előírásai alapján a fahelyeket úgy kell kialakítani, hogy az ültetőgödör legkisebb mérete/térfogata biztosított legyen és a fahely/fa védelmét szolgáló berendezések is beépítésre kerüljenek.

A fák életterének megújítása során olyan **újszerű műszaki megoldásokat** kell alkalmazni, amelyekkel a faegyedek számára megfelelő közeg, egyúttal pedig a fahelyek bővítése és védelme is biztosítható. A megfelelő élőhely biztosítását, valamint a fák és fahelyek fizikai védelmét segítik elő az olyan innovatív megoldások, mint a Budapesten is már több helyen alkalmazott **stockholmi faültetési rendszer** (továbbiakban SFR) vagy gyökércellák, **gyökércella rendszerek** beépítése.

[8] 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet a fás szárú növények védelméről: 5. § (3) *„Közterület burkolatának építésénél és -felújításánál a fás szárú növény töve körül legalább 2,25 m2 víz- és légáteresztő felületet kell hagyni".*



Fahely kialakítása SFR módszer alkalmazásával; fahely megújítási projekt Budapesten a Bartók Béla úton
(forrás: Zöldinfrastruktúra füzetek/Városi fák és közművek kapcsolata c. tervezési útmutató; octogon.hu)

A jellemzően burkolt, beépített területeken az újszerű megoldásokkal lehetővé kell tenni a gyökérzet körüli termőközeg tehermentesítését és a fák számára laza, tápanyagban gazdag, jó vízellátású termőközeg biztosítását. A Nagykörút menti fasorok esetében mind élőhelyvédelmi, mind klímavédelmi szempontból javasolt az egyes útszakaszokon a faegyedek számára közös ültetőgödör/ültetőárok és szerkezeti talaj kialakítása. Az ültetőárok kialakítható a felszínen zöldfelületként (lásd *I.5 beavatkozás*) vagy burkolattal is, ezáltal az ültetőgödör gyalogos felületek vagy a parkolóhelyek alá is kiterjeszthető, a fák gyökérzete számára rendelkezésre álló terület növelhető.

Vízáteresztő burkolatok alkalmazásával a burkolt felületeken összegyűlő szennyeződésmentes csapadékvíz a fahelyekbe elszikkasztható, vagy egyéb szivárgó műtárgyak elhelyezésével közvetlenül a gyökérzónába vezethető, ami által a csapadékvizek hasznosíthatóvá válnak a növényzet számára (lásd *I.13 beavatkozás*). A nagyobb kiterjedésű, összefüggő talajrendszer a csapadékvizek nagyobb mértékű elszikkasztásával a villámárvizek kedvezőtlen hatásainak mérséklésében is szerepet játszik. A közös ültetőárok kialakítása és teljes útszakaszokat és fasorokat érintő beavatkozás mindemellett költséghatékonysági szempontból is kedvezőbb. Ebben az esetben az egy faegyedre jutó ültetési, hosszú távon pedig a fenntartási költségek is jelentősen csökkennek, emellett az esetleges fapótlás költsége is kedvezőbb lesz.

Az említett műszaki megoldások kapcsán a *Zöldinfrastruktúra füzetek/Városi fák és közművek kapcsolata*[9], valamint a *Fahelyek és zöldsávok védelme a városi utak mentén*[10] c. tervezési útmutatók ajánlásait szükséges alkalmazni, amelyek az ültetőgödör-rendszerek kialakításával és lehetőségeivel részletesen foglalkoznak.

9

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/ZI_FUZETEK_fak_online.pdf

10

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/ZOLDINFRASTRUKTURA_FUZETEK_6_online%20verzio.pdf



Fahely kialakítása gyökércella rendszerrel
(forrás: greenblue.com)

A fahelyek megújítása, egyúttal az innovatív megoldások alkalmazása során minden esetben figyelembe kell venni a hely adottságait és a terület adta lehetőségeket. A közművektől való védőtávolságok betartása jogszabályi előírás, a fák gyökérzónájának növekedését segítő műszaki infrastruktúra kialakítási lehetőségeit a részletesebb tervezés keretében fel kell tárni. Szükség esetén speciális megoldások (pl. a megfelelő irányú gyökérnövekedés érdekében gyökérgát vagy gyökérterelő lemezek, keresztező közművezetékek esetén védőcső) alkalmazása javasolt. Törekedni kell az élhetőbb környezet megteremtésére, így ahol arra lehetőség van, az ültetőgödör-rendszerek kialakítása az érintett közművezetékek kiváltásával, áthelyezésével együtt javasolt. Mindemellett az SFR rendszer előnye, hogy a gyökérzóna revitalizációs, vagy élőhely teremtő beavatkozás akár közmű kiváltások nélkül is megvalósítható a közműszolgáltatókkal történő egyeztetés, illetve helyszíni szakfelügyelet biztosítása mellett.

Az új típusú faültetési rendszereket javasolt a Nagykörút mentén ütemezetten, egyes szakaszonként kialakítani, mintaszakaszokat létrehozni. Mintaszakaszok kialakítására alkalmasak elsősorban azok a szakaszok, ahol közművek kiváltása várhatóan nem szükséges. A javasolt lehetséges szakaszokat a *9. melléklet – Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei* c. térkép ábrázolja. Emellett az élőhelyek minőségi javítására van szükség és lehetőség azon területeken, ahol a kapcsolódó területek egyidejű megújítása javasolt (például a Nyugati pályaudvar megújításával egyidejűleg a Teréz körút kapcsolódó szakasza vagy az Erzsébet krt. – Dohány u. menti köztér területe). A meglévő koros fák esetében az élettér bolygatása kockázattal jár, emiatt a beavatkozásokat a faegyedek cseréjével összhangban érdemes elvégezni (lásd *I.3 beavatkozás*). Eszerint javasoltak azok a szakaszok is, ahol a jelenlegi fasorok rosszabb állapotúak, nagyarányú ápolási hiányosságokkal küzdenek (József körút menti szakaszok, azon belül például Kiscsibész tér területe). A mintaszakaszokon alkalmazott innovatív megoldások hatékonyságának és hosszú távon, egyéb útszakaszokon való alkalmazási lehetőségeinek feltárásához a telepítést követően utómonitoring tevékenység szükséges.

I.3.	**Fasorok megújítása, faegyedek cseréje**	*Szcenárió:*	S **M** L

A fasorokat érintő felújítások, valamint a szükséges pótlások során a meglévő, kedvezőtlen tulajdonsággokkal (pl. törékennyé váló vesszőkből kialakuló lehajló ágrendszer) rendelkező **nyugati ostorfák (*Celtis occidentalis*) ütemezett cseréje** javasolt a koronaformájában az intenzív forgalomhoz jobban illeszkedő fajok és fajták kiválasztásával. A nyugati ostorfa helyett a habitusában kedvezőbb, ágrendszere miatt kevésbé balesetveszélyes, kártevőkkel szemben ellenállóbb déli ostorfa (*Celtis australis*) telepítése javasolt.

A biodiverzitás növelése érdekében a nagykörúti monokultúrás fasor helyett javasolt a **heterogén fajhasználat**, amely szélsőséges időjárási körülmények között, vagy egy fajspecifikus kórokozó, kártevő megjelenése esetén fellépő tömeges fapusztulás megelőzése, illetve a védekezés hatékonyabbá tétele érdekében is kedvezően hat, a változatos fajösszetételű fasorok csökkentik a klímaváltozás, valamint az annak hatására terjedő farontó betegségek károkozásának kockázatát. A Nagykörút jellegzetes karakterének és a rendezett utcakép megőrzése, valamint a fenntartási munkák egyszerűsítése érdekében a változatos faji összetételű fasorok kialakítása csak meghatározott, hosszabb szakaszonként javasolt. A fafajokat tekintve a városi körülményeknek megfelelő, az ostorfával közel azonos habitusú és koronaméretű, azonban eltérő kártevőkkel rendelkező fajokat, illetve fajtákat kell alkalmazni.

A rendelkezésre álló fakataszteri adatok alapján a meglévő fasorok alapvetően jó állapotúak, csak pontszerű fakivágás és pótlás lehet indokolt az egészségi állapot okán. A teljes szakaszokat érintő fajcsere és változatos fajösszetételű fasorok kialakítása csak hosszú távú célként fogalmazható meg. A fasorok teljes körű megújítását, a jelenlegi nyugati ostorfa állomány lecserélést nagyságrendileg 20-30 éves távlatra lehet ütemezni. A faegyedek szakaszonként történő leváltásához, a fafajok cseréjéhez, illetve az időbeli ütemezhetőség pontos meghatározásához **részletes és naprakész fakataszter** elkészítése szükséges. A fapótlások ütemezéséhez és végrehajtásához a faállomány részletes állapotfelmérésén túl az egyes körúti szakaszokra vonatkozó **fasor-rekonstrukciós tervet** kell készíteni.



Déli ostorfa (Celtis australis)
(forrás: vdberk.nl; pinterest.com)

ZÖLDFELÜLETI ARÁNY NÖVELÉSE

I.4.	**Fasor telepítése a Ferenc körúton**	*Szcenárió:*	S M **L**

A Ferenc körút, Tompa utca és Petőfi híd közötti fasorhiányos szakaszán az egykori f**aegyedek pótlása, újratelepítése** javasolt. A korábbi közlekedési és közműveket érintő felújítási munkálatoknak áldozatául esett fák pótlása arculati és környezeti szempontból is szükséges. A tervezett fasor telepítése a meglévő fasorokhoz igazodva, a járdaszegély vonalához kitűzve javasolt, a járdafelületek megfelelő szélességének biztosításával. A Tompa utca – Mester utca közötti szakaszon a fasorokat a járdafelületeken, a berendezési sávban javasolt elhelyezni. A Mester utca – Petőfi híd közötti szakaszokon a kétoldali fasor telepítése a meglévő parkolóhelyek kiváltásával javasolt. A fasorok akár ütemezetten is kialakíthatók: első ütemben egy-egy parkolóhely, a későbbiekben pedig akár a teljes parkolósáv megszüntetésével, mivel az általános használatú személygépjármű parkolás visszaszorítása tervezett (lásd *III. 12. beavatkozás*). A fahelyek pontos helyét a részletes tervezés során a szükséges rakodóhelyek, mozgáskorlátozott parkolóhelyek, mobilitási pontok és rövid idejű megállást biztosító helyek, valamint kapubehajtók megtartása és szabadon hagyása mellett javasolt meghatározni.

A Ferenc körút szakaszán a jelenlegi közműhálózati elhelyezkedés nem biztosít megfelelő nagyságú teret a faegyedek telepítéséhez. A fasor telepítéshez szükséges hely biztosítása közmű szempontból azok racionálisabb elhelyezésével, az érintett közművek kiváltásával, áthelyezésével történhet.

Egyik megoldási lehetőség, hogy csak a fasor telepítése által érintett területen történik a közművek kiváltása, áthelyezése. Ebben az esetben az érintett közművek a következők: Magyar Telecom hálózatait alépítményben, Antenna Hungária optikai kábeleit alépítményben, valamint DN 150-es és DN 300-as méretű ivóvíz elosztó- és főnyomóvezeték.

Másik megoldási lehetőség a közműalagút kiépítése, amely esetében már nemcsak a fasor telepítése által érintett közművek kiváltása történne, hanem egyéb közművek kiváltása is megtörténne. Az előzőek miatt a kialakítása jelentős többletköltséggel járna. A közműalagút kiépítésének műszaki feltételeit, előnyeit és hátrányait, a *IV.7. beavatkozás* mutatja be részletesen.

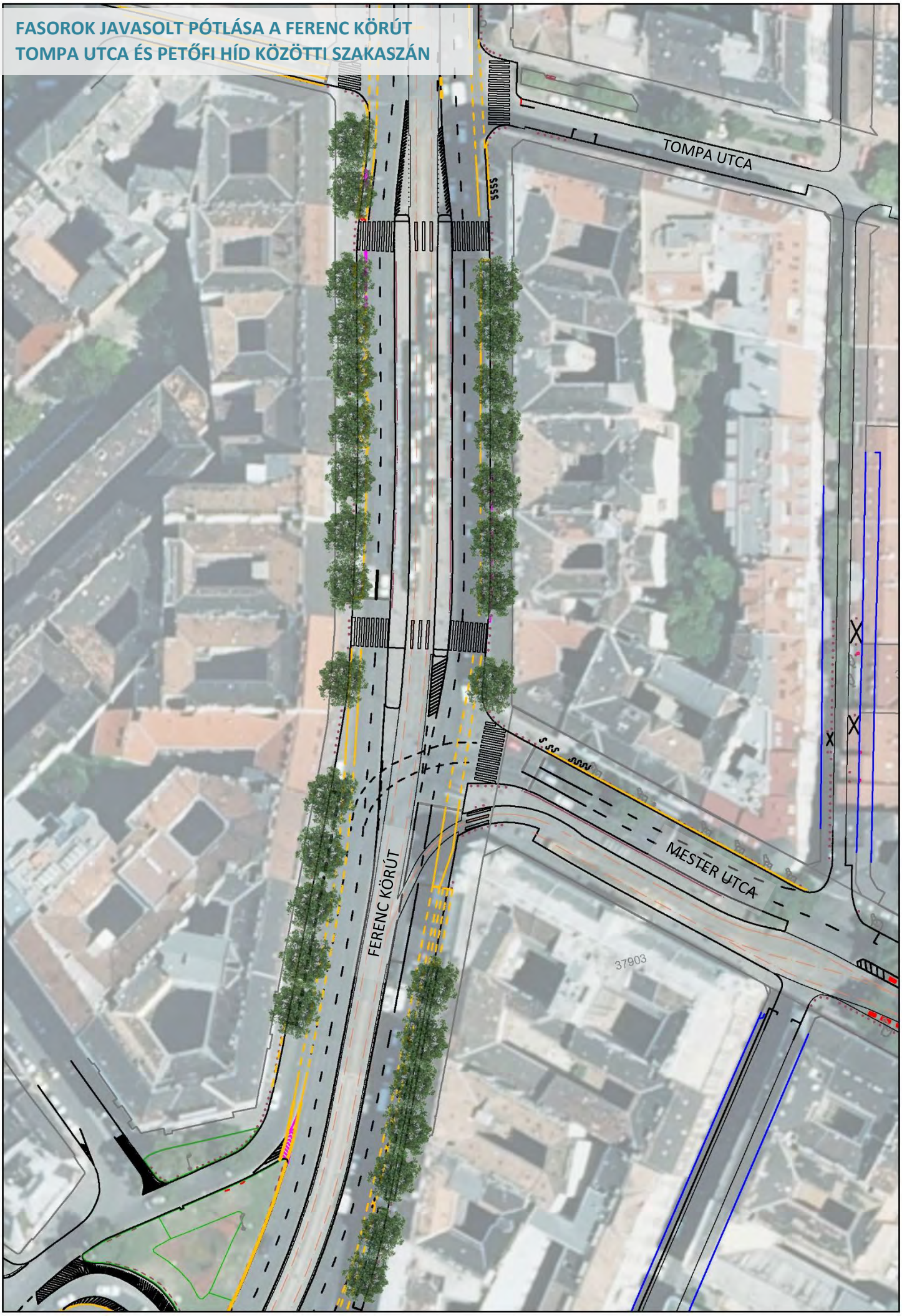
Az útszakaszhoz tartozóan a meglévő közműállapotot és a tervezett közműalagút helyének kijelölését a *10. melléklet – Közmű beavatkozási javaslatok* c. mintakeresztszelvény mutatja be, ami a hrsz.: 36894 – hrsz.: 37554 ingatlan között került felvételre. A közműalagútban elhelyezendő közművezetékek esetében már feltételezésre került a távhővezetékek helybiztosítása is.

➔ MELLÉKLET

Mindkét megoldás esetben szükséges a közműszolgáltatókkal történő előzetes egyeztetés lefolytatása, javasolt megvalósíthatósági tanulmány készítése (költség-haszon elemzéssel), valamint készíteni kell engedélyeztetési és kiviteli terveket, melyekhez az érintett szolgáltatók jóváhagyása szükséges.

A fasor telepítésénél a meglévő körúti fasorok egyedeivel azonos fajú, vagy a biodiverzitás növelése érdekében hasonló megjelenésű, igényeit és tulajdonságait tekintve a városi körülményeknek megfelelő faegyedeket kell alkalmazni az utcaképi, arculati szempontok figyelembevételével (lásd *I.3 beavatkozás*). Az új fahelyek kialakítása során javasolt az új típusú faültetési módszerek alkalmazása (lásd *I.2 beavatkozás*), melyek kialakítási lehetőségeit a továbbtervezés során szintén vizsgálni szükséges.

FASOROK JAVASOLT PÓTLÁSA A FERENC KÖRÚT TOMPA UTCA ÉS PETŐFI HÍD KÖZÖTTI SZAKASZÁN



I.5.	Zöldsávok, zöldszigetek kialakítása	*Szcenárió:*	S **M** L

A megfelelő szélességgel rendelkező járdafelületeken a fahelyeket összekötő és a különböző közlekedési felületeket egymástól elválasztó **zöldsávok**, kisebb szakaszokon **zöldszigetek** kialakítása javasolt, amely a gyalogosok mozgásterének élhetőségét növeli, a járókelőkben pedig a „zöld-élményt" erősíti. A Nagykörút egyes szakaszain zöldsáv a rakodási és átjárási igények miatt csak rövidebb szakaszokon, megszakításokkal létesíthető. Zöldsávok kialakítására elsősorban a megállási tilalommal érintett és átjárási lehetőséget nem biztosító szakaszokon adódik lehetőség, mint pl. kanyarodósávok és forgalmi- vagy kerékpársávok mentén. A zöldsávok kialakítására alkalmas területeket a *9. melléklet – Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei* c. térkép ábrázolja.

➔ MELLÉKLET

Középtávon a rakodóhelyek, a mozgáskorlátozott parkolóhelyek, valamint a kerékpáros és a rövid idejű megállás biztosítása mellett a jelenlegi általános használatú személygépjármű várakozó- és parkolóhelyek kiváltásával is létrehozhatóak kisebb zöldfelületek vagy egybefüggő zöldsávok, amellyel a fák élettere is növelhető. A parkolóhelyek visszapótlása közeli koncentrált parkolási létesítményekben történhet (lásd *III. 12. beavatkozás*).

Az arra alkalmas területeken –a helyigények figyelembevételével – lehetőség szerint 1,5-2 m széles zöldsáv kialakítása javasolt. A zöldfelületek aránya ezzel jelentősen növelhető, egyúttal a faveremrácsok kiválthatóak és a burkolati arány is csökkenthető a gyalogos felületeken. Zöldsávok kialakítása esetén a berendezési sávban található közterületi bútorok (hirdetőoszlopok, tűzcsapok, hulladékgyűjtők stb.) helyének felülvizsgálata, adott esetben azok áthelyezése szükséges.

Ahol összefüggő zöldsáv kialakítására nincs mód, ott a zöldfelületi arány fahelyek megújításával, a szabad talajfelszín méretének növelésével (lásd *I.2 beavatkozás*) és a fahelyek zöldfelületként való kialakításával növelhető.

<u>Zöldsávok, zöldszigetek kialakításánál figyelembe veendő főbb szempontok:</u>

- extrém városi környezeti viszonyok (szárazság, sugárzó hő, sózás, nehézfémek okozta szennyezés, kedvezőtlen gyökérviszonyok, talajtömörödés és levegőtlenség, csekély termőréteg);
- űrszelvények biztosítása;
- jelentősebb közművek helye és védőtávolsága;
- kapubehajtók, rakodóhelyek, turistabusz megállóhelyek, mobilitási pontok, átjárási igények;
- rendelkezésre álló terület nagysága és járdafelületek szélessége;
- növénytelepítéshez tervszolgáltatás és közműegyeztetés szükséges.

A fejlesztések során figyelembe kell venni az MSZ 7487/2-80-as szabványt, valamint a fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII. 30.) Korm. rendelet 2.§-át, amely kimondja, hogy fás szárú növény oda és oly módon telepíthető, hogy az a „biztonságos közlekedést nem akadályozhatja, valamint nem okozhat kárt a meglévő építményekben, létesítményekben, és nem akadályozhatja azok biztonságos működését".



Fahelyeket összekötő zöldsávok, zöldszigetek és zöldfelületként kialakított fahelyek (előképek)
(forrás: alejandrafeliciano.com; sydneydesignawards.com.au; pinterest.com)

I.6. Alternatív zöldinfrastruktúra elemek / berendezések alkalmazása	*Szcenárió:* S M L

Ahol nincs mód zöldsáv kialakítására, a berendezési sávban vagy az épülethomlokzatok mentén egyéb, növényzet elhelyezését biztosító közterületi berendezések (pl. virágládák, planténerek) elhelyezése is javasolt. Az elhelyezés során a közlekedési igényeket figyelembe kell venni (parkolási, illetve megállási és átjárási lehetőséget biztosítása). A burkolt felületeken **növénykazetták** helyezhetők el, amelyek a zöldsávokhoz hasonlóan elválasztják egymástól a funkcióiban eltérő területeket, emellett pedig esztétikailag és ökológiailag is kedvező hatásúak.

A növénykazetták esetében is törekedni kell a hatékony helykihasználásra, emiatt többfunkciós berendezések alkalmazása javasolt, mint például ülőfelületekként is funkcionáló és/vagy ülőfelülettel ellátott növénykazetták elhelyezése. Az említett többfunkciós berendezések a körút menti teresedéseken is alkalmazhatók, alkalmazásukkal kisebb közösségi terek, találkozóhelyek is kialakíthatók.



Ülőfelületekkel kombinált növénykazetták (előképek)
(forrás: pinterest.com; landezine.com; urbaneffects.co.nz; publicoutdoorcreations.nl)

Ahol a meglévő funkciók és közterületi kialakítás miatt csak minimális hely áll rendelkezésre, a zöldfelületi arány növelése **vertikális zöldfelületekkel**, síkban elhelyezett támrendszerre, vagy egyéb felületekre futtatott növényzettel javasolt. Vertikális zöldfelületek elsősorban a különböző funkciójú területek térbeli elkülönítéséhez javasoltak, mint például vendéglátóteraszok és kiülőhelyek, pihenőhelyek mentén, amellyel a funkciók elhatárolása mellett a nyugodtabb kikapcsolódási lehetőség is biztosítható. A függőleges zöldfelületkialakítás hatékony megoldás lehet üres falfelületek, homlokzatok takarására, emellett a „zöld-élmény" erősítésére kedvező megoldás lehet az utasvárók, elsősorban a buszmegállók felületeinek befuttatása is.

A vertikális zöldfelületek létrehozásához elsősorban igénytelenebb, városi körülményeket is bíró kúszónövények alkalmazása javasolt, de zöldfalak esetében nagyobb díszítő értékkel bíró, akár több fajból álló növényzet is alkalmazható. A támrendszer kialakítható a járda magasságában, alacsonyabb magaságyásokban, vagy akár a növénykazettákhoz hasonlóan ülőfelületekkel kombinálva is.

A vertikális zöldfelületek tervezése, kialakítása és későbbi üzemeltetése kapcsán a *Zöldinfrastruktúra füzetek/Zöldhomlokzatok*[11] c. tervezési útmutató ajánlásait szükséges alkalmazni.

11

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Zoldhomlokzatok_2017.pdf



Vertikális zöldfelületek, zöldfalak kialakítása (előképek)
(forrás: architekturaibiznes.pl; landezine.com; 5.kerulet.ittlakunk.hu)

I.7.	Nagykörút menti teresedések zöldfelületi fejlesztése	*Szcenárió:*	S **M** L

A körút menti teresedések egy része jó állapotú, a közelmúltban megújításra került vagy már megkezdődött a felújítása. Jelenleg megújítás alatt áll a **Jászai Mari tér** XIII. kerülethez tartozó területe, ahol a jelenlegi, használati igényeknek nem megfelelő kialakítás indokolta felújítási projekt a XIII. kerületi Önkormányzat által tavaly elkészíttetett tervek alapján történik[12]. A **Blaha Lujza tér** megújítása 2021 nyarán kezdődött meg a Fővárosi Önkormányzat megbízásából[13]. A tér ligetes, fás találkozóhellyé való átalakítása várhatóan 2022 őszére készül el. Az értékes faegyedek megtartása és a megmaradó fák védelme mellett összesen 80 új fát ültetnek, amelyek egy részét egybefüggő zöldfelületbe, a másik részét a burkolatba ültetik teljes talajcserével és talajszint alatti öntözőrendszerrel. A fák környezetében vízáteresztő fugázással és alépítménnyel rendelkező térkőburkolat alkalmazására kerül sor. Összesen kb. 1000 m^2 zöldfelület kerül kialakításra, emellett a tér élhetőségét vízjátékok elhelyezésével javítják. **A Nyugati pályaudvar és a Nyugati tér** megújítására 2021 őszén nemzetközi tervpályázat került meghirdetésre[14]. A tervpályázat a Nyugati pályaudvar teljes területét, illetve a szomszédos kapcsolódó területeket is érinti, így a Nyugati tér területét, valamint az Eiffel teret is. A teljeskörű megújítás során sor kerül a Nyugati tér felszínrendezésére is, a parkolóterület megszüntetésével új, zöldfelületekkel ellátott közösségi tér kap helyet a jövőben.

Közterületi, egyúttal zöldfelületi megújításra a Nagykörút mentén elsősorban a nagyobb közlekedési csomópontok környezetében megjelenő, jellemzően közlekedési funkciójú, leromlott állapotú teresedéseken van szükség: a **Boráros téren**, valamint az említett megújításra kerülő **Blaha Lujza téren és** a **Nyugati tér északi részén**. Az említett terek, mint „nagyvárosi csomópontok" a Nagykörút megítélésében hangsúlyos szerepet játszanak, ezért megújításuk nemcsak klímavédelmi és környezeti, de arculati és „élhetőségi" szempontból is kiemelten fontos. A használhatóság és fenntarthatóság érdekében a terek teljes felújítása és a használati igényeknek megfelelő kialakítása szükséges. A nagyobb közterek mellett új, zöldfelületi fejlesztési potenciállal bíró, pihenőhelyként funkcionáló terek a jelenleg alacsony kihasználtságú, megtartó erővel nem rendelkező kisebb teresedések, mint a VIII. kerületi **Harminckettesek tere** vagy az **Erzsébet krt. – Dohány u. menti köztér**.



Teresedések zöldfelületi fejlesztése

Sétálóutca kialakítása javasolt a Szent István körúthoz csatlakozó V. kerületi **Falk Miksa utcában**, ahol a korábban

[12] https://www.kozszolgaltato.bp13.hu/angyalzold/aktualis-fejlesztesek/20201112-jaszai-mari-ter-xiii-keruleti-teruletenek-kozparki-felujitasa/
[13] https://bkk.hu/fejlesztesek/blaha-lujza-ter-felujitas/
[14] https://nyugatitervpalyazat.hu/

megújításra került XIII. kerületi Hollán Ernő és Ditrói Mór utcákhoz hasonlóan a gépjárműforgalom megszüntetésével új, zöldfelületekkel kialakított pihenőhelyek és találkozóhelyek hozhatók létre (lásd *II.3 beavatkozás*). Az utca jelenleg is kétoldali fasorral rendelkezik, melyek megtartása javasolt. Mindemellett a komplex megújítás során a fahelyek minőségi javítása is szükséges kapcsolódó zöldfelületek, növényegyüttesek létrehozásával, védelmet nyújtó berendezések elhelyezésével, valamint a fák életterének javításához szükséges műszaki megoldások alkalmazásával.

A megújításra kerülő területeken a meglévő egészséges és értékes faegyedeket meg kell őrizni, emellett a területi adottságoknak megfelelően további fa- és növénytelepítés javasolt. A teresedések esetében a heterogén fajhasználat könnyebben megvalósítható, eszerint a felújításra szoruló tereken is fontos a fás- és lágyszárú növények változatos fajhasználata a zöldfelületeinek rekonstrukciójakor. A tereken elhelyezendő bútorok mellett biztosítani szükséges a megfelelő zöldfelületi arányt, melyhez szintbeni zöldfelületek és kiemelt ágyások kialakítása, illetve planténerek, növénykazetták elhelyezése szükséges. A kedvezőbb ökológiai hatások elérése, valamint a magasabb növényzeti arány miatt a pihenőterületeken gyephézagos burkolatok alkalmazása javasolt, amely a megjelenő zöld növényzet által az esztétikai hatást növeli, a kialakuló tér pedig a sétálókat megállásra készteti, egyfajta „zöld-szigetként” jelenhet meg a jelenleg inkább áthaladásra késztető útszakaszokon.



Erzsébet krt. – Dohány u. menti köztér zöldfelületi fejlesztése (látványterv)

A Nagykörút mentén – ahol elegendő járdaszélesség áll rendelkezése – a berendezési sávokban vagy akár nyári szezonban, idényjelleggel egyes parkolóhelyek területén további kisebb **pihenőhelyek**, ún. **pihenőszigetek** elhelyezése/kialakítása javasolt. Padok, egyéb ülőfelületek mellett a kisebb pihenőhelyek teret biztosítanak növényzet telepítésére is (lásd *I.6 beavatkozás*). A körút menti fasorok egyedei a pihenőszigetekbe integrálhatóak, a szigeteken belül, azok szerves részeként jelenhetnek meg, ami nemcsak a fák számára nyújthat kedvezőbb életteret, de funkcionális szempontból (pihenőhelyek árnyékolása) is

előnyös. A parkolósávval rendelkező hosszabb szakaszokon megjelenő pihenőhelyeket a berendezési sávban szigetszerűen, vagy megszakításokkal, átjárási lehetőségeket biztosítva kell kialakítani.



Berendezési sávban kialakított és parkolósávban ideiglenesen elhelyezett pihenőhelyek (előképek)
(forrás: archdaily.com; bergerpartnership.com; buffalorising.com; designboom.com; arquitectes.cat)

Az újonnan kialakítandó zöldfelületek, valamint közösségi- és pihenőhelyek elhelyezésénél fontos feladat a közterületi használatok és igények megismerése és figyelembevétele. A tervezett zöldfelületek helyét a továbbtervezés során a közterületi használati igényekhez igazodva javasolt meghatározni, amivel azok hosszútávú védelme és fenntartása is biztosítható.

I.8.	**Belső udvarok zöldfelületeinek növelése**	*Szcenárió:*	S **M** L

A Nagykörút környezetében további zöldfelületek létrehozására van lehetőség a körútra nyíló belső udvarokban. A belső udvarok lefedése, burkolása klímavédelmi szempontból kedvezőtlen. Ahol lehetőség van rá, ott zöldfelületek kialakítása javasolt, az udvar méretétől és szerkezetétől, illetve benapozottságától függően pedig akár fák telepítése is lehetséges (pl. egy nagyságrendileg 120-140 m^2 területnagyságú udvar már elegendő életteret biztosíthat magasra növő, kiterjedt lombkoronát növelő faegyedek számára is). A belső udvarokban megjelenő zöldfelületek pozitívan járulnak hozzá a mikrokörnyezet minőségi javításához, mindemellett a városi zöldinfrastruktúra elemeiként hozzájárulnak a kedvezőbb klímacél megvalósításához városrész-, illetve települési szinten is. A potenciállal rendelkező belső udvarok zöldfelületi fejlesztéséhez számos önkormányzati pályázat áll rendelkezésre, melyek – a korábban lezajlott pályázatok tapasztalatai alapján – igen népszerűek, a felmerülő igények alapján kiírásukra a jövőben is szükség van. A pályázatok alapvető céljai a jelenleg kihasználatlan, burkolt, funkciószegény, felújításra szoruló belső területek átfogó megújítása, a zöldfelületi rendszer minőségi és mennyiségi javítása,

összefüggő zöldfelületek kialakítása, mindemellett a szabadtéri **rekreációs lehetőségek bővítése** és a **közösségi élet erősítése** az önkormányzatok szakmai és anyagi támogatásával.

Az udvarok önkormányzatok által támogatott zöldfelületi fejlesztésére fővárosi szinten és több kerületben is elérhető támogatás, melyekre jó példák az alábbiak:

- Fővárosi Önkormányzata „Égig érő fű" udvarzöldítési pályázata társasházak és lakásszövetkezetek számára;
- a XIII. kerületi Önkormányzat udvarzöldítési pályázata a társasházak belső udvarainak/kertjeinek zöldfelületi fejlesztésére;
- VI. kerületi Önkormányzat udvarzöldítési pályázata a belső udvarok zöldfelületi fejlesztésére;
- Belváros Önkormányzata Társasházi és Zöld pályázata a közös tulajdonú területeken meglévő kertek, növénykazetták és zöldfelületek megújítására, valamint új növénykazetták létesítésére.

A zöldfelületek kialakításánál figyelembe kell venni a benapozottság mértékét, és az udvarok alápincézettségét, ami a növényzet telepítését erősen korlátozza. Az alápincézett belső udvarokon a födémszerkezet kialakítása szerint zöldtető létesítése és/vagy planténerbe ültetett növényzet elhelyezése javasolt. Az egyes udvarok esetében a zöldfelületek kialakításának lehetőségeit a részletesebb tervezésnél vizsgálni kell.

Az egyes privát belső udvarok, illetve a különböző udvartípusok lehetőségeit, a zöldfelületek kialakításához szükséges lépéseket a *Zöldinfrastruktúra füzetek/Belvárosi belső udvarok megújítása*[15] c. tervezési útmutató részletesen mutatja be. A kiadvány ezen túl segítséget nyújt a fővárosi jó példák, valamint a kedvező kialakítási lehetőségek és műszaki megoldások megismeréséhez is.

A Nagykörút fejlesztéséhez járulhat hozzá a körúthoz közvetlenül kapcsolódó, zöldfelületekkel kialakított pihenőhelyek megnyitása, a közhasználat elől jelenleg elzárt, privát udvarok **közcélú hasznosítása**, amelyek így pihenőhelyként, találkozóhelyként funkcionálhatnak a járókelők számára is. A belső udvarok kihasználatlan területeinek hasznosítása és akár közcélra való megnyitása érdekében a potenciállal rendelkező udvarok zöldfelületi fejlesztésének – pályázati forrásoktól független – közvetlen önkormányzati forrásból való biztosítása is javasolható.

Az udvarzöldítés, valamint az udvarok körúttal való „összenyitása" kizárólag az ott **lakók bevonásával és egyetértésével** valósítható meg. A magántulajdonban lévő, osztatlan közös tulajdonú társasházi udvarok közhasználatra való megnyitásához alapvető feltétel a társasházak tulajdonosainak többségi hozzájárulása, emellett pedig a megfelelő jogi környezet megteremtése. A szükséges jogszabályi környezet kidolgozásához első lépésként partnerségi egyeztetés, illetve együttműködési megállapodás szükséges, amelyet a társasházi közgyűlés jóváhagy. Az udvarok megnyitása tulajdonjogi és biztonsági kérdéseket is felvet, emiatt fontos feladat annak meghatározása, hogy milyen időkorláttal kerüljenek megnyitásra az udvarok, illetve, hogy az udvarok működtetése és fenntartása hogyan biztosítható.

Az udvarok közcélú hasznosítása és kialakítása során figyelembe veendő szempont az épület funkciója, valamint az udvar kialakítása is. A jellemzően lakásokkal, irodákkal, üzletekkel és különböző szolgáltatásokkal, valamint vendéglátási célú helyekkel vagy kulturális intézményekkel rendelkező épületek belső udvarai más funkcionalitást és kialakítást igényelnek. Közcélú hasznosítás szempontjából kedvezőtlenek a kürtő szerű, visszhangos belső udvarok, melyek megnyitása esetén a zajterhelés megnövekedésével kell számolni.

Az elsősorban a házak lakóközössége számára használható belső udvarok – a társasház beleegyezésével történő – megnyitása időben korlátozva (napközbeni, részbeni megnyitással) javasolt. Az udvarmegnyitás alkalmi jelleggel, **közösségi célú eseményként** is megvalósítható, akár kapcsolódó programsorozat keretében és/vagy hétvégi eseményként, melynek célja a megismerés, a népszerűsítés és a partnerség kialakítása a lakosság, az önkormányzatok, valamint a járókelők között.

[15] https://budapest.hu/Documents/ZOLDINFRASTRUKTURA_FUZETEK_belsoudvarok_20191018_online.pdf



Körúthoz kapcsolódó belső udvarok zöldfelületi és közösségi célú fejlesztése (előképek)
(forrás: Gyulai Pál utca 12. / budapest.hu; jozsefvaros.hu; Báthoryné Nagy Ildikó Réka PhD)

ZÖLDFELÜLETEK VÉDELME ÉS SZÍNVONALAS FENNTARTÁSA

I.9.	Zöldfelületek mechanikai védelme	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút forgalmas útszakaszain a zöldfelületek, fák és fahelyek megóvása érdekében fizikai védelem, illetve erre szolgáló eszközök elhelyezése javasolt. A meglévő fák esetében a **faveremrácsok** pótlása szükséges, amelynek egységesítése arculati szempontból is fontos feladat. A fahelyek megújítása esetén – ahol zöldfelület nem alakítható ki – szintén faveremrács alkalmazása javasolt, amely védelmet nyújt a taposás és a talaj tömörödése ellen, emellett pedig biztosítja a víz és levegő bejutását a fák gyökeréhez. A fahelyek esetében a zöldfelületi arány javításához járulhat hozzá azok növényekkel való beültetése, illetve a fák zöldsávokba való integrálása. A növényzettel beültetett fahelyek fenntartása igényesebb, azonban a beállt, megerősödött növényzettel mérsékelhetőek a fahelyeket érő káros hatások és a fákat érő mechanikai sérülések. A zöldfelületek, zöldsávok megóvása (taposási, illetve kutyasétáltatás okozta károk megelőzése) érdekében további fizikai védelem szükséges, eszerint **kiemelt szegély** és/vagy fizikai lehatárolást biztosító **kerítés vagy korlát** alkalmazása. A szegélykiemelés lehetőséget nyújt esztétikus ülőfelületek kialakítására is a zöldfelületek mentén, mellyel a padok kiválthatóak lehetnek, egyúttal a szűkebb gyalogosfelületek esetében hatékonyabb területfelhasználást eredményeznek (lásd *I.7. beavatkozás*).



Fahelyek és zöldsávok fizikai védelme (előképek)
(forrás: exironworks.com; zelenazeleni.sk; houblon.tumblr.com)

A burkolattal kialakított fahelyek esetében a fatörzs védelme érdekében védőrácsok alkalmazása javasolt. A **fatörzsvédőrácsok** szintén kombinálhatók egyéb köztéri berendezésekkel (pl. ülőfelülettel vagy kerékpártámasszal), így a kevés hellyel rendelkező szakaszokon ebben az esetben is multifunkcionális berendezések használata javasolt. A multifunkcionális berendezések használatával a kisebb területek egyfajta mikroterekként/pihenőhelyekként is működhetnek, azokat helytakarékos módon teszik használhatóvá.



Kerékpártámasszal és ülőfelületekkel kombinált fatörzsvédelem (előképek)
(forrás: Lépték-terv; Zöldinfrastruktúra füzetek 6.: Fahelyek és zöldsávok védelme a városi utak mentén; pinterest.com; homedit.com)

A fák koronájának védelme érdekében a **karácsonyi díszkivilágítás szabályozása** szükséges, eszerint a fényfüzérek fákra való felhelyezésének korlátozása vagy tiltása javasolt. A díszkivilágítás esetében nemcsak az egységes látvány, de annak fákat nem károsító módon történő kialakítása is cél. A díszkivilágításra vonatkozóan egyéb, részletesebb javaslatokat a *IV.10. beavatkozás* fogalmaz meg.

I.10. Gyalogos felületek tisztántartása és környezetkímélő síkosságmentesítése	*Szcenárió:* S M L

A zöldfelületek, illetve növényállomány védelméhez szükséges feladat a járdafelületek tisztántartása és a károsító hatással rendelkező vegyszerek és anyagok használatának korlátozása. A fás szárú növények védelméről szóló 346/2008. (XII. 30.) kormányrendelet szerint „Belterületi közterületen - a közúti forgalom számára igénybe vett terület (úttest) kivételével - a síkosság-mentesítésre olyan anyag használható, amely a közterületen vagy annak közvetlen környezetében lévő fás szárú növény egészségét nem veszélyezteti". A só amellett, hogy az útfelületek, közművek, fémszerkezetek, akár gépjárművek károsodását, állapotromlását is okozza, a talaj minőségét, állapotát és ezáltal a növényzetet is erősen károsítja. Az előírás alapján a kerékpárutak, a gyalogos felületek és a várakozóhelyek mentén lévő fasorok és egyéb zöldfelületek élőhelyének védelme érdekében a **só használatának korlátozása vagy tiltása** javasolt, helyette alternatív, a növényállományt nem károsító anyagokkal kell megoldani az utak jég- és síkosságmentesítését.

A kedvező vízháztartás és talajszerkezet megteremtése érdekében a mechanikai síkosság- és csúszásmentesítéshez a környezeti szempontból is kifejezetten előnyös **zeolitot tartalmazó csúszásmentesítő anyag alkalmazása** javasolt. A zeolit sem a szilárd burkolatokat, sem az élővilágot nem károsítja, közvetetten hozzájárul a növényzet tápanyagutánpótlásához is, ami a növényzet számára inkább kedvező. A zeolit mellett a síkosságmentesítésre egyéb környezetkímélő alternatív lehetőség is van (pl. homok, faforgács stb.), ám a zeolit előnyös tulajdonsága, hogy jó jégolvasztó hatással is bír.

Budapesten a BKM Zrt. FŐKERT Kertészeti Főigazgatósága 2020. decemberétől útszóró só helyett kizárólag környezetbarát, zeolit tartalmú csúszásmentesítő anyagokat használ. A járdafelületek tisztítását és csúszásmentesítését az ingatlan tulajdonosa, kezelője, illetve használója végzi, így a fővárosi tulajdonú területeken alkalmazott jó gyakorlat kiterjesztése szükséges az egyéb tulajdonú területeken is.

A gyalogos felületek tisztántartásával és a növényzetre nem káros anyagok használatával a járdafelületeken összegyűlő csapadékvizek a zöldfelületekbe vezethetők, amely hozzájárul a csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztéséhez, a villámárvizek káros hatásainak mérsékléséhez, egyúttal pedig a megfelelő vízellátás biztosításával a növényállomány fenntartásához is (lásd *I.13 beavatkozás*).

I.11. Színvonalas zöldfelület-fenntartás biztosítása	*Szcenárió:* S M L

A körút menti fasorok és meglévő zöldfelületek a fővárosi zöldinfrastruktúra stratégiai fontosságú, védendő és fejlesztendő elemei, emiatt a Nagykörút zöldfelületi megújítása mellett azok hosszú távú, hatékony és színvonalas fenntartása (balesetveszély elhárítás, növényvédelem, faápolás, öntözés) kiemelt fontosságú. A megújítások, valamint új zöldfelületek létrehozása esetén már a tervezés során figyelemmel kell lenni a specifikus területi adottságokra, környezeti viszonyokra, emellett célszerű előre meghatározni a jövőben várható szükséges fenntartási feladatokat.

A favédelmi feladatok pontos meghatározásához, valamint az időben tervezhető fenntartási és faápolási munkák meghatározásához a **faállomány részletes állapotfelmérésére**, a zöldfelületek állapotának folyamatos nyomon követésére és egy naprakész fakataszter létrehozására van szükség. Az egyes feladatok nyilvántartását javasolt összehangolni a fakataszterrel és egy informatikai rendszerben kezelni azokat. Ehhez **egységes budapesti közterületi kataszter** létrehozása lenne szükséges, ami egyúttal biztosítaná a fővárosi és kerületi zöldfelületek kezelését végző fenntartók közti kommunikációt is. A rendszer használatával a fenntartási és kezelési munkák pénzügyi tervezése és akár a növényvédelmi

anyagszükséglet is kiszámolható, emellett a fák kivágásának és pótlásának ütemezése is összehangoltan végezhető a Nagykörút teljes szakaszán.

A faápolási munkák során kiemelt fontosságú a fák metszése és öntözése. A fák koronájának metszése az űrszelvények biztosítása, valamint a környezetbiztonság érdekében fontos feladat. Új típusú fahelyek alkalmazásával (vízmegkötő képességű bioszén alapú talaj alkalmazásával), valamint a csapadékvizek fahelyekbe történő bevezetésével az öntözés mértéke is csökkenthető, a talaj megfelelő vízháztartása biztosítható. A városi talajra jellemző tápanyagszegénység és tömörödöttség miatt a talaj levegő- és a tápanyagutánpótlásról rendszeresen gondoskodni kell. A fahelyekben a talaj tömörödését meg kell előzni mechanikai védelemmel, mesterséges váztalajjal vagy egyéb megoldással.

A fenntartási munkák csökkentéséhez járulnak hozzá a helyi adottságokhoz illeszkedő növényfajok és egymással stabil élőhelyet kialakító növényegyüttesek alkalmazása, valamint a funkcionális és ökológiai szempontból kedvező tulajdonságokkal rendelkező zöldfelületek / fahelyek kialakítása. A fasorok és egyéb zöldfelületek (cserje, évelő, egy- és kétnyári felületek) megújításánál és telepítésénél fenntarthatósági szempontból kedvezőbb, változatos fajösszetétellel kialakított felületeket javasolt előnyben részesíteni. A biordiverz, ökologikus zöldfelületek a klimatikus viszonyoknak is jobban megfelelnek, ezáltal hosszú távon kevesebb fenntartási munkát igényelnek, valamint a növényvédelemben játszott szerepük is meghatározó.

A növényvédelem során alapvető cél a megelőzés, melyhez nagyban járul hozzá a változatos fajösszetétel, a növényzet életterének minőségi fejlesztése, valamint a sérülések elleni megfelelő védekezés. A folyamatosan biztosítható jó állapot fenntartásához a növényállomány monitorozása, kártevők és a kórokozók megjelenése esetén pedig azok pontos beazonosítása, megfigyelése és a szükséges beavatkozások megalapozott, tervszerű meghatározása szükséges.

A használókkal, illetve **érintettekkel való együttműködés** nemcsak a tervezés, de a fenntartás során is fontos. A felszíni zöldfelületek kialakítása és egyéb zöldfelületekkel rendelkező berendezések (pl. planténerek, támrendszerek) kihelyezése során a fenntartásban való együttműködést erősíteni kell. Ehhez főként a lakosság, valamint az üzletek, vendéglátóegységek, intézmények elsősorban ösztönző programokkal történő bevonása javasolt (lásd *IV.13. beavatkozás*).

KLÍMAVÉDELMI SZEMPONTOK ÉRVÉNYESÍTÉSE

I.12. Burkolatok klímavédelmi szempontú megújítása	*Szcenárió:* S M **L**

A burkolatok megújítása során alapvető szempont az egységes arculat megteremtése és a funkcióknak megfelelő anyaghasználat (lásd *IV.11. és III.7. beavatkozások*). Emellett viszont fontos kitérni azok klímavédelmi szempontú fejlesztési és kialakítási lehetőségeire is. A csapadékvizek hatékonyabb elvezetése, valamint a nagyobb fokú párologtatás érdekében a Nagykörút közterületein törekedni kell a vízzáró burkolatok arányának csökkentésére. A használati jellemzők alapján elsősorban a teresedéseken, pihenőhelyeken **vízáteresztő burkolatok** használata, valamint növényzettel rendelkező szabad talajfelszín kialakítása javasolt, lehetőség szerint minél nagyobb arányban. A fahelyek kialakításánál figyelembe kell venni, hogy a fák számára a hatályos jogszabályi előírások szerinti víz- és légáteresztő felület biztosított legyen. Ahol zöldfelületek kialakítására nincs lehetőség, ott a megfelelő vízellátás biztosításához legalább a fahelyeken és azok közvetlen környezetében, továbbá a fahelyek közötti berendezési sávban is vízáteresztő burkolatok alkalmazása javasolt. A különböző vízáteresztő burkolattípusokat és azok alkalmazási

lehetőségeit részletesen mutatja be a *Zöldinfrastruktúra füzetek/Vízáteresztő burkolatok*[16] c. tervezési útmutató, melyek ajánlásait figyelembe kell venni a burkolatok megújítása során.

A hőszigethatás mérséklése érdekében a burkolatok közül előnyben kell részesíteni a **világos színű, nagyobb albedójú burkolatok** alkalmazását, melyek jobb fényvisszaverő képességgel rendelkeznek, a napsugárzást kisebb mértékben nyelik el, így a felszín felmelegedése kisebb mértékű. A világos színű burkolatok alkalmazásánál figyelemmel kell lenni rá, hogy a felületek csillogás- és káprázásmentesek legyenek. A káprázást okozó burkolatok nagy felületen történő alkalmazását kerülni kell.



Vízáteresztő és világos színű elemes burkolatok alkalmazása (előképek)
(forrás: pinterest.com)

I.13.	**Csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztése**		*Szcenário:* S M L

A zöldfelületek és az egyéb vízáteresztő felületek nagy mértékben járulnak hozzá a csapadékvizek visszatartásához és késleltetett elvezetéséhez, azonban a Nagykörúton előforduló hirtelen elöntések elleni védekezéshez a zöldfelületek mennyiségi növelése önmagában nem elegendő, ehhez a csapadékvíz-gazdálkodás terén komplex műszaki megoldásokra van szükség. Mindemellett a zöldfelületek párologtató és hőmérséklet szabályozó hatása is csak a megfelelő vízgazdálkodással együtt értelmezhető.

16

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Z%C3%B6ldinfrastrukt%C3%BAra%20f%C3%BCzetek%201.%20-%20Vizatereszto%20burkolatok.pdf

A csapadékvíz-gazdálkodás fejlesztéséhez szükséges és lehetséges tervezési eszközöket és komplex műszaki megoldásokat, illetve azok kialakítási lehetőségeit a *Zöldinfrastruktúra füzetek/Vízérzékeny tervezés a városi szabadtereken*[17] c. tervezési útmutató részletesen mutatja be.

Az elöntések kialakulásának megakadályozására, kezelésére, a károk megelőzése érdekében többek között az alábbi módszerek alkalmazhatóak:

- a csapadékvíz talajba történő elszivárogtatása (gyepes, bokros területen, nyílt árokban, vízáteresztő burkolattal, szikkasztókúttal, szikkasztóalagúttal, szikkasztó blokkokkal stb.), amivel biztosítható a talajvíz utánpótlása is,
- a vizek ideiglenes tározókban való visszatartása (csatornahálózatban történő tározás, záportározók, ciszternák stb.), amivel például a kialakuló árhullámok csúcsai csökkenthetők. Jellemző megoldások lehetnek: beszivárogtató cellák, zöldtetők, esőkertek, beszivárogtató kavicsdrének, fűborítású árkok és rézsűk, ideiglenes elöntési területek, szilárd, de áteresztő burkolatok, tetővizek és burkolt felületi vizek visszatartása felszín alatti tározókkal.

Figyelembe véve a Nagykörút kialakult állapotát megállapítható, hogy az említett megoldási lehetőségek csak korlátozottan alkalmazhatóak, vagy csak nagyobb átalakítás(ok) révén érhetőek el.

Kisebb beavatkozásnak minősíthető az *I.8. Belső udvarok zöldfelületeinek növelése* beavatkozáshoz kacsolódóan a tetőfelületekeről származó csapadékvizek visszatartása és azok másodlagos felhasználása öntözővízként. A nagyobb anyagok kiszűrése érdekében rács beépítése szükséges. Az esővíz tárolóból összegyűjtött vizeket kisebb méretű szivattyú segítségével, vagy akár kézi erővel (locsolókanna), vagy gravitációs öntözőcsatornával is fel lehet használni. Az esővíz tároló kialakítása történhet felszín felett és felszín alatt is. Felszín alatti kialakatása során figyelembe kell venni, hogy rendelkezésre áll-e terület a föld alatt, alápincézett-e, stb.





Esővízgyűjtő tartály (föld alatti és föld feletti)
(forrás: http://www.hydroking.hu; https://www.kert-kertito.hu)

A csapadékvizek talajba történő elszivárogtatásának növelését szolgálják a zöldfelülettel kapcsolatos beavatkozások (lásd *I.1., I.2., I.4., I.5., I.6., I.7., I.11., I.12. beavatkozások*). A beszivárgást lehetővé tevő burkolathasználat mellett a zöldsávok és fahelyek mentén **esővíz szivárgó** elhelyezése is javasolt, amivel a gyalogos felületeken összegyűlő csapadékvíz nagyobb arányban elszikkasztható, emellett a káros anyagoktól mentes csapadékvíz hasznosíthatóvá válik a fák és egyéb növényzet számára. A vizek megkötésére, illetve a talaj kedvező vízháztartásának biztosítására jó megoldás a fahelyekben bioszén alapú szerkezeti talaj alkalmazása.

17

https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/ZOLDINFRASTRUKTURA_csapdek_10_01_online.pdf

Nagyobb helyigényű beavatkozásnak minősül a terepszint alatt létesített csapadékvíztároló tartályok létesítése, amely segítségével vagy késleltetetten elvezethező a csapadékvíz, vagy a benne tározott csapadékvíz felhasználható például öntözővízként, vagy a burkolt felületek tisztán tartására.



Csapadéktároló tartályok
(forrás: http://www.tartalywebaruhaz.hu; https://www.leier.hu; http://www.asiohungaria.hu)

A szennyvíztisztító telepet érintő terhelés csökkentés érdekében a csapadékvizek leválasztása érdekében külön csapadékvíz csatornahálózat kiépítése szükséges, amelyek befogadója a Duna lehet. Mivel a villamospálya alatt húzódó egyesített rendszerű csatorna egy nagyobb terület vízgyűjtője, így annak szétválasztása csak a teljes vízgyűjtőterület elválasztása során válhat relevánssá. A Nagykörúton kisebb főgyűjtőcsatornák is találhatóak, amelyek befogadója a nagy átmérőjű főgyűjtőcsatorna. Ezen kisebb méretű csatornák egyesített vizeinek szétválasztása lehetséges csak.

Fontos megjegyezni, hogy a csapadékvíz másodlagos felhasználása, elvezetése során el kell választani egymástól a gépjárművek által használt burkolt felületekről és a gyalogos felületekről, tetőfelületekről származó csapadékvizeket, mivel előbbiek fokozottabb előtisztítást igényelnek. Amíg egyéb esetekben elegendő szűrőrács beépítése (falevelek, egyéb kisebb és nagyobb szennyeződések megfogására), addig a gépjárműforgalomból eredő szennyezések kiszűrésére olaj- és zsírfogó beépítése válhat szükségessé a víznyelőknél, vagy – amennyiben a csapadékvizek összegyűjtése csatornával történik, – akkor a befogadó (jelen esetben a Dunába történő bevezetés) előtt.



Víznyelőbe behelyezhető, ÉME-engedéllyel rendelkező olajfogó – ENVIRA CRC
(forrás: http://www.pureco.hu)

Az elválasztottan, csapadékvízcsatornába összegyűjtött csapadékvizeket a befogadóba történő bocsátása előtt a beépített nagyobb méretű és kapacitású olajfogók képesek megtisztítani a csapadékelvezetésből érkező csapadékvizeket. Az érkező csapadékvizekre megfelelően méretezett olajfogó műtárgy beépítése szükséges, amelynek többféle fajátja és kialakítása elérhető, és amelynek anyaga lehet például műanyag, acél vagy vasbeton.



Olajfogó kialakítások különböző anyagból
(forrás: http://www.pureco.hu)

A hagyományos olajleválasztás és a csapadékvíz könnyűfolyadék, hordalék tartalmú szennyeződések szűrésén, leválasztásán kívül beépített szubsztrát technológia használatával akár nehézfémek (nikkel, króm, ólom) kiszűrésére is van technológiai megoldás.

Fontos, hogy a műtárgyakban keletkező, felhalmozódó szennyeződések mértékét folyamatosan ellenőrizzék, és telítettség esetén eltávolítsák és megfelelő helyre helyezzék el ártalmatlanításra.

I.14.	**Vízarchitektúrák elhelyezése**	*Szcenárió:*	S M L

A közterületek esztétikai értékének növelésére és egyúttal a helyi klíma javítására **vízarchitektúrák, párásító berendezések** létesítése javasolt. A nagyvárosi környezethez igazodva célszerű kisebb vízmedencék, burkolatba épített párologtatók, csobogók, vagy a burkolaton vékony vízréteget képező megoldások alkalmazása elsősorban a megújításra kerülő teresedéseken, pihenőhelyeken és a nagyobb köztereken.



Vízarchitektúrák és párásító berendezések alkalmazása (előképek)
(forrás: pinterest.com; dezeen.com)

I.15.	**Hűsítő szigetek elhelyezése**	*Szcenárió:*	S M L

A nagy burkolt felületekkel rendelkező, hősziget-hatással jelentősen érintett köztereken és kisebb teresedéseken, pihenőpontokon nyári időszakban ideiglenesen kialakított ún. **hűsítő szigetek**et kell kialakítani, elsősorban ott, ahol egyéb vízarchitektúra nem található. Az árnyékolókkal, növényzettel, valamint párakapuk és ködfúvókák alkalmazásával kialakított szigetek a nyári forróságot ellensúlyozzák, a helyi klímát javítják, az útszakasz élhetőségét növelik. Hűsítő szigetek alkalmazása javasolt elsősorban a

Nyugati tér, a Blaha Lujza tér, valamint a Boráros tér környezetében. A hűsítő pontokon, valamint a forgalmas közterületeken (elsősorban pihenőhelyen, illetve teresedéseken) a járókelők és a kerékpárral közlekedők számára **ivókutak** elhelyezése szükséges.



Hűsítő sziget kialakítása (előképek)
(forrás: Párizs / innovation.engie.com; Budapest / budapest.hu)

I.16.	**Okos eszközök alkalmazása**	*Szcenárió:*	S M L

Okos vízmérő használata nemcsak megkönnyíti a vízmérőóra leolvasását (lakosság számára nem szükséges diktálni a vízóra állást, vagy a szolgáltatónak nem kell bejárnia az ingatlanokat, ezzel mellőzve az ember és költségigényes óraleolvasást, így időt és költséget takarít meg), hanem kimutathatóak egyes, a vízellátást biztosító ellátórendszerben történő hibák is. Jellemzően egy-egy társasházban központi mérő is van, így látni lehet, ha valahol eltérés van a főmérő és mellékmérők adatai között a felhasznált víz mennyiségére vonatkozóan: ez vagy csőtörésre, vagy rossz órára, vagy csalásra utalhat. Csőtörés esetén például akár azonnal is riasztást adhat ki a rendszer, így nem fordulhat elő az, hogy csak hónapokkal később, egy kiugróan magas számlából értesülnek az ingatlantulajdonosok arról, hogy csőtörés volt az épületben. A központi rendszer segítségével látható, hogy egyes épületben mikor, mennyi víz fogy, így pontosabban előre becsülhető a szükséges víz mennyisége. Az egyes társasházak számára lehetőség van, hogy csatlakozzanak a Fővárosi Vízművek Zrt. komplex távleolvasási rendszerébe.

A vezeték nélküli hálózati eszközök mikrohullámú antennáinak elhelyezéséhez a közvilágítási alapinfrastruktúra felhasználása javasolt, az integrált megoldások kevesebb műtárgy elhelyezését igénylik.

SZCENÁRIÓK SZERINTI BEAVATKOZÁSOK

Beavatkozások	S	M	L
LEROMLOTT ÁLLAPOTÚ ZÖLDFELÜLETEK MEGÚJÍTÁSA			
KIEGÉSZÍTŐ ZÖLDINFRASTRUKTÚRA ELEMEK ALKALMAZÁSA			
ZÖLDFELÜLETEK MECHANIKAI VÉDELME			
GYALOGOS FELÜLETEK TISZTÁNTARTÁSA ÉS KÖRNYEZETKÍMÉLŐ SÍKOSSÁGMENTESÍTÉSE			
SZÍNVONALAS ZÖLDFELÜLET-FENNTARTÁS BIZTOSÍTÁSA			
CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS FEJLESZTÉSE – PONTSZERŰ BEAVATKOZÁSOK			
HŰSÍTŐ BERENDEZÉSEK ELHELYEZÉSE			
OKOS ESZKÖZÖK ALKALMAZÁSA			
	S	M	L
FASOROK MEGÚJÍTÁSA, FAEGYEDEK CSERÉJE			
ZÖLDSÁVOK, ZÖLDSZIGETEK KIALAKÍTÁSA			
KAPCSOLÓDÓ TERESEDÉSEK ZÖLDFELÜLETI FEJLESZTÉSE			
BELSŐ UDVAROK ZÖLDFELÜLETEINEK NÖVELÉSE			
CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS FEJLESZTÉSE – NAGY HELYIGÉNYŰ BEAVATKOZÁSOK			
FAHELYEK MEGÚJÍTÁSA – MINTASZAKASZON / ÜTEMEZETT KIALAKÍTÁSSAL			
	S	M	L
FAHELYEK MEGÚJÍTÁSA – TELJES SZAKASZON			
FASOR TELEPÍTÉSE A FERENC KÖRÚTON			
BURKOLATOK KLÍMAVÉDELMI SZEMPONTÚ MEGÚJÍTÁSA			
CSAPADÉKVÍZ-GAZDÁLKODÁS FEJLESZTÉSE – ELVÁLASZTOTT CSAPADÉKVÍZ-ELVEZETŐ RENDSZER			

II. PEZSGŐ UTCAI ÉLET

CÉLRENDSZER



A rendezett, jó minőségű városi környezet kialakítása és fenntartása elsődleges cél, evidens követelmény az egyedi adottságú, patinás Nagykörúton. Magas színvonalú, komfortos környezetben tartható fent az a pezsgő utcai élet, amely a körutat hosszú időszakokon át jellemezte, virágkorában világhírűvé tette.

Olyan beavatkozások szükségesek, amelyekkel ellensúlyozhatóak a korunk jellemző folyamataiból adódó kedvezőtlen hatások és visszaállítható a városépítészeti együttes egykori fénye. A körút vegyes funkciókínálatát meg kell tartani, a különböző használati módok harmonikus együttélési feltételeit meg kell teremteni. A közterületen az eltérő használatok számára a működéshez szükséges, megfelelő szélességű területrészeket kell biztosítani. A burkolatok, utcabútorok, berendezési tárgyak egységes, visszafogott és minőségi anyaghasználatával törekedni kell a rendezett nagyvárosi környezet megteremtésére. Javasolt a zöldfelületi arány növelése, a minden korosztály által használható pihenőhelyek kialakítása és olyan szolgáltatási paletta (vendéglátás, szórakozás, bevásárlás, kulturális programok) megtartása és bővítése, amely az itt lakók és az ide látogatók igényeit is magas szinten kiszolgálják.

Az érintett önkormányzatoknak törekedni kell a minőségi bevásárlási, vendéglátási és szórakozási lehetőségek megtelepedését elősegítő, és a helyi vállalkozásokat támogató intézkedések bevezetésére, az önkormányzati tulajdonú helyiségállomány optimális – a pezsgő utcai életet támogató funkciók megjelenését segítő – hasznosítására.

A pezsgő utcai élet fontos részét képezi a sokszínű, időszakos vagy állandó kulturális programok jelenléte is, amelyek bővítése szükséges. A programok között fontos a helyi építészeti örökség védelme és megismertetése, miáltal növelhető a lakosság identitástudata és kötődése, ezért szívesebben és aktívabban vesznek részt a Nagykörút mindennapi életében, jobban elősegítik a pezsgő utcai élet kialakulását, fenntartását.

BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK, LEHETŐSÉGEK

BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK	BEAVATKOZÁSOK	
RENDEZETT NAGYVÁROSI GYALOGOS KÖRNYEZET – MEGFELELŐ SZÉLESSÉGŰ GYALOGOS FELÜLETEK BIZTOSÍTÁSA	II.1	A jogszabályi háttér rendezése
	II.2	Közterületi vendéglátóteraszok elhelyezésének szabályozása
	II.3	Kioszkok elbontása
	II.4	Nyilvános illemhelyek felújítása, számuk növelése
	II.5	Teresedéseken találkozóhelyek és pihenőhelyek kialakítása
MINŐSÉGI BEVÁSÁRLÁSI, VENDÉGLÁTÁSI ÉS SZÓRAKOZÁSI LEHETŐSÉGEK MEGTEREMTÉSE	II.6	Földszinti utcai funkciók kedvező összetételének és megújulásának ösztönzése
	II.7	Gazdaságfejlesztési helyszínként történő népszerűsítés
	II.8	Önkormányzati tulajdonú helyiségállomány optimális hasznosítása
	II.9	Minőségi szolgáltatások támogatása az adó eszközével
KULTURÁLIS PROGRAMOK, KÖZÖSSÉGI TEREK ÉS INTÉZMÉNYEK TÁMOGATÁSA	II.10	Önkormányzati kulturális intézmények támogatása
	II.11	Helyi gazdasági szereplőket magába foglaló menedzsment szervezet létrehozása
VONZÓ TURISZTIKAI CÉLTÉRSÉG KIALAKÍTÁSA	II.12	A helyi kulturális örökség népszerűsítése
	II.13	Tematikus kulturális és kulináris programok szervezése a helyi szolgáltatók együttműködésével

Jelmagyarázat

Beavatkozások ütemezése a szükséges pénzügyi eszközök igénye szerint:

Szcenárió:		
	S	alacsony mértékű költségvetés
	M	közepes mértékű költségvetés
	L	magas mértékű költségvetés

RENDEZETT NAGYVÁROSI GYALOGOS KÖRNYEZET – MEGFELELŐ SZÉLESSÉGŰ GYALOGOS FELÜLETEK BIZTOSÍTÁSA

A pezsgő utcai élet egyik alapvető feltétele, hogy az egyes közterülethasználatok számára megfelelő nagyságú és szélességű, komfortos és biztonságosan használható területrészek álljanak rendelkezésre. Figyelembe veendő azonban, hogy a Nagykörút kialakult keresztmetszete csak korlátozottan nyújt beavatkozási lehetőségeket. A körút nagyvonalú szabályozási szélessége adott, a villamospálya helyzete, a fasorok és a gránit járdaszegélyek helye, vonalvezetése a körút karakterét meghatározó értékes elemek, amelyek legfeljebb rövid szakaszokon tűrnek el kisebb módosításokat. Emiatt a rendelkezésre álló területrészeken belül kell olyan feltételeket teremteni, amelyek biztosítják a kényelmes használatot. A jelenlegi járdákon és teresedéseken legalább a jogszabályokban előírt legkisebb szabad szélességű felületeket biztosítani kell a gyalogosforgalom számára.



Cél pezsgő utcai életet biztosító rendezett gyalogos környezet megteremtése

A cél megvalósítása összetett intézkedések és beavatkozások egész sorát igényli, amelyek az alábbiakban kifejtésre kerülnek, nélkülük a rendezés kitűzött célja nem teljesíthető. A megvalósítást mindenekelőtt átfogó szemlélettel készített, összehangolt tervekkel és szabályozással kell megalapozni.

II.1. A jogszabályi háttér rendezése

Szcenárió: S M L

A Nagykörút sikeres revitalizációjának megvalósítására a hatályos jogszabályi keretek alapvetően megfelelő lehetőségeket biztosítanak, azonban néhány korábban született tervet és rendeletet, egyrészt az újabb magasabb rendű jogszabályoknak való megfeleltetés céljából, másrészt az azok közötti összhang megteremtése érdekében is, felül kell vizsgálni.

A fővárosi önkormányzat az 1997. LXXVIII. törvény (Étv.) közelmúltban történt módosítása révén (6. § (7) bekezdés) kapott felhatalmazást, hogy rendeletben állapítsa meg a fővárosi tulajdonban lévő közterületek **Közterület-alakítási terv**ét (a továbbiakban: KAT). A terv elfogadását követően építési tevékenység az érintett közterületen csak ennek alapján történhet. Javasolt élni ezzel a lehetőséggel és KAT-ot kell készíteni a körút teljes hosszára, amely megalapozza az egységes szemlélettel történő, koordinált revitalizáció műszaki tartalmát. A tervbe kell foglalni a jelen tanulmányban megfogalmazott célokat, beavatkozásokat és eszközöket. A terv részletes tartalmát az érintett kerületekkel és a lakossággal egyeztetve kell megállapítani.

A településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény és a 419/2021. (VII.15.) Korm. rendelet szerint, a településképi vonatkozásokat a településképi arculati kézikönyvek (TAK) és a településkép védelméről szóló rendeletek (TKR) tartalmazzák. A Nagykörút közterületeire vonatkozó településképi ajánlásokat a **Budapest TAK** tartalmazza, amelyek figyelembevételével készültek el **a kerületi TAK-ok és TKR-ek**. Az egyes kerületek hatályos településképi eszközeinek tartalma azonban számos részletben eltér egymástól, ezért azok **rendelkezéseit felül kell vizsgálni**, az eredményes revitalizáció érdekében **egységesíteni kell**.

A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában álló Nagykörút közterületein a közterületfoglalást a 3/2013. (III. 8.) Főv. Kgy. rendelet (FKR) szabályozza. A **közterületfoglalás szabályrendszerét** is **javasolt átgondolni**, hogy pontosabb, átláthatóbb és kiszámíthatóbb legyen. Célszerű a közterületfoglalási engedély kiadását a fővárosi TAK-ban foglalt településképi ajánlások teljesítésének feltételéhez kötni.

A kiszámítható üzletmenet érdekében javasolt annak a lehetőségnek a megvizsgálása, hogy a teraszokra vonatkozó közterületfoglalási szerződéseket akár több évre szólóan is meg lehessen kötni, a bérletidíjfizetés csak a közterülethasználat idejére vonatkozzon, illetve teraszméret szezonálisan változó lehessen. Ezekkel a rugalmasabb szabályozási keretekkel a gazdasági szereplők hosszabb távon tudnak üzletileg kalkulálni, illetve a szezonnak és keresletnek megfelelő tudják alakítani közterülethasználatukat.

II.2. Közterületi vendéglátóteraszok elhelyezésének szabályozása

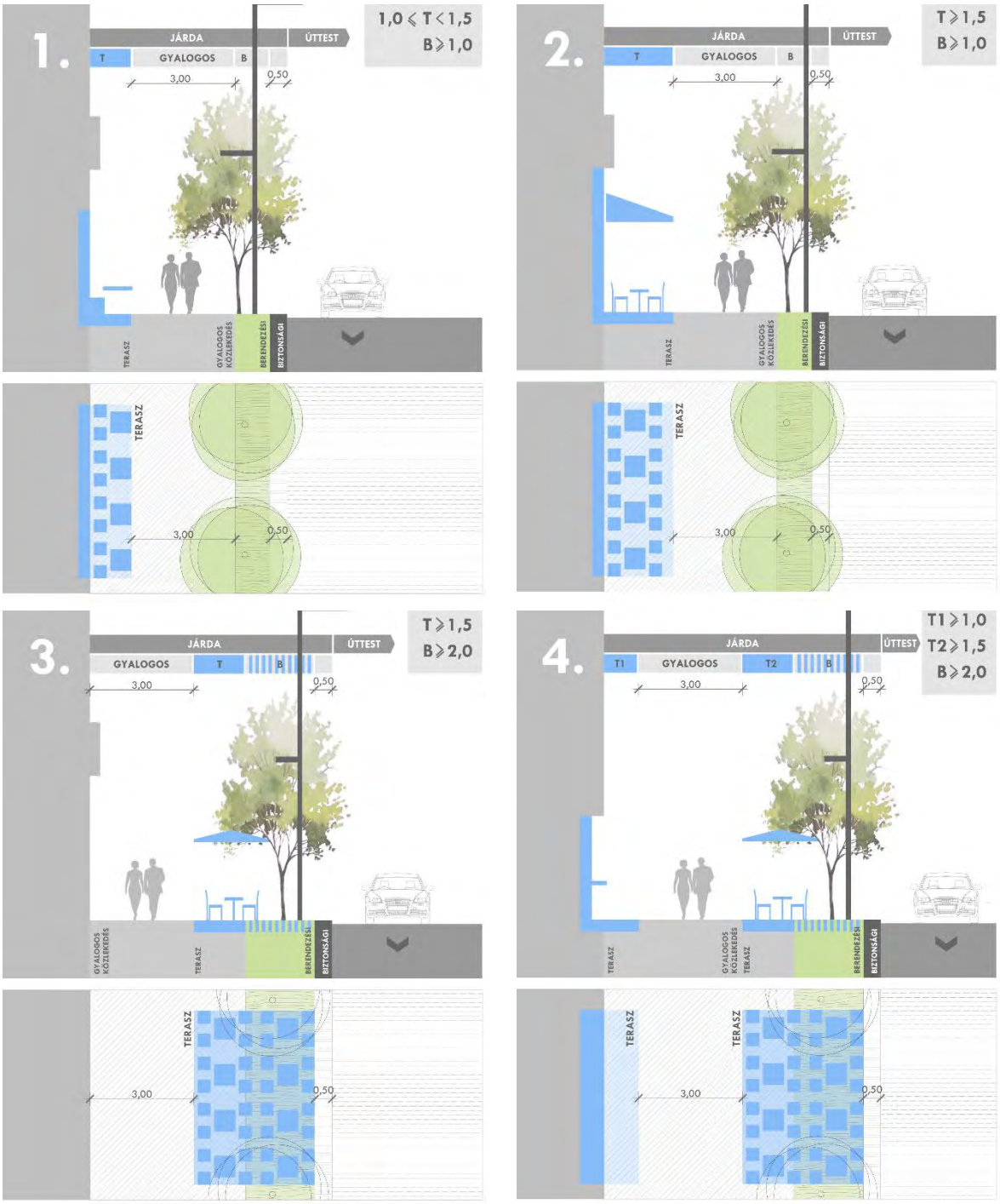
Szcenárió: S M L

A Nagykörút járdáinak jelentős részét szezonális vendéglátó teraszok foglalják el, alapvetően gazdagítva az utcai életet. A jelenleg sokszor kaotikus, a gyalogos forgalmat akadályozó és az utcaképet rontó állapotokat eredményező kialakításokat azonban rendezett keretek közé szükséges szorítani, minőségi környezet megteremtése érdekében.

Az egyes körúti szakaszokon a fizikai adottságok függvényében eltérő méretű és típusú teraszok elhelyezésére van lehetőség, alapkövetelmény minden esetben, hogy a gyalogos forgalom számára legalább 3,00 m zavartalan szabad szélességű gyalogos felületet kell szabadon hagyni, ahogy arról az FRSZ 18. § (1) a) bekezdésében is rendelkezik. A biztonságosabb és zavartalanabb gyalogos haladás érdekében a **teraszok elhelyezése elsődlegesen közvetlenül a homlokzat mellett javasolt** az alábbi 1. és 2. keresztmetszet szerint, így a kiszolgálás nem keresztezi a járdán elhaladók útját. Ahol a gyalogos közlekedési és berendezési sávokon felül 1,5 méternél keskenyebb igénybevehető hely marad, ott esetenként „fél” terasz, a homlokzathoz illesztett kiülési alkalmatosság helyezhető el, vagy nyitott kirakat alakítható ki.

Kivételes esetben, ha nincs elég hosszú hely a homlokzat előtt, és a biztonsági sávban megfelelő feltételek állnak rendelkezésre, a KAT-ban kijelölhető terasz helye a 3. és 4. keresztmetszet szerint is.

A biztonsági, a berendezési sáv és a szabad szélességű gyalogos felületen felül fennmaradó „T" jelű terület az időszakos közterület-használatra igénybe vehető. A „T" jelű bútorozási sáv szélessége esetenként magába foglalhatja (átfedésben lehet) a „B" jelű, berendezési sáv szakaszaival, azzal a feltétellel, hogy az ott lévő növényzetet nem érintheti és az utcai berendezések rendeltetésszerű használatát nem zavarja.



A Nagykörút mentén javasolt vendéglátóterasz elhelyezési módok

A KAT-ban a vendéglátó teraszok helyét az alábbi szempontok figyelembevételével kell kijelölni:

- egy tömb előtti járdaszakaszon csak ugyanazon mintakeresztmetszeti elrendezés szerint;

- teresedések gyalogos felületein és a körúthoz kapcsolódó gyalogos utcákban KAT-ban kijelölt helyszínen;
- nem alakítható ki vendéglátó terasz nagy forgalmú intézmények előtt, tömegközlekedési megállókkal, taximegállókkal, mikromobilitási pontokkal, rakodóhelyekkel párhuzamos járdaszakaszokon, továbbá épületek kapubejárata előtti 10 méteres járdahosszon vendáglátó terasz nem létesíthető (lásd *III.9. beavatkozás*);
- terasz elhelyezés nem károsíthatja a zöldfelületeket és nem korlátozhatja azok használatát, különösen a fasorok egyedeit kell megkímélni (lásd *I.2. és I.3.beavatkozás*);
- a terasz bútorainak és berendezéseinek mozgathatónak kell lenniük.










Teraszok és vendéglátóhelyek kialakítása és elhelyezése (előképek)
(forrás: thefork.de; emmaroux.com; vlaamschbroodhuys.nl; thehearthbook.tumblr.com)



Budapesti teresedésen kialakított vonzó vendéglátó terasz – Gerlóczi kávéház

Javaslat szakaszonként

A közterületi vendéglátó teraszok kialakításának lehetséges helyeit a Nagykörút egyes szakaszain a *9. melléklet – Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei* c. térkép ábrázolja. Az itt jelölt szakaszok a teraszkialakítás elvi lehetőségeit mutatják, a helyek pontos lehatárolása a fenti elvek figyelembevételével a KAT-ban történik.

➔ MELLÉKLET

Szent István körút

A Szent István körúton teraszok elhelyezése a homlokzat menti síkban javasolt (2. keresztmetszet).

A gyalogosfelületek szükséges szélessége, illetve a kerékpárút javasolt nyomvonala miatt vendéglátó terasz elhelyezése nem javasolt a Szent István körút 1—5. és 2-8. (Jászai Mari tér és Tátra utca) közötti épületek előtt (lásd *III.10. beavatkozás)*.

A Vígszínház kiemelt szereppel bíró intézmény környezetében a 2-es típusú terasz kialakítást kell alkalmazni.

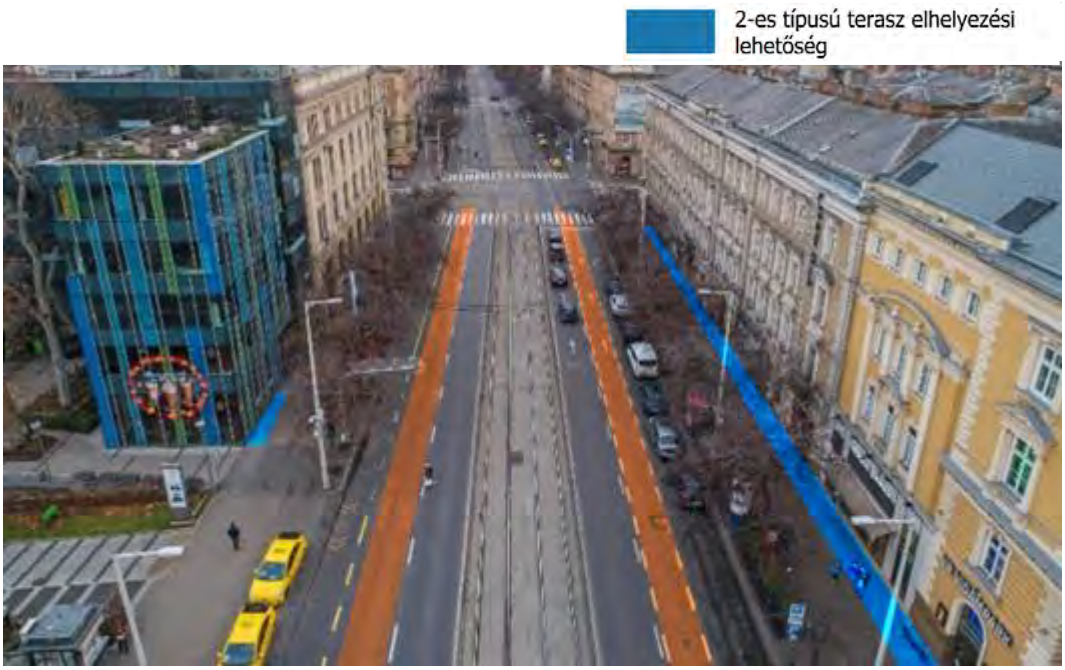
A Nyugati tér menti tömbök előtt is a 2. keresztmetszet szerint javasolt terasz kialakítás. A teresedések alkalmasak zöldfelületi fejlesztésre, pihenőhelyek kialakítására.

Teréz körút

A Teréz körút menti járdafelületek több szakaszán nincs lehetőség vendéglátóteraszok kialakítására: a Nyugati pályaudvar körúti főhomlokzata, a Nyugati-posta, a Szondi utcai kereszteződés két oldalán álló házak, valamint az Aradi utca és Oktogon közötti tömb teljes hossza előtt (lásd *9. melléklet/2. szelvény*).

A Teréz körút mentén mindkét oldalán, a Skála Metró Irodaház előtt a homlokzathoz illesztve (2. keresztmetszet) lehetséges teraszok helyét kijelölni.

Az Oktogon tér gépjármű- és gyalogosforgalmi terhelése jelentős, közterületeinek rendezése szükséges. Az adottságok miatt az északi tömbök esetében az 1., míg a déli tömbök esetében a 2. keresztmetszet szerinti terasz elhelyezési lehetőség biztosítása javasolt.



Vendéglátóterasz elhelyezésének lehetősége a Teréz körúton



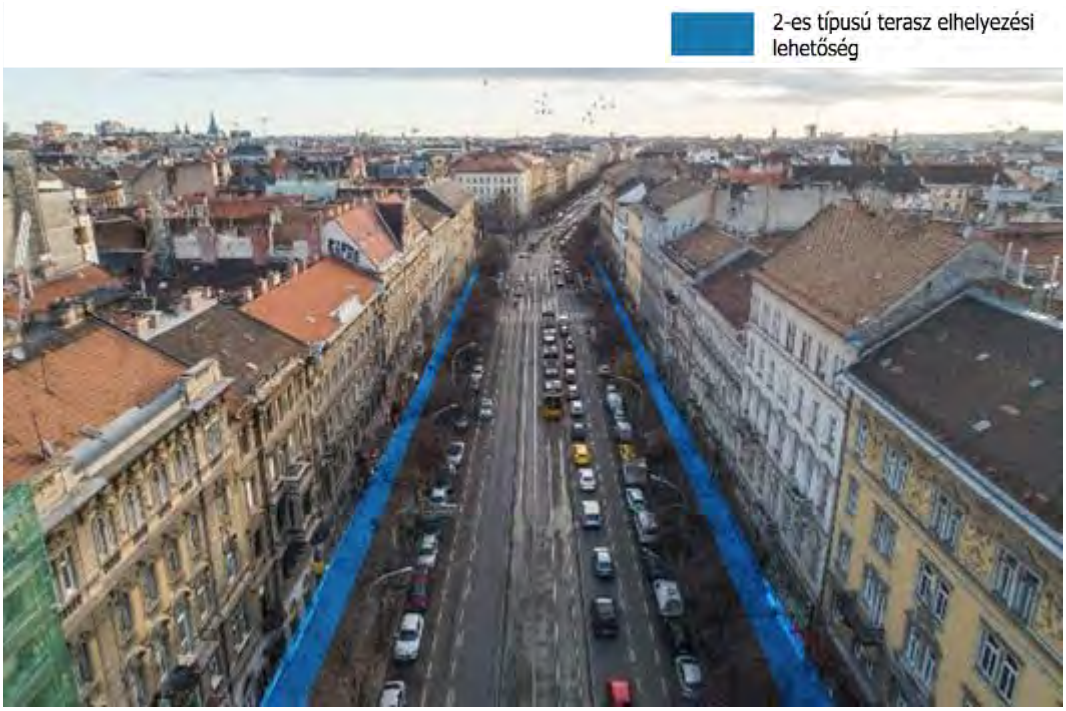
Vendéglátóterasz elhelyezésének lehetősége az Oktogonon

Erzsébet körút

A Nagykörút Erzsébet körúti szakaszán jelenleg is a legmagasabb a működő vendéglátóegységek és a vendéglátó teraszok száma. A közterületi adottságok kedvezőek a teraszok épülethomlokzatok előtti elhelyezésére.

József körút

A József körúton jellemzően a 2. keresztmetszet szerinti teraszelhelyezés javasolt. A Krúdy utca és Baross utca közötti Kiscsibész téren kedvező teraszkialakítási feltételek teremthetők meg, ehhez a tér javasolt forgalomcsillapítása és újabb rendezése szükséges (lásd *II.5. beavatkozás)*.



Vendéglátóterasz elhelyezésének lehetősége a József körúton

Ferenc körút

A legkeskenyebb járdafelületekkel rendelkező Ferenc körúti szakaszon, ahol jelenleg is a legkevesebb vendéglátó terasz található, a javasolt beavatkozások – pl. a hiányzó fasorok pótlása, melyről bővebben az *I.4. beavatkozásban* olvasható – segítik a szolgáltatások minőségének növelését.

A járdafelületek kisebb szélessége és az intenzívebb gépjármű forgalom miatt a 2. keresztmetszet szerinti teraszelhelyezés javasolt. Fél terasz kialakítás maximum 1 méter szélességben a Soroksári út és a Mester utca közötti tömbnél valósítható meg.

II.3. Kioszkok elbontása

Szcenárió: S **M** L

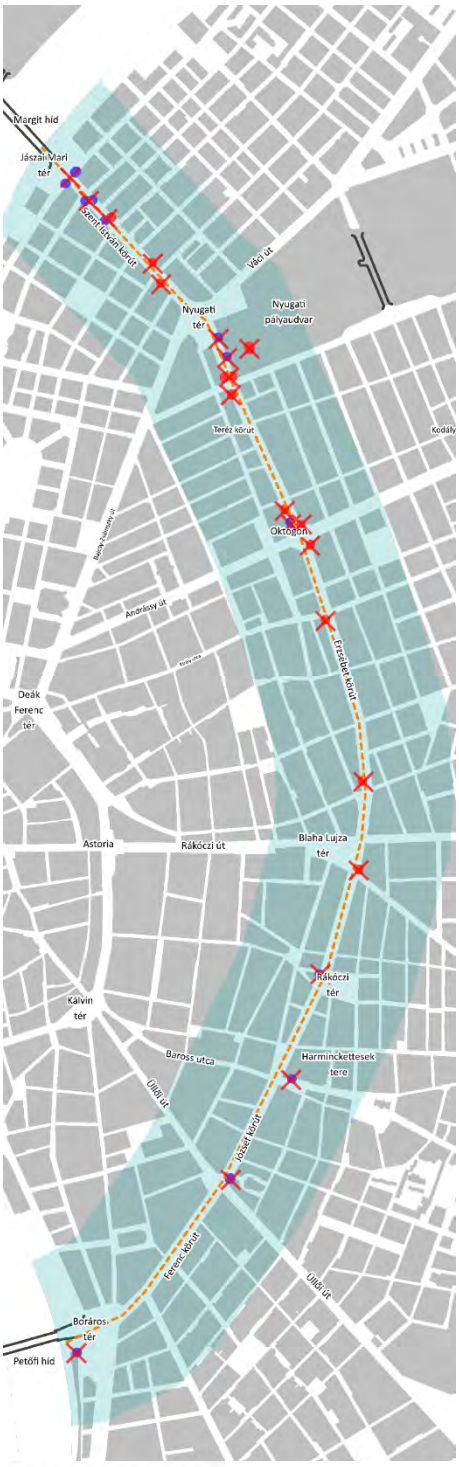
A Nagykörút utcai berendezési tárgyai között nagy számban találhatóak kioszkok, telefonfülkék és a hirdetőoszlopok. Ezek közül elsősorban a kioszkok jelentenek problémát, mert nagyobb méreteik miatt sok helyet foglalnak a közterületből, így akadályozzák a gyalogosforgalmat, rendezetlen környezetet tartanak fent, jelenlétük zavarja a városképet is.

Kioszkok jelenlétének problémái:

- elhelyezkedésből eredő konfliktus: a gyalogosforgalmi felületek szélességének korlátozása, zöldfelületek kialakítására, a növényzet és utcabútorok telepítésére alkalmas hely foglalása;
- használatból eredő konfliktus: esetenként szagos, ellenőrizetlen kitelepülés a kioszkon kívülre is (virág, göngyöleg, szeméttárolás);
- konfliktus az épített környezettel: nem illeszkednek az épített örökségi környezetbe, homlokzatokat, portálokat takarnak, a kialakítás minősége méltatlan az épített környezethez, gyorsan avuló műszaki és minőségi állapot, karbantartás, tisztítás hiánya;
- arculati problémák: kaotikus utcakép, az elhelyezkedés, az eltérő jellegű anyaghasználat miatt; hirdetések cégjelzések, feliratok, igénytelen összkép;
- az ideiglenesség állandósulása: a nem használt, felhagyott építmények is a közterületen maradnak.

A Nagykörút revitalizáció **keretében javasolt a kioszkokat elbontani** a közterületekről különösen annak figyelembevételével, hogy az épületek földszinti üzlethelységei nagy részben kihasználatlanok, vagy alulhasznosítottak.

A kioszkok elhelyezése elsősorban a közkertek és közparkok életteli használatának elősegítésére támogatott, azokon a helyeken, ahol a közelben nincs vendéglátó funkció befogadására alkalmas épület.



JELMAGYARÁZAT

- Megszüntetésre javasolt kioszk
- Üzemelő kioszk
- Nem üzemelő kioszk
- Nagykörút tengelyétől mért 300-300 méteres gyaloglási távolság

II.4. Nyilvános illemhelyek felújítása, számuk növelése

Szcenárió: S **M** L

A nyilvános illemhelyek a Nagykörút jellegzetes és sajátos elemei voltak, de legnagyobb részük ma már nem működik. A felszín feletti kialakításuk öntött vas korláttal egységes, ezért könnyen felismerhetők.

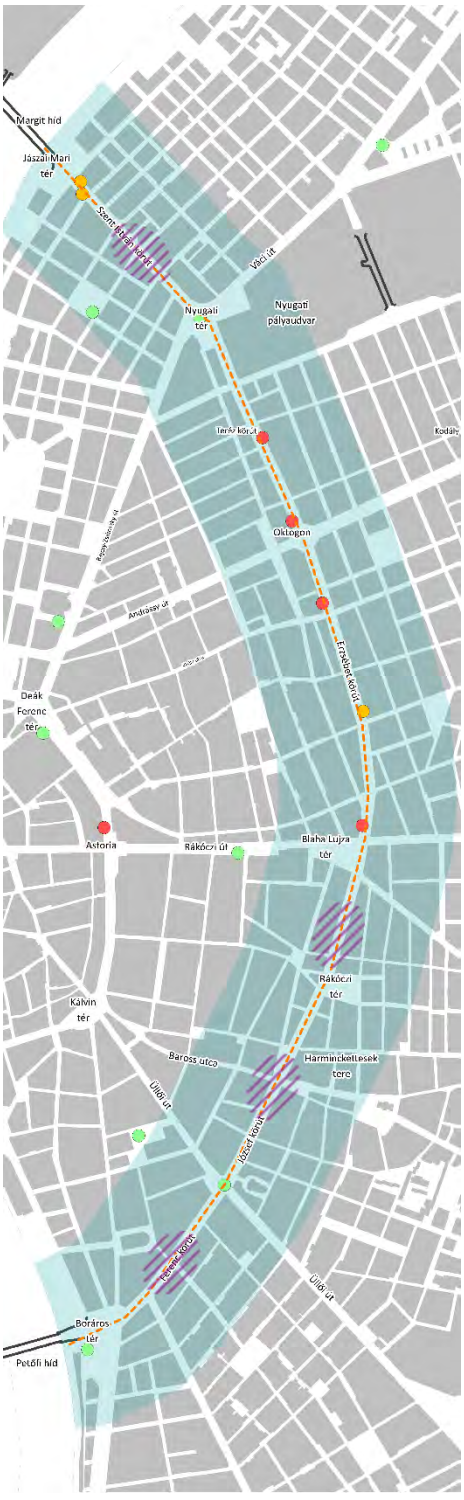
Javasolt a hagyományos körúti nyilvános illemhelyek eredeti kialakításuk szerinti, de a jelenkori igényeknek megfelelő felújítása és újbóli megnyitása.

A létesítmények akadálymentesítése nem látszik megoldhatónak, ezért az illemhelyek hálózatát az épületek földszintjén létrehozott akadálymentesen megközelíthető létesítményekkel (ún. komfortpontokkal) javasolt kiegészíteni.

Nem javasolt illemhelyeket, újabb felszíni közterületi építményben létrehozni, ezzel új helyfoglalási és utcaképi konfliktusokat teremteni.

A nyilvános illemhelyek eredeti kiosztás szerint, egymástól mintegy 300-350 méterenként helyezkedtek el a körúti járdák alatt. A körútrevitalizáció keretében újabb illemhelyek kialakítására javasolt hasonló távolságokban helyet keresni.

A jobb illemhely ellátottság érdekében ösztönző beavatkozásokkal (pl. különböző kedvezmények, támogatások, üzemeltetési és fenntartási hozzájárulás) javasolt támogatni a Nagykörút menti vendéglátóhelyeket, annak érdekében, hogy meglévő infrastruktúrájukkal részt vegyenek e közszolgáltatásban.



JELMAGYARÁZAT

- Kiegészítésre javasolt nyilvános illemhely
- FCSM által üzemeltetett nyilvános illemhely
- jelenleg nem üzemelő nyilvános illemhely
- funkciótváltott, korábbi nyilvános illemhely
- Nagykörút tengelyétől mért 300-300 méteres gyaloglási távolság



Meglévő illemhely javasolt kialakítása

II.5.	**Teresedéseken találkozóhelyek és pihenőhelyek kialakítása**	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút vonala mentén kialakult térstruktúra nagy formai változatosságot mutat. A körút két végén és jellemzően a jelentősebb kereszteződéseiben markánsabb, nagyobb tereket alakítottak ki, de több helyen kisebb téralakzatok, teresedések is előfordulnak. A körútra közvetlenül csatlakozó további nagy városi terek és jelentősebb főútvonalak torkolati szakaszai ugyancsak gazdagítják a térélményt. E terek megannyi kitűntetett, saját karakterrel rendelkező helyet jelentenek, amelyek alkalmasak tematikus, állandó vagy ideiglenes kitelepülésre, a zöldinfrastruktúra fejlesztésére. Lehetőséget nyújtanak pihenőhelyek kialakítására. A vízvételi helyek számának növelésével e helyszíneket hűsítő szigetek befogadó helyeivé javasolt alakítani (lásd *I.7. beavatkozás*).

A teresedések felújítása ütemezetten valósítható meg. A beavatkozások méretük függvényében kis, közepes és nagyköltségű beavatkozásként is szerepelhetnek a szcenáriókban.

A teresedésekben és környékükön található értékek felfedezését tematikus programok faladataivá kell tenni.

Egyes nagyobb terek – Jászai Mari tér, Blaha Lujza tér, Boráros tér – felújítását folytatni kell. Meg kell kezdeni a Nyugati tér és az Oktogon rendezésének előkészítését. A kisebb terek, teresedések – Dohány utca, Kiscsibész tér – megtartó erejét forgalommentesítéssel, zöldfelületi fejlesztésekkel, pihenőhelyek kialakításával kell növelni.



A Kiscsibész tér javasolt autómentes kialakítása (látványterv)

Az ideiglenes, eseményekhez, tematikus programokhoz szükséges eszközök esetében törekedni kell a mobilis, könnyen felállítható és szétszedhető bútorok és berendezések alkalmazására, a transzparenciára és a környezethez való illeszkedésre.



Alkalmi események, programok kitelepülése (előképek)
(forrás: fr.zaful.com, aibaeco.com.jp)

Az V. kerületi Falk Miksa utca Szent István körúthoz csatlakozó szakaszának gyalogos utcává alakítása javasolt. Így e közterületek térkapcsolata nagyobb vizuális hangsúlyt kap. Az átalakítás eredményeként az itt jelenlévő magas presztízsű galériák, aukciós házak, üzletek utcája további kihangsúlyozást nyer. A Hollán Ernő sétálóutca folytatásában történő fejlesztés új városszerkezeti gyalogos kapcsolatokat teremt, mely összeköttetést biztosít a Kossuth térrel és Szabadság térrel is.

A Rákóczi téren a csarnok előtere kínálja kisebb méretű kulináris események közterületi megjelenítésének lehetőségét.





Fesztivál és kirakodás a Falk Miksa utcában
(forrás: www.falkart.hu, stukko.blogstar.hu)

MINŐSÉGI BEVÁSÁRLÁSI, VENDÉGLÁTÁSI, SZÓRAKOZÁSI LEHETŐSÉGEK MEGTEREMTÉSE

II.6. Földszinti utcai funkciók kedvező összetételének és megújulásának ösztönzése	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút mentén a városi környezet megújításán túl a kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó kínálat összetételének alakítása is cél. A minőségi kínálat elsősorban a helyben lakók, illetve hazai látogatók igényeihez és vásárlóerejéhez igazodik, mely a külföldi turisták számára is attraktív lehet. A funkcionális változatosság, az egyedi kínálat és a klaszterek kialakítása stratégiai tervezést igényel, ezért **javasolt egy Nagykörút gazdaságfejlesztési stratégia kidolgozása.**

A stratégia része a jelenlegi helyzetfelmérés, a hiányok definiálása, a kereslet irányainak meghatározása. Fontos feladat a lakosság alapvető ellátásának biztosítása, a nagyobb vásárlói vonzáskörzettel rendelkező szaküzletek működésének, illetve újszerű szolgáltatási formák megjelenésének elősegítése is. **A stratégia tartalmazza a Nagykörúton preferált funkciókat,** illetve tartalmazhat egy diszpreferencia listát is, milyen profilokat nem látnánk szívesen a körút mentén. A preferált funkciók megjelenésére, vagy helyben tartására több ösztönző használható: előnyt élvezhetnek az önkormányzati nem lakás célú helyiségek bérleti pályázatánál, portálfelújítási pályázaton, bérleti díjkedvezményben vagy adókedvezményben részesülhetnek.

A stratégia kidolgozása a Fővárosi Önkormányzat feladata, szoros szakmai együttműködésben az érintett kerületi önkormányzatokkal, a Budapest Brand Zrt-vel, Budapesti Vállakozásfejlesztés Közalapítvánnyal és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával.







Preferált földszinti funkciók (vendéglátás, kereskedelem, kultúra)
(forrás: pinterest.com; lici-hicetnunc.blogspot.com)

II.7.	**Gazdaságfejlesztési helyszínként történő népszerűsítés**	*Szcenárió:*	S M L

A gazdasági felértékelés érdekében kiemelt cél az üzletek forgalmának és ezzel prosperitásának növelése, ennek érdekében kívánatos, hogy az önkormányzatok és helyi szakmai, érdekképviseleti szervezetek összefogásával aktívan részt vegyenek a körút, mint gazdaságfejlesztési helyszín népszerűsítésében, erősítésében. A befektetésösztönzés több eszköz együttes alkalmazásával tud sikeres lenni:

Javasoljuk egy *www.nagykorut.hu* vagy *www.nagykorut.budapest.hu* **weboldal létrehozását, ahol a potenciálisan helyiséget, telephelyet kereső kereskedő, szolgáltató vagy vendéglátó vállalkozások információhoz jutnak** az elérhető, üresen álló helyiségekről, bérleti díjakról, helyi adózásról, a jelenlévő funkciókról. Az weboldal fenntartását a Budapest Brand Zrt. vagy akár a menedzsment szervezet is végezheti (lásd *II.10. beavatkozás*), partnerségben a Budapesti Vállakozásfejlesztés Közalapítvánnyal és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával.

Javasoljuk továbbá, hogy jöjjön létre egy „**Nagykörút pont”** a helyszínen, amely egyrészt egy információs központ is lehet a látogatóknak és a befektetőknek, személyes találkozási pontként is szolgálhat a Nagykörút menti gazdaság szereplőinek, illetve központja lehet egy megszerveződő menedzsment szervezetnek is. Az ehhez szükséges helyiséget a fővárosi vagy kerületi önkormányzat biztosíthatja, fenntartása a Fővárosi Önkormányzat vagy egy menedzser szervezet feladata.

A Nagykörút presztízsének növelése a befektetésösztönzést is elősegíti. Az identitás erősítő marketing eszközök használata, események szervezése közvetetten elősegítik a gazdasági szereplők helyszín iránti érdeklődésének növelését is (lásd *IV.4. beavatkozás).* A befektetői érdeklődést segítheti elő egy-egy **nyílt nap megrendezése, ahol az üres (önkormányzati vagy akár magánkézben lévő) kiadó üzlethelyiségek**

bemutatásra kerülnek, személyesen meg lehet tekinteni az ingatlanokat és első kézből lehet információhoz jutni a tulajdonostól.

A befektetés ösztönzés továbbá szorosan összefügg az elkészítendő kereskedelmi stratégiával, a földszinti utcai funkciók kedvező összetételének és megújulásának ösztönzésével, az adópolitikával, helyiséggazdálkodással és a menedzsment szervezet működésével is.

II.8. Önkormányzati tulajdonú helyiségállomány optimális hasznosítása	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút mentén az üzlethelyiségek döntő többsége magántulajdonban van, a fővárosi vagy kerületi önkormányzati tulajdonú helyiségállomány aránya alacsony. Javasolt megvizsgálni az önkormányzati tulajdonú, nem lakás célú ingatlanok helyzetét, hogyan tudnának hozzájárulni az útszakasz megújulásához. **A jogilag rendezett, jó műszaki állapotban lévő, megfelelő méretű üzlethelyiségek kialakítása, fejlesztése** már önmagában is bérlőket vonzhat, így ezek támogatása az önkormányzati vagyongazdálkodás egyik feladata a vizsgált területen.

Ugyanakkor, egy gazdaságfejlesztési stratégia alapján, meghatározott és preferált, kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó funkciók számára meg lehet könnyíteni az önkormányzati tulajdonú helyiségekhez való hozzáférést. **Javasolt, hogy az önkormányzati nem lakás célú ingatlanok bérlői pályázatain előnyt élvezzenek a Nagykörúton preferált profillal rendelkező vállalkozások.**

Egy létrejövő bevásárlóutca menedzsment szervezet (lásd *II.13. beavatkozás*) számára pedig javasolt, hogy a fővárosi vagy kerületi önkormányzat a helyszínen biztosítson egy helyiséget, ami információs pontként, közösségi térként is szolgálhat.

II.9. Minőségi szolgáltatások támogatása az adó eszközével	*Szcenárió:* S **M** L

A Nagykörút megújítása közös fővárosi és kerületi prioritás, ezért **javasolt egy egységes kerületi adózási kedvezményrendszer kidolgozása.** A kereskedelmi és vendéglátó egységek helyi adóztatása kerületi jogkör. Az érintett kerületek különböző módon és mértékben adóztatja a kereskedelmi ingatlanokat. Javasolt egy egységes vagy egyeztetett adózási rendszer kialakítása az érintett utcaszakaszon lévő nem lakás célú helyiségekre. A rendszer ösztönzőkkel segítheti a gazdaságfejlesztési stratégia alapján meghatározott profilok és funkciók megjelenését, tartós működését (vagy nem preferált funkciók kiköltözését).

Az **ösztönzőrendszer segítheti az induló, felfutó vállalkozásokat** egy alacsony szintről (esetleg meghatározott ideig tartó adószünetet követően) induló fokozatosan emelkedő adó mértékkel. Vendéglátó egységek, illetve néhány kereskedelmi profil éves forgalmában is szezonalitás jelentkezhet, amikor magasabb bevételt hozó hónapokat követően nem vagy alig keletkezik jövedelem. Egy forgalomarányos bérleti díj rendszer segíthetne ezen vállalkozások életét a szezonon kívüli, alacsony forgalmú időszakokban (míg a magasabb bevételt hozó időszakban természetesen magasabb adózás tartaná az önkormányzati bevételeket az éves egyensúlyban).

KULTURÁLIS PROGRAMOK, KÖZÖSSÉGI TEREK ÉS INTÉZMÉNYEK TÁMOGATÁSA

II.10. Önkormányzati kulturális intézmények támogatása	*Szcenárió:* S **M** L

A Nagykörút funkcionális összetételében az egyik legértékesebb elemet a kulturális intézmények képviselik. A színházak, színpadok, művészmozik jelentős látogatóforgalmat vonzanak, emelik a körút presztízsét és multiplikátor hatásukkal több egyéb szolgáltató vagy vendéglátó egységnek is forgalmat biztosítanak. A körút régi fényének megidézésében, brand-jének alakításában, illetve új látogatóréteg idevonzásában jelentős szerepet tölthetnek be. Az önkormányzati intézmények zavartalan működtetése kiemelt feladat.

Javasolt, hogy az önkormányzat támogassa a kulturális intézmények Nagykörút brandépítő eseményekben vagy közös kedvezmény akciókban való aktív részvételét, illetve pop-up-szerűen, alkalmanként közterületen való megjelenésüket.

II.11. Helyi gazdasági szereplőket magába foglaló menedzsment szervezet létrehozása	*Szcenárió:* S **M** L

Hazai és nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy azok az utcák, utcaszakaszok tudtak jelentős minőségi változást felmutatni, ahol egy kialakult koncepció, stratégia mentén tudatos menedzselés és vagy fizikai felújítás történt. Az érdekeltek nagy száma, sokszor ellenérdekeltsége miatt a folyamat menedzselésére, a különböző események, egyeztetések létrejöttének kezdeményezésére, támogatására, az információ hatékony megosztására van szükség, ami egy erre kialakított szervezeti egységgel vagy menedzser kijelölésével érhető el hatékonyan. Ezek a szervezetek lehetnek formálisak és informálisak, teljesen alulról, azaz az érdekelt vállalkozók által szerveződő, vagy az önkormányzatok által kezdeményezettek és irányítottak.

A menedzsment szervezet célja alapvetően a látogatói élmény növelése, ennek elősegítéséhez szükséges feladatok a következők lehetnek:

- közös marketing tevékenység (weboldal fenntartása, kiadványok gondozása, brand kezelése, kuponrendszer működtetése, nyitvatartás egyeztetése),
- események szervezése (kereskedelmi akciók, kulturális vagy gasztro események),
- köztisztaság növelése (a helyszínre dedikált köztisztasági személyzet fenntartása),
- közbiztonság növelése (megerősített közterület felügyelet támogatása vagy helyi biztonsági szolgálat fenntartása),
- szereplők közötti kommunikáció biztosítása (önkormányzatok, ingatlantulajdonosok, bérlők közötti együttműködés elősegítése, szabályozások, pályázatok közös előkészítése stb.)
- befektetésösztönző tevékenység támogatása (információ szolgáltatás)
- információs pont üzemeltetése.

A menedzsment szervezet működtetését és projektjeit az önkormányzatok és a részt vevő gazdasági szereplők közösen finanszírozzák, megállapodás alapján.

Javasolt egy kiválasztott helyszínen, egy pilot projekt keretében egy menedzsment szervezet létrehozása. A helyszín kiválasztásában fontos szempont lehet a helyi szereplők aktivitása, pozitív elkötelezettségük a közös projekt iránt. Érdemes egy limitált kiterjedésű nagykörúti utcaszakaszt választani a pilot projekthez, ahol behatárolt számú szereplő viszonylag kis költségvetéssel néhány kisebb közös beavatkozást indít el és tart fent.

VONZÓ TURISZTIKAI CÉLTÉRSÉG KIALAKÍTÁSA

II.12. A helyi kulturális örökség népszerűsítése

Szcenárió: S M L

A Nagykörút sokrétű kulturális, ennek keretében gazdag építészeti örökséggel büszkélkedhet, amelynek megismertetése és népszerűsítése a megőrzését elősegítő eszköz lehet. A népszerűsítés formái lehetnek az építészeti örökséget bemutató tematikus kiállítások, vezetett séták, kvízjátékok, ismeretterjesztő előadások, kihelyezett tanórák. Javasolt a kisgyermekek számára szórakoztató formában, akár színezők, gyűjtőfüzetek, játékok, egyéb kiadványok által a helyi értékmegőrzés promotálása.

Az örökséget bemutató tartalmat javasolt a nagykörúti applikáció menürendszerében elhelyezni. A Nagykörúthoz kapcsolódó Budapesti Portálprogram online felülete mintaként szolgálhat egy mobilapplikáció tartalom elkészítéséhez *(*lásd *IV.4. beavatkozás*).



A helyi látnivalók, érdekes és nevezetes helyszínek népszerűsítése (forrás: pixnio.com)

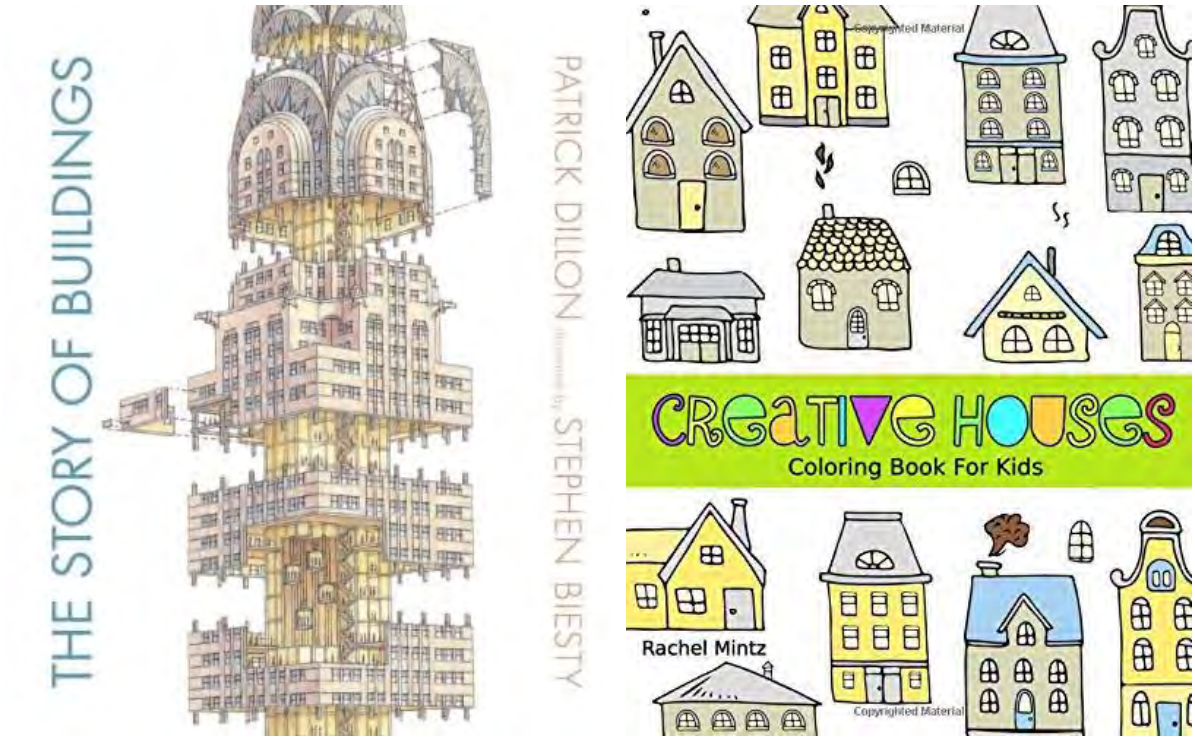
A népszerűsítés egyik eszköze lehet egy tematikus **online térkép**, túra – **„KUL/TÚRA”, „TÁJOLÓ”** – létrehozása, mely tartalmazza a nevezetes helyszíneket, az egyes épületek jellemzőit, közösségi részvétellel útvonalak tölthetők fel és le, melyek alapján bejárhatók a legjobb, legérdekesebb látnivalók, utcák. Az egyes ilyen kiemelkedő helyszíneket nevezhetjük **„Iránytűnek”** vagy **„Mágnes pontoknak**, programot lehet szervezni valamilyen figyelemfelkeltő, felszólító mondattal jelzett, megkülönböztetett helyszínek kijelölésével, ahol **QR kódok** elhelyezésével információhoz juthat az ember az adott helyszínről, épületről, utcaszakaszról.

Az építészeti értékek mellett javasolt az egyes vendéglátó teraszok, üzletek és szolgáltatások megjelenítése is, melyek a közösség által értékelhetők és rangsorolhatók. Ez az érdeklődők számára is információval szolgál, illetve a szolgáltatók számára is egyfajta visszacsatolás munkájukról. A térkép ezen funkciója nevezhető például **„TÉR/ÁSZ”**-nak, mely a Nagykörút, az egyes körút szakasz vagy az adott utca legjobb helyeit gyűjti csoportba.

Az építészeti értékek megőrzésében az építészeti arculat helyreállításának kiemelt szerepe van, az erre vonatkozó intézkedéseket lásd a *IV.5. és II.6. beavatkozásokban*.



Belső udvarok, városi építészeti örökség bemutatása
(forrás: pestihirlap.hu; programturizmus.hu)



Gyermekeknek szánt helyi építészeti értéket népszerűsítő termékek (példák)
(forrás: youngarchitect.com; amazon.com)

II.13. Tematikus kulturális és kulináris programok szervezése a helyi szolgáltatók együttműködésével	*Szcenárió:* S **M** L

A Nagykörút esetében is jelentős szerepe lehet a különböző kulturális és kulináris programok szervezésének, melyek segítségével új perspektívák nyílhatnak mind a szolgáltatók, vendéglátó egységek és kulturális intézmények előtt, mind a helyi lakosok és a turisták előtt is. Ezek megvalósulásával új pezsgés, új lendület és közösségi aktivitás jelenik meg. Példának tekinthető a Bartók Béla út fejlődése és fejlesztése.

A tematikus kulináris és kulturális programok keretében a szálláshely szolgáltatók együttműködésével, javasolható lenne a helyi termékek népszerűsítése, akár a menüválaszték bővítésével, rendkívüli, tematikus rendezvényekhez kapcsolódva (gesztenyenapok, bioborok hétvégéje, termelői sajtok napja…). A programszervezésben egy helyi koordinátor munkája elősegítheti a tematika kidolgozását és az egyes

partnerek rendezvényének összehangolását. Mindezek nyilvános követése a javasolt honlapon lenne elérhető. Célszerű lehet az egyes szolgáltatók, intézmények és kulturális programok közös platformon való összekötése, ahol szerveződhetnek, kooperációkat alakíthatnak ki egymással, így növelve a forgalmat, ismertséget stb.

Az üresen álló földszinti helységek hasznosításának átmeneti módja lehet azok kulturális kiállítótérként való használata. A nagy üvegfelületeik, kirakataik alkalmasak arra, hogy a helyi művészek számára lehetőséget biztosítsanak műveik kiállítására vagy egyes tematikus programok és kiállítások alkalmával is előnyös a használatuk. Hasonló program – kirakatArt néven – a Trafó kezdeményezésére első alkalommal 2021-ben valósult meg Budapest elhagyatott kirakataiban, melyet a Budapest Brand is támogatott. A sikeres kezdeményezés 30 helyszínen, közel 70 művész részvételével zajlott június elején. A művészek mellett több, mint 40 alkotócsoport is megmutatta magát, mely példa a Nagykörút esetében is alkalmazható.

SZCENÁRIÓK SZERINTI BEAVATKOZÁSOK

Beavatkozások	S	M	L
> A JOGSZABÁLYI HÁTTÉR RENDEZÉSE			
> KÖZTERÜLETI VENDÉGLÁTÓ TERASZOK ELHELYEZÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA			
> TERESEDÉSEKEN TALÁLKOZÓHELYEK ÉS PIHENŐHELYEK KIALAKÍTÁSA – MEGLÉVŐK FEJLESZTÉSE (KISEBB TEREK, KISEBB BEAVATKOZÁS ESETÉN)			
> FÖLDSZINTI UTCAI FUNKCIÓK KEDVEZŐ ÖSSZETÉTELÉNEK ÉS MEGÚJULÁSÁNAK ÖSZTÖNZÉSE			
> GAZDASÁGFEJLESZTÉSI HELYSZÍNKÉNT TÖRTÉNŐ NÉPSZERŰSÍTÉS			
> ÖNKORMÁNYZATI TULAJDONÚ HELYISÉGÁLLOMÁNY OPTIMÁLIS HASZNOSÍTÁSA			
> A HELYI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG NÉPSZERŰSÍTÉSE			
	S	**M**	L
> TERESEDÉSEKEN TALÁLKOZÓHELYEK ÉS PIHENŐHELYEK KIALAKÍTÁSA – MEGLÉVŐK FEJLESZTÉSE, ÚJAK LÉTREHOZÁSA / ÜTEMEZETT KIALAKÍTÁSSAL			
> KIOSZKOK ELBONTÁSA			
> NYILVÁNOS ILLEMHELYEK FELÚJÍTÁSA, SZÁMUK NÖVELÉSE			
> MINŐSÉGI SZOLGÁLTATÁSOK TÁMOGATÁSA AZ ADÓ ESZKÖZÉVEL			
> ÖNKORMÁNYZATI KULTURÁLIS INTÉZMÉNYEK TÁMOGATÁSA			
> HELYI GAZDASÁGI SZEREPLŐKET MAGÁBA FOGLALÓ MENEDZSMENT SZERVEZET LÉTREHOZÁSA			
> TEMATIKUS KULTURÁLIS ÉS KULINÁRIS PROGRAMOK SZERVEZÉSE A HELYI SZOLGÁLTATÓK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉVEL			
	S	M	**L**
> TERESEDÉSEKEN TALÁLKOZÓHELYEK ÉS PIHENŐHELYEK KIALAKÍTÁSA – MEGLÉVŐK FEJLESZTÉSE, ÚJAK LÉTREHOZÁSA / ÜTEMEZETT KIALAKÍTÁSSAL			

III. FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

CÉLRENDSZER

MEGHATÁROZÓ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

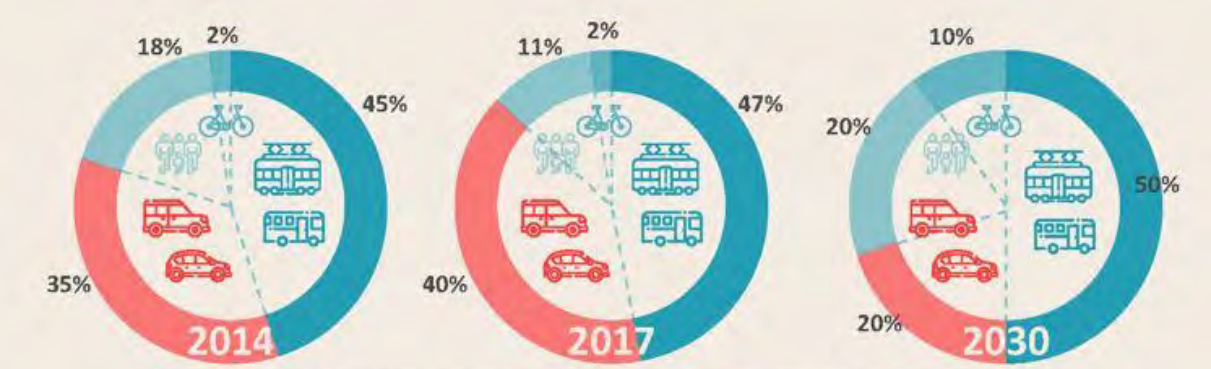
NAGYVONALÚ GYALOGOS KÖRNYEZET

BIZTONSÁGOS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

EGYÉNI SZEMÉLY-GÉPJÁRMŰ HASZNÁLAT CSÖKKENTÉSE

KÖZTERÜLET SZEMÉLY-GÉPJÁRMŰ TÁROLÁS ALÓLI FELSZABADÍTÁSA

A Nagykörút a jövőben is a fővárosi közlekedési rendszer fontos eleme marad, azonban az ott jelen lévő közlekedési módok tervezett helyzetét a hosszú távú városfejlesztési célok és közlekedésfejlesztési tervek határozzák meg. A jövőben kívánatos állapot legszemléletesebben, a Budapesti Mobilitási Tervben meghatározottak figyelembevételével a 2021. évben elfogadott Integrált Településrendezési Stratégiában (Otthon Budapesten) szereplő, az utazási módok megoszlására vonatkozó ábrasorozat mutatja be.



Az egyes közlekedési módok részaránya a közlekedési munkamegosztásban (utaskm % alapú modal-split) 2014, 2017 és a BMT 2030-ra tervezett célértéke

Az előző évtized közlekedésének forgalom-összetétel változási trendje alapján, az egyes utazási módok esetében megfogalmazott célok elérése érdekében eltérő dinamikájú beavatkozásokat kell végrehajtani.

A közösségi közlekedés esetében a megindult – Covid átmeneti hatása nélküli – lassú fejlődés folyamatos fenntartása alapvető feladat az évtized során, a kitűzött forgalmi részesedés elérésének érdekében.

A csökkenő mértékű gyalogos közlekedés terén viszont meg kell fordítani a kedvezőtlen folyamatot. Ennek érdekében jelenik meg önálló fejlesztési célként a gyalogos közlekedésre épülő Pezsgő utcai élet, és kerülnek meghatározásra azt szolgáló beavatkozások.

A kerékpározásban ugrásszerű növekedést kell elérni, hogy Budapest megközelíthesse a hasonló adottságú európai nagyvárosok eredményeit, amelyek a közlekedők érdekellentétei miatt ott is sok nehézség árán jöttek létre. A tervezett jelentős növekedés azonban messze túlmutat a Nagykörút jelentette lehetőségek kihasználásán.

A személygépjármű használat terén a növekedés megállítása és visszafordítása szükséges az élhető város megteremtése érdekében. A környezettudatos önkorlátozás és a többi közlekedési mód fejlesztésével előálló vonzó alternatívák vezethetnek hosszabb távon a fenntartható állapot eléréséhez.

A Nagykörút területének korlátozott volta és a sokrétű – négy fejlesztési célba sorolt – használati igénye egyre inkább megköveteli a másutt is biztosítható funkciók áthelyezését, ennek következtében nyerhető vissza a körút jelenleg általános jellegű járműtárolást szolgáló területeinek egy része is.

BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK

CÉLRENDSZER	BEAVATKOZÁSOK	
MEGHATÁROZÓ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	III.1	Kínálati kapacitás biztosítása
	III.2	Közösségi közlekedés előnyben részesítése
	III.3	Utas barát megállók kialakítása
	III.4	Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelése
NAGYVONALÚ GYALOGOS KÖRNYEZET	III.5	Gyaloglás támogatása
	III.6	Gyalogos közlekedés akadálymentesítése
	III.7	Új gyalogátkelőhelyek létesítése
	III.8.	Járdaburkolatok fejlesztése
BIZTONSÁGOS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS	III.9	Ideiglenes kerékpáros infrastruktúra átépítése
	III.10	Hiányzó kerékpáros infrastruktúra megteremtése
	III.11	Mikromobilitási pontok létesítése
	III.12	Kerékpártámaszok telepítése
EGYÉNI SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ HASZNÁLAT CSÖKKENTÉSE	III.13	Hálózati szempontok alapján differenciált közúti keresztmetszetek létrehozása
	III.14	Forgalomszervezési beavatkozások
KÖZTERÜLET SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ TÁROLÁS ALÓLI FELSZABADÍTÁSA	III.15	Autóbuszmegállók, taxiállomások, koncentrált rakodóhelyek biztosítása
	III.16	Turistabusz le - és felszállóhelyek biztosítása
	III.17	Mozgásukban korlátozottak számára fenntartott várakozóhelyek megtartása
	III.18	Személygépjárművek, robogók közterületi elhelyezése
	III.19	Koncentrált parkolási létesítmények támogatása
	III.20	Parkolási tájékoztató rendszerek fejlesztése

Jelmagyarázat

Beavatkozások ütemezése a szükséges pénzügyi eszközök igénye szerint:

Szcenárió:		
	S	alacsony mértékű költségvetés
	M	közepes mértékű költségvetés
	L	magas mértékű költségvetés

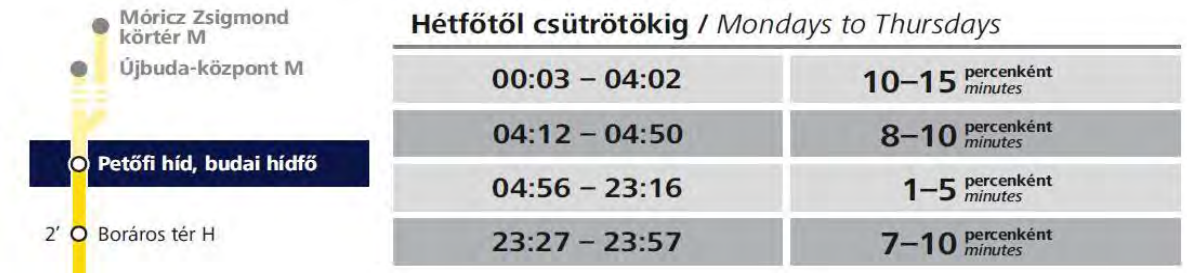
MEGHATÁROZÓ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A Nagykörútnak a fővárosi közlekedési rendszerben betöltött helyzetét leginkább a villamos határozza meg.

I.17. Kínálati kapacitás biztosítása

Szcenárió: S M L

A nagykörúti autóbusz-közlekedés, de különösen a villamos-közlekedés színvonala kiemelten fontos a mai és jövőbeni utazási szokások befolyásolása miatt, ezért szükséges és meghatározó beavatkozás az igényeket folyamatosan meghaladó kínálati kapacitás biztosítása. A csúcsidőszakokban ugyan a villamos követési idejének további csökkentése már nem lehetséges, de az üzemidő többi részében kívánatos sűrűbb járatkövetéssel az utazással töltött idő rövidítése és a komfort növelése, a személygépjármű használattal szembeni hátrány csökkentésére. A beavatkozás végrehajtása folyamatos finanszírozási többletet igényel.



Nagykörút villamos közlekedésének menetrendje

I.18. Közösségi közlekedés előnyben részesítése

Szcenárió: S M L

A közösségi közlekedés versenyképességének növelése miatt javasolt a villamos-közlekedést és a Nagykörúton szakaszosan megjelenő nappali autóbusz-közlekedést a többi közlekedési eszközzel szemben előnyben részesíteni. A közösségi közlekedési járművek számára a folyamatos haladást a menetdinamikai igényeiknek megfelelően megtervezett, összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítás működtetése eredményezi (lásd *III.7.* és *III.14. beavatkozások*).

A Bajcsy-Zsilinszky út – Váci út tengelyen a villamos-közlekedés újjáépítése, és ennek keretében a Nyugati téren a meglévő közúti felüljáró elbontása tervezett. A Dél-pesti HÉV vonalak Kálvin téri bevezetésének részeként a Boráros tér átalakulása is várható. A tervezett fejlesztések során a nagykörúti villamos-közlekedést szempontként kell figyelembe venni, az nem szenvedhet hátrányt, a menetideje nem nőhet.

I.19. Utas barát megállók kialakítása

Szcenárió: S M L

A főváros közösségi közlekedési elemeire vonatkozó követelményrendszer alapján kialakított nagykörúti villamos megállóhelyeken a jövőben folyamatosan alkalmazásra kerülnek az innováció keretében megjelenő új utastájékoztató, valamint utazáskényelmi eszközök.

Az autóbusz megállóhelyek átépülnek a villamos- és autóbuszmegállókra vonatkozó tervezési útmutató követelményeinek és az egyéb lehetőségek számba vételével (perontető, burkolat, taktilis jelek,…), alkalmazásra kerülnek az utastájékoztató és utazáskényelmi eszközök.



Várfok utca, autóbuszmegálló

I.20. Közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelése	*Szcenárió:* S **M** L

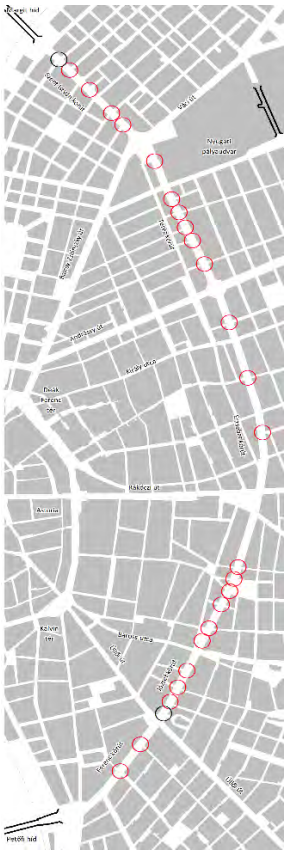
A jelenlegi utazó közönség megtartása, de még inkább a számának növelése érdekében alapvető feladat a megfelelő infrastruktúra, valamint járműpark szinten tartása. Az előző évtized során átépített nagy értékű pályát – amely a megkülönböztető jelzést használó járművek útvonala is, ezért nem füvesíthető – gondosan fenn kell tartani és a járműveket utazási élményt biztosító módon üzemeltetni.

A rendszeres karbantartások, az időszakos felújítások és az eseti jelleggel bekövetkező balesetek idejére a nagykörúti közlekedési keresztmetszet célirányos kialakításával biztosítani kell az autóbuszos pótlás lehetőségét, ezért – valamint az éjszakai közlekedés miatt is – az autóbuszmegállókat meg kell tartani.

NAGYVONALÚ GYALOGOS KÖRNYEZET

A gyalogos közlekedés jelenleg rendelkezésre álló felületei ésszerűen érdemben nem növelhetőek a Nagykörúton, sőt az aktív gyalogos közlekedésre használható területek a közterületi teraszok várhatóan tovább növekvő igényei és a zöldfelületek jogosan várt megjelenése miatt a jövőben várhatóan csökkennek. Azonban a gyalogos felületek szabadon járható burkolatszélessége még a zöldfelületek, vagy a teraszok (lásd *II.1.* és *II.2. beavatkozások*) miatt sem csökkenhet 3,0 m alá, mert ez a szélesség tudja a minimális igényt jelentő 2-2 gyalogos egymással szemben történő akadálytalan közlekedését egyidejűleg biztosítani.

I.21. Gyaloglás támogatása	*Szcenárió:* S M L





Károly körút – Dob utca csomópont járda szintre emelt útpályával

A Nagykörúton a hosszirányú gyalogos közlekedés fejlesztése keretében javasolt a gyalogosjárdák azonos magasságban történő átvezetése a mellékutak torkolati szakaszain, a keresztező gépjármű forgalmat kényszerítve a számukra küszöbszerűen kialakított felületen történő áthajtásra (hasonlóan a Kiskörút Dob utcai torkolatának fotón bemutatott kialakításához). A járda állandó magasságban történő kialakításnak köszönhetően a gyalogosok számára a Nagykörút hosszabb szakaszokon „sétányként” funkcionálna. Ezekhez a járda szakaszokhoz funkcionálisan kapcsolódhatnak a Nagykörút teresedései (lásd *II.4. beavatkozások),* vagy a kerületi kompetenciába tartozó mellékúthálózat csatlakozó szakaszainak – Hollán Ernő utca mintájára – gyalogos utcává átalakított részei.

A főutakkal és gyűjtő utakkal alkotott keresztezéseknél az útpálya szintre süllyesztett járda megtartását a baleset megelőzési és a közösségi közlekedés használóinak a kényelmi szempontjai indokolják.

I.22. Gyalogos közlekedés akadálymentesítése

Szcenárió: S M L

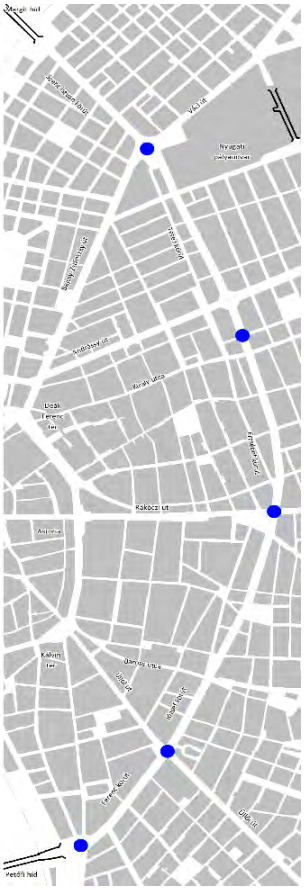
A Nagykörút közlekedésének fejlesztése, átalakítása során az akadálymenteség szempontjai egyetemes jelleggel kell érvényre juttatni. A Nagykörutat keresztező, vagy ahhoz csatlakozó útvonalak csomópontjainak gyalogosjárdáinál az akadálymentes közlekedés szempontjait maximálisan érvényesíteni kell – a járda magassági kialakítását is figyelembe véve (lásd *III.5. beavatkozás*) – a taktilis burkolati elemek következetes alkalmazásával és hangjelző készülékek telepítésével.



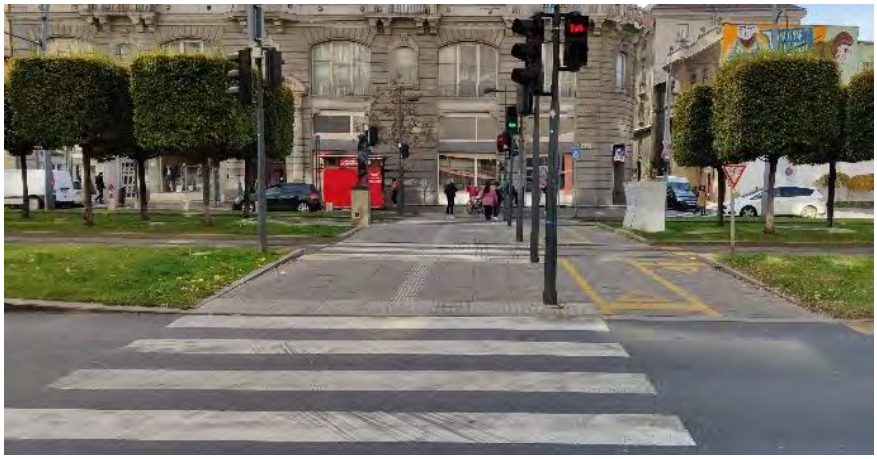
Jelzőlámpához kapcsolt hangjelző készülék, Aradi utca

I.23. Új gyalogátkelőhelyek létesítése

Szcenárió: S M L



Új gyalogos-átkelőhely kialakításának vizsgálata



Gyalogos és kerékpáros átkelőhely

A Nagykörút sugárirányú főútvonalakkal alkotott forgalmas csomópontjaiban – a meglévő gyalogos aluljárók mellett, mivel azok a metróállomások elérése miatt ezután is nélkülözhetetlenek – további gyalogosátkelőket (ún. „zebrák”-at) javasolt kialakítani a felszínen az akadálymentes kapcsolatokért és a kényelmes gyaloglás lehetőségeinek bővítésére. A Blaha Lujza tér folyamatban lévő átépítése során erre a beavatkozásra sor kerül, de alkalmazható a Nyugati tér, az Angyal István park és a Boráros tér esetében is. A gyalogos aluljáróknál – a rámpák elhelyezését biztosító hely hiányában – liftek utólagos telepíthetősége vizsgálandó.

Továbbá lehetőség szerint gyalogosátkelők vizsgálata javasolt a gyalogosáramlás szempontjából fontosabb keresztező mellékutcák vonalában is (pl. Szófia utca), amennyiben az illeszthető a gyors villamosközlekedést, a folyamatos kerékpározhatóságot és a biztonságos személygépjármű közlekedést meghatározó nagykörúti összehangolt jelzőlámpás forgalomirányítási rendszerbe. Ezek az új keresztezési pontok csak a forgalomirányítás részletes tervezésével határozhatóak meg.

I.24. Járdaburkolatok fejlesztése	*Szcenárió:* S M L

A gyalogos felületek burkolatainak a városképi igényeknek megfelelően egységes és nagyvonalú megjelenést kell biztosítaniuk, hangsúlyozva a járdáknak az útvonal infrastruktúra elemei közötti, és az egész útvonalnak a városszerkezetben betöltött különleges szerepét.

Az anyaghasználatot tekintve előnyben kell részesíteni a jelenlegi, rendkívül praktikus öntött aszfalt burkolatot az üzemeltethetőség és fenntarthatóság szempontjai figyelembevételével (lásd *I.12. és IV.11. beavatkozások*), a berendezési sávban alkalmazható elemes beton térkő burkolat is.

BIZTONSÁGOS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A nagykörúti kerékpáros közlekedés infrastruktúrája esetében a meglévő szakaszok szükséges átalakítások utáni véglegesítése és a hiányzó szakasz kialakítása egyaránt fontos lépés egy összefüggő főhálózat megteremtése érdekében.

I.25. Ideiglenes kerékpáros infrastruktúra átépítése	*Szcenárió:* S M L

Az ideiglenesen kijelölt irányhelyes kerékpársávokat javasolt legalább 1,75 m szélességre átépíteni az előzés igénye miatt, ugyanakkor a szomszédos elemek felé a megfelelő szélességű biztonsági sávokat továbbra is fenn kell tartani. A nagykörúti kerékpáros útvonal véglegesítése során fontos szempont a keresztező elemekkel és útvonalakkal a megfelelő összeköttetés biztosítása is, ezért a csomópontokban az átvezetés és a balra kanyarodás lehetővé tétele kiemelten fontos.

A kerékpáros infrastruktúra véglegesítése során két elhelyezési koncepció adódik, mindkét műszaki megoldás rendelkezik előnyökkel és hátrányokkal, de alapvetően mindkettő biztosítja a kapacitív és biztonságérzetet nyújtó kerékpározás feltételeit. A végleges keresztmetszeti elrendezést a részletes továbbtervezés során kell szakmai konszenzuson alapulva meghatározni.

„A” változat: Az irányhelyes kerékpársávok a jelenlegi ideiglenes keresztmetszeti kialakításnak megfelelő helyen, a közúti sáv és a parkolósáv között kerülnek véglegesítésre, itt helyezkednek el a jövőben is.
A kialakítás egyik előnye, hogy a parkolósávok területét nem csak közlekedési funkciókra (taxiállomás, árurakodás, autóbusz le-felszálló hely, mobilitási pont, parkolás kialakítása) lehet használni, hanem akár idényjelleggel, vendéglátó funkciókra is.

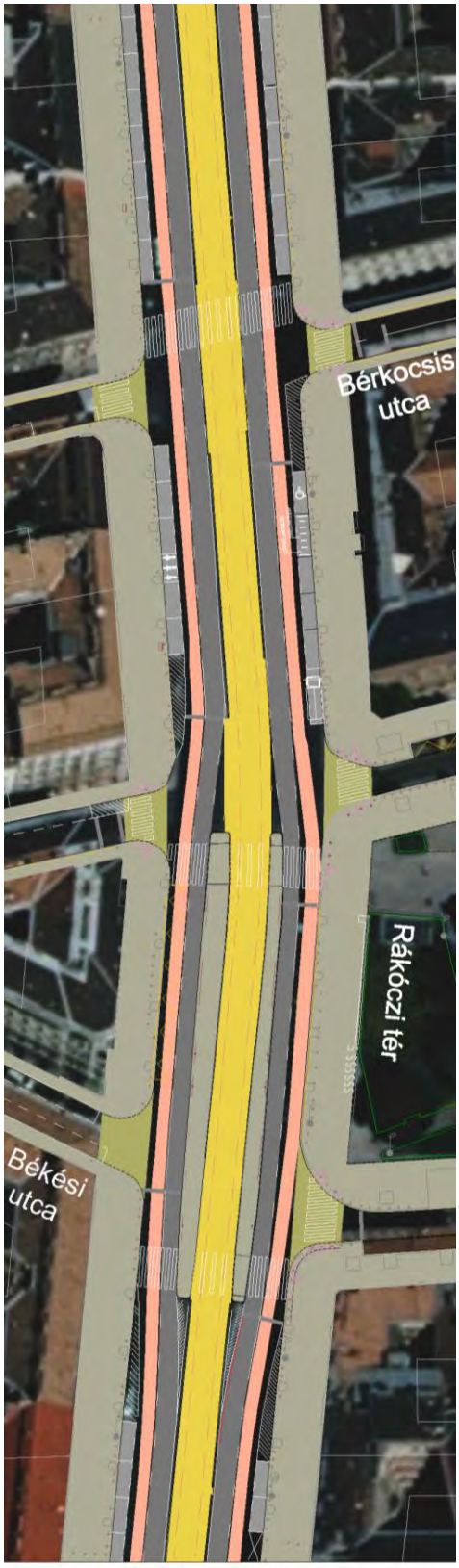
„B” változat: Az irányhelyes kerékpársávok elhelyezése a jelenlegi ideiglenes keresztmetszeti kialakításon belül megváltozik, áthelyezésre kerül a járda és a parkolósáv közé, attól megfelelő szélességű biztonsági sávval elválasztva.
A kialakítás egyik előnye, hogy a parkolósáv fizikai elválasztó hatása komfortosabb kerékpározási körülményeket biztosít.



„A” változat: kerékpársáv a forgalmi sáv és a parkolósáv között
forrás: Magyar Kerékpárosklub



„B” változat: kerékpársáv a parkolósáv és a járda között
forrás: Magyar Kerékpárosklub



József körút - "A" változat

Jelmagyarázat:

- Villamospálya
- Közúti sáv
- Irányhelyes kerékpársáv
- Parkolósáv
- Gyalogos felület
- Tervezett küszöb



József körút - "B" változat

Jelmagyarázat:

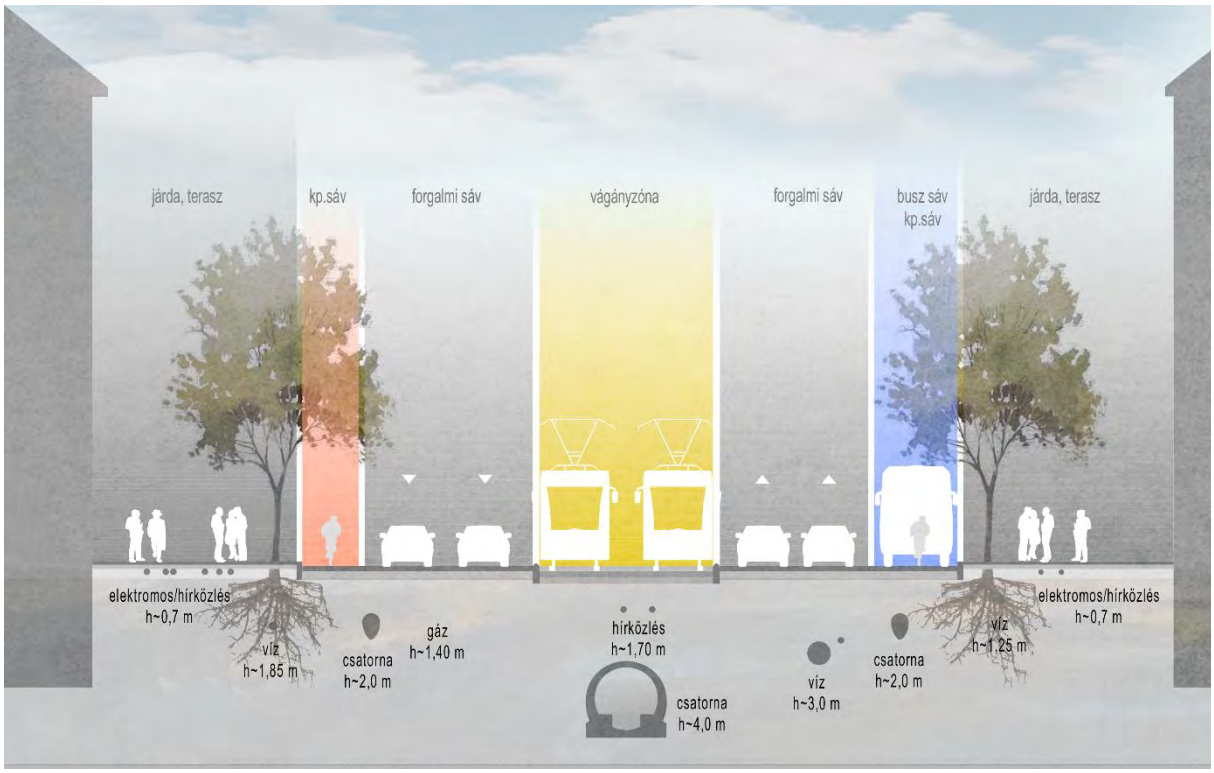
- Villamospálya
- Közúti sáv
- Irányhelyes kerékpársáv
- Parkolósáv
- Gyalogos felület
- Tervezett küszöb

I.26. Hiányzó kerékpáros infrastruktúra megteremtése	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút teljes kerékpározhatóságának biztosításához a keresztező kerékpáros elemekkel való összeköttetés megteremtése mellett szükséges a Szent István körúton is a kétoldali kerékpáros infrastruktúra kialakítása, amely azonban a Jászai Mari térnél a villamos- és autóbuszmegállók, valamint a Nyugati térnél a csomóponti területhez csatlakozó közúti járműosztályozó mentén csak a járda terhére alakítható ki. A Jászai Mari tér és a Nyugati tér közötti általános szakaszon – a többi közlekedési mód infrastruktúra elhelyezési igényének figyelembevételével – két koncepció is javasolható továbbtervezésre, a lehetséges változatok között a szakmai és várospolitikai megfontolások alapján kell majd dönteni.

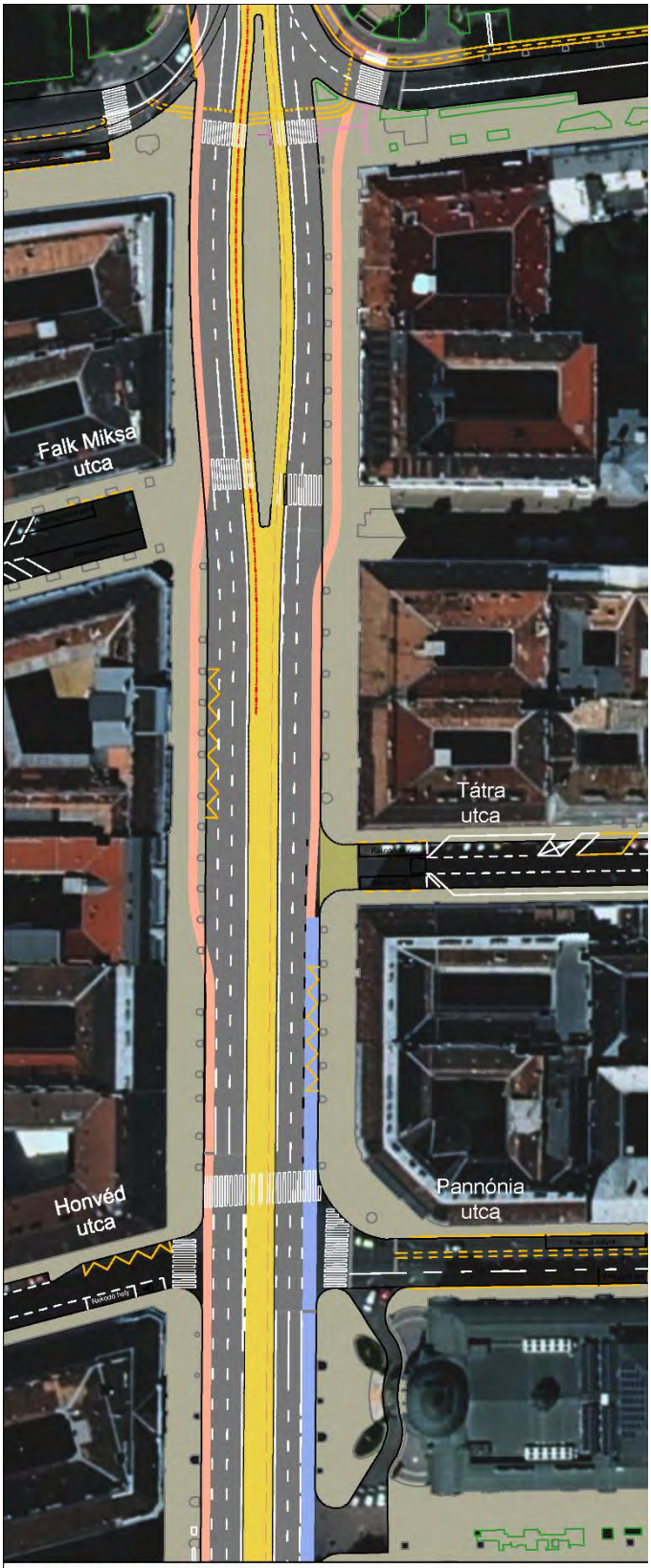
„A” változat: közös kerékpár-autóbuszsáv megtartása.

A Szent István körút általános szakaszának belső, V. kerületi oldalán a jelenlegi parkolósáv helyén kerül kialakításra egy önálló kerékpársáv, a körút külső, XIII. kerületi oldalán a közös autóbusz-kerékpársáv megtartásra kerül. A jelenlegi 3 m széles, közös autóbusz-kerékpársáv a 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet jelentette jogszabályi követelményrendszernek – 30 autóbusz/óra forgalom felett 4,25 m-es forgalmi sávszélességet kell biztosítani – megfelel ugyan, azonban nem tekinthető komfortos megoldásnak, különösen a jövőben várhatóan egyre növekvő kerékpáros forgalom esetében.
Az „A” változat kialakítását az alábbi általános szakasz mintakeresztszelvénye és egy helyszínrajzi részlet mutatja be.



Szent István körút, közös kerékpár-autóbuszsáv

Jelenleg a Budára tartó forgalom útpályáján a Nyugati tér és a Pannónia utcai autóbuszmegálló között, mintegy 350 m hosszan van kijelölve autóbuszsáv. Elvileg az autóbuszok a Pannónia utca és a Tátra utca között lévő megálló után felhajthatnak a villamos pályára, amelyet a Jászai Mari téri villamos megálló



területén és a Margit hídon is igénybe vehetnek. (A Margit hídon, a Pestre tartó autóbusz-forgalom is használhatja a villamospályát.)

A kerékpározhatóság érdekében szükséges hely biztosítása miatt a körút külső oldalán összességében 45 m hosszban kijelölt koncentrált rakodóhelyet kell felszámolni (amely a csatlakozó mellékutcákba kerülhet áthelyezésre), továbbá 3 taxi és 2 személygépjármű várakozóhely szűnne meg.

A körút belső oldalán összességében 25 m hosszban kijelölt koncentrált rakodóhelyet és 2 mozgássérültek számára fenntartott várakozóhelyet fel kell számolni (amelyek a csatlakozó mellékutcákba kerülhetnek áthelyezésre), valamint 5 taxi és 22 személygépjármű várakozóhely szűnne meg. Az itt lévő Bubi tároló a gyalogosjárda berendezési sávjába kerülhet.

Az „A" változat fontosabb előnyei:

- 2x2 sávos közúti keresztmetszet megtartható,
- folyópálya szakaszon a gyalogos felületek nem csökkennek.

Az „A" változat fontosabb hátrányai:

- a Jászai Mari téren szűkülnek a gyalogos járdák, a villamosmegálló peronjának szélességét is csökkenteni kell,
- a Nyugati téren szűkülnek a gyalogos járdák, át kell építeni a gyalogos aluljáró rámpáját is,
- a körút külső oldalának autóbusz-forgalmát lassítja majd a vele közös sávban közlekedő, várhatóan egyre növekvő kerékpáros forgalom,
- a körút belső oldalán a parkolósáv megszűnik (koncentrált rakodóhely, mozgássérült várakozóhely, taxi, általános személygépjármű várakozóhely, Kiss & Ride típusú megállás lehetősége).

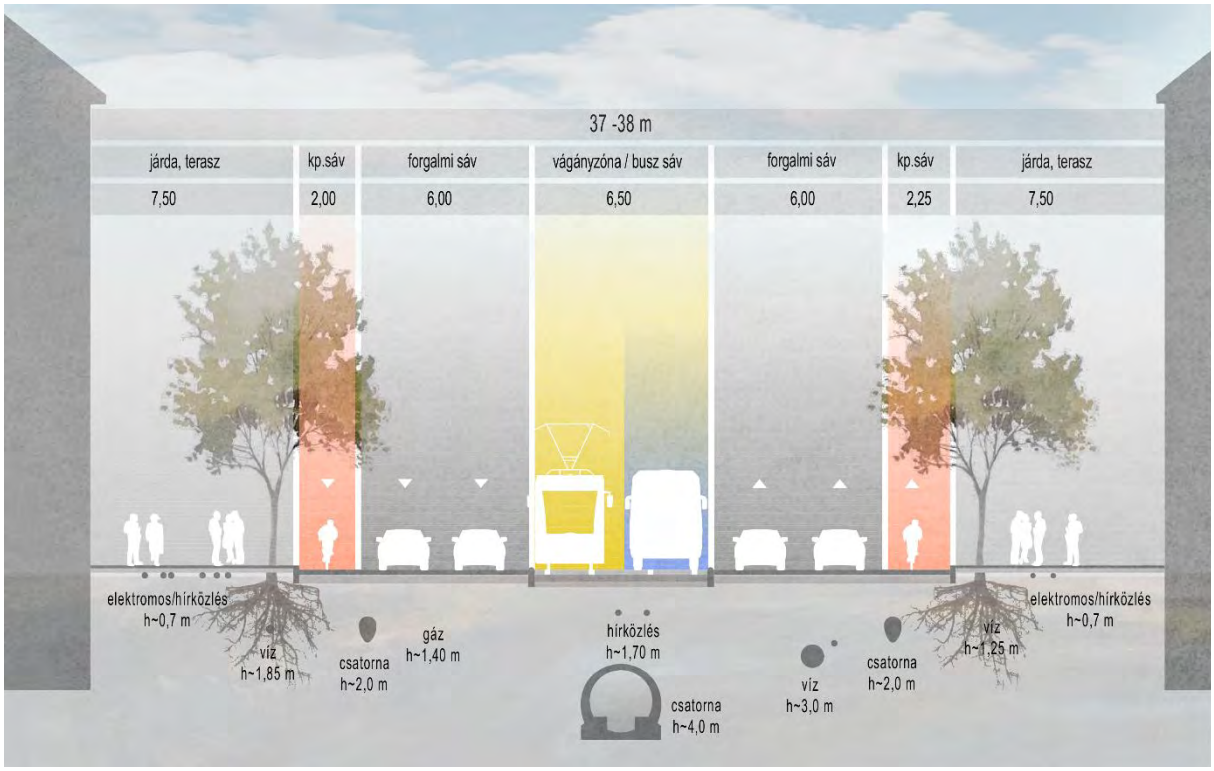
„B” változat: Közös villamos-autóbusz pálya kialakítása:

Az autóbusz-forgalom a villamos-pályán közlekedik a villamos-forgalommal közösen, és a Jászai Mari téren a villamos-megállót veszi igénybe. A kizárólagosan jobb oldali ajtókkal rendelkező autóbuszok miatt a Jászai Mari téri villamos-megállót közép peronosról szélső peronosra kell átépíteni. A Szent István körúton közös villamos-autóbusz forgalom bevezetése a csúcsidőben közlekedő járműszám alapján elvileg lehetséges, amelyet megkönnyít, hogy a Nyugati tér az érintett autóbuszok kétharmadának a végállomása, így ezek indulása illeszthető a villamosok tényleges jármű követéséhez.

A villamos-pálya autóbusz-közlekedés céljából történő igénybevehetőségét alátámasztja, hogy a Budára tartó autóbuszok a Pannónia utca és a Tátra utca között lévő megálló után jelenleg is felhajthatnak a villamospályára, amelyet a Jászai Mari téri villamosmegálló területén és a Margit hídon is igénybe vehetnek. A Margit hídon a Pestre tartó autóbusz-forgalom is használhatja a villamospályát. A változat érdemi kiválasztását további, részletes tervezési munkának kell megelőznie.

Az irányhelyes kerékpársávok kijelölését a körút általános szakaszának belső, V. kerületi oldalán a parkolósáv megszüntetése, a külső, XIII. kerületi oldalán a jelenleg közös autóbusz-kerékpársáv területének felhasználása teszi lehetővé.

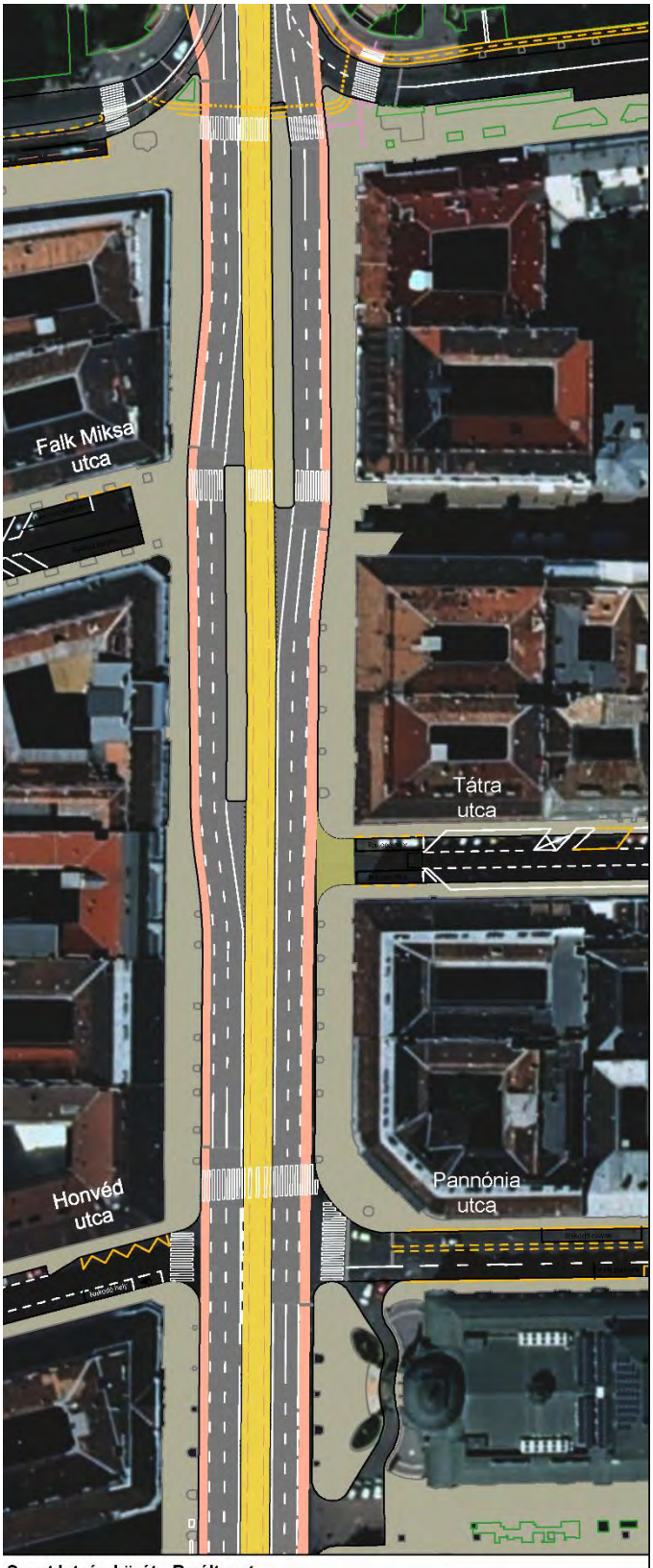
A „B” változat kialakítását az alábbi általános szakasz mintakeresztszelvénye és egy helyszínrajzi részlet mutatja be.



Szent István körút, közös villamos-autóbusz pálya

A kerékpározhatóság érdekében szükséges hely biztosítása miatt a körút külső oldalán összességében 45 m hosszban kijelölt koncentrált rakodóhelyet fel kell számolni (amely a csatlakozó mellékutcákba kerülhet áthelyezésre), továbbá 3 taxi és 2 személygépjármű várakozóhely megszűnne.

A körút belső oldalán összességében 25 m hosszban kijelölt koncentrált rakodóhelyet és 2 mozgássérültek számára fenntartott várakozóhelyet fel kell számolni (amelyek a csatlakozó mellékutcákba kerülhetnek áthelyezésre), valamint 5 taxi és 22 személygépjármű várakozóhely szűnne meg. Az itt lévő Bubi tároló a gyalogosjárda berendezési sávjában kaphat helyet.



Szent István körút - B változat

Jelmagyarázat:

- Közös villamos és autóbusz pálya
- Közúti sáv
- Irányhelyes kerékpársáv
- Gyalogos felület
- Tervezett küszöb

A „B” változat fontosabb előnyei:

- A kerékpárosok és az autóbuszok eltérő sebességű forgalma szétválasztásra kerül,
- a 2x2 sávos közúti keresztmetszet megtartható.

A „B” változat fontosabb hátrányai:

- a körúti és a rakparti villamosok között növekszik az átszálláshoz tartozó gyaloglási távolság,
- a XIII. kerületi oldalon a meglévő fasort ki kell vágni a Jászai Mari téri megállónál,
- a Jászai Mari téren szűkülnek a gyalogos járdák, a villamosmegálló peronját át kell építeni szélső peronos kialakításúvá,
- a Nyugati téren szűkülnek a gyalogos járdák, át kell építeni a gyalogos aluljáró rámpáját is,
- az V. kerületi oldalon a parkolósáv megszűnik (koncentrált rakodóhely, mozgássérült várakozóhely, taxi, általános személygépjármű várakozóhely, Kiss and Ride típusú megállás lehetősége).

A Szent István körút jövőbeni kialakítására vonatkozóan több változat került korábban kidolgozásra, amelyek kapcsán részletes egyeztetésekre került sor az érintett szakmai szervezetekkel. A részletes anyag a 11. mellékletben kerül bemutatásra.

➔ MELLÉKLET

I.27. Mikromobilitási pontok létesítése

Szcenárió: S M L

A fenntartható közlekedés részeként javasolt a közösségi közlekedési megállók környezetében mikromobilitási pontokat létesíteni a közösségi használatot szolgáló kerékpárok, rollerek és más eszközök számára. A mikromobilitási pontok esetében is alkalmazni kell az egységes követelményrendszert megfogalmazó tervezési útmutatót, hasonlóan, mint a villamos- és autóbuszmegállóknál. A mikromobilitási pontok kialakítását a szolgáltatók bevonásával célszerű megvalósítani.



Mikromobilitási pont, forrás: BKK Zrt. munkaközi tervezési útmutató

I.28. Kerékpártámaszok telepítése

Szcenárió: S M L



Kerékpártámasz a Nagykörúton

A meglévő kerékpáros infrastruktúrának az egész várost lefedő, összefüggő hálózattá fejlődésével párhuzamosan, várhatóan jelentősen emelkedő kerékpáros forgalomra kell számítani.

Ennek figyelembevételével a Nagykörúton minden üzletnél és egyéb közcélú rendeltetésnél is számítani lehet kerékpár tárolási igények bővülésére. A korábban telepítésre került kerékpártámaszok számának figyelembevételével növelni javasolt a lehetőségeket.

A kerékpártámaszokat elsősorban a nagykörúti a parkolósávban javasolt telepíteni.

EGYÉNI SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ HASZNÁLAT CSÖKKENTÉSE

I.29. Hálózati szempontok alapján differenciált közúti keresztmetszetek kialakítása

Szcenárió: S M **L**

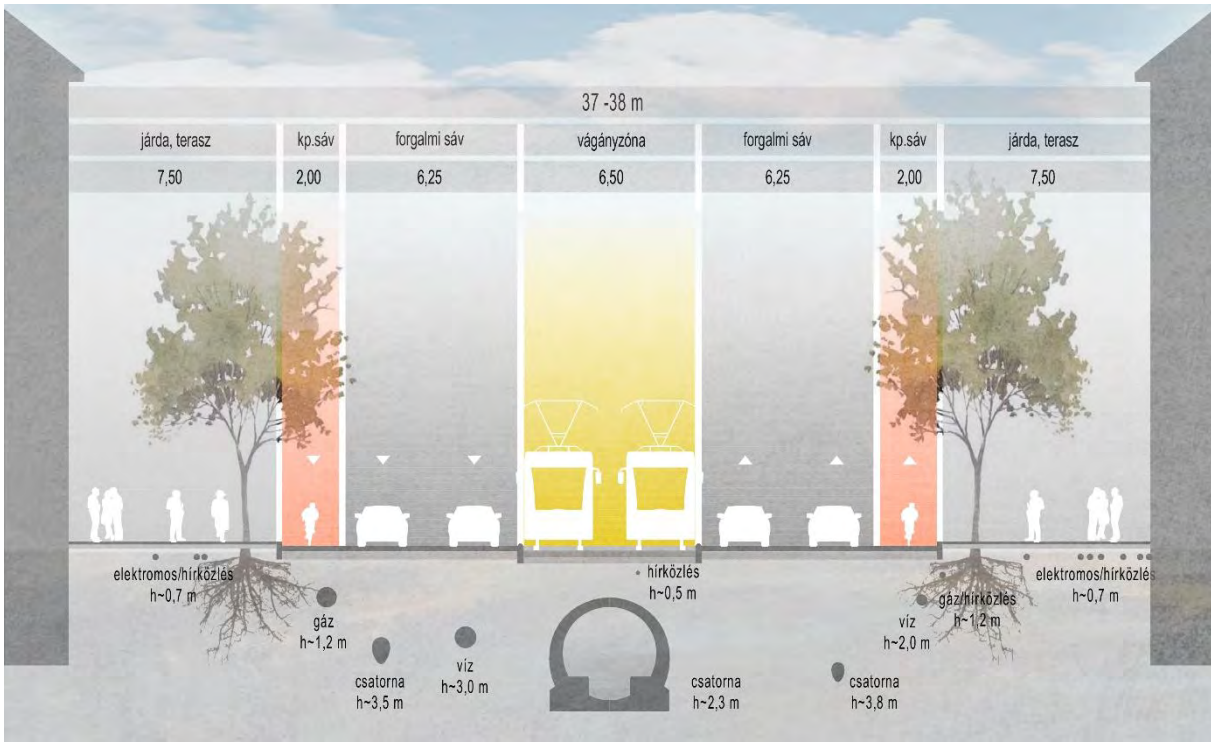
A Nagykörút ugyan öt önálló körút szakaszból (Szent István, Teréz, Erzsébet, József, Ferenc körút) áll, azonban a főváros településszerkezetét is meghatározó sugárutak közül a Váci és az Üllői út azt hálózati szempontból három eltérő szerepű szakaszra tagolja:

- északi szakasz a Margit hídhoz csatlakozó Szent István körút,
- középső szakasz a Teréz – Erzsébet – József körút,
- déli szakasz a Petőfi hídhoz csatlakozó Ferenc körút.

A Margit híd – Váci út és a Petőfi híd – Üllői út közötti szakaszokon a jelenleg is biztosított 2x2 forgalmi sávos keresztmetszet megtartása javasolt, mivel az északi és a déli szakasz esetében a Pest és Buda közötti hidak miatt a kapcsolati funkció a domináns szerep.

A Szent István körút keresztmetszetét alapvetően a közösségi közlekedés és a kerékpáros infrastruktúra egymástól függő kialakítása fogja meghatározni (lásd *III.10. beavatkozás*).

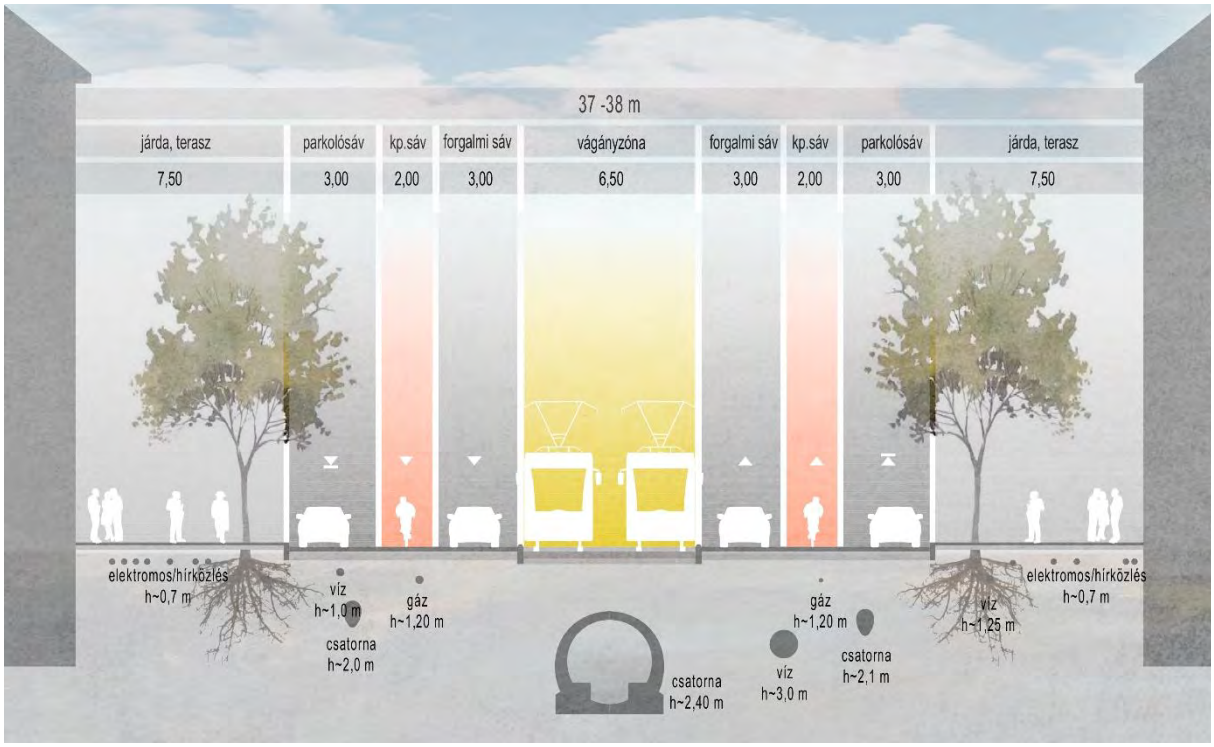
A Ferenc körút keresztmetszetét a hiányzó fasorok telepítése és a gyalogos felület növelése igényével javasolt kialakítani (lásd *I.4. beavatkozás*) az alábbi mintakeresztszelvénynek megfelelően.



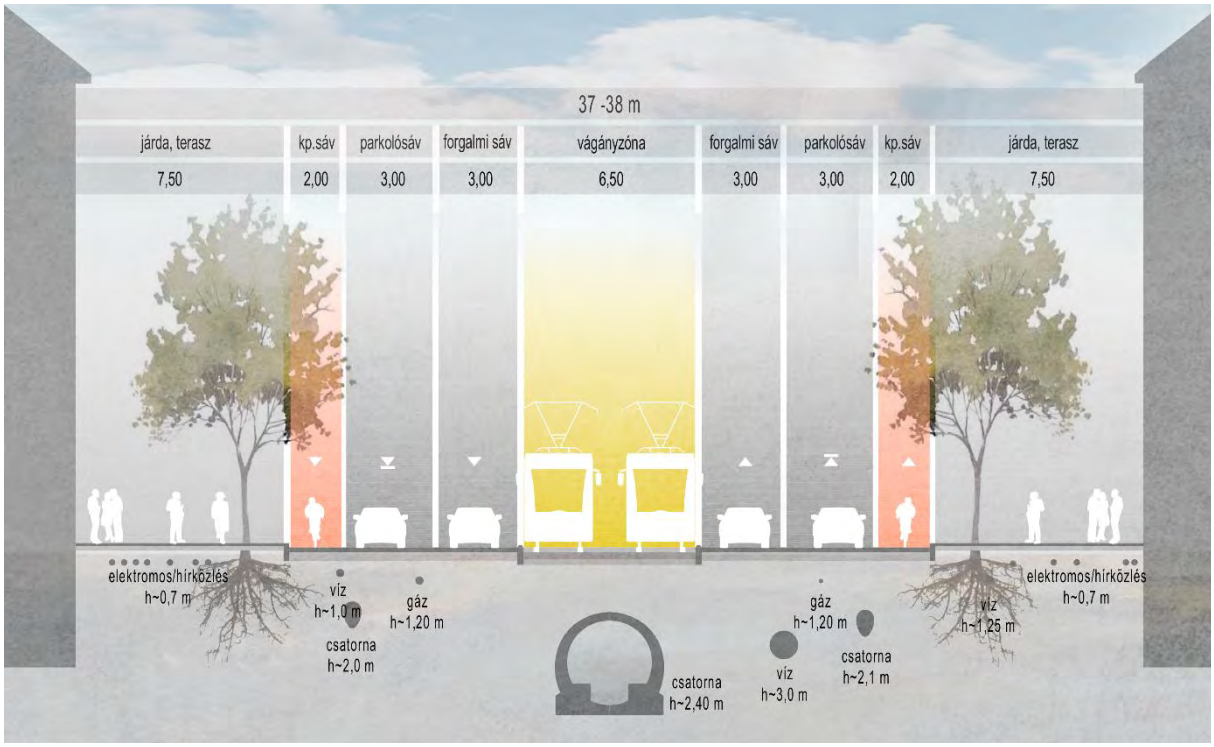
Ferenc körút mintakeresztszelvénye

A középső szakaszon viszont a keresztmetszet egységesen 2x1 forgalmi sávos kialakítása javasolt városképi szempontból, amelyhez a József körúti keresztmetszet módosítása szükséges a belső oldalon, teljes hosszban az útpályán biztosított kerékpározási lehetőség megteremtésével együtt. A középső szakasz teljes hosszában a területfeltáró funkció is jelentős a kapcsolati mellett.

A József körút általános szakaszának 2x1 forgalmi sávos mintakeresztszelvénye két változatban kerül bemutatásra az alábbiakban a kerékpáros infrastruktúra elhelyezése függvényében (lásd *III.9. beavatkozás*).



József körút javasolt keresztmetszete, kerékpársáv a forgalmi sáv és a parkolósáv között



József körút javasolt keresztmetszete, kerékpársáv a parkolósáv és a járda között

A Nagykörút középső szakaszán a közlekedési rendszer üzemeltetési szempontjai – baleset esetén a kikerülés lehetőségének megadása, villamosforgalom havária esetei, vagy a rendszeres karbantartási feladatok elvégzése miatti autóbuszos pótlás – akkor érvényesíthetőek kedvezőbben, ha a forgalmi sávhoz a kerékpársáv és nem a parkolósáv kapcsolódik közvetlenül.

I.30.	**Forgalomszervezési beavatkozások**	*Szcenárió:* S **M** L

A környezet zaj és porterhelésének csökkentése, valamint az eltérő menetdinamikájú közlekedési módok lehetőségeinek közelítése érdekében a Nagykörút teljes hosszában elképzelhető a megengedett sebesség csökkentése az általánosan engedélyezett 50 km/óráról 40 km/órára, amennyiben az a villamos-közlekedés és a kerékpáros közlekedés számára előnyös, ugyanakkor a személygépjárművek számára biztosított közúti kapacitást érdemben nem csökkenti. A személygépjármű forgalom csökkentése szoros összefüggésben van a közterületi keresztmetszet újraosztása révén a kerékpározás lehetőségét megteremtő (lásd *III.9* és III.10.) beavatkozásokkal.

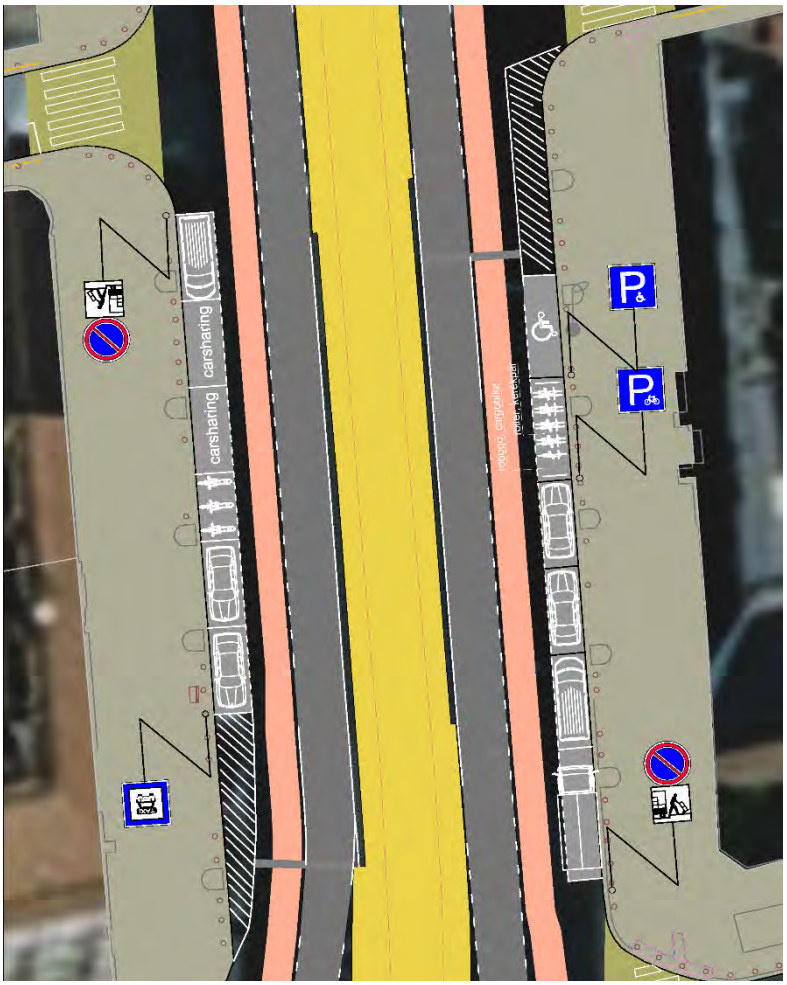
A közösségi közlekedés átszállásainak csökkentésére törekedve vizsgálható, hogy a Nagykörúti vonalak és a csatlakozó villamos vonalak között biztosítható-e közvetlen kapcsolat, fonódó viszonylatok létrehozása.

KÖZTERÜLET SZEMÉLYGÉPJÁRMŰ TÁROLÁS ALÓLI FELSZABADÍTÁSA

A Nagykörút közterületi szélessége nem teszi lehetővé az összes közterület-használati funkció – közlekedés, közmű elhelyezés, zöldfelület, városépítészet, kereskedelem-vendéglátás… – által igényelt területek maradéktalan biztosítását. Ezért a rendkívül értékesnek számító Nagykörút területén elsősorban a máshol nem biztosítható és leginkább közcélú igényeket kell elsősorban kielégíteni.

A fenti szempontnak teljes mértékben megfelel maga a közlekedés, mint főfunkció, valamint részlegesen az ahhoz kapcsolódó taxiállomás, koncentrált rakodóhely, turistabusz le-felszállóhely elhelyezési igény, de nem érvényes ez a magángépjármű tárolás vonatkozásában.

Az elsősorban közcélú funkciókra, és csak a maradék elv alapján biztosított magángépjármű tárolásra szolgáló parkolósáv kialakítására mutat be elrendezési változatot a mellékelt ábra.



Nagykörúti parkolósáv területének felhasználása



I.31. Autóbuszmegállók, taxiállomások, koncentrált rakodóhelyek biztosítása

Szcenárió: S M L



Rakparti dinamikus szegélyhasználat

A Nagykörutat érintő éjszakai autóbusz-közlekedés számára szükséges a megállóhelyek biztosítása továbbra is, amelyek a villamosforgalom eseti jellegű autóbuszpótlását is szolgálják.

A nagykörúti beépítés földszintjét jellemzően kereskedelmi és vendéglátó rendeltetések foglalják el, amelyek működéséhez elengedhetetlenek a belvárosi területen alkalmazott koncentrált rakodóhelyek, amelyekre a jelenleginél nagyobb számban van igény.

Az átszálló csomópontoknál és szállodáknál kijelölt nagykörúti taxiállomások fenntartása szükséges az útvonal presztízse és a beépítés működőképessége miatt.

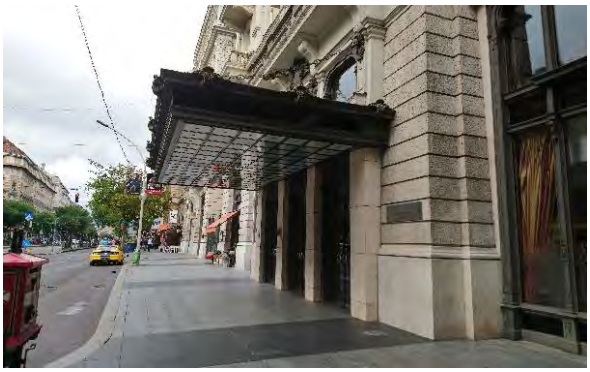
Ezek a közcélú megállási és várakozóhelyek azonban az egyes napszakokban eltérő igénybevételnek vannak kitéve, a helytakarékosságra törekedve – a dinamikus szegélyhasználat keretében – lehetővé tehető az időben megosztott használat, amelynek már a gyakorlata is kezd kialakulni a városban.

I.32. Turistabusz le- felszállóhelyek biztosítása

Szcenárió: S M L

A Nagykörút mellett több színház (Vígszínház, Játékszín, Madách színház) és nagyméretű szálloda (a 247 szobás Radisson, a 142 szobás T62, a 445 szobás Corinthia Grand Hotel, a 185 szobás New York Palace) helyezkedik el, amelyekhez eseti jelleggel, de rendszeresen autóbusz-forgalom is kapcsolódik.

A körút magas presztízséhez is hozzájáruló rendeltetések számára a közvetlen közelükben továbbra is kívánatos a parkolósávban biztosítani az autóbuszok megállását az utasok ki- és beszállásának idejére, mintegy 20-30 perces időtartamra. (Budapestnek természetesen rendelkeznie kellene 1-4 órás járműtárolást lehetővé tevő belváros közeli autóbusz-parkolókkal, amelyet többek között a színházak autóbusz forgalma is használhatna, illetve hosszú idejű, akár több napos tárolást is biztosító autóbusz terminállal, amely elsősorban a szállodákhoz kapcsolódó turistabuszokat szolgálná).



Corinthia Grand Hotel előtti autóbusz le-felszállóhely

I.33. Mozgásukban korlátozottak számára fenntartott várakozóhelyek megtartása

Szcenárió: S M L

A Nagykörúton, a parkolósávok területén, az ésszerű igényeknek megfelelő mértékben továbbra is biztosítani javasolt a mozgásukban korlátozottak számára fenntartott kizárólagos várakozóhelyeket.

I.34.	Személygépjárművek, robogók közterületi elhelyezése	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút parkolósávjainak területén a gépjárművek közcélú megállási (autóbuszmegálló, taxiállomás, koncentrált rakodóhely) és járműtárolási igényei közé sorolhatók a forgalomvonzó létesítmények környezetében (pl. színházak) kijelölendő rövid idejű megállást biztosító (Kiss & Ride típusú) megállóhelyek és a carsharing parkolók is, amelyek elsőbbséget kell, hogy élvezzenek az általános használatot szolgáló személygépjármű várakozóhelyek kijelölésével szemben.

Az általános használatot jelentő gépjármű parkolók közül a motorok és robogók számára – amennyiben használatuk a jelenleginél gyakoribbá válik a jövőben – az útcsatlakozások környezetében javasolt saját terület kijelölése, mivel kevésbé rontják a csomópont beláthatóságát, mint a személygépjárművek.



Bécs, közterületi motor- és kerékpártárolók

I.35.	Koncentrált parkolási létesítmények támogatása	*Szcenárió:* S M L



Aradi utcai parkolóház

A Nagykörút térségében jelentkező eltérő parkolási igények kielégítésében több „szolgáltató” is szerepet vállal. Ezek közül az önálló parkolóházak (pl. a fotón látható Aradi utcai parkolóház) és mélygarázsok, a szállodák és irodaházak közforgalom előtt megnyitott garázsai, a mellékúthálózat kerületi önkormányzati tulajdonban lévő közterületi várakozóhelyei külön-külön is nagyobb befogadóképességgel rendelkeznek, mint a körút Fővárosi Önkormányzat tulajdonban lévő várakozóhelyeinek száma.

Az értékes közterületekről – azok visszanyerése, és más célú használata miatt – egyre inkább kiszoruló parkolási igényeket elsősorban az épületekben rendelkezésre álló, de kihasználatlan várakozóhelyek felé célszerű és ésszerű terelni. A lakó rendeltetéshez kapcsolódó parkolási igények közterületről épületbe terelésében már aktív szerepet játszik több kerületi Önkormányzat, amelyekhez remélhetőleg továbbiak is csatlakoznak.

A Nagykörúton a városfejlesztési elképzelések megvalósulása érdekében megszűnő közterületi parkolók teljes körű vagy részleges pótlása ugyan nem jogszabályban meghatározott feladata a Fővárosi

Önkormányzatnak, azonban célszerű ilyen irányú beavatkozás megvalósítása, vagy ezt célzó fejlesztésekben való részvétel.

I.36. Parkolási tájékoztató rendszerek fejlesztése	*Szcenárió:* S M L

A közúthálózat teljes hosszában elhelyezkedő és ezért az utazás részeként közvetlenül kereshető közterületi parkolóhelyekkel szemben a parkolóházak és mélygarázsok, valamint a szállodák és irodaházak közforgalom előtt megnyitott garázsainak igénybevétele könnyen elérhető és hiteles információ szolgáltatást tesz szükségessé a használók számára. Az épületben lévő várakozóhelyek használata nagymértékben elősegíthető olyan online adatbázis megteremtésével, amely tájékoztatást nyújt az utazási cél környezetében rendelkezésre álló szabad várakozóhelyek pontos helyéről és a használat feltételeiről.

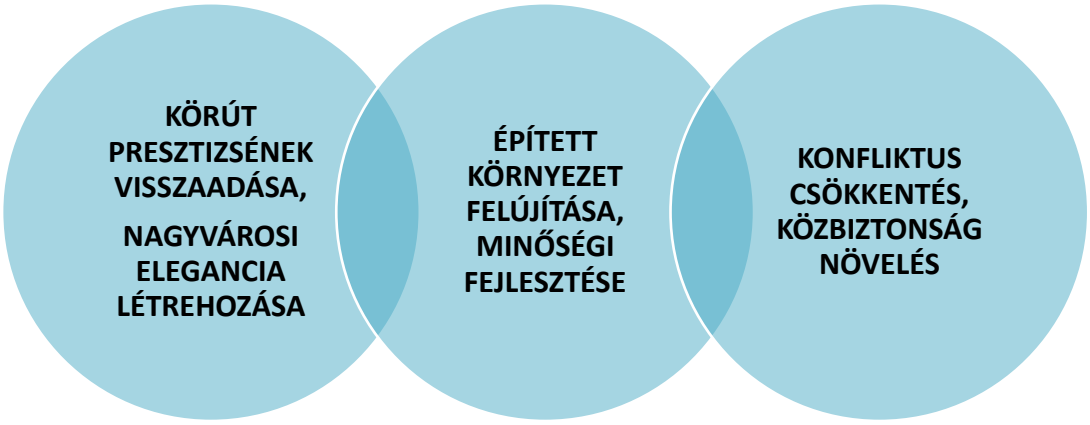
Az informatikai háttér – app – megteremtése a kihasználatlan parkoló kapacitás tulajdonosa és a szabad várakozóhelyet kereső számára értelemszerűen kölcsönösen előnyös, de ezen felül a parkolóhely keresés jelentette felesleges autóhasználat csökkenése mind környezetvédelmi, mind a közlekedési infrastruktúra terheltsége szempontjából a belváros egésze számára kedvező.

SZCENÁRIÓK SZERINTI BEAVATKOZÁSOK

Beavatkozások	S	M	L
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE			
UTAS BARÁT MEGÁLLÓK KIALAKÍTÁSA			
GYALOGLÁS TÁMOGATÁSA			
GYALOGOS KÖZLEKEDÉS AKADÁLYMENTESÍTÉSE			
ÚJ GYALOGÁTKELŐHELYEK LÉTESÍTÉSE			
MIKROMOBILITÁSI PONTOK LÉTESÍTÉSE			
KERÉKPÁRTÁMASZOK TELEPÍTÉSE			
MOZGÁSUKBAN KORLÁTOZOTTAK SZÁMÁRA FENNTARTOTT VÁRAKOZÓHELYEK MEGTARTÁSA			
AUTÓBUSZMEGÁLLÓK, KONCENTRÁLT RAKODÓHELYEK, TAXIÁLLOMÁSOK BIZTOSÍTÁSA			
TURISTABUSZ LE-FELSZÁLLÓ HELYEK BIZTOSÍTÁSA			
SZEMÉLYGÉPJÁRMŰVEK, ROBOGÓK KÖZTERÜLETI ELHELYEZÉSE			
KONCENTRÁLT PARKOLÁSI LÉTESÍTMÉNYEK TÁMOGATÁSA			
PARKOLÁSI TÁJÉKOZTATÓ RENDSZEREK FEJLESZTÉSE			
	S	**M**	L
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONALÁNAK NÖVELÉSE			
JÁRDABURKOLATOK FEJLESZTÉSE			
IDEIGLENES KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA ÁTÉPÍTÉSE			
FORGALOMSZERVEZÉSI BEAVATKOZÁSOK			
	S	M	**L**
KÍNÁLATI KAPACITÁS BIZTOSÍTÁSA			
HIÁNYZÓ KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA MEGTEREMTÉSE			
HÁLÓZATI SZEMPONTOK ALAPJÁN DIFFERENCIÁLT KÖZÚTI KERESZTMETSZETEK KIALAKÍTÁSA			

IV. NAGYVÁROSI PRESZTÍZS

CÉLRENDSZER



A városépítészeti egység egyediségének kihangsúlyozása, az egyes szakaszok sajátos karakterének erősítése érdekében a fejlesztések összehangolása alapvető követelménye és feltétele a minőségi megújításának, a területimázs javításának. A nagyvárosi presztízs növelésének céljai éppen ezért az épített környezet minőségi felújítása és fejlesztése, a nagyvárosi elegancia létrehozása, konfliktuscsökkentés és a közbiztonság erősítése. A célrendszerrel összefüggésben meghatározásra kerültek azok a beavatkozási területek és konkrét beavatkozások, amelyek hatékony eszközei lehetnek e vonatkozásban a jó eredmények elérésének.

A magas presztízs egyik alapja a jól működő és jó színvonalú városi környezet, amely mind a helyben lakók és dolgozók, valamint az ide látogatók számára is kellemes és vonzó, ezáltal egyre szélesebb körben ismertté és elismertté válik.

A revitalizáció a környezet átfogó megújítását, megannyi vonatkozásban a magasabb minőség elérését kell, hogy eredményezze. A nagyvárosi elegancia létrehozásában az arculati letisztultság megteremtése és az értékek kihangsúlyozása hozhat jó eredményeket.

A szándékok végrehajtását, a beavatkozások megvalósításának lehetőségét esetenként a jogszabályi környezet felülvizsgálatával, helyi rendeletek megalkotásával, vagy összehangolásával kell lehetővé tenni.

A komfortosság és az emelt presztízs megteremtésében a közbiztonság javítása, a különböző eredőjű konfliktusforrások kezelése alapvető követelmény.

BEAVATKOZÁSI JAVASLATOK, LEHETŐSÉGEK

BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK	BEAVATKOZÁSOK	
KÖRÚT PRESZTIZSÉNEK VISSZAADÁSA, NAGYVÁROSI ELEGANCIA LÉTREHOZÁSA	IV.1	A Nagykörút tematikus útszakaszainak támogatása
	IV.2	A mobil környezet vizuális minőségének javítása
	IV.3	UNESCO Világörökség kezelési terv elkészítésének szorgalmazása
	IV.4	A Nagykörút identitását erősítő intézkedések, kampányok
ÉPÍTETT KÖRNYEZET FELÚJÍTÁSA, MINŐSÉGI FEJLESZTÉSE	IV.6	Egységes arculati követelményeket tartalmazó jogszabályok összehangolásának szorgalmazása
	IV.7	Épülethomlokzatok rehabilitációja
	IV.10	Épületek földszinti homlokzatainak rehabilitációja
	IV.5	Tető és kupola megújítási/helyreállítási program
	IV.11	Épületállomány megújítási hozzájárulás
	IV.8	Díszvilágítások, fényreklámok, világító cégjelzések
	IV.9	Burkolatok minőségi megújítása
	IV.12	Utcabútorok és berendezések megújítása, rendszerelvű alkalmazása
	IV.13	Közterületek fenntartása, gondozása és tisztántartása
	IV.14	Elöregedett közműrendszerek részleges és teljes megújítása, fejlesztése
KONFLIKTUSOK CSÖKKENTÉSE, KÖZBIZTONSÁG NÖVELÉSE	IV.15	Funkciók alkalmas helyeinek meghatározása
	IV.16	Közbiztonságot erősítő eszközök fejlesztése
	IV.17	Akadálymentesítés közterületi vonatkozása

Jelmagyarázat

Beavatkozások ütemezése a szükséges pénzügyi eszközök igénye szerint:

Szcenárió:		
	S	alacsony mértékű költségvetés
	M	közepes mértékű költségvetés
	L	magas mértékű költségvetés

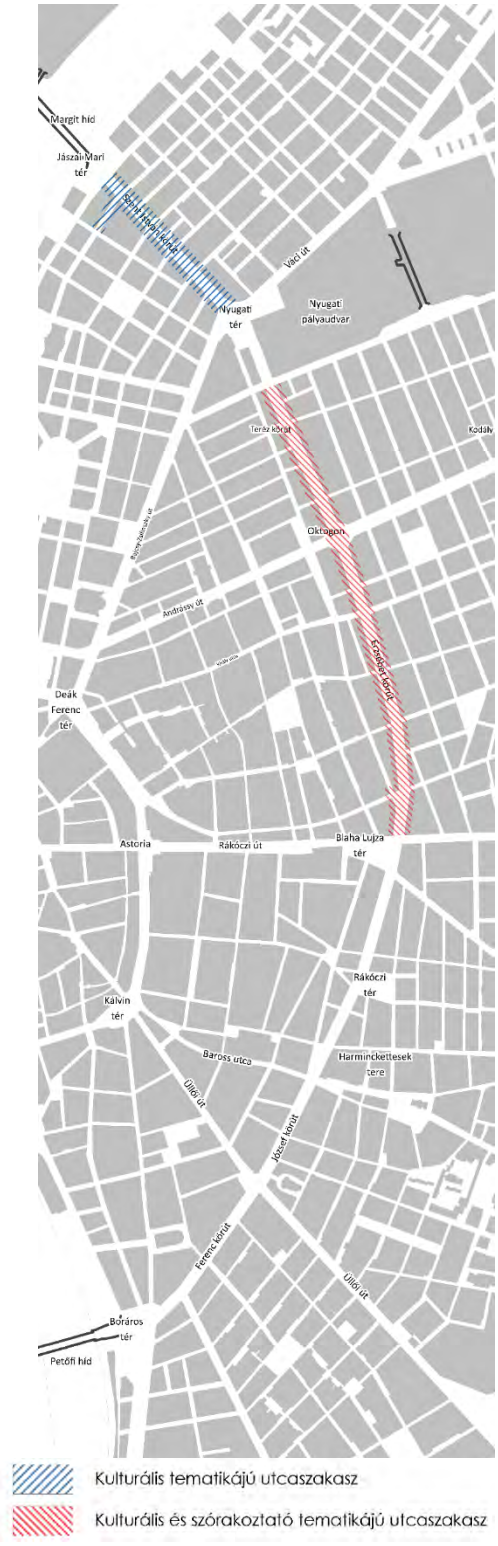
KÖRÚT PRESZTIZSÉNEK VISSZAADÁSA, NAGYVÁROSI ELEGANCIA LÉTREHOZÁSA

IV.1. A Nagykörút tematikus útszakaszainak támogatása

Szcenárió: S M L

A Nagykörút társadalmi-gazdasági adottságaikban többé-kevésbé eltérő városrészeket, kerületrészeket érint, melyek különböző funkcióösszetétellel és fizikai sajátosságokkal rendelkeznek. Ugyanakkor a Nagykörút egyes részein tapasztalható a kereskedelmi-szolgáltatási területen általános folyamat, a jellemzően gazdasági érdekből történő, spontán funkciócsoportosulás is. E jelenség korábban is tetten érhető volt a körúton és környékén, elsősorban a kulturális, szórakoztató és vendéglátási klaszterek vonatkozásban. Még a múlt századforduló előtt időszakban, Monarchia szerte ismert és vonzó szórakoztató negyed alakult ki az Erzsébet és a Teréz körút mentén, amelynek kulturális intézményei (színházak, mozik) még ma is élőek, vagy ugyanitt említhető napjaink Falk Miksa utcai galériasora.

Gazdaságfejlesztési beavatkozásként javasolt egyes kiemelt utcaszakaszokon, az adottságainak és karakterének megfelelő, **tematikai csoportosulások kialakulását elősegíteni**. A tematikus csoportok alapját képezhetik a meglévő funkciócsoportosulások, melyek megerősítése lehet feladat, illetve az érintett szereplők által támogatott új funkciók, profilok tervezett betelepítésével új tematikus csoportok is létrehozhatók. A Nagykörút több szakaszán átfogó, horizontális tematikaként jelenhet meg a kultúra, mely magába foglalja a kulturális intézményeket, klasszikus kulturális eseményeket, galériákat, a kreatív ipar képviselőit is. A tematikus utcaszakaszok kialakításához az érintett önkormányzatok, a gazdasági szereplők, egyesületek és szervezetek bevonása javasolt. A tematikák kidolgozását tartalmazhatja a javasolt Nagykörút gazdaságfejlesztési stratégia (lásd *II.5. beavatkozás)*. A tematikus utcaszakaszok támogatása, illetve létrejöttük elősegítése pedig a javasolt menedzsment szervezet (lásd *II.10. beavatkozás)* feladatként jelenhet meg.







Falk Miksa utcai galériák
(forrás: google.com)

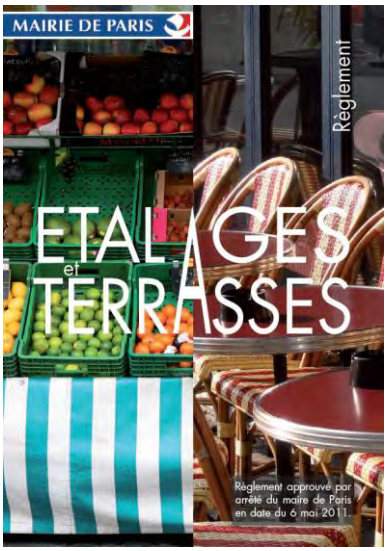


Falk Miksa utca sétáló utcává alakítása (látványrajz)

IV.2. A mobil környezet vizuális minőségének javítása	*Szcenárió:* S **M** L

A Településképi Arculati Kézikönyvek városépítészeti és építészeti vonatkozású ajánlásain, valamint a KAT helykijelölésein túlmenően javasolt meghatározni és közreadni a közterület használat során felmerülő belsőépítészeti, berendezési és minden más vizuális vonatkozású vállalkozási feltételek gyűjteményét, egy összességében jobb minőségű környezet kialakulása érdekében. A követelményeket és javasolt megoldásokat az érintett kerületekkel közösen elkészített **mintakatalógusban kell összefoglalni és közzétenni**. Hasonlítható ez a korábban kidolgozott Portálprogramhoz, amely célzottan az épületföldszintek arculatának rehabilitálásához hivatott részletekbe menően segítséget nyújtani.





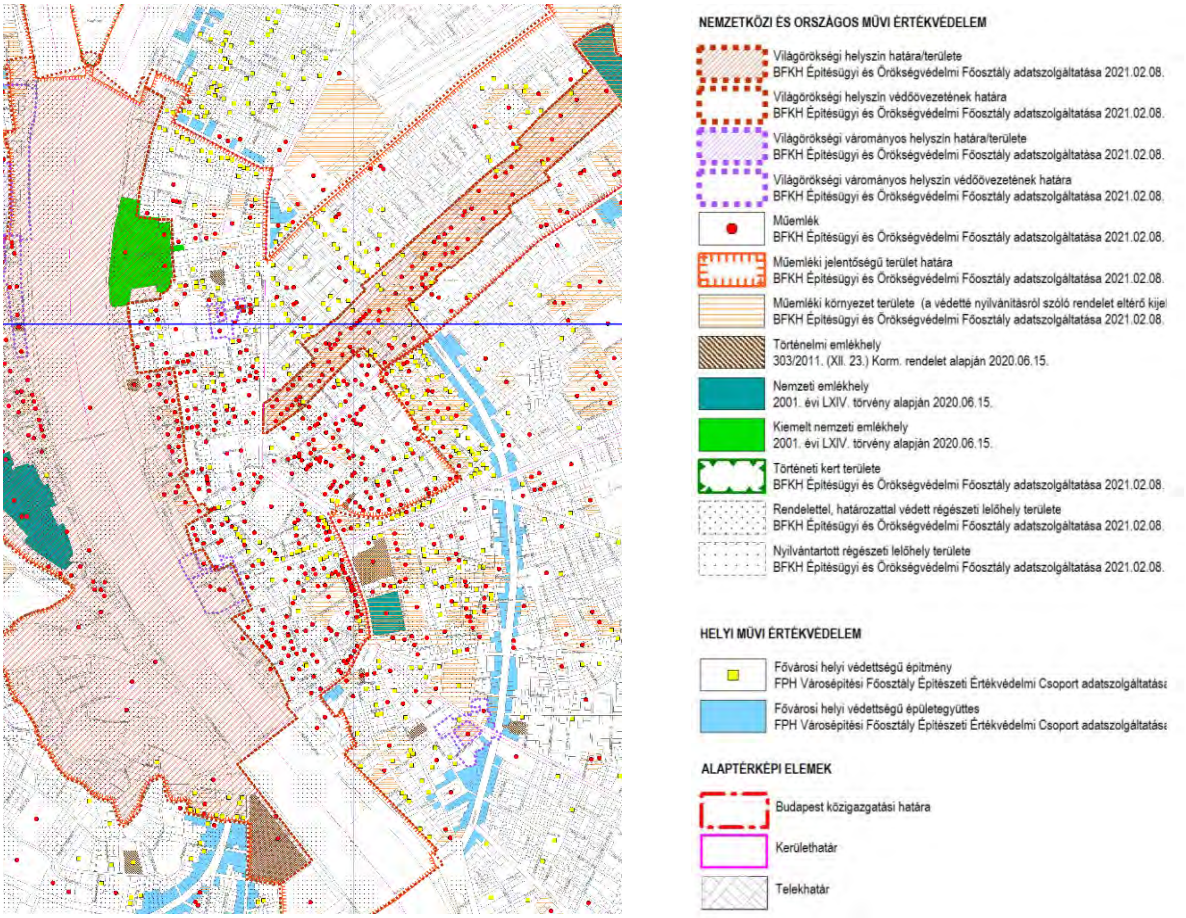
Közterületi terasz-elhelyezési szabályzat – Párizs (példa)
(forrás: paris.fr)

A javasolt mintakatalógus közzétételétől, az érintett tulajdonosok és vállalkozók jobb tájékoztatásától – nemzetközi gyakorlat tapasztalatai alapján – **az általános vállalkozási környezet**, valamint a **fizikai környezet színvonalának javulása** remélhető**.** Cél, hogy **a nagykörúti környezet egységében és részleteiben egyaránt letisztult és áttekinthető legyen**, igényesség tükröződjön a kivilágított kirakatokban, a tisztán tartott utcai előterekben, kapubejárókban, a nyílászárók minőségében. Sikeres gyakorlatok azt mutatják, hogy az anyaghasználatra is előírhatók követelmények, például a kitelepülések, teraszok berendezési tárgyaira (székek, asztalok) vonatkozóan, ezzel is elősegítve az egységes arculat megteremtését. Összességében a Nagykörútra vonatkozó közterület-használati etikett szabályait kellene összefoglalni a vizuális környezet minőségének emelése érdekében.

IV.3. UNESCO Világörökség kezelési terv elkészítésének szorgalmazása	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút rövid szakaszai az UNESCO által kijelölt világörökségi helyszínek (Duna-part látképe és a Budai várnegyed, valamit az Andrássy út és történelmi környezete) részei. Az Oktogon közeli körút-szakasz a világörökségi terület védőterületében helyezkedik el.

Szorgalmazni kell az előírt **világörökség Kezelési Terv elkészítését**, amely irányt mutat a védett területek értékeinek védelmére, karbantartására és fejlesztésére, ugyanakkor mintát nyújt a Nagykörút értékeinek kezeléséhez is, amellyel összhangban készülhetnek a további tervek és fejlesztések.

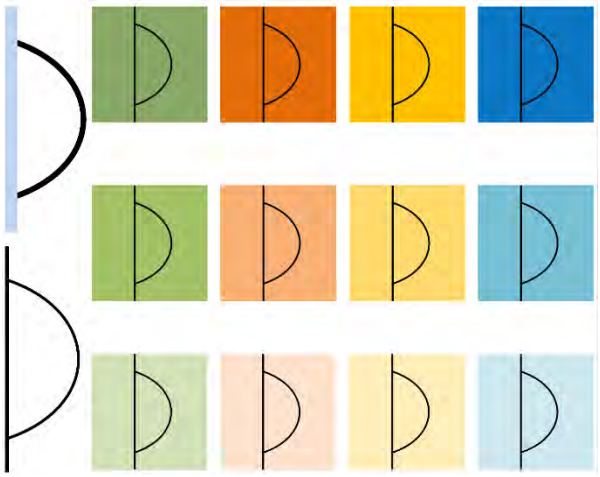


Nemzetközi, országos és helyi művi értékvédelem (forrás: Budapest Főváros Településszerkezeti terve,
Az épített környezet értékeinek védelme: Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek)

IV.4. A Nagykörút identitását erősítő intézkedések, kampányok	*Szcenárió:* S **M** L

A terület általános megítélését annak fizikai megújítása mellett a **Nagykörút újbóli bemutatásával** is javítani kell. A cél elérése a különböző marketingeszközök kombinációjának alkalmazásával, egységes stratégia mentén lefolytatott kampányokkal, figyelem felkeltéssel és fenntartással támogatandó.

Új, egységes brand kialakítása javasolt, mely könnyen beazonosíthatóvá teszi a területet és a hozzá kapcsolódó eseményeket, szolgáltatásokat. Javasolt – a Budapest Brand Zrt. szakmai támogatásával - egy „Nagykörút brand” kidolgozása, mely felöleli az egységes megjelenítést a közterületeken, kiadványokban és a digitális felületeken is.



Javasolt egységes grafikai motívum alkalmazása

A Nagykörút brand-jét erősítheti egy egységes grafikai motívum alkalmazása. A több felületen alkalmazható egyedi, karakteres ismertető és stílusjegy, könnyebben beazonosíthatóvá teszi a Nagykörúthoz kapcsolódó elemeket, programokat, a különböző offline és online felületeket.

Például a Dunát és a Nagykörutat sematikusan megjelenítő egyszerű logó, amely alkalomszerűen is használható rendezvények alkalmával.

Figyelemfelkeltő eszköz a helyhez kötődő utcai fesztiválok, rendezvények szervezése, amelyek kreatív módjai a lakossági támogatás megnyerése szempontjából.

A digitális megjelenés ma már nemcsak egy-egy kereskedelmi lánc vagy egység számára nélkülözhetetlen, de egy bevásárló utca számára is fontos marketingeszköz. Javasolt egy **weboldal** (pl. www.nagykorut.hu vagy www.nagykorut.budapest.hu) és **mobil applikáció** állandósítása (akár QR-kód elhelyezését), mely nemcsak a kereskedelmi és vendéglátó kínálatot tudja bemutatni, de fel tudja hívni a figyelmet a különböző, helyszínen megrendezésre kerülő eseményekre is. Lehetőséget biztosít a bevásárlóutca egységeinek a közös kedvezményes akciók megszervezésére, promóciójára.



Budapesti Portálprogram honlapja
(forrás: nagykorut.budapest.hu)

A beavatkozás keretében javasolt:

- a presztízst erősítő kulturális programok és helyszíneik számának emelése,
- alkalmi eseményekhez kötődő (ünnepek, hagyományok …) tematikus programok kidolgozása a helyben működő szervezetek összefogásával,
- épületek önálló brand-jének erősítése, amely segíti a Nagykörút beazonosítását, az emberek mentális térképére kerülését,
- online és hagyományos hirdetési felületeken történő megjelenés támogatása.

ÉPÍTETT KÖRNYEZET FELÚJÍTÁSA, MINŐSÉGI FEJLESZTÉSE

IV.5. Egységes arculati követelményeket tartalmazó jogszabályok összehangolásának szorgalmazása	*Szcenárió:* S M L

Az egységes arculati követelmények elősegítik a Nagykörút funkcionális egységének megteremtését is. A követelményekre az érintett kerületek helyi rendelete, arculati kézikönyve tartalmaz előírásokat, amelyek azonban kerületenként eltérő korlátokat szabnak. A főváros is rendelkezik településképi kézikönyvvel és településképi rendelettel, amellyel összhangban készült a kerületek szabályozása.

Az egységes arculati követelményen belül javasolt beavatkozás lehet:

- az érintett **kerületi arculati kézikönyvek** közötti összhang vizsgálata,
- az érintett **kerületek településképi rendelete** összhangjának vizsgálata.

Javasolt felülvizsgálni a főváros és a kerületek által **védelembe vett**, a Nagykörúton lévő **épületek nyilvántartásá**t. Az esetleges párhuzamosságokat ki kell szűrni. Mindez vonatkozik az épületekre, az épületrészekre és a védett utcaképre, egyéb helyi és területi védelemre is.

IV.6. Épülethomlokzatok rehabilitációja	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörút revitalizációjának egyik legfontosabb feladata az **épületek felújítása**. Az épületek bontása elfogadhatatlan lenne, megtartásukra részben garanciát nyújt az épületek helyi védettségi státusza. Az épületekben lévő lakásállomány felújítása és karbantartása is szükséges, amely komoly ösztönzést igényel.

A historikus épületek felújítása költséges, kevés támogatási lehetőség áll rendelkezésre. Uniós források csak energiahatékonyságot növelő beruházásokra vehetők igénybe. Ebben a helyzetben nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy a **historikus épületek homlokzati felújítása** során értékvédelmi szempontból szakszerűtlen, káros beavatkozások ne történjenek. A megújítási feladatokat a fővárosi és az érintett kerületi településképi arculati kézikönyv ajánlásai, valamint a fővárosi településképi rendelet helyi védett értékekre vonatkozó rendelkezései, továbbá a kerületi településkép védelméről szóló rendeletek követelményeinek figyelembevételével kell elvégezni.

IV.7. Épületek földszinti homlokzatainak rehabilitációja	*Szcenárió:* S M L

A revitalizáció másik nagy beavatkozási területe az **épületek földszinti homlokzatainak rehabilitációja**, az itt sétáló emberekre leginkább a „szemmagasságban” lévő elemek hatnak. Itt a fentiekkel azonos normarendszer alapján javasolt mihamarabb megkezdeni a beavatkozást. A gyorsan változó homlokzatrészek alakításának hosszabb távon történő irányítását és szabályozott keretek között tartását is biztosítani szükséges.

Az épületföldszinteken történő beavatkozásokat indokolt Budapesti Portálprogram elveinek és javaslatainak figyelembevételével előkészíteni. Javasolt a program megújítása és alkalmazása, ezzel párhuzamosan a helyi településképi rendeletek felülvizsgálata és egységesítése szükséges.

A beavatkozások során **betartandó néhány legfontosabb szempont**, amelyekre vonatkozóan a helyi településképi rendeletek is előírásokat tartalmaznak:

- *hirdetőfelületek és reklámcélú felületek mellőzése*,

- portálok épület eredeti építészeti karakteréhez illeszkedő formában, szín- és anyaghasználttal alakítandók ki,
- *cégfeliratok, cégérek* az épülethomlokzathoz illeszkedő, a tagozatokat nem takaró módon helyezhető el,
- csak önálló betűkből álló, szerelt vagy festett *cégfelirat* helyezhető el,
- *klíma- és más műszaki berendezések* épülethomlokzaton látható módon nem helyezhetők el (egységes megvalósítás érdekében fővárosi program létrehozása javasolt),
- *megállítótáblák* kihelyezésének tiltása,
- kirakatok *üvegfelületei* fóliával nem takarhatók,
- reklám feliratok nélküli, egységes színvilágú vászonárnyékolók alkalmazhatók.

Az épületek díszeként létesültek az igényes megfogalmazású kapuzatok**,** amelyek a Nagykörút teljes hosszán markáns elemekként jelentek meg. Jelenlétük mára már alig észlelhető, látványuk szinte teljesen elveszett a kihelyezett reklámok, feliratok, táblák sokaságában.

Javasolt a **kapuzatok kiemelt védelmét biztosítani**, eredeti állapotukat, előkelő megjelenésüket visszaállítani. A környezetükből el kell távolítani az idegen, zavaró épített elemeket a reklámokat, cégjelzéseket.



Eltakart, rendezetlen kapuzatok



Még látható kapuzatok

IV.8.	**Tető és kupola megújítási/helyreállítási program**	*Szcenárió:*	S M L

A Nagykörút arculatát erőteljesen befolyásolja az épületek tetőinek kialakítása és állapota. A legutóbbi helyreállítások során alkalmazott formai egyszerűsítések, a pótlásra felhasznált olcsó tetőhéjazati anyagok – bordás fémlemez, bitumenes zsindely stb. – méltatlanul zavaróak.

A védett épületegyütteshez méltóan, **a tetők az eredeti tetőformákkal és az anyaghasználattal történő helyreállítása szükséges.**

Budapest múlt század második felében és a századforduló időszakában kiépült történeti belvárosának számos historikus stílusú épületét toronyépítmények és kupolák díszítették. A létrehozott magassági hangsúlyok a városépítészeti törekvések alapján jellemzően a városszerkezet fontos pontjait voltak hivatva kihangsúlyozni. Számtalanul sok kisebb torony, kupola és kiemelt tetőszerkezeti, továbbá homlokzati elem díszítette a városképet, nem utolsó sorban a Nagykörút kiemelt jelentőségű városépítészeti együttesének arculatát. Sajnos a történelem viharaiban ezeknek az elemeknek nagy része megrongálódott, elpusztult. A helyreállítások során gazdasági és ideológiai, szemléleti szempontok egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy a visszaépítések csak részlegesen valósultak meg, számos felépítmény és homlokzatdísz helyreállítása elmaradt. Ahhoz, hogy a Nagykörút visszanyerje korabeli díszes építészeti arculatát, javasolt az **elpusztult tetőfelépítményeket, épített magassági hangsúlyokat pótolni**.



A Margit-híd budai hídfője a századfordulón és napjainkban
(forrás: gallery.hungaricana.hu; Google Maps)



A József körút 1894-ben és napjainkban
(forrás: gallery.hungaricana.hu; Google Maps)

Az eredményes megújításhoz **pénzügyi támogatási** lehetőségeket szükséges biztosítani:

- **országos** kormányzati program,
- **fővárosi** fejlesztési program keretében.

A kormány a *lerombolt historikus épületelemek helyreállítási programjának megvalósítását szolgáló beruházásokkal összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és a beruházások kiemelten közérdekű beruházássá nyilvánításáról* szóló 477/2020. (X.30.) Kormányrendelettel mintaprogramot indított az egyes épületelemek helyreállítására. A mintaprogram szerinti beavatkozások mindeddig nem érintették a Nagykörúton lévő épületek kupoláit, mindhárom helyreállítandó kupola a belvárosban található (V. és XI. kerület, lásd hivatkozott rendelet 2. mellékletében).

IV.9.	**Épületállomány megújítási hozzájárulás**	*Szcenárió:*	S M L

Az épületállomány megújítása az értékvédelemmel érintett területen az átlagosnál is nagyobb költségekkel jár, az épületrészek felújítása is több kiadással jár. Ezzel szemben forráshiány áll fenn: a kormányzati prioritások és az EU támogatható céljai között sem szerepel a döntően magántulajdont képező értékes ingatlanállomány felújításának támogatása.
Új szabályozási, műszaki, építészeti válaszokat kell találni a modernizáció mikéntjére, és szervezeti szinten is (tulajdonos, fejlesztő, kerület, főváros) együttműködésen alapuló irányba kell építkezni.
Az épületállomány sikeres megújítása érdekében **az építkezések finanszírozási támogatása javasolt több (állami és önkormányzati) forrásból**. A támogatások révén vonzóvá tehető az épített értékek felújítása bontásuk helyett.

Jelenleg is számos önkormányzatnál elérhető önkormányzati támogatás a **védett épületállomány megújítására**, ezért javasolt, hogy a megújítási hozzájárulás ehhez hasonló / azonos tartalmat hordozzon. Javasolható az éves költségvetésben meghatározott mértékű forrást elkülöníteni erre a célra.



Önkormányzati pályáztatás lakóház felújítási céllal (példa)
(forrás: ujbuda.hu)

Javasolt a **támogatást széles körben elérhetővé tenni** (lakosság, gazdasági szervezetek, egyházi és civil szervezet vagy önkormányzat számára is). Magas színvonalú, értékmentő terveket kell támogatási pályázatok feltételévé tenni.

IV.10. Díszvilágítások, fényreklámok, világító cégjelzések	*Szcenárió*: S M L

Budapest éjjeli városképe egyedülálló értéket képvisel a város lakói és a látogatók számára. A díszvilágítás – kimagasló értékű épületek, jelentős középületek és a leglátogatottabb közterületek megvilágítása – kihangsúlyozza a városkép egyediségét. A világító cégjelzések az esti utcaképek megszokott elemei.

A kivilágításra vonatkozó településképi ajánlásokat és követelményeket fővárosi és a kerületi arculati kézikönyvek, valamint a településképi rendeletek tartalmazzák.

Épületek külső megvilágítása, díszvilágítás

A Nagykörút éjjeli városképe fővárosi összehasonlításban is értékes. A hosszú útvonal jól kivilágított, de csak néhány jelentősebb épület homlokzata kapott megvilágítást, hosszabb összefüggő épületsorok összehangolt megvilágítása nincs megoldva. **Javasolt továbbra is hangsúlyosabb, kiemelt díszvilágítást alkalmazni az értékesebb és jelentősebb közforgalmú (színházak, mozik, szállodák stb.) épületek esetében,** a többi épület plasztikus homlokzatainak karakteregységét egyenletesebb derítő megvilágítással indokolt kiemelni.

A megvilágítás módjával és eszközeivel a közbiztonság javítása mellett nagymértékben befolyásolható az éjjeli városkép és a város éjjeli hangulata. A mesterséges fény egyedivé teszi a város látványát, segítségével kiemelhetőek, előtérbe helyezhetőek az épített és természeti értékek, hangsúlyt adva a főváros karakteres területeinek.

A BDK Kft. jelenleg a Nagykörúton két helyszínen üzemeltet Közszolgáltatási Szerződés keretében díszvilágítási berendezést, a Nyugati pályaudvar és a Vígszínház épületének külső dekoratív világítását biztosítja. Itt elsősorban a közvilágítási oszlopokra szerelt nátriumlámpás világítótestek biztosítják az épületek fényárvilágítását. Az épületek előtti terület felújítása vagy újragondolása esetében ezek átépítésével, részleges megújításával is számolni kell.



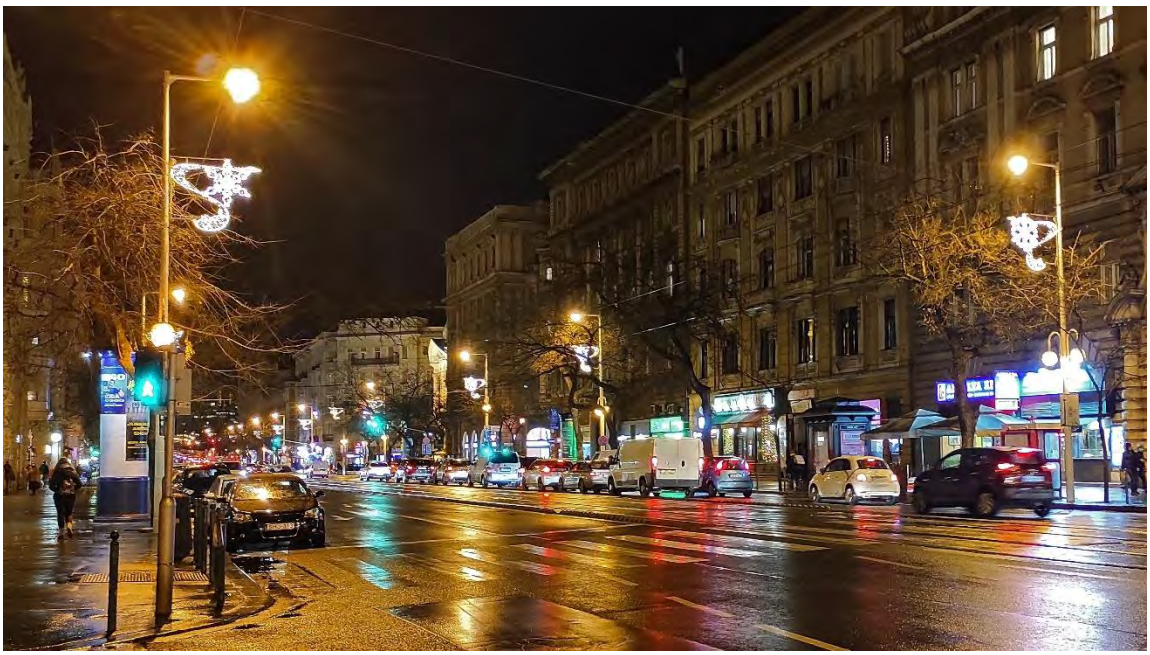
Corinthia Hotel Budapest



Palace Hotel Budapest

Karácsonyi díszvilágítás

A területen a karácsonyi díszítő világítás kiépítése minden évben az érintett kerületi önkormányzat által kerül megvalósításra. A Ferenc és a Szent István körúti szakaszokon csak a közvilágítási oszlopokra szerelt motívumokat, a VI., VII. és VIII. kerületi szakaszokon a fák füzérekkel történő díszítését is jelenti. A látvány az elmúlt években nem volt egységes, kerületenként eltérő díszítést is alkalmaztak. Javasolt a látványtervet időnként újragondolni oly módon, hogy az egyes szakaszok közötti harmónia megvalósuljon. A Főváros által finanszírozott területeken a fák mechanikai védelmének érdekében fafüzérezéssel már nem készül karácsonyi díszítés (lásd *I.9 beavatkozás).* A kábelhálózat cseréje esetén ennek külön kapcsolható villamos vezetővel történő kiegészítése, az oszlopokra korszerű és kulturált csatlakozó aljzat felszerelése javasolt.



Szent István körút egységes karácsonyi díszkivilágítása (példa)

Fényreklámok, világító cégjelzések

Jellemzően tiltottak azok a berendezések, amelyek villogó fényt adnak, vakító fényhatást eredményeznek. Kerületenként változó a fényreklámokra vonatkozó előírások. A szabályozások között konkrét paramétert is találunk: Új-Lipótvárosban (XIII. kerület) például az 500 nanométernél rövidebb hullámhosszú, 3000 K

színhőmérsékletnél magasabb fényt kibocsátó világítást, valamint **LED futófényt nem javasolt elhelyezni**. Ilyen berendezéseket sem az utcáról látható épülethomlokzaton, sem kirakatszekrényben nem javasolt alkalmazni.



Jelenlegi zavaró fényű megvilágítás



Javasolt megvilágítás (példa)

IV.11. Burkolatok minőségi megújítása	*Szcenárió:* S M L

A Nagykörúton javasolt burkolatok szempontjából általános cél az egységes, reprezentatív megjelenés, a könnyű tisztíthatóság biztosítása, az utólagos könnyű javíthatóság. A revitalizációs projekt keretében a történeti városi környezethez illeszkedő anyagokat kell használni, de a mai kor igényeinek megfelelő módon (lejtett szegélyek kialakítása, taktilis jelzések használata stb.).

A burkolathasználat a közterületek jelentős karaktermeghatározó eleme, ezért az elvárt harmonikus körúti egység megteremtése érdekében javasolt jó minőségű burkolatokat összehangoltan kiválasztani és alkalmazni. Az **anyaghasználatot KAT-ban javasolt meghatározni,** a tervezés során az érintett önkormányzatok között és a BKK-val e vonatkozásban konszenzust kell kialakítani.

A járdák gyalogos felületein a történetileg hagyományos aszfalt burkolat megtartása, vagy jó minőségű elemes természetes kőburkolat javasolt. A meglévő eredeti gránit járdaszegélyek megtartandóak. A berendezési sávban vízáteresztő természetes kőburkolat alkalmazása javasolt (lásd *I.12. beavatkozás*)**.**

A **villamosmegállók peronjain** jól karbantartható, könnyen **tisztítható hagyományos aszfalt burkolat vagy természetes kőburkolatok használata javasolt**, amely **méltó a nagykörúti környezethez**.

A **teresedéseken vegyes burkolat** alkalmazása javasolt. Különböző, színben és formában is harmonizáló, természetes kőburkolatok használatával jeleníthetőek meg az eltérő használatú felületek (lásd *III.8 beavatkozás*). Kerülni kell a csúszásveszélyes anyagok használatát. Az akadálymentességet és a szabad gyalogos közlekedést biztosítani kell (lásd *III.5 beavatkozás*). A taktilis jelek beépítését, a gyengénlátók közlekedését is megkönnyítő szabályos, jól érzékelhető kontúrok kialakítását támogatni kell (lásd *III.7 beavatkozás)*.



Aszfalt járda burkolat



Elemes, vízáteresztő kockakő burkolat



Vízáteresztő gránitkocka burkolat



Gránitszegély

Javasolt burkolatok (előképek)
(forrás: saját fotó; pinterest.com; kockako-burkolat.hu; Google Maps)

IV.12. Utcabútorok és berendezések megújítása, rendszerelvű alkalmazása	*Szcenárió:* S M L

A közterületek működtetése elképzelhetetlen utcabútorok és berendezések nélkül (lásd *I.6. beavatkozás*).

A revitalizáció során törekedni kell a velük kapcsolatban felmerülő problémák mérséklésére:

- **konfliktus az épített környezettel**: az épített örökséghez méltatlan utcabútor típusok használata, az utcakép romlása az alkalmazott sokfajta eszköz miatt,
- **fenntartás hiánya**: műszaki és esztétikai állapotuk elavult, hiányzik a karbantartás, graffitik, rongálások,
- **utólagos**, koncepciótlanul, ad hoc **jelleggel kihelyezett**, esztétikailag igénytelen kialakítású berendezések.

A Nagykörúton alkalmazott ezen eszközök minőségi fejlesztése és egységes kezelése szintén kiemelt feladat. Itt is javasolt **példatár összeállítása és ajánlások megfogalmazása**, amiből az egységes kezelés elve mentén választani lehet. **Kiválasztott formacsaládok** rendszerszerű alkalmazása javasolt, amelyek teljesítik a könnyű tisztíthatóság, a biztonságos használhatóság, a fagyállóság, a rongálásbiztosság és könnyű javíthatóság, vagy cserére kritériumait. Az épített környezettel való konfliktus elkerülése érdekében **egyszerű geometrikus formák** alkalmazása, visszafogott megjelenés célszerű. Kerülni kell a nagy tömegű és térfogatú, nehézkes bútorok és berendezések alkalmazását.



Egyszerű formaképzésű utcabútorok (előképek)
(forrás: pinterest.com)

Az utcabútorok, a pihenőfelületek és találkozóhelyek tervezése során fontos az **ivókutak és vízvételi helyek biztosítása**. Az utcai hulladéktárolók nagy számban vannak jelen a körút mentén, ezért jó színvonalú termékek alkalmazása szintén emelheti a közterület színvonalát.





Meglévő utcai hulladékgyűjtő edény és poller(forrás: Google Maps)







Korszerű utcai berendezések (előképek)
(forrás: ziegler.metal.de, metrumkft.hu)

A buszmegállók utasváró építményeinek kialakítása során törekedni kell az **átláthatóság megőrzésére**. A jelenlegi **visszafogott megjelenést**, mely összhangban van az értékes épített környezettel megkell tartani. Az utasvárók felületein **alternatív zöldfelületek** kialakítására is lehetőség nyílik, amely az utcakép szempontjából kedvező hatású, emellett a mikroklimatikus viszonyokat is javítja. A buszmegállókon – az átláthatóság biztosítása mellett – javasolt **vertikális zöldfelületek** létrehozása, a felületek növényzettel történő befuttatása, esetleg extenzív zöldtető kialakítása (lásd *I.6 beavatkozás*).





Javasolt utasváró kialakítás (előképek)
(forrás: artformurban.co.uk; metalco.it)

A mobiltelefonok megjelenésével és széles körben való elterjedésével a telefonfülkék száma Magyarországon (és Budapesten is) az elmúlt 20 évben a hatodára, az utóbbi 10 évben a felére csökkent[18]. Az átlag havi beszélgetési idő fülkénként a 2020 decemberi adatok szerint már csak 0,5 óra. Ez azt mutatja, hogy minimálisan, de még használatban vannak. A teljes felszámolásuk azért sem lehetséges, mert rendelet[19] kötelezi a Telekomot, hogy háromezer lakosonként legalább egy nyilvános telefonállomást működtessen. Ezen kívül váratlan és vészhelyzetek esetén is szükség van segélyhívások indításának lehetőségére.

A **nyilvános telefonállomások** jelenlétének utca- és városképi következményei vannak. Törekedni kell a **visszafogott, egységes megjelenésre**. Fülkék csak a ténylegesen szükséges számban javasolt megtartani. Városképi szempontból előnyben kell részesíteni a fedett, 0-24-ben megközelíthető helyeken vagy aluljárókban, falra szerelt módon való elhelyezésüket. Ebben az esetben könnyen felismerhető információt (pl. egységes, igényes kitáblázás) kell nyújtani ezek helyzetéről.

A nagy henger alakú, kulturális célú hirdetményeket hordozó **hirdetőoszlopok** a közterületek elfogadott elemei. Megtartásuk KAT-ban feldolgozott egységes fővárosi koncepció alapján javasolt a frekventált útvonal mentén.



Jelenlegi, javításra szoruló utcakép: megrongált telefonfülke, eltérő megjelenésű hirdetőfelületek
(forrás: Google Maps)

IV.13. Közterületek fenntartása, gondozása és tisztántartása	*Szcenárió:* S M L

A közterületek jó minőségben történő fenntartása, gondozása és a köztisztaság mindennapi biztosítása alapvetően meghatározza a használók megítélését. A feladat szervezési és humán erőforrás koordinálási munkát igényel, így alacsony költségvetés mellett is biztosítható. A Nagykörút esetében a köztisztaságért és a közterületek fenntartásáért felelős szervezeten belül javasolt akár egy **önálló munkacsoport** felállítása,

[18] https://www.vg.hu/cegvilag/2021/07/szazmilliokat-bukik-az-utcai-fulkeken-a-magyar-telekom-1

[19] 19/2020. (XII. 18.) NMHH rendelet az egyetemes elektronikus hírközlési szolgáltatás nyújtásával kapcsolatos részletes szabályokról

mely kifejezetten a Nagykörúti feladatokért felelős. A koordinátor feladatai közé tartozna az alkalmazottak mellett a lakosság, a helyi vendéglátóegységek, üzletek, szolgáltatások és intézmények bevonása is.

A Nagykörút színvonalas fenntartása érdekében a használók és érintettek széles körével való együttműködés, partnerségi kapcsolat kialakítása szükséges. Az érintett önkormányzatok együttműködésére a fővárosi és kerületi önkormányzatok közötti együttműködési megállapodás keretében van lehetőség. A köztisztaság fenntartásában a lakosság, valamint az egyéb érintettek (pl. kereskedelmi-szolgáltató egységek) aktív részvételét is erősíteni kell. Jelen szereplőket ösztönözni kell (programokkal, közösségi nagytakarítással, szerződéssel) környezetük minőségi fenntartására és tisztántartása, emellett pedig a feladat végrehajtását **támogató infrastruktúra kiépítése** (pl. rejtett vízvételi helyek létesítése) javasolt. Az ösztönzés mellett hatásos eszköz lehet a szankcionálás.

Jelen beavatkozás keretében érdemes lehet a javasolt Nagykörút honlapon (lásd *IV.4.* beavatkozás) felületet biztosítani **bejelentő alkalmazásnak** vagy egy önálló appot létrehozni, amelynek segítségével a lakosok észrevételeket tehetnek (helyszín beazonosítása GPS-el, fotóval és szöveges ismertetővel) elmaradt köztisztasági feladatokról, megrongálódott utcabútorokról stb.

A közterületek fenntartásába tartozik az **utcabútorok és berendezési tárgyak karbantartása, a közlekedési felületek tisztántartása és síkosságmentesítése**, valamint **a zöldfelületek színvonalas fenntartása** is (lásd *I.11. beavatkozás*).

Javasolt a **közterületi hulladékgyűjtők** számának és helyének szükség szerinti optimalizálása.

A lakossági hulladékgyűjtő edények rövid idejű kihelyezéséének helyét és rendszerét a szolgáltatóval és a lakossággal egyeztetve kell megállapítani.

A Nagykörút mentén, korábban kialakított **nyilvános illemhelyek felújítása** és újbóli használatbavétele javasolt (lásd *II.4. beavatkozás*).

A gyalogos közlekedési felületek tisztántartásához és síkosságmentesítéséhez a zöldfelületek védelme érdekében környezetkímélő anyagok használata javasolt (lásd *I.10. beavatkozás*).

IV.14. Elöregedett közműrendszerek részleges és teljes megújítása, fejlesztése	*Szcenárió:* S M **L**

Vízellátás fejlesztése

Amíg az útpályában húzódó nagyméretű főnyomóvezetékek cseréje az elmúlt évtizedekben megtörtént, addig a Nagykörút járdáiban található elosztó- és főnyomóvezetékek egy része elöregedett, ugyanis vannak olyan vezetékek, amelyek az 1950-es, 1960-as években, illetve az 1970-es évek elején épültek. Ezen vezetékek azon kívül, hogy elérték, vagy meghaladták a tervezett élettartalmukat, az anyaguk (azbesztcement, öntöttvas) sem felel meg a mai kor követelményeinek. Komplex felszínrendezés esetén ezért ezen vezetékek gömbgrafitos öntöttvas anyagú vezetékre történő cseréje indokolt az alábbi helyeken:

- Szent István körút két oldalán,
- Teréz körúton a Podmaniczky utca - Király utca közötti szakaszán,
- Erzsébet körút két oldalán,
- József körúton a Népszínház utca - Bérkocsis utca közötti szakaszon, a páros oldalon,
- József körúton a Bérkocsi utca – Üllői út közötti szakaszon, a páratlan oldalon,
- Ferenc körúton az Üllői út – Boráros tér közötti szakaszon, a páratlan oldalon,
- Ferenc körúton, a Mester utca – Boráros tér között a páros oldalon.

Szennyvízelvezetés fejlesztése

Jelenleg a Nagykörúton egyesített csatornarendszer található, amely nemcsak a szennyvizeket, hanem a keletkező csapadékvizeket is elszállítja. A rendszer egyes részei túlterheltek. A 2006-ban elkészült Általános Csatornázási Terv az elöntések, túlterhelések elkerülése érdekében meghatározta azon helyeket, ahol tehermentesítő csatorna létesítése szükséges. A tervezett tehermentesítő csatorna nyomvonala a következő: Liszt Ferenc tér – Kertész utca – Dohány utca – Akácfa utca – Blaha Lujza tér – Somogyi Béla utca – Gutenberg tér – Mária utca – Kinizsi utca. A tehermentesítő csatorna részben a meglévő, egyesített rendszerű csatorna kiváltásával történne.

Közvilágítás

- A ’80-as évek átalakításai során a Ferenc körút és a Szent István körút elsötétült, mivel a fák alá nyúló ostornyeles közvilágítási oszlopok magas fénypontú lámpákra történő cseréjével a lámpatestek a lombkoronaszint fölé, illetve abba kerültek, illetve a járdavilágítókat elhagyták. Utóbb a Szent István körúton és a Teréz körút Nyugati térhez kapcsolódó szakaszán ez pótlásra került, a Ferenc körúton azonban nem.

  A Ferenc körút jelenleg is lényegesen sötétebb, mint a többi szakasz, ami mind komfort, mind az éjjeli használat szempontjából kedvezőtlen. Ennek fejlesztése a járdavilágító lámpák telepítésével átfogó fejlesztés nélkül is szükséges.

- A közvilágítási kábelhálózat átlagos – jó állapotú, jellemzően a 2000-es években rekonstrukció keretében szakaszosan cserélve lett. Jelentősebb útburkolat cserével járó felújítása előtt állapota ugyanakkor felülvizsgálandó, csomópontok és útszegélyek átépítésénél vagy új tartószerkezetek telepítése esetén a hálózat cseréje szükséges.

- Új, az oszlopokra szerelendő 0–24 órás ellátást igénylő fogyasztók – pl. WiFi, térfigyelő kamera és elektromos töltő berendezések – alkalmazásához külön közcélú csatlakozás kiépítése szükséges.

- A tartószerkezetek főként a 70-es években telepített speciális kúpos, hajlított festett vas oszlopok, a Ferenc és a Szent István körúti szakaszon pedig a 90-es években létesített egyenes acél oszlopok. Állapotuk folyamatosan felügyelt, rendszeresen festett, a 2000-es években a tő előrehaladott korrózió miatt speciális technológiával helyben meg lettek erősítve. A közvilágítási társaság tartószerkezetei villamos felsővezeték tartó funkciót nem látnak el.

  A jelenlegi nátriumlámpás világítótest állomány 2006-ban, illetve 2008-ban korszerűsítés, illetve rekonstrukció keretében került felszerelésre, általános és útvilágítási funkciót az ún. ONIX lámpatestek, a járdák világítását pedig oszloponként két- két gömblámpa biztosítják.

  A tartószerkezetek és lámpatestek általános cseréje abban az esetben javasolt, amennyiben a revitalizáció keretében történik ez meg, és ekkor egységes, NEMA Socket csatalakozási lehetőséggel rendelkező LED-es berendezések telepítése kívánatos. Fontos, hogy az új világítás "kiosztása" és a tartószerkezetek geometriája vegye figyelembe a fák lombozatát, az egyszerre több világítás feladatnak történő megfelelést.

- Amennyiben a tartószerkezetek megmaradnak a revitalizációt követően is a helyszínen, akkor szükséges a műszeres felülvizsgálat alapján az eddig csak esetileg elvégzett oszloptő megerősítéseket teljeskörűvé tenni.

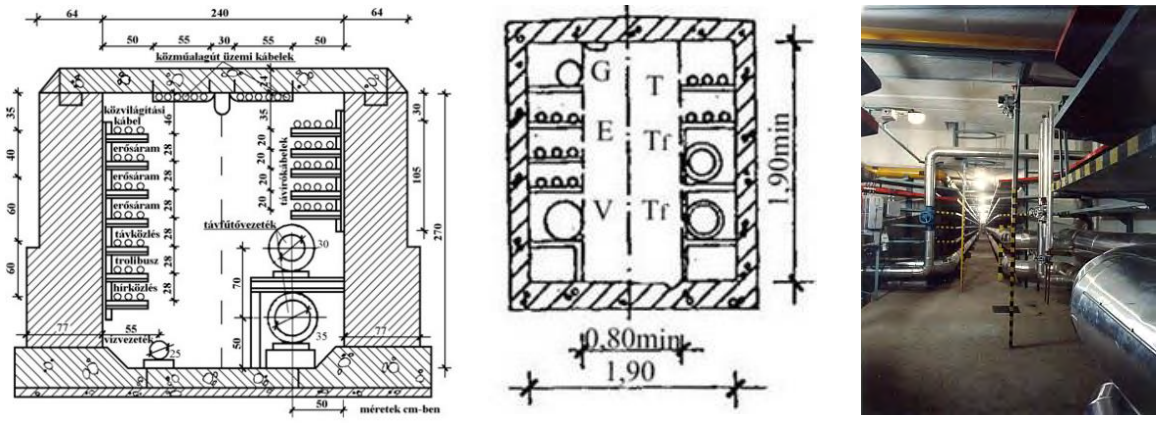
Távhőellátó rendszer fejlesztése, helybiztosítása

A magas levegőszennyezettség mérséklése, a klímavédelem és a környezetbarát hőellátás biztosítása érdekében a belvárosi távhőellátás biztosításához a rekonstrukciókkal érintett szakaszokon szükséges a távhővezetékek helybiztosításáról is gondoskodni. Az európai nagyvárosok többségének belvárosa távhővel (fűtés-hűtés) ellátott –, ahol különösen fontos a magas levegőszennyezettség mérséklése. A belvárosi távhőellátás megoldást jelent az egyre sürgetőbb kéményfelújítások problémájára is. A védett építészeti értékek esetében a helybeni megújuló energiaforrásokat hasznosító berendezések alkalmazása korlátozott, így ezeken a területeken a hőigényeket központosítottan, az egységes fővárosi távhőhálózat részeként lehet

környezetkímélő módon kielégíteni. A távhő zöldítésével és hálózatfejlesztéssel Budapesten a belsőbb területekre is eljuthat a vezetékes megújuló energia.

A közművek helytakarékos elhelyezése

A közművek helytakarékosabb elhelyezésére, a közművek közös térben történő kiépítésére léteznek az úgynevezett közműfolyosók és közműalagutak. Előnye, hogy kevesebb területet foglal a földfelszín alatt, amellyel új fasorok, zöldfelületek kialakítása válik lehetővé, illetve, hogy az üzemeltetésben így elvileg egyszerűbben elvégezhetőek a vezetékek ellenőrzése és karbantartása.



Közműalagút mintakeresztszelvények, illetve a pesterzsébeti közműalagút belső tere
(forrás: Dr. Török Sándor: Közműrendszerek, 2011)

Bár a műszaki érvek a közműalagutak kialakításukat indokolnák, azonban a gazdasági, üzemeltetési, fenntartási és jogi indokok több aggályt is felvetnek. Gazdasági okként említendőek a következők:

- magas a beruházási költsége: a meglévő egyesített rendszerű főgyűjtőcsatornaelválasztó hatása miatt mindkét útpálya alatt szükséges a kialakítása,
- meglévő közműinfrastruktúra kiváltásának többletköltségei: jelenleg már kialakított közműrendszerek működnek, amelyeket a földből szakszerűen el kell távolítani, a közműellátást a kiváltás során fenn kell tartani,
- fokozottabb korrózióvédelem: a zárt térben történő vezetékhasználat miatt fokozottabb korrózióvédelemre van szükség, a közműalagút kiépítése során a kivitelezés minőségre fokozottan oda kell figyelni.

Üzemeltetési, fenntartási problémaként az alábbiak jelenhetnek meg:

- vezeték hozzáférhetősége, szerelhetősége problémás, esetleges korrózióvédelmi felújítások elvégzéséhez például nagyátmérőjű vezeték esetén kétoldali hozzáférés szükséges,
- a szakaszoló szerelvények javítása, cseréje, beépítése problémás lehet,
- vízvezeték esetében az ürítési lehetőségek kialakíthatósága (öblíthetőség érdekében) gondot okozhat,
- az elosztóhálózatok esetén az összes leágazás (közcső csatlakozás, bekötés, tűzcsap leágazás) a műtárgyon keresztüli faláttöréssel oldható csak meg, ami építési, fenntartási, hozzáférhetőségi, vízzárósági problémákat okozhat,
- erősáramú vezetékek esetében gondot jelenthet a vizes, párás környezet,
- a leágazó vezetékek esetében (amelyek nem közműalagútban helyezkednek el) felmerülhet a magassági vonalvezetés problémája.

Jogi okként a következők említendőek:

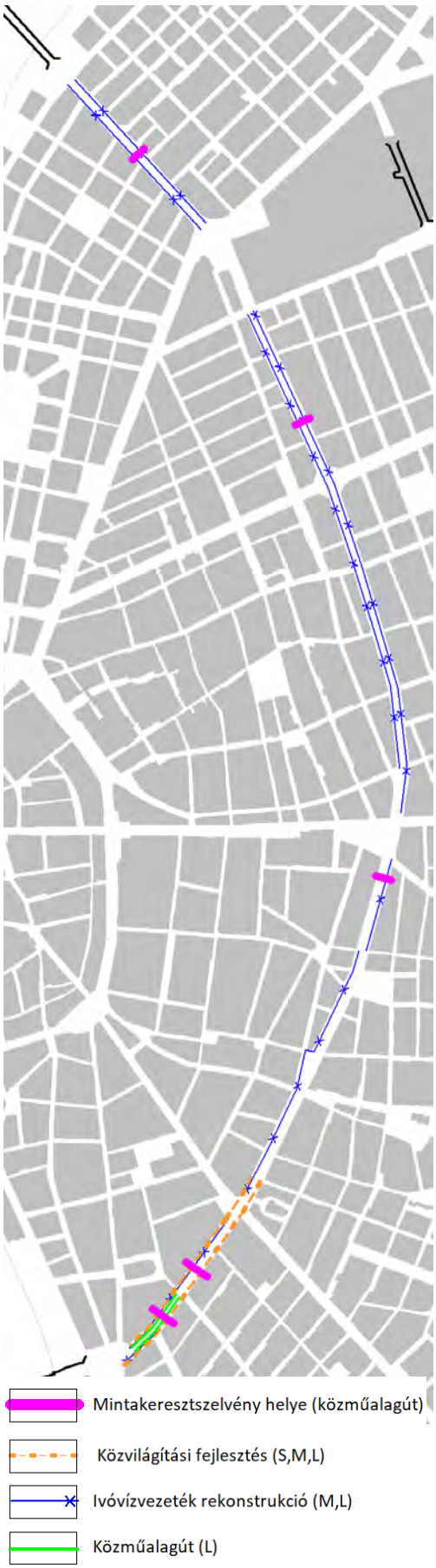
Üzemeltető kérdése: fontos, hogy meg kell határozni, hogy magát a közműalagutat és annak további elemeit (fedlapok, lebúvók) ki üzemelteti, tartja fenn, illetve a karbantartásokat ki végzi el, meghibásodás esetén a felelőség kérdése: tisztázni szükséges, hogy nagyobb meghibásodáskor, amely során az összes közmű érintett lehet, akkor annak költségei kit terhelnek.

A közműalagút kialakításával kapcsolatban a közműszolgáltatókkal történt egyeztetéseket a melléklet tartalmazza.

A javaslat készítése során vizsgálatra került, hogy a Nagykörúton milyen módon épülhet ki közműalagút, azok elhelyezése hol történhet az út alatt.

A keresztmetszetek az alábbi helyeken kerültek kijelölésre:

- Szent István körút (hrsz.: 25027/1 – hrsz.: 25094 ingatlan között),
- Teréz körút és Erzsébet körút (hrsz.: 28883 – hrsz.: 28856 ingatlan között),
- József körút (hrsz.: 36408 – hrsz.: 34848 ingatlan között),
- Ferenc körút (hrsz.: 36884 – hrsz.: 37535 ingatlan között).



A tervezett közműalagút mintakeresztszelvényeinek készítése során az alábbiak kerültek figyelembevételre:

- az egyesített rendszerű csatornák a közműalagútnak nem részei, az FCSM Zrt. az egyeztetés során jelezte, hogy a közműalagút kialakítását nem támogatja,
- adottságként, elválasztó hatásként került figyelembevételre a villamos pálya alatt található nagyátmérőjű, egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna,
- a fővárosi távhőhálózat helybiztosítási igénye,
- a mintakeresztszelvények készítése során nem került figyelembevételre az, hogy a területen elválasztott rendszerű csatornahálózat is esetlegesen kialakítható, így a csapadékcsatorna általi vizek a Dunába vezethetőek megfelelő tisztítás után,
- a hírközlési alépítmények méretei, csőnyílásszámai nem ismertek,
- az épületállomány állékonysági vizsgálata nem állt rendelkezésre,
- a közműalagút épülettől való távolsága minimum 3,0 méter, a fától való védőtávolság minimum 1,5 méter.

A javasolt elhelyezés alapján elmondható:

- a közműalagút kialakítása nagymértékű beavatkozással jár, mind a felszínen, mind a felszín alatt,
- megbontások előtt szükséges az épületek állékonyságának vizsgálata,
- a meglévő közműhálózatok bemérése szükséges, a pontos helyük és méretük meghatározása miatt,
- részletes megvalósíthatósági tanulmány (amelynek költség-haszon elemzést is kell tartalmaznia), engedélyezési és kiviteli tervek készítése szükséges,
- a keresztező közmű és egyéb műtárgyak a beruházási költségeket növelhetik, illetve ezen a szakaszokon közműalagút kialakítása nem lehetséges.

Az előzőeken túl – kapcsolódva az I.4. Ferenc körúti fasor pótlása beavatkozáshoz – a *10. melléklet – Közmű beavatkozási javaslatok* c. mellékletben egy további keresztmetszet került elemzésre a Ferenc körúton a hrsz.: 36894 – hrsz.: 37554 ingatlan között.

A közműalagutak korábban említett hátrányai, illetve problémái miatt, valamint a megvalósításuk jelentős költségvonzata és kivitelezési munkaigénye miatt az alkalmazásuk helyett javasolt a rekonstrukciók során a hírközlési kábelek és az elektromos közművek helytakarékos elrendezése, a közös szervízakna, védőcsőtömb, védőcsőköteg alkalmazása.

A közterület alatti és fölötti tér célszerű és rendezett felhasználásának meghatározásával, az egységes elhelyezési rend rögzítésével a nyomvonal jellegű létesítmények megépítéséhez, ellenőrzéséhez, karbantartásához, javításához és zavartalan működéséhez szükséges térbeli viszonyok biztosításának okán nemrégiben megjelent az MSZ 7487 Közművezetékek elrendezése szabvány. A szabvány összevonja és korszerűsíti az MSZ 7487 szabványsorozat korábbi részeit. A szabványt az MSZT/MCS 144 Közművek létesítése műszaki bizottság készítette, amelyhez a téma fontossága miatt a szabvány kidolgozási ideje alatt további szakértők csatlakoztak a közműszolgáltatók és közműtervezők részéről, valamint a Magyar Közút és a Budapest Közút, a BKV Zrt. és az Agrárminisztérium képviseletében. Kiadásának elkészítéséhez az ÉMÁSZ Hálózati Kft., az ELMŰ Hálózati Kft., az MVM Démász Áramhálózati Kft., az E. ON Dél-Dunántúli Áramhálózati Zrt., az E. ON Észak-Dunántúli Áramhálózati Zrt. és az E. ON Tiszántúli Áramhálózati Zrt. járult hozzá.

➔ 10. MELLÉKLET

KONFLIKTUSOK CSÖKKENTÉSE, KÖZBIZTONSÁG NÖVELÉSE

IV.15. Funkciók alkalmas helyeinek meghatározása	*Szcenárió:* S M L

A funkciók helyszíneinek alkalmassága során figyelembe kell venni az épületet használók eltérő, sokszor egymással ellentétes igényeit. A Nagykörúton elhelyezkedő épületek alsó szintjein különböző szolgáltatásokat biztosító üzlethelyiségek, a felső szinteken (kivétel az üzletházak, pl. Nyugati pályaudvar, Blaha Lujza tér…) lakás célú ingatlanok találhatók meg. Az időszakosan működő funkciók eltérő időszakokban üzemelnek: a vegyesboltok, kiskereskedelmi üzletek, divatüzletek szolgáltatásukat napközben, a vendéglátóhelyiségek reggeli óráktól akár éjfélig vagy a hajnali órákig nyitva tartanak. Az esti, éjszakai zajhatások zavarhatják a felsőbb szinteken lévő lakófunkciókat, konfliktusforrást eredményezve. Jellemzően a klasszikus kulturális programok (pl. színházi előadások) kevésbé zavarók. Annak érdekében, **hogy a vegyes funkciómix visszafogott számban váltson ki konfliktust, az alábbi konkrét tevékenységek javasolhatók:**

- vendéglátóhelyek nyitvatartásának szabályozása,
- zajszint vizsgálatok végzése: milyen a hangerősség, mi a megengedett határérték, javaslatok megfogalmazása a zajszint csökkentésre (pl. hangszigetelés, hangerősség korlátozás 23:00 óra után…),
- üres üzlethelyiségek méretének vizsgálata, igény esetén az üzlethelyiségek összenyithatóságának vizsgálata.
- Az üzlethelyiségek funkcióváltása, illetve a funkciók megújulása összefüggésben van a tulajdonosi / bérlői jogviszonnyal. A funkció alkalmassági vizsgálat során a tulajdonviszonyokat jogi megközelítésben javasolt vizsgálni: milyen jogi eszközök állnak rendelkezésre a tulajdonviszonyok rendezésére. Javasolható egy menedzsment szervezet kialakítása a problémák feltárására és az esetleges konfliktuskezelésre.
- Közterület használati alkalmasság vizsgálata során a helyben jelentkező igényeket, lehetőségeket, akadályokat számba kell venni, azokról javasolt egy **adatbázis**t létrehozni.

Az esetleges konfliktus helyzetek kezelésére **javasoljuk egy „Nagykörút egyeztető fórum” létrehozását**, mely a rendszeres kommunikáció lehetőségét biztosítaná a Nagykörút különböző szereplőinek (lakosság, önkormányzat, gazdasági szereplők, intézmények, érdekképviseletek) és egyfajta mediátori szerepet is játszhat. A fórum szervezése a Fővárosi Önkormányzat feladata, helyszíne lehet a kialakítandó „Nagykörút Pont”. Konfliktusforrást jelent a jogi-szabályozási környezetben, hogy a fővárosnak olyan operatív munkaszervezete, amely a közterület használatra bevezethető szabályokat ellenőrizze, betartassa. Javasolható, hogy a menedzsment szervezet keretein belül alakulhasson olyan munkacsoport, amelynek feladata kifejezetten a közterület használatra előírt helyi szabályok betartásának kontrollja.

IV.16. Közbiztonságot erősítő eszközök fejlesztése	*Szcenárió:* S **M** L

A közbiztonság javítása minden ember érdeke, függetlenül attól, hogy az épületben lakik, dolgozik vagy az ott működő szolgáltatást kívánja igénybe venni (azaz látogatóként értelmezhetjük a megjelenését). **A közbiztonságot erősítő eszközök** fejlesztése során javasolt konkrét feladatok:

- jelenlegi térfigyelő kamerarendszer átfogó vizsgálata: az érintett szervek részéről a **kamerák** működésének, **eloszlásának analízise**;

- térfigyelő kamerarendszer **sűrítése**: a szükséges, de jelenleg hiányzó kamerák felszerelése, táp- és telekommunikációs csatlakozási pontok biztosítása;
- **fejlesztési forrás** biztosítása a közbiztonságot érintő beavatkozásokra (pályázat, kormányzati program…)
- a kialakítandó menedzsment szervezet forrást biztosíthat az általa menedzselt helyszíneken a **közterület felügyelet megerősítésére**, vagy akár magán biztonsági szolgálat működtetésére is.



Térfigyelő kamerák a Nagykörút mentén

A térfigyelő kamerák sűrítése csökkentheti a szabálysértések és bűncselekmények bekövetkeztét, illetve segítséget nyújt az elkövető mielőbbi megtalálásához. A rendőrségi adatbázis alapján a szükségesnek ítélt kamerák elhelyezése nagyobb biztonságérzetet adhat a Nagykörút gyalogos és kerékpáros forgalma számára is, különösen az esti, éjszakai órákban. Javasolt, hogy a *IV. 12. beavatkozás* alapján rejtett módon helyezzék el a kamerákat, ezzel is védve az utcai homlokzatok látványértékét.

IV.17. Akadálymentesítés közterületi vonatkozása	*Szcenárió:* S M L

Akadálymentes megközelítés kialakítása egyre gyakoribb igény ott is, ahol ezt nem kötelezi jogszabályi előírás. Az erre vonatkozó egyedi próbálkozások azonban sokszor elfogadhatatlan közterületi állapotokat eredményeznének.

Szükséges ezért, hogy **akadálymentes megközelítést szolgáló rámpák kialakítása épületen belül történjen**, annak érdekében, hogy **ne csökkentsék a közterületi gyalogos felületeket, valamit az utcaképet ne zavarják**.

SZCENÁRIÓK SZERINTI BEAVATKOZÁSOK

Beavatkozások	S	M	L
A NAGYKÖRÚT TEMATIKUS TAGOLÁSA			
UNESCO VILÁGÖRÖKSÉG KEZELÉSI TERV ELKÉSZÍTÉSÉNEK SZORGALMAZÁSA			
ÉPÜLETHOMLOKZATOK REHABILITÁCIÓJA			
DÍSZVILÁGÍTÁSOK, FÉNYREKLÁMOK, VILÁGÍTÓ CÉGJELZÉSEK			
EGYSÉGES ARCULATI KÖVETELMÉNYEKET TARTALMAZÓ JOGSZABÁLYOK ÖSSZEHANGOLÁSÁNAK SZORGALMAZÁSA			
UTCABÚTOROK ÉS BERENDEZÉSEK MEGÚJÍTÁSA, RENDSZERELVŰ ALKALMAZÁSA			
KÖZTERÜLETEK FENNTARTÁSA, GONDOZÁSA ÉS TISZTÁNTARTÁSA			
FUNKCIÓK ALKALMAS HELYEINEK MEGHATÁROZÁSA			
	S	**M**	L
A VIZUÁLIS KÖRNYEZET MINŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA			
A NAGYKÖRÚT IDENTITÁSÁT ERŐSÍTŐ INTÉZKEDÉSEK, KAMPÁNYOK			
KÖZBIZTONSÁGOT ERŐSÍTŐ ESZKÖZÖK FEJLESZTÉSE			
AKADÁLYMENTESÍTÉS KÖZTERÜLETI VONATKOZÁSA			
	S	M	**L**
KUPOLA MEGÚJÍTÁSI/HELYREÁLLÍTÁSI PROGRAM			
ELÖREGEDETT KÖZMŰRENDSZEREK RÉSZLEGES ÉS TELJES MEGÚJÍTÁSA, FEJLESZTÉSE			
ÉPÜLETÁLLOMÁNY MEGÚJÍTÁSI HOZZÁJÁRULÁS			
BURKOLATOK MINŐSÉGI MEGÚJÍTÁSA			

III.3. ARCULATI KÖVETELMÉNYEK

III.3.1. Épületekre, építményekre vonatkozó arculati követelmények

- A helyi védettségű épületek korszerűsítése, átalakítása, bővítése vagy részleges bontása során meg kell őrizni az építmény védelmére okot adó jellegzetességeit, melyeket elsősorban eredeti helyükön kell megtartani. Helyi védettségű építészeti örökség homlokzatait (beleértve a közterületről nem látható belső udvari homlokzatokat is) a védettséget megalapozó állapotukban kell megtartani, vagy az eredeti, az építésük idején megvalósult állapotuknak megfelelően kell helyreállítani.
- A meglévő épület eredeti ornamentikája és utcahomlokzati architektúrája nem szüntethető meg, az eredeti állapot visszaállítása kötelező, amennyiben arról adatok állnak rendelkezésre.
- Az egységes településképet meg kell őrizni. Ennek érdekében a történeti városképhez illeszkednie kell az anyag- és színhasználatnak. Az épületek közterületről látható homlokzatainak részleges színezése nem megengedett. A homlokzatok színezése csak egységes, a szomszédos épületeket is feltüntető színezési terv alapján végezhető.
- Helyi védettségű építmény és a helyi védettségű épületegyüttesben lévő építmény változtatása esetén az új hozzátétel vagy az új épület homlokzata korunk építészeti eszközeivel alakítható, anyaghasználatban, színben, formai megoldásokban, amennyiben az a helyi védettségű építészeti értékkel összhangban áll.
- Az eredeti nyílászárókat lehetőség szerint meg kell őrizni, azokat javítani kell. Csere szükségessége esetén csak az eredeti formával, szín- és anyaghasználattal, méretben, osztásrendben, illetve beépítési síkjában megegyező nyílászáró alkalmazható.
- Az épület homlokzatát érintő átalakításnál vagy a meglévő épület teljes körű vagy részleges felújításánál az eredetinek megfelelő homlokzatkialakítást meg kell tartani, vagy az eredeti tervek szerint helyre kell állítani. Az épület eredeti tervei szerinti díszeket, épületrészleteket meg kell védeni és helyre kell állítani.
- Helyi védettségű építmény közvetlen környezetében és helyi védettségű épületegyüttesben új épület tömegformája korunk építészeti eszközeivel alakítható, formai megoldásokban, anyaghasználatban, színben, a helyi védettségű építmény vagy a helyi védettségű épületegyüttes karakterére, építészeti értékeire való tekintettel, azzal harmonikus egységet képezve.

Földszinti homlokzatok, portálok és kirakatok kialakítására vonatkozó rendelkezési javaslatok

- Az üzletportálok kialakításánál időjárásálló, igényes anyagok használandók az épület eredeti stílusában, összhangban az egész homlokzattal.
- Az épülethomlokzatok világörökséghez méltó látványának megőrzése érdekében a meglévő kirakatportál átalakításánál vagy cseréjénél az eredeti architektúrának nem megfelelő kialakítású korábbi kirakatportálokat az eredeti tervek, vagy az eredeti nyílások geometriai méretei szerint kell helyreállítani.
- A kirakatszekrények és kirakatportálok felületképzésénél alkalmazandó színeket az épület színezésével összhangban kell meghatározni. A kirakatportálok üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal - fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel - takarni nem lehet.

Cégjelzésekre, reklámokra vonatkozó rendelkezési javaslatok

- Az építményben lévő funkciókkal összefüggő cégtábla, cégfelirat vagy cégér építészeti tagozatot nem takarhat, a homlokzat harmonikus egységét biztosítani kell, valamint a teljes homlokzat architektúrájához, építészeti részletképzéséhez és környezetéhez, illetve színhasználatában igazodnia kell. A homlokzat színétől idegen, elütő vagy erős színeket nem tartalmazhat. Legyen összhangban az

utcaképpel, a bútorokkal, berendezésekkel, árnyékoló szerkezetekkel. Az arculat nemcsak környezetalakítási, de grafikai szempontból is összehangolt legyen.

- Földszint feletti nyílászáróra rögzített cégér, cégtábla nem helyezhető el.
- Megvilágított cégfeliraton futófény jellegű mozgó, villogó felirat nem alkalmazható.
- A történeti városképbe nem illő, városképromboló, közlekedést zavaró, megtévesztő, rikító színű, túlzó felületű, figyelemelterelő feliratok és reklámok, valamint fényújság, vizuális hatások és effektek, vetítés, villogás, nagyméretű tükröződő felületek nem megengedettek.
- Vállalkozásonként egy homlokzatra csak 1 db cégér helyezhető el. Cégér helyett alkalmazható önálló betűkből álló cégfelirat, összhangban a homlokzat részletképzésével.
- A cégér és a felirat, az épület földszintjén összehangoltan és a homlokzat egészét, tagolását figyelembe véve készüljön, különösen elhelyezésük, arányaik és színezésük tekintetében. Minden későbbi változásnál ugyanígy kell eljárni.

III.3.2. Közterületi létesítményekre vonatkozó arculati javaslatok

Vendéglátó teraszok

- Az egyes útszakaszokon eltérő méretű és típusú terasz elhelyezésére van lehetőség, de minden esetben biztosítani kell a legalább 4,00 m széles gyalogos felületet. Ahol a gyalogos közlekedésen felüli méret 0,75 m vagy annál kisebb, ott „fél” terasz, a homlokzathoz illesztett mobilia vagy nyitott kirakat alakítható ki.
- A biztonságos gyalogos mozgáshoz a terasz elhelyezése csak közvetlenül a homlokzat mellett javasolt. A teraszok, kitelepülések, illetve az azokhoz kapcsolódó berendezések (pl. növényládák, határoló-, árnyékoló szerkezetek, … stb.) csak olyan módon helyezhetők el, hogy a járdán való közlekedést ne akadályozzák.
- Az árkádok is alkalmasak teraszok létesítésére, ahol azok teljes területe igénybe vehető, és amennyiben az árkádon kívül a gyalogos felület legalább 4,00 m, amennyiben ez nem teljesül, az árkádon belül és kívül is legalább 2,75 m széles gyalogos felületet kell biztosítani.
- Vendéglátó terasz téliesítése, az idényen kívüli fenntartása nem javasolt.
- Árnyékoló szerkezet homlokzat mellett elhelyezett terasz esetén csak homlokzatra szerelve, annak tagolását figyelembe véve létesüljön.
- Árnyékoló felületek csak reklám nélküli, törtfehér, bézs vagy bordó színűek legyenek.
- Az elhelyezés nem károsíthatja a zöldfelületet, és nem korlátozhatja annak használatát. Különösen a fasorok egyedeit kell megkímélni, mert azok ugyanolyan korú egyeddel nem, vagy csak nagyon nehezen pótolhatóak!
- Műnövények sem határoló szerkezetként, sem más módon nem használhatóak.
- Műfű, műnövény, nádszövet és más burkolatot eltakaró anyag semmilyen módon nem használható.
- A teraszon csak megfelelően ápolt, jó kondíciójú növény helyezhető el.
- A növények kiválasztásakor kerülni kell az allergén, érzékeny, disszonáns megjelenésű, károsító, kórokozók megtelepedését vonzó, közterületet beszennyező fajokat.
- Csak egységes arculatú, minőségi megjelenésű, rongálásbiztos és időjárásálló planténerek elhelyezése javasolt.

- A szezonális teraszok berendezési tárgyai könnyed, burkolathoz nem rögzített, áttört megjelenésűek, egyszerű formavilágúak, környezetükbe illeszkedőek, természetes vagy természetes hatású anyagból készült, korszerű és időtállóak lehetnek.

Kioszkok

- A kioszkok elhelyezése a közkertek és közparkok életteli használatának elősegítésére támogatott, azokon a helyeken, ahol a közelben nincs vendéglátó funkció befogadására alkalmas épületföldszint. Amennyiben a közeli épületek földszintjén elhelyezhető az adott funkció, a kioszk elhelyezése nem megengedett.
- Utcatorkolatba kioszk, szezonális terasz, árnyékoló szerkezet nem nyúlhat, illetve ott nem létesíthető akkor sem, ha ott már egyéb köztárgy van.
- A kioszkok az egyes szakaszokon belül egységes, összehangolt arculatú és karakterű, környezetéhez méltó kialakítására kell törekedni.
- Kioszk nem építhető zártsorú épület homlokzata elé – sem arra rátapadva, sem máshogy.
- Kioszk közút melletti járdára vagy más gyalogos felületre nem építhető, kizárólag közkertben és közparkban helyezhető el.
- Kioszk elhelyezésekor az előírt, megfelelő méretű, biztonságos gyalogos közlekedési keresztmetszet és biztonsági sáv fenntartandó.
- A kioszkok magas esztétikai minőségű, kortárs kialakítással készüljenek.
- A javasolt kioszk szerkezete moduláris rendszerű, könnyen szerelhető és szállítható, az eltérő helyzetekhez variálhatóságával jól illeszthető, továbbá egyszerű paraméterei miatt jól szabályozható legyen.
- Anyaghasználata és formálása egyszerű, viselkedése környezete felé minden irányban egyaránt semleges legyen, elhanyagolt nézetek nélkül, tetőfelülete a rálátások miatt igényesen kialakítottan.
- A kioszkok az egyes meghatározó területeken belül egységes, összehangolt arculatú, környezetéhez méltó kialakítására kell törekedni.
- A kioszkok magas esztétikai minőségű, kortárs kialakítással készüljenek.
- A belvárosban rendezvények idejére, ideiglenesen is csak magas minőségű, kis léptékű, kortárs stílusú, egységes, városi kioszkok telepíthetők, átfogó helyszínvizsgálat és előzetes, összehangolt kijelölés alapján.
- Kioszkok zárt eladóterén, a homlokzatok síkjában elhelyezett berendezéseken (előtető, felirat, logó, pult, szemetes) túli, valamint a kioszk tömegébe integrált, fedett teraszán túli terjeszkedés, podeszttel – a vendéglátó egység akadálymentesítésének kivételével – való kiegészítés nem megengedett, további árnyékolót, szélfogót, pultot, gépészeti berendezést, cégért vagy feliratot elhelyezni nem lehet.
- Kiegészítő árnyékolók használata csak azokon a helyszíneken alkalmazható, ahol a kioszk fedett-nyitott terein túli kitelepedés közterület-használati engedély által megengedett. Ezeknél a helyzeteknél egységes, reklám nélküli, törtfehér, bézs napernyők használata, illetve szintén minta és felirat nélküli, törtfehér vagy bézs, feszített napvitorlák alkalmazása elfogadható. A napernyők esetében előírás a törtfehér, bézs vagy szürke acéllemez láb, a napvitorlák kialakításánál pedig fontos ügyelni a pillérek könnyed megjelenésére.
- A javasolt kioszk szerkezete moduláris rendszerű, könnyen szerelhető és szállítható, az eltérő helyzetekhez variálhatóságával jól illeszthető, továbbá egyszerű paraméterei miatt jól szabályozható legyen.

- Anyaghasználata és formálása egyszerű, viselkedése környezete felé minden irányban egyaránt semleges legyen, elhanyagolt nézetek nélkül, tetőfelülete a rálátások miatt igényesen kialakítottan.
- Lakókocsiból, járműből történő árusítás csak rendezvény időtartama alatt, időszakosan megengedett.

Utcabútorok, berendezések

- Nem használható reklámmal ellátott bútor, árnyékoló és egyéb, ehhez hasonló, vagy nagyobb méretű berendezés.
- Szabadtéri árusítóhely, árusítópult, fagylaltos pult, árubemutató állvány, látványkonyha nem helyezhető el.
- Nehézkes, nagy tömegű és térfogatú bútorok, berendezések használata kerülendő, megállító táblák, reklámtáblák nem helyezhetők el.
- Javasolt köztéri használatra alkalmas, összecsukható vagy egymásba rakható bútorok alkalmazása, hogy a használaton, nyitvatartáson kívüli állapotban a tárolás könnyebben megoldható legyen, és a terasz mindig rendezett állapotot mutasson.
- A székek és asztalok kiválasztásakor kerülendő a műanyag és a rikító színek használata. A historizáló, túlzó méretű tömör székek helyett egyszerű, semleges, filigrán, acél, illetve faanyagú, szürke, barna vagy natúr színű, kezeletlen fa felületű bútorok javasoltak. Az élénk színek nem megengedettek.
- Fontos szempont legyen a tisztíthatóság.
- Épületgépészeti berendezések csak rejtetten helyezhetőek el, valamint kerülni kell az elektromos kábelek felszínen, botlásveszélyes, akadályozó módon való vezetését.
- A közterület szaggal, füsttel, gőzzel és egyéb externáliákkal való terhelése nem megengedett, a szemét és göngyöleg közterületen nem tárolható.
- A könnyed, áttört szerkezet, és az egyszerű formák alapkövetelmények, törekedni kell egy szakasz hosszán egy fajta termék használatára.

ÁBRAJEGYZÉK

I.2.1. ábra Település- és közlekedésfejlődés 1686-1873 között ... 9.
I.2.2. ábra: Település- és közlekedésfejlődés 1873-1930 között ... 10.
I.2.3. ábra: Település- és közlekedésfejlődés 1930-1990 között ... 11.
I.3.1. ábra: A körút szakaszai ... 13.
I.4.1. ábra: A Nagykörút a XX. század elején ... 15.
I.4.2. ábra: A Nagykörút az 1950-es években ... 15.
I.4.3. ábra: A Nagykörút az 1960-as években ... 16.
I.4.4. ábra: A Nagykörút az 2010-es években ... 16.
I.4.5. ábra: A Nagykörút az 2020-ban ... 17.
I.5.1. ábra: A Nagykörút térfalainak kialakulása ... 20.
I.5.2. ábra: A Nagykörút térfalainak kialakulása ... 21.
I.5.3. ábra: Üzletportálok változása az idő előrehaladtával a Nagykörút mentén ... 24.
I.6.1. ábra: Kávéházak és szállodák a Nagykörút mentén a XIII., V., VI., és VII. kerületben ... 30.
I.6.2. ábra: Kávéházak és szállodák a Nagykörút mentén a VIII. és IX. kerületben ... 31.
I.6.3. ábra: Mozik és egyéb jelentős épületek, emlékművek a Nagykörút mentén ... 32.
I.6.4. ábra: Szintézis folyamatábra ... 35.
II.1.1. ábra Területhasználat ... 36.
II.1.2. ábra: Tulajdon vizsgálat ... 37.
II.1.3. ábra: Kerületi tulajdonú földszinti helyiségek ... 38.
II.2.1. ábra: Karakter zónák ... 45.
II.2.2. ábra: Az épített környezet védettségei, értékei ... 46.
II.2.3. ábra: Kulturális elemek a körúton ... 48.
II.3.1. ábra: Országos és kerületi közigazgatási intézmények, valamint templomok, imaházak ... 49.
II.3.2. ábra: Szociális és sport intézmények ... 51.
II.3.3. ábra: Nevelési és oktatási intézmények ... 53.
II.4.1. ábra: Üresedés aránya a négy kiemelt terület kiskereskedelmi üzlethelyiség állományában ... 56.
II.4.2. ábra: Vendéglátó egységek aránya az Erzsébet és a Teréz körúton, 2010-2020 között. ... 57.
II.5.1. ábra Épületek udvari használata ... 61.
II.5.2.ábra: Üzletek profilja ... 62.
II.5.3.ábra: Üzlethelyiségek funkcionális összetétele az egyes körút szakaszokon, 2020 ... 64.
II.5.4.ábra: Üzlethelyiségek méret szerinti megoszlása ... 65.
II.5.5. ábra: Földszinti funkciók mérete ... 65.
II.5.6.ábra: Üzletek presztízsének megoszlása ... 66.
II.5.7.ábra: Üzletek presztízse ... 66.
II.5.8. ábra: Teraszt használó üzletek aránya az egyes szakaszokon ... 67.
II.5.9.ábra: Vendéglátó helyek a Nagykörúton ... 67.
II.5.10.ábra: Vendéglátóhelyek terasz kialakításának megoszlása ... 68.
II.5.11. ábra: Vendéglátóhelyek teraszának jellemző kialakítása ... 68.
II.5.12. ábra: Pavilonok elhelyezkedése a körút mentén ... 70.
II.5.13. ábra: Nyilvános illemhelyek elhelyezkedése ... 71.
II.8.1.ábra: Jelenlegi közösségi közlekedés ... 84.
II.8.2. ábra: Jelenlegi úthálózat ... 85.

II.8.3. ábra: Járdák szélességének vizsgálata ..... 87.
II.8.4. ábra: Szent István körút általános keresztmetszet ..... 88.
II.8.5. ábra: Teréz és Erzsébet körút általános keresztmetszet ..... 88.
II.8.6. ábra: József körút általános keresztmetszet ..... 89.
II.8.7. ábra: Ferenc körút általános keresztmetszet ..... 89.
II.8.8. ábra: Közterületi szélesség és közterületen kívüli parkolási lehetőségek vizsgálata ..... 90.
II.8.9. ábra: Közlekedési módok között fennálló ellentétek ..... 92.
II.9.1. ábra: Zöldfelületi rendszer ..... 94.
II.9.2. ábra: Faegyedek életkor szerinti megoszlása ..... 96.
II.9.3. ábra: Faegyedek ápoltságuk szerinti megoszlása ..... 96.
II.9.4. ábra: Zöldfelületek állapot szerinti értékelése ..... 97.
II.10.1. ábra: Nagykörút menti egésznapos (L) közúti zajterhelés (dB) ..... 103.
II.10.1. ábra: A vizsgált terület felszínhőmérséklete 2016. augusztus 31-én ..... 104.
II.11.1. ábra: Víziközművek ..... 105.
II.11.2. ábra: Energiaközművek ..... 108.
II.12.1. ábra: A térfalat módosító beruházások, változások ..... 110.
II.13.1. ábra: Értéktérkép ..... 122.
II.13.2. ábra: Problématérkép ..... 124.
III.2.I.1. ábra: Teresedések zöldfelületi fejlesztése ..... 164.
III.2.II.1. ábra: Megszüntetésre javasolt kioszkok ..... 187.
III.2.II.2. ábra: Meglévő és kiegészítésre javasolt nyilvános illemhelyek ..... 188.
III.2.III.1. ábra: Meglévő és tervezett gyalogos küszöbök ..... 202.
III.2.III.2. ábra: Új gyalogos-átkelőhely kialakításának vizsgálata ..... 203.
III.2.IV.1. ábra: Javasolt tematikus útszakaszok támogatása ..... 220.
III.2.IV.2. ábra: Közműrendszerek részleges és teljes megújítása, fejlesztése ..... 238.

TÁBLÁZATJEGYZÉK

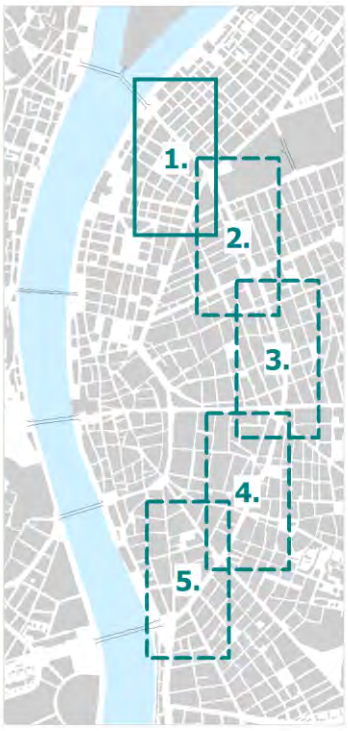
I.2.1. táblázat: A VI. - VII. - VIII. kerület népességének változása 1880-1900 között ..... 10.
II.4.1. táblázat: Egy lakosra jutó nettó belföldi jövedelem ..... 58.
II.4.2. táblázat: Átlagos lakásár 2019-ben és átlagos lakásár változás 2013-2019 között ..... 58.
II.5.1. táblázat: Üzlethelyiségek funkcionális összetétele az egyes körút szakaszokon, 2020. ..... 64.
II.7.1. táblázat: Nagykörút egyes szakaszait terhelő forgalmak ..... 83.
II.8.1. táblázat: Egyéb létesítmények közforgalmat is szolgálható mélygarázsa, parkolóháza ..... 91.
II.8.2. táblázat: Önállóan üzemelő mélygarázsok és parkolóházak ..... 91.

MELLÉKLETEK

1. MELLÉKLET: ÉPÍTETT ÉRTÉKEK

# Az épített környezet védettségei, értékek
M = 1:4000

1. Szent István körút

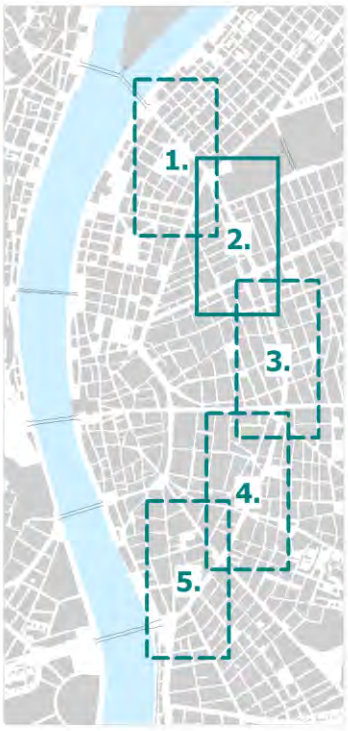


JELMAGYARÁZAT

- Világörökségi helyszín határa/ területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének határa
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
- Műemlék
- Műemlék jelentőségű terület határa
- Műemléki környezet területe
- Fővárosi helyi védettségű építmény
- Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
- Kerületi védett építmény

Az épített környezet védettségei, értékek
M = 1:4000

2. Teréz körút

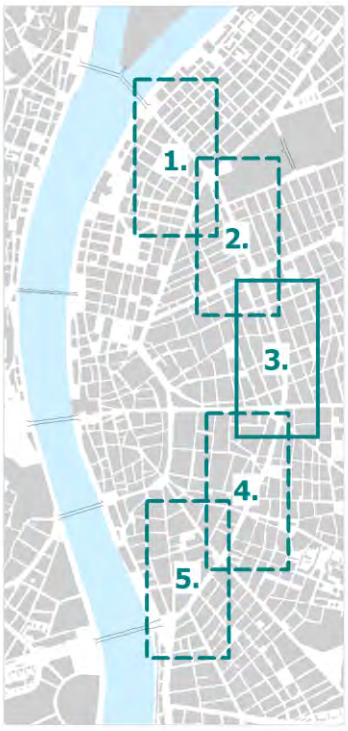


JELMAGYARÁZAT

- Világörökségi helyszín határa/ területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének határa
- Világörökségi várományos helyszín határa/területe
- Világörökségi várományos helyszín határa/területe
- Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
- Műemlék
- Műemlék jelentőségű terület határa
- Műemléki környezet területe
- Fővárosi helyi védettségű építmény
- Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
- Kerületi védett építmény

Az épített környezet védettségei, értékek
M = 1:4000

3. Erzsébet körút

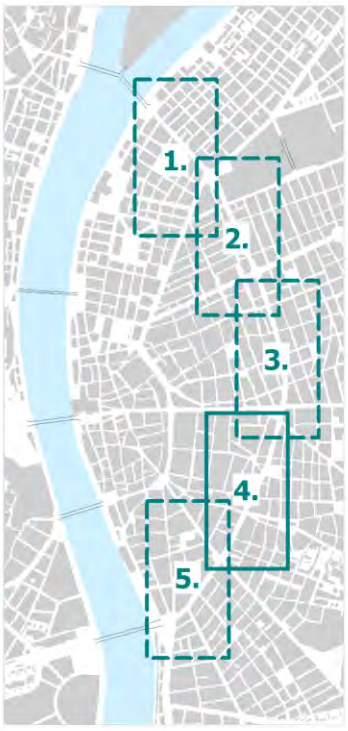


JELMAGYARÁZAT

- Világörökségi helyszín határa/ területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének határa
- Világörökségi várományos helyszín határa/területe
- Világörökségi várományos helyszín határa/területe
- Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
- Műemlék
- Műemlék jelentőségű terület határa
- Műemléki környezet területe
- Fővárosi helyi védettségű építmény
- Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
- Kerületi védett építmény

# Az épített környezet védettségei, értékek
M = 1:4000

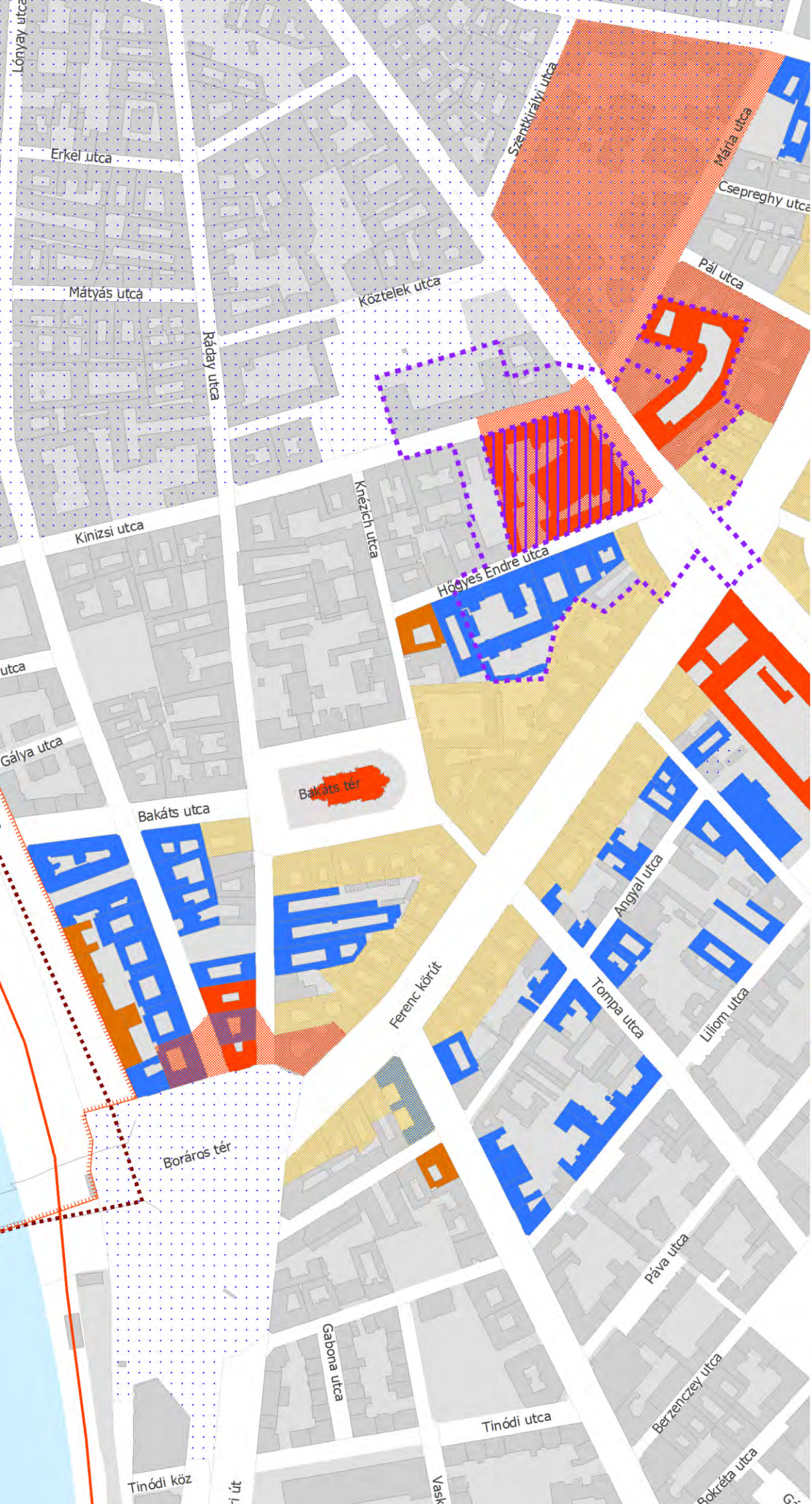
4. József körút



JELMAGYARÁZAT

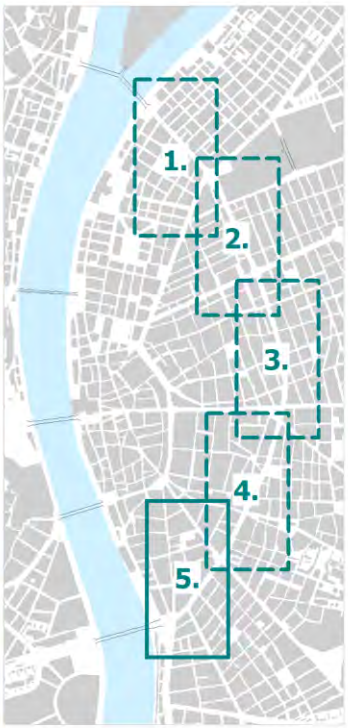
- Világörökségi helyszín határa/ területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének határa
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
- Műemlék
- Műemlék jelentőségű terület határa
- Műemléki környezet területe
- Fővárosi helyi védettségű építmény
- Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
- Kerületi védett építmény

Stáhly utca
Márkus Em
Vas utca
Gyulai Pál utca
Szentkirályi utca
Kőfaragó utca
Somogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Békési utca
Vásár utca
Rákóczi tér
Horánszky utca
Mária utca
Kissalétrom utca
Sóstrom utca
Rókk Szilárd utca
Német utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Harminckettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Horváth Mihály t
Csepreghy utca
Pál utca
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca



Az épített környezet védettségei, értékek M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

- Világörökségi helyszín határa/ területe
- Világörökségi helyszín védőövezetének határa
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Világörökségi városmányos helyszín határa/területe
- Rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely területe
- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe
- Műemlék
- Műemlék jelentőségű terület határa
- Műemléki környezet területe
- Fővárosi helyi védettségű építmény
- Fővárosi helyi védettségű épületegyüttes
- Kerületi védett építmény

MŰEMLÉKEK

Hrsz	Kerület	Cím	Név	Védelem	Törzsszám	Azonosító
25094	XIII.	Szent István krt. 16.	Lakóház	általános műemléki védelem	15751	1187
25079	XIII.	Szent István krt. 18.	Lakóház	általános műemléki védelem	15895	1188
28224/51	VI.	Teréz krt. 55.	Nyugati pályaudvar. Vasvázas csarnok.	Műemlék	15519	768
28224/52	VI.	Teréz krt. 51.	Posta épülete	Műemlék	15519	13033
28900/1	VI.	Teréz krt. 64.	Moziépület	Műemlék	16189	11648
29633/3, 29633/2, 29588, 29587, 29418, 29245, 28903/3, 24833/1, 24447/3, 24456/3, 24456/1, 24457, 24432, 24431	VI.	-	Millenniumi Földalatti Vasút vonalszakaszának állomásai, felszíni lejáratai, azok építményei	-	15990	677
29423	VI.	Teréz krt. 13.	Hivatali épület	Műemlék	15518	767
33671	VII.	Erzsébet krt. 13.	Horizont filmszínház	Műemlék	16022	832
33669	VII.	Erzsébet krt. 9-11.	Volt New York-palota	Műemlék	15589	831
36432	VIII.	Blaha Lujza tér 1-2.	Corvin áruház	Műemlék	16084	11314
34663	VIII.	József krt. 6.	Volt Technológiai Iparmúzeum	Műemlék	15620	918
34877	VIII.	Rákóczi tér 7-9.	Vásárcsarnok	Műemlék	15658	953
35229	VIII.	József krt. 48.	Ház	Műemlék	15621	919
35230	VIII.	József krt. 50.	Sarokház	általános műemléki védelem	15622	920
37104	IX.	Üllői út 45.	Laktanya	Műemlék	15680	1071
36862	IX.	Üllői út 33-37.	Iparművészeti Múzeum	Műemlék	15679	1070
36932	IX.	Boráros tér 3.	Lakóház	Műemlék	16271	12352

FŐVÁROSI HELYI VÉDETTSÉGŰ ÉPÍTMÉNYEK

Hrsz	Kerület	Cím
25117	XIII. kerület	Szent István krt. 2.
25116	XIII. kerület	Szent István krt. 4.
25013	V. kerület	Szent István krt. 1.
25014	V. kerület	Szent István krt. 3.
25019	V. kerület	Szent István krt. 5.
25020	V. kerület	Szent István krt. 7.
25021	V. kerület	Szent István krt. 9.
25022/1	V. kerület	Szent István krt. 11.
25026	V. kerület	Szent István krt 13.
25027/1	V. kerület	Szent István krt 15.
25028	V. kerület	Szent István krt 17.
25031	V. kerület	Szent István krt 19.
25032	V. kerület	Szent István krt 21.
25033	V. kerület	Szent István krt. 23.
25034	V. kerület	Szent István krt. 25.
25044	V. kerület	Szent István krt. 27.
25045	V. kerület	Szent István krt 29.
28829	VI. kerület	Teréz krt. 47.
28832	VI. kerület	Teréz krt. 45.
28840	VI. kerület	Teréz krt. 41.
28852	VI. kerület	Teréz krt. 33.
28854	VI. kerület	Teréz krt. 29.
28857	VI. kerület	Teréz krt. 23.
28868	VI. kerület	Teréz krt. 21.
29422	VI. kerület	Teréz krt. 11.
29421	VI. kerület	Teréz krt. 9.
28898	VI. kerület	Teréz krt. 54.
28897	VI. kerület	Teréz krt. 52.
28896	VI. kerület	Teréz krt. 50.
28894	VI. kerület	Teréz krt. 46.
28891	VI. kerület	Teréz krt. 40.
28890	VI. kerület	Teréz krt. 38.
28888	VI. kerület	Teréz krt. 34.
28886	VI. kerület	Teréz krt. 32.
28885	VI. kerület	Teréz krt. 30.
28884	VI. kerület	Teréz krt. 28.
28883	VI. kerület	Teréz krt. 26.
28882	VI. kerület	Teréz krt. 24.
28877	VI. kerület	Teréz krt. 20.
28876	VI. kerület	Teréz krt. 18.
29413	VI. kerület	Teréz krt. 6.

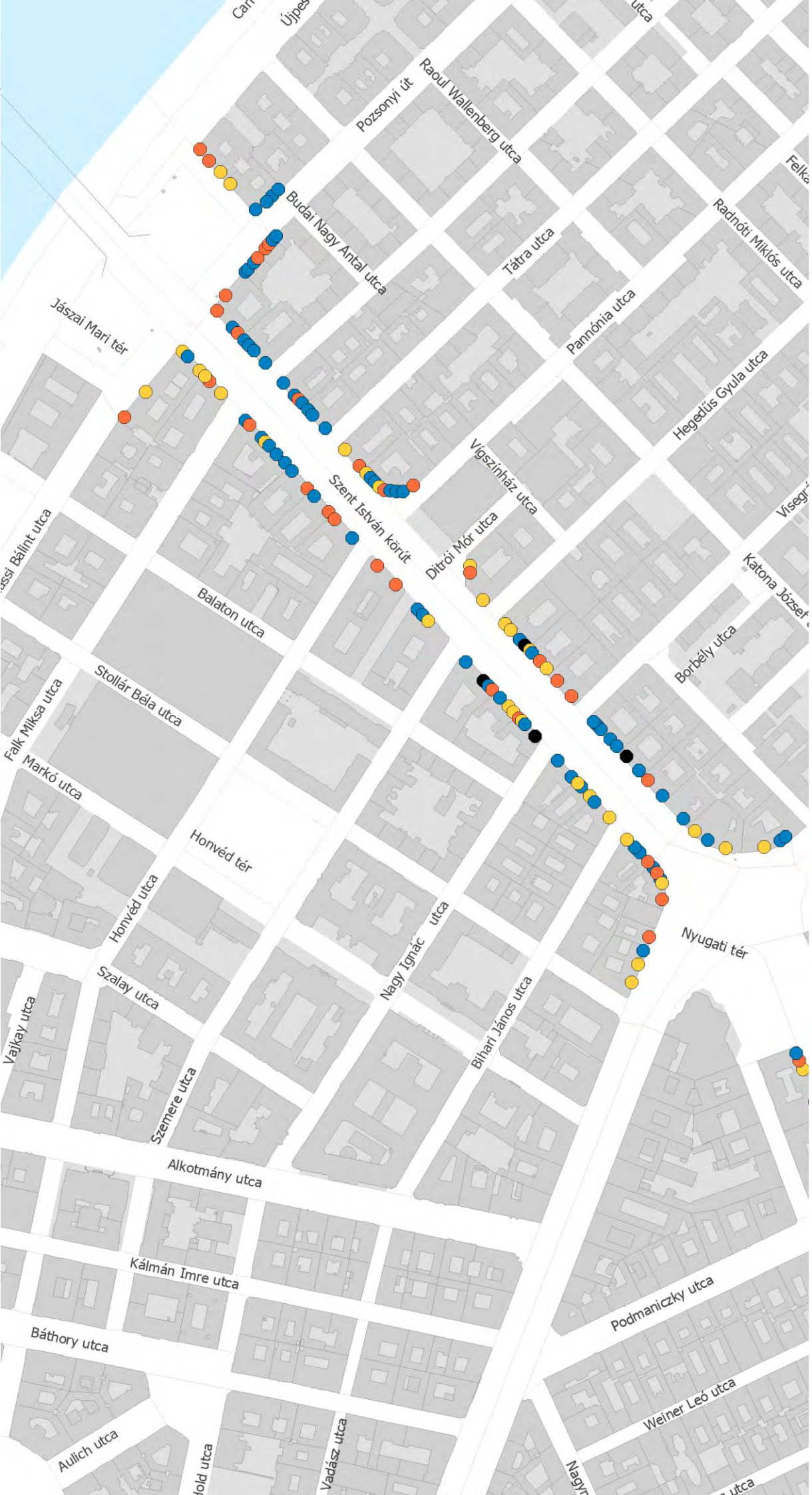
FŐVÁROSI HELYI VÉDETTSÉGŰ ÉPÜLETEGYÜTTESEK

Név	Hrsz	Telek db
Szent István körút páros oldala a Hollán Ernő utcától a Nyugati térig	25115, 25106, 25105, 25097, 25096, 25078, 25058, 25057, 25056, 25055	10
Erzsébet körút mindkét oldala, a Rákóczi úttól a Király utcáig	34065, 34064, 34063, 34062, 34050, 34061, 34051/1, 34060, 34059, 34053, 34355, 34057, 34356, 34357, 34358, 33912, 34359, 33911, 33910, 34361, 34365, 33909, 34363, 33908, 34366, 33907, 34367, 33906, 34368, 34369, 33687, 34370, 33686, 34371, 33685, 34562, 34372, 34563, 33673, 34564, 33672, 34565, 33668, 33667, 33666	45
József körút mindkét oldala az Üllői úttól a Blaha Lujza térig	36805, 36804, 36801, 36800, 36799, 36803, 36781, 36787, 36802, 36702, 36785/4, 36786, 36408, 36410, 36697, 36415, 36780, 36779, 36703, 36704, 36690, 36692, 36411, 36693, 36412/1, 36412/2, 36414, 36694, 36695, 36683, 36417, 36416, 36418, 36402/4, 36400, 36399, 36398, 36419, 35648, 36475, 35647, 36687, 35646, 36477, 35645, 35643, 35641, 35640, 35639, 35638, 35637, 35636, 34660, 34661, 35227, 34848, 34886, 34849, 34885, 34850, 34884, 34883, 34851, 34852, 34860, 34861, 34881, 34862, 34880, 34863, 34865	71
Ferenc körút páratlan oldala a Boráros tértől az Üllői útig, páros oldala a Ferenc körút 6-tól az Üllői útig	37533, 36898, 36897, 36896, 36895, 37907, 36894, 37906, 36893, 36892, 36891, 37905, 36890, 36886, 37904/2, 36885, 36887, 37903, 36880, 36879, 36881, 36878, 36882, 36884, 36883, 37556, 37555, 36864/2, 37554, 37553, 36877, 37552, 37550, 37538, 37537, 37536, 37535, 37534, 37532, 37106, 37105	41

KERÜLETI VÉDETT ÉPÍTMÉNYEK

Hrsz	Kerület	Cím
28830	VI. kerület	Teréz krt. 47.
28855	VI. kerület	Teréz krt. 27.
28856	VI. kerület	Teréz krt. 25.
28870	VI. kerület	Oktogon 4.
29424	VI. kerület	Oktogon 3.
29420	VI. kerület	Teréz krt. 7.
29438	VI. kerület	Teréz krt. 5.
29439	VI. kerület	Teréz krt. 3.
29440	VI. kerület	Teréz krt. 1.
28895	VI. kerület	Teréz krt. 48.
28889	VI. kerület	Teréz krt. 36.
28878	VI. kerület	Teréz krt. 22.
28872	VI. kerület	Oktogon 1.
29417	VI. kerület	Teréz krt. 12.
29415	VI. kerület	Teréz krt. 10.
29414	VI. kerület	Teréz krt. 8.
29407	VI. kerület	Teréz krt. 2-4.
37100/4	IX. kerület	Boráros tér 2.
37101/2	IX. kerület	Boráros tér 1.

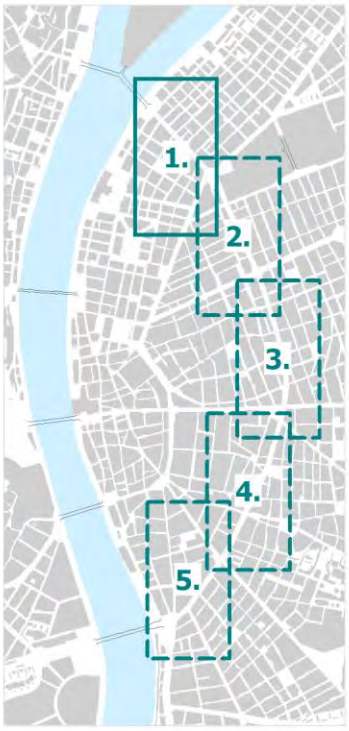
2. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÉS FÖLDSZINTI RENDELTETÉSEK



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK

M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

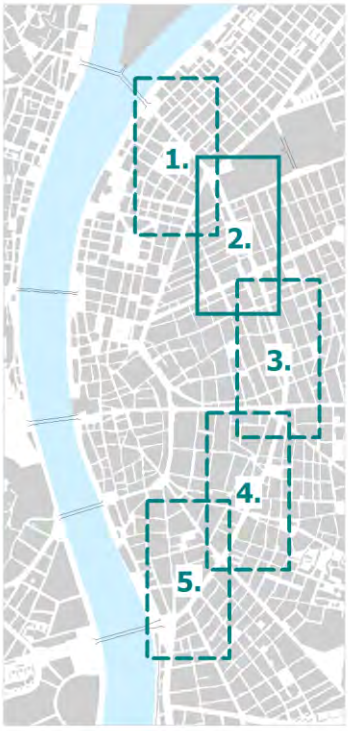
- kereskedelem
- szolgáltatás
- vendéglátás
- üres



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

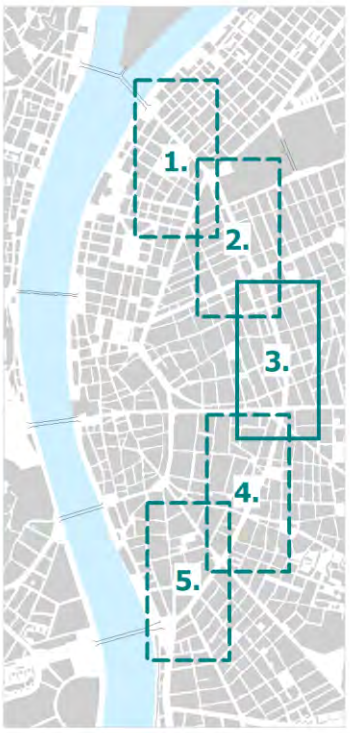
- kereskedelem
- szolgáltatás
- vendéglátás
- üres



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK

M = 1:4000

3. Erzsébet körút



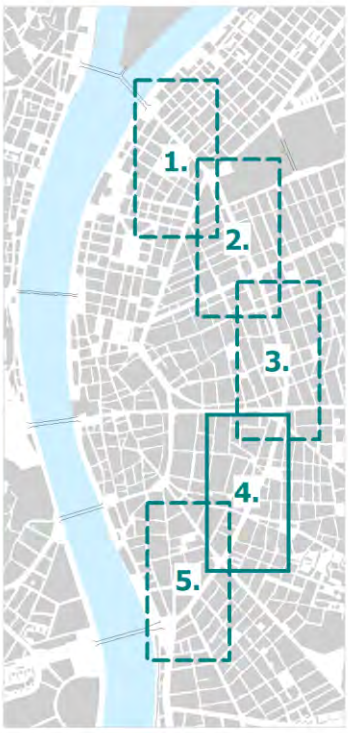
JELMAGYARÁZAT

- kereskedelem
- szolgáltatás
- vendéglátás
- üres

FÖLDSZINTI FUNKCIÓK

M = 1:4000

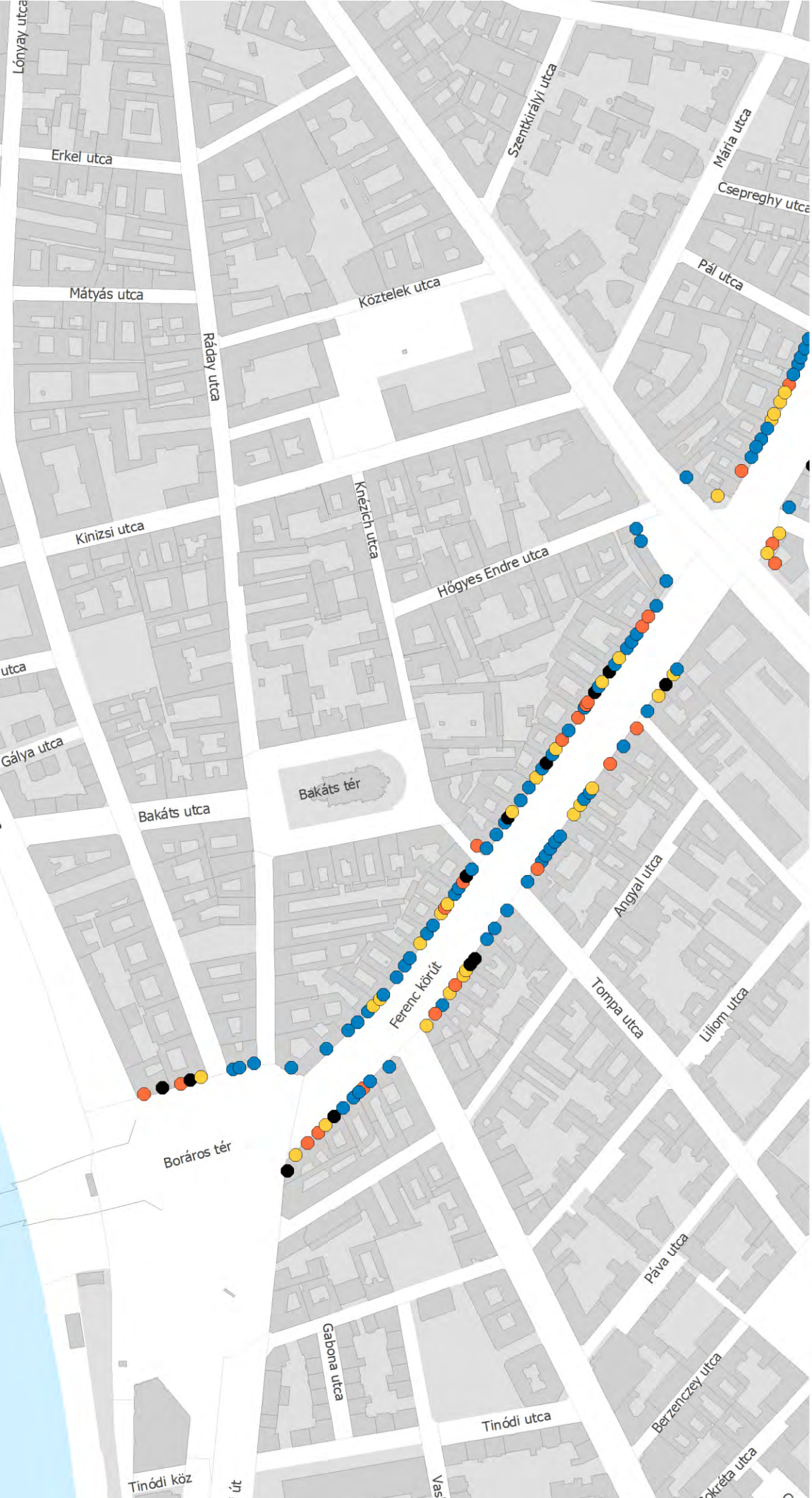
4. József körút



JELMAGYARÁZAT

- kereskedelem
- szolgáltatás
- vendéglátás
- üres

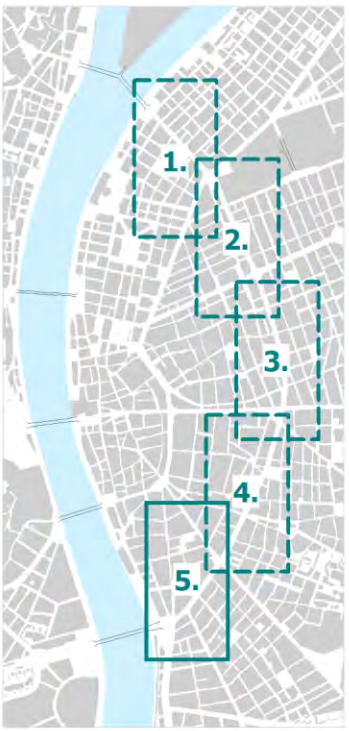
Márkus Em
Stáhly utca
Vas utca
Gyulai Pál utca
Szentkirályi utca
Somogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Kőfaragó utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Békési utca
Vásár utca
Rákóczi tér
Horánszky utca
Mária utca
Kissalétrom utca
Salétrom utca
Német utca
Rökk Szilárd utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Harminckettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Csepreghy utca
Horváth Mihály t
Pál utca
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK

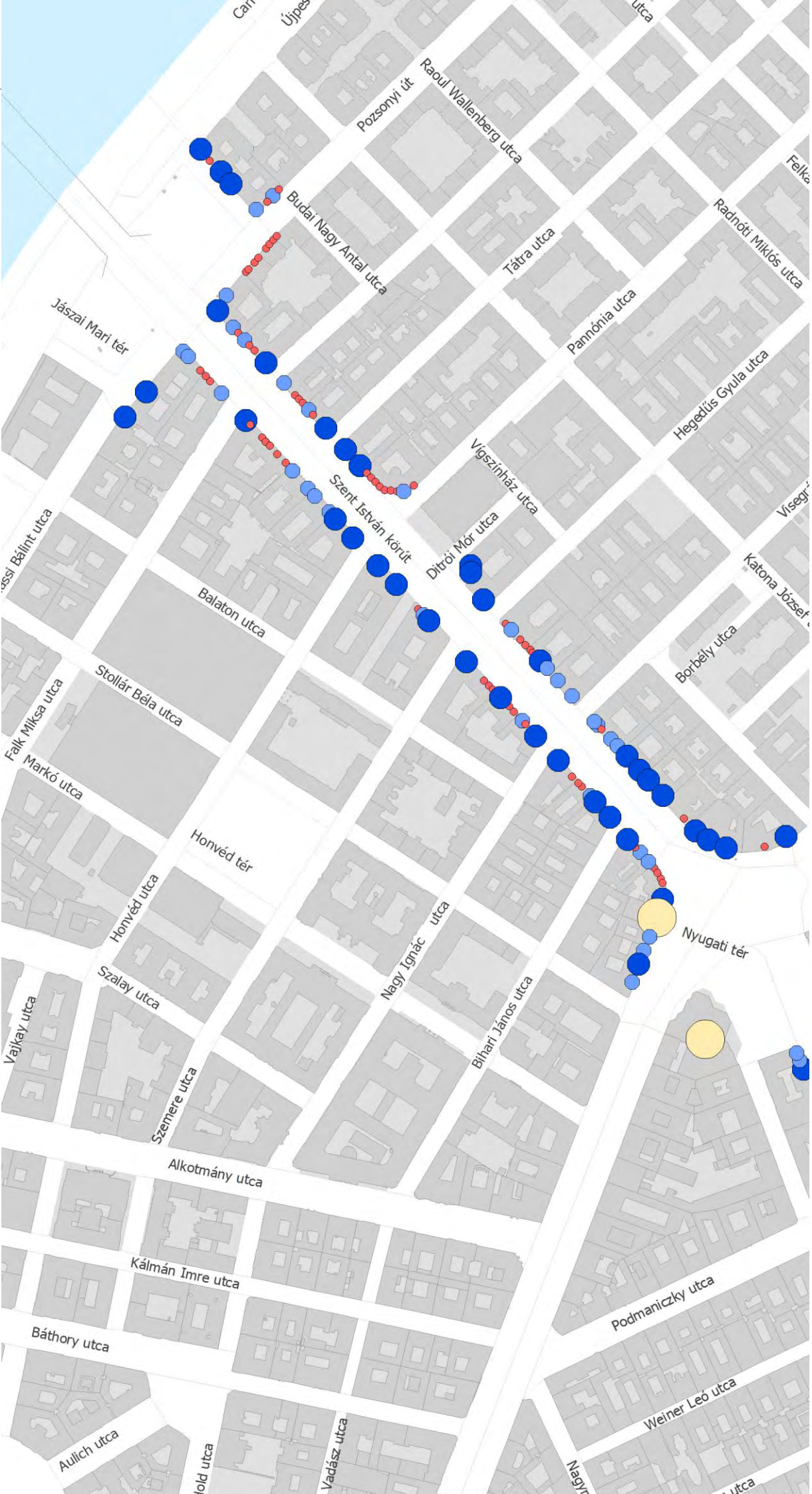
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

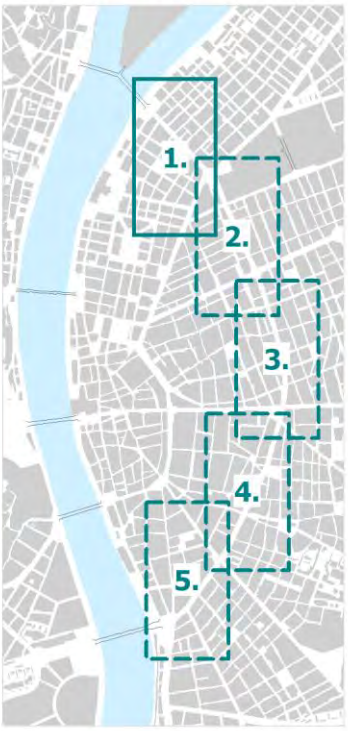
- kereskedelem
- szolgáltatás
- vendéglátás
- üres



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK MÉRETE

M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

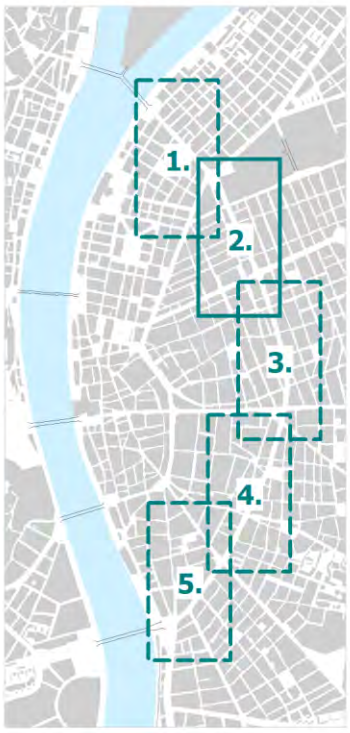
- Üzletház (teljes épület)
- Nagy alapterület (400 m2-nél nagyobb)
- Közepes alapterület (50 m2 és 400 m2 között)
- Kis alapterület (50 m2 alatt)



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK MÉRETE

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

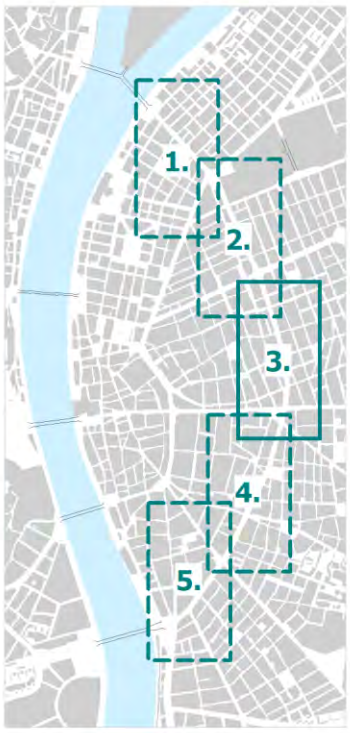
- Üzletház (teljes épület)
- Nagy alapterület (400 m2-nél nagyobb)
- Közepes alapterület (50 m2 és 400 m2 között)
- Kis alapterület (50 m2 alatt)



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK MÉRETE

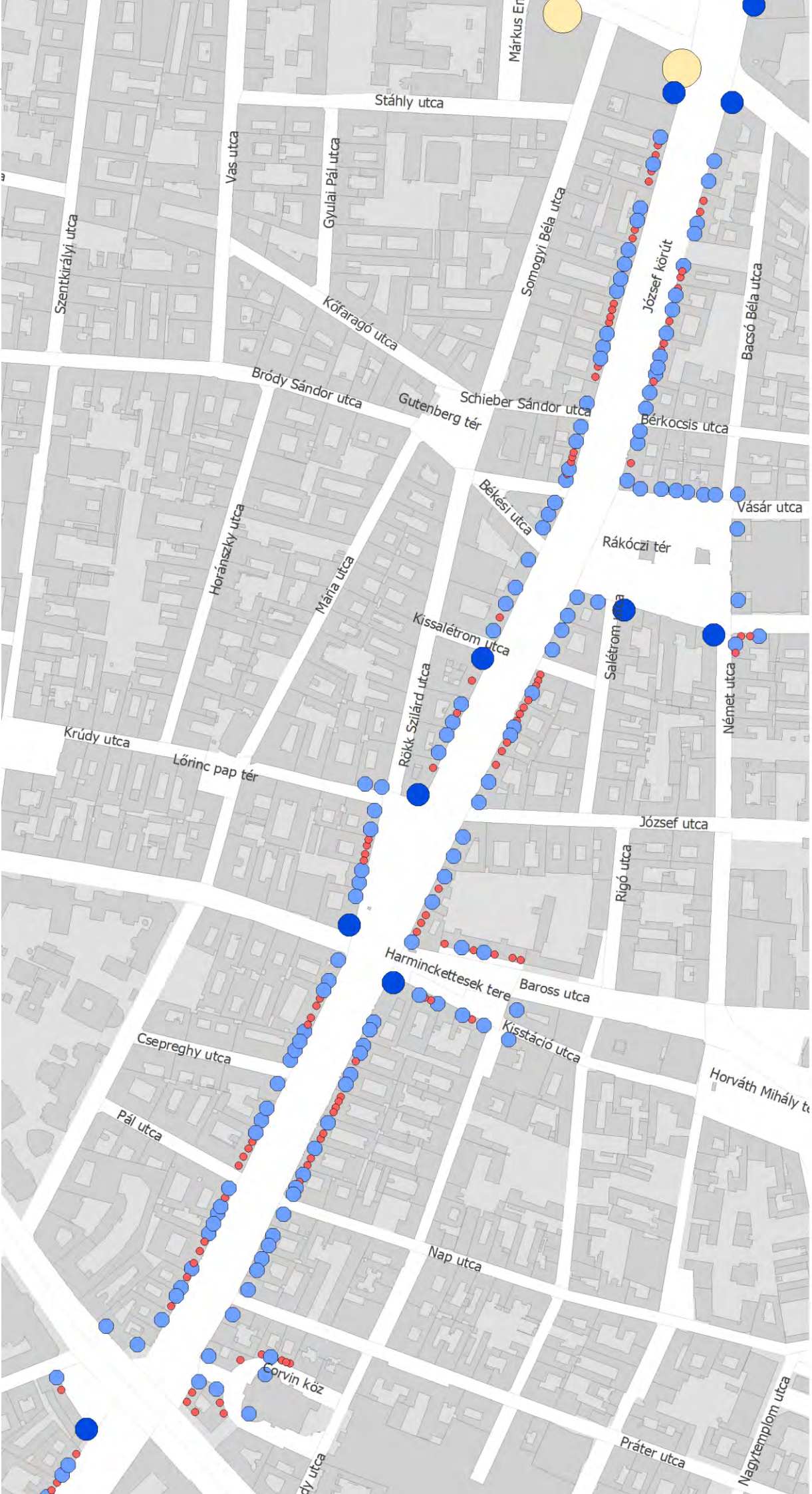
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

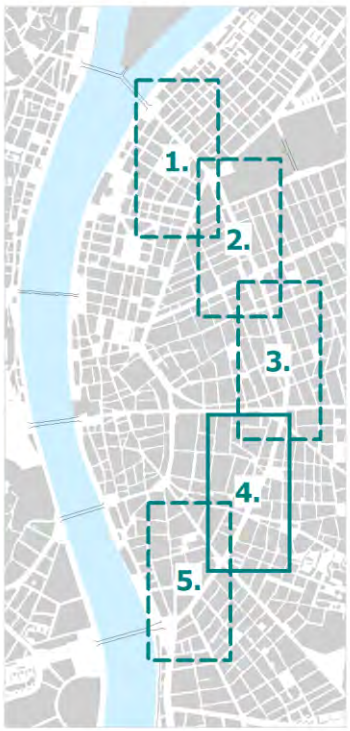
- Üzletház (teljes épület)
- Nagy alapterület (400 m2-nél nagyobb)
- Közepes alapterület (50 m2 és 400 m2 között)
- Kis alapterület (50 m2 alatt)



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK MÉRETE

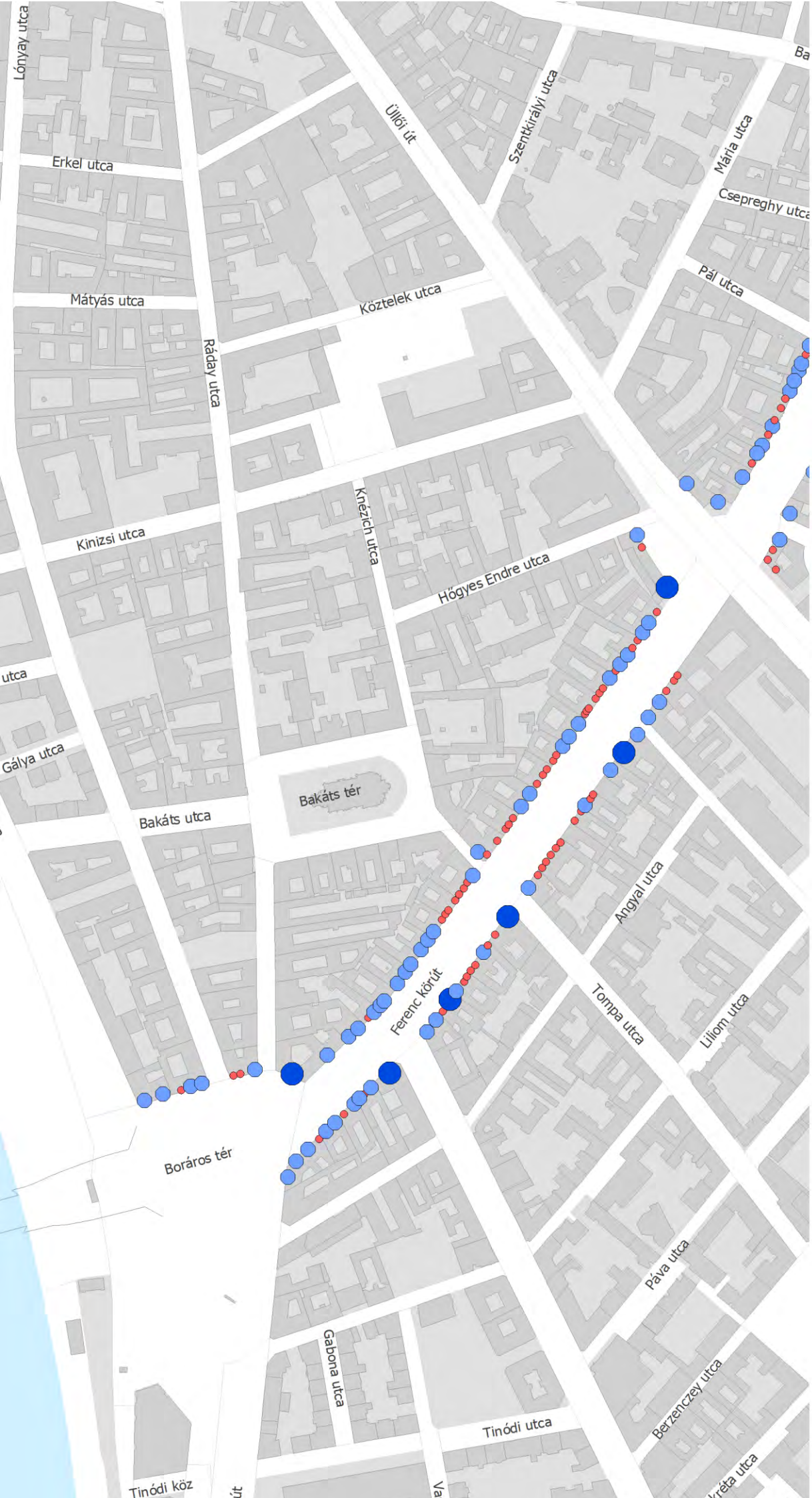
M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

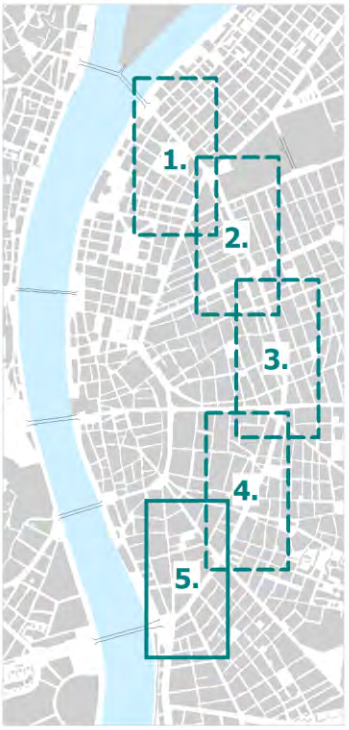
- Üzletház (teljes épület)
- Nagy alapterület (400 m2-nél nagyobb)
- Közepes alapterület (50 m2 és 400 m2 között)
- Kis alapterület (50 m2 alatt)



FÖLDSZINTI FUNKCIÓK MÉRETE

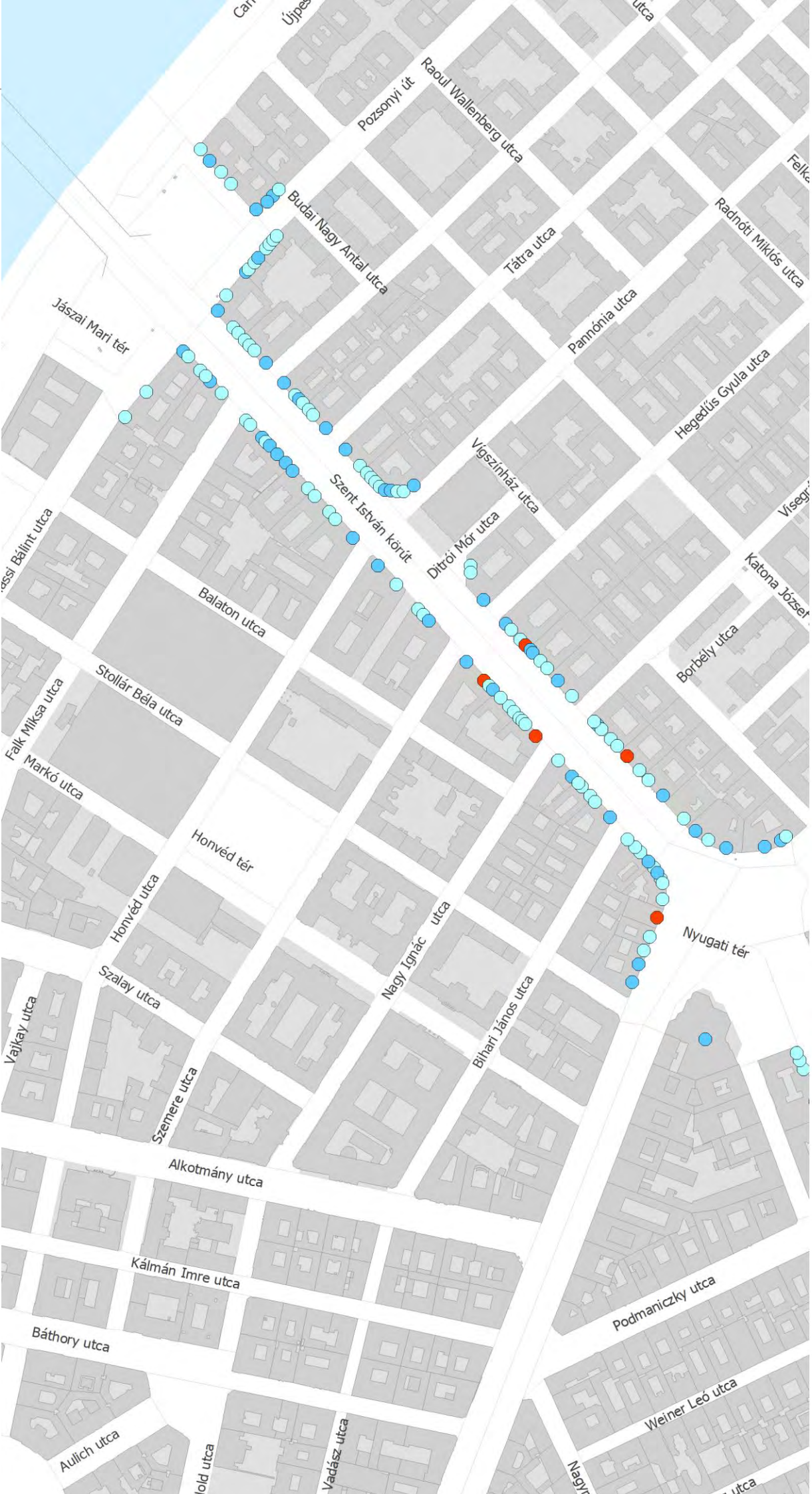
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

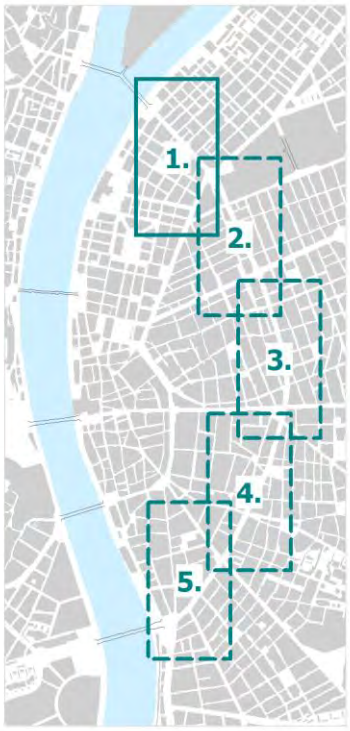
- Üzletház (teljes épület)
- Nagy alapterület (400 m2-nél nagyobb)
- Közepes alapterület (50 m2 és 400 m2 között)
- Kis alapterület (50 m2 alatt)



CÍM

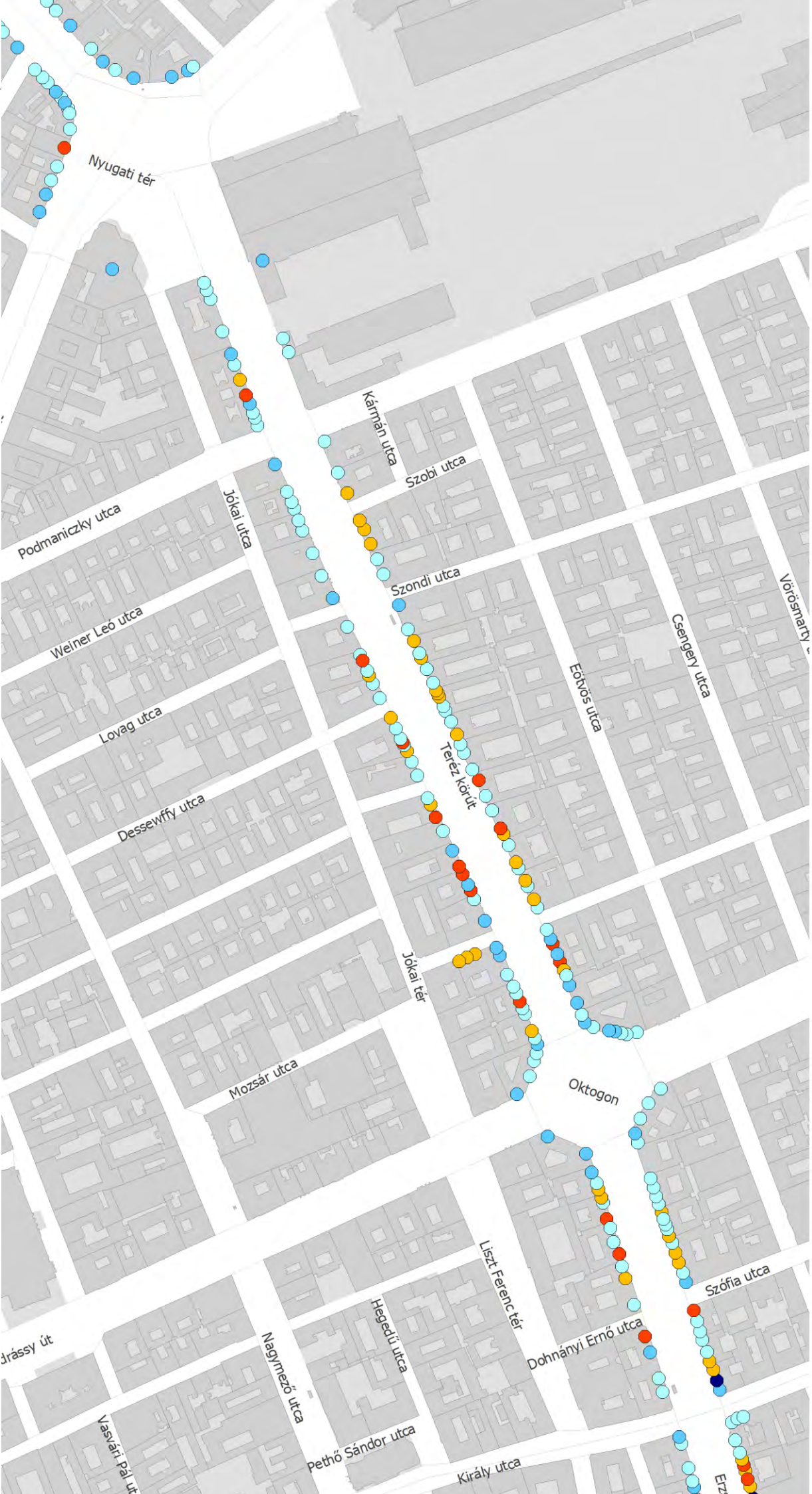
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

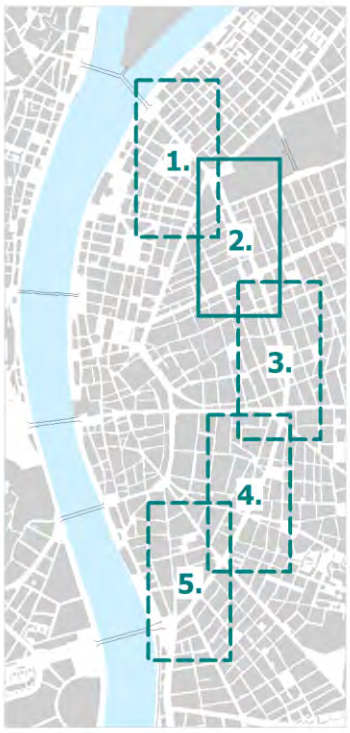
- Prémium
- Mindennapi
- Alkalmi
- Alacsony
- Rossz/bezárt



CÍM

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

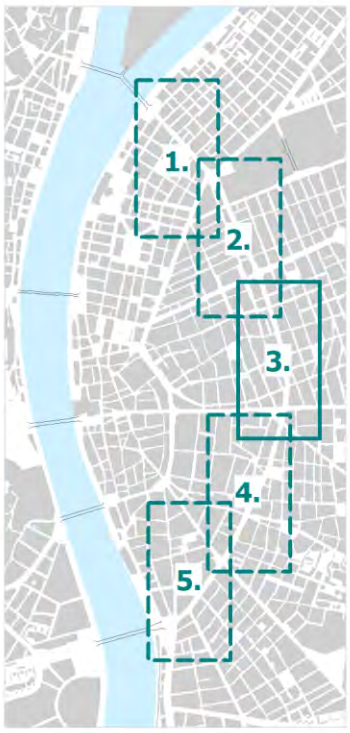
- Prémium
- Mindennapi
- Alkalmi
- Alacsony
- Rossz/bezárt



CÍM

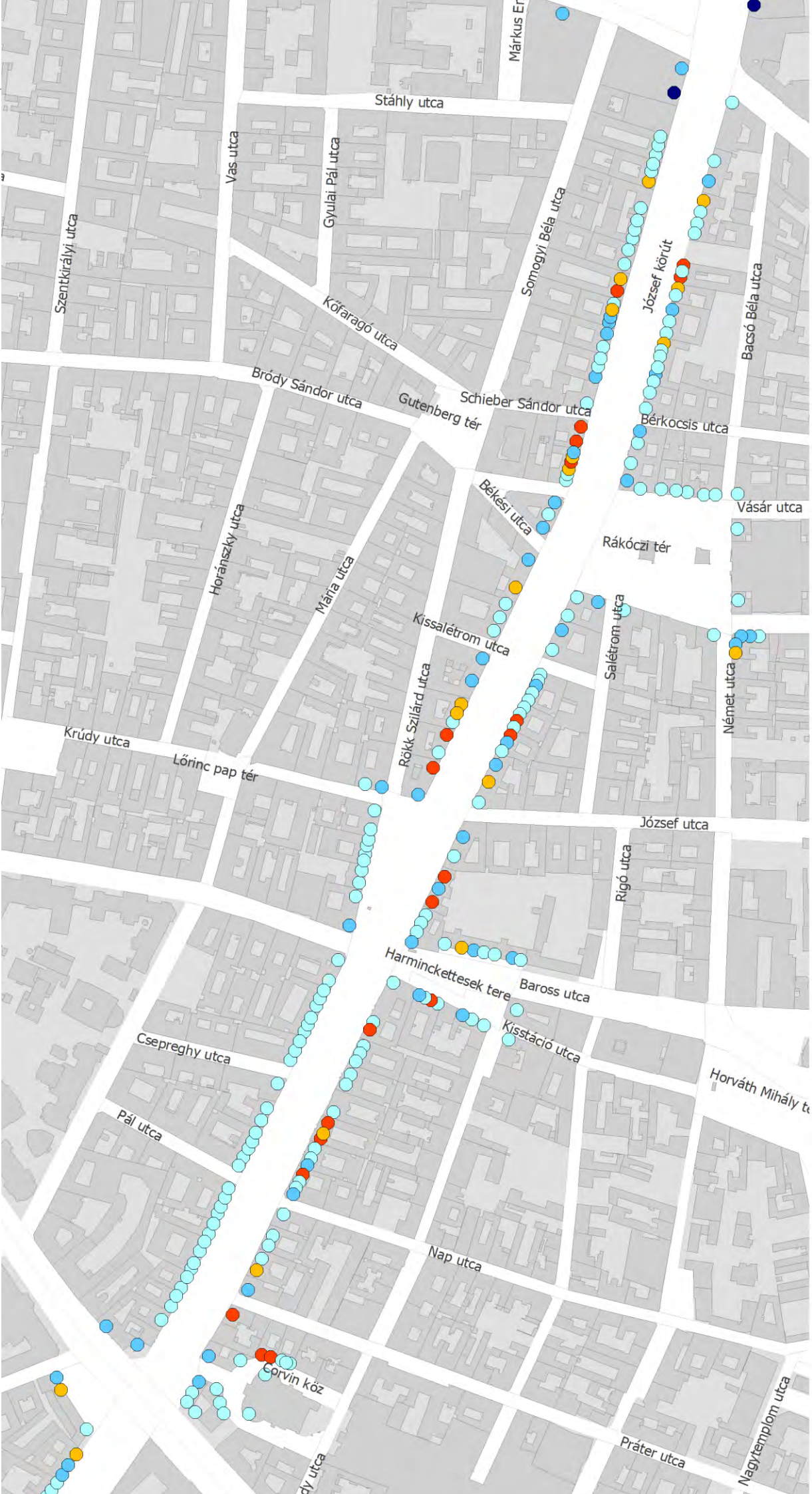
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

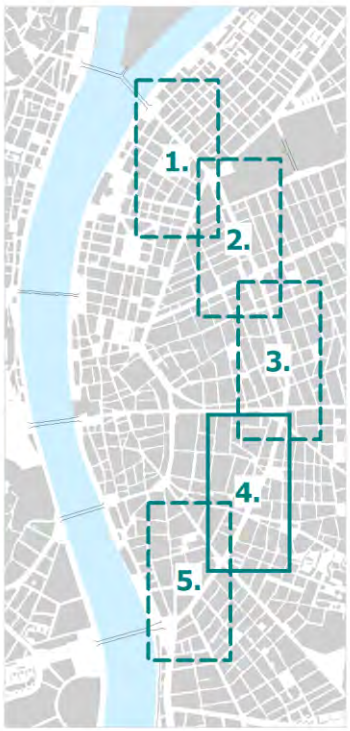
- Prémium
- Mindennapi
- Alkalmi
- Alacsony
- Rossz/bezárt



CÍM

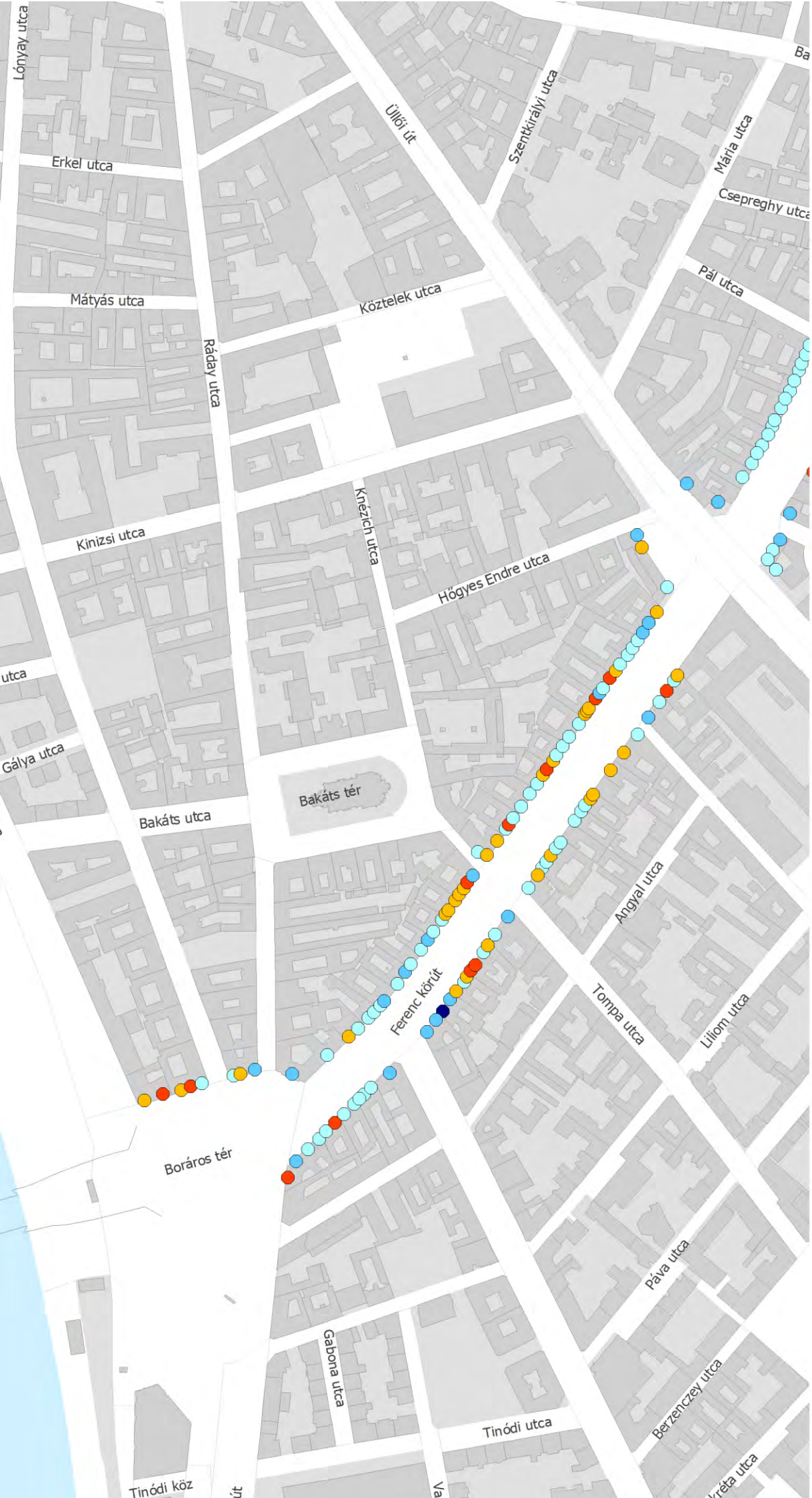
M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

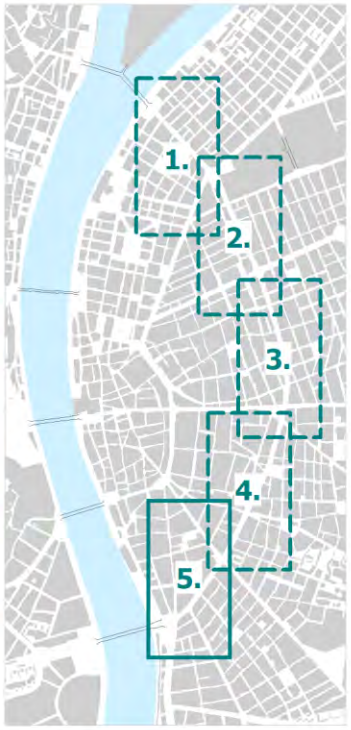
- Prémium
- Mindennapi
- Alkalmi
- Alacsony
- Rossz/bezárt



CÍM

M = 1:4000

5. Ferenc körút

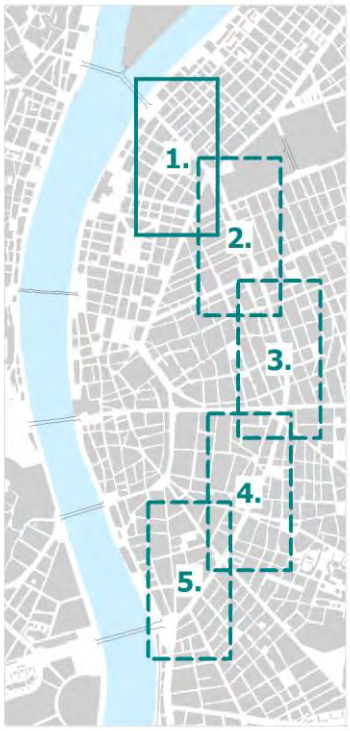


JELMAGYARÁZAT

- Prémium
- Mindennapi
- Alkalmi
- Alacsony
- Rossz/bezárt

VENDÉGLÁTÓ TERASZOK JELLEMZŐ KIALAKÍTÁSA
M = 1:4000

1. Szent István körút

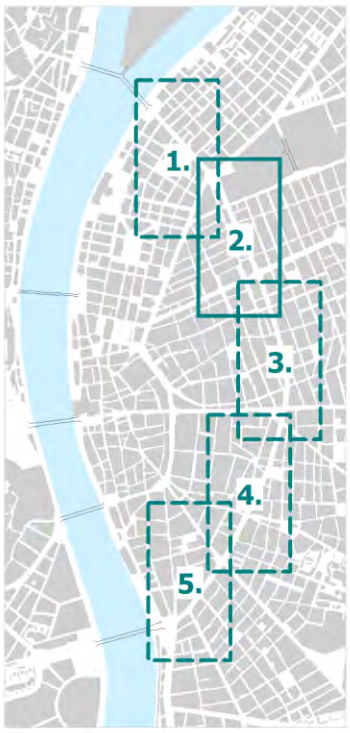


JELMAGYARÁZAT

- Nincs terasz
- Terasz a homlokzat mellett (<1,5 m)
- Terasz a homlokzat mellett (1,5 m - x)
- Terasz az út mellett (1,5 m - x)

VENDÉGLÁTÓ TERASZOK JELLEMZŐ KIALAKÍTÁSA
M = 1:4000

2. Teréz körút



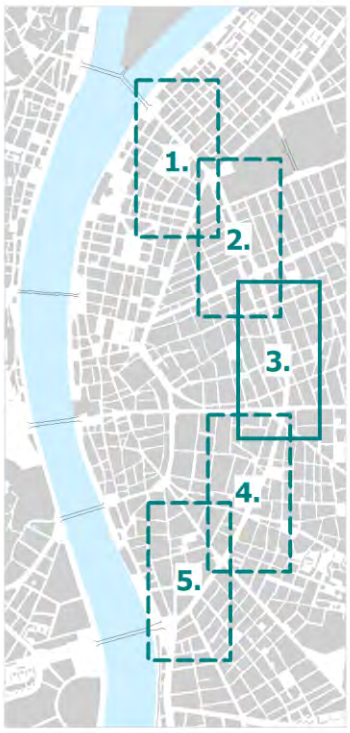
JELMAGYARÁZAT

- Nincs terasz
- Terasz a homlokzat mellett (<1,5 m)
- Terasz a homlokzat mellett (1,5 m - x)
- Terasz az út mellett (1,5 m - x)

Nyugati tér
Podmaniczky utca
Jókai utca
Kármán utca
Szobi utca
Szondi utca
Weiner Leó utca
Lovag utca
Dessewffy utca
Teréz körút
Eötvös utca
Csengery utca
Jókai tér
Mozsár utca
Oktogon
Liszt Ferenc tér
Hegedű utca
Nagymező utca
Dohnányi Ernő utca
Szófia utca
Pethő Sándor utca
Király utca
rássy út
Vasvári Pál u

# VENDÉGLÁTÓ TERASZOK JELLEMZŐ KIALAKÍTÁSA
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



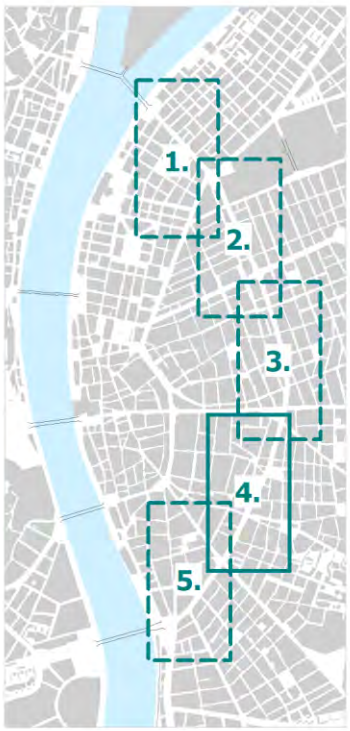
JELMAGYARÁZAT

- Nincs terasz
- Terasz a homlokzat mellett (<1,5 m)
- Terasz a homlokzat mellett (1,5 m - x)
- Terasz az út mellett (1,5 m - x)

Liszt Ferenc tér
Dohnányi Ernő utca
Szófia utca
Vörösmarty utca
Jósika
Király utca
Kertész utca
Kürt utca
Erzsébet körút
Hársfa utca
Csengery utca
Almássy tér
Barcsay utca
Almássy utca
Kéthly Anna tér
Nyár utca
Klauzál utca
Akácfa utca
Osváth utca
Barát utca
Blaha Lujza tér
Márkus Emília utca
Csokonai utca
Stáhly utca
Bezerédj utca
Kiss József utca

# VENDÉGLÁTÓ TERASZOK JELLEMZŐ KIALAKÍTÁSA
M = 1:4000

4. József körút



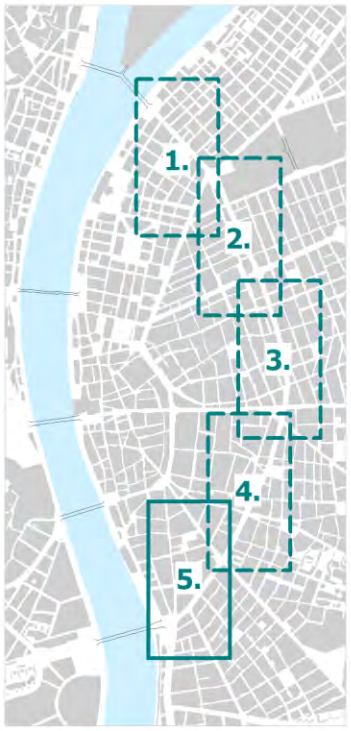
JELMAGYARÁZAT

- Nincs terasz
- Terasz a homlokzat mellett (<1,5 m)
- Terasz a homlokzat mellett (1,5 m - x)
- Terasz az út mellett (1,5 m - x)

Márkus Em
Stáhly utca
Vas utca
Gyulai Pál utca
Szentkirályi utca
Somogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Kőfaragó utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Vásár utca
Békési utca
Rákóczi tér
Horánszky utca
Mária utca
Kissalétrom utca
Rökk Szilárd utca
Salétrom utca
Német utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Harminckettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Horváth Mihály t
Csepreghy utca
Pál utca
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca

# VENDÉGLÁTÓ TERASZOK JELLEMZŐ KIALAKÍTÁSA
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

- Nincs terasz
- Terasz a homlokzat mellett (<1,5 m)
- Terasz a homlokzat mellett (1,5 m - x)
- Terasz az út mellett (1,5 m - x)

Lónyay utca
Erkel utca
Szentkirályi utca
Mária utca
Csepreghy utca
Pál utca
Mátyás utca
Köztelek utca
Ráday utca
Kinizsi utca
Knézich utca
Hőgyes Endre utca
Gálya utca
Bakáts tér
Bakáts utca
Angyal utca
Ferenc körút
Tompa utca
Liliom utca
Boráros tér
Páva utca
Gabona utca
Tinódi utca
Berzenczey utca
Tinódi köz
Bokréta utca

3. MELLÉKLET: A FŐVÁROSI TELEPÜLÉSKÉPI ARCULATI KÉZIKÖNYV (TAK) AJÁNLÁSOKKAL TARTALMILAG MEGEGYEZŐ KERÜLETI TAK AJÁNLÁSOK ÉS TELEPÜLÉSKÉPI RENDELETI (TKR) RENDELKEZÉSEK:

V. / TAK: megegyező / 90-91.

„A nyílászárók kialakítása és osztása egységes, vagy az eredeti tervekkel megegyező, vagy ahhoz illeszkedő megjelenésű lehet. Egy-egy nyílászáró cseréje során csak az eredetivel megegyező kivitel és anyaghasználat megengedett.” „A földszinti portálokat az épület meghatározó karakterét és anyaghasználatát figyelembe véve kell kialakítani és fenntartani.”

V. / TKR: megegyező / 21. § (5), 24. §

„A földszinti portálokat az épület meghatározó karakterét és anyaghasználatát figyelembe véve kell kialakítani és fenntartani.” „Az épülethomlokzatok világörökséghez méltó látványának megőrzése érdekében a meglévő kirakatportál átalakításánál vagy cseréjénél az eredeti architektúrának nem megfelelő kialakítású korábbi kirakatportálokat az eredeti tervek, vagy az eredeti nyílások geometriai méretei szerint kell helyreállítani. A meglévő, zárható táblás bejáratokat és kirakatportálokat meg kell őrizni az eredeti formájukban vagy az eredeti tervek figyelembevételével kell helyreállítani.”

VI. / TAK: megegyező / 73., utalás a Historikus városi szövet megújítása kézikönyvre 15., DE: a homlokzattal való együttes kezelésre és a nagykörúti portálprogramra nincs utalás

„Az épületek portálja, kapuja, kapualja és teljes főlépcsőháza is védendő, és eredeti szépségében megőrzendő.” „A portálprogram célja az igényes, kiskereskedelem színvonalának javulását támogató arculatfejlesztése, mely egyben az egyes utcaszakaszok, illetve a városrész arculatát is meghatározhatja, alakítja. A projekt központja a kommunikáció, az érintett vállalkozások körében tanácsadás, a jó gyakorlatok széleskörű népszerűsítése, tanácsadás. A projekt célterülete elsősorban a belvárosi terület: a kirakatok, portálok, reklámkihelyezések gyakorlatának megváltoztatása, egymáshoz és a környezethez hangolása.”

VI. / TKR: megegyező / 20. §

„Meglévő kirakat átalakításánál vagy cseréjénél az épület eredeti építészeti kialakításától eltérő kirakatportálokat az építéskori tervek alapján, vagy az építéskori nyílások geometriai méreteinek figyelembevételével kell helyreállítani.”

VIII./TAK: megegyező / 64-65., 68., 77., 83-84., 86., 88., 94., 105., 107-108., 114., 116-118., 123., 126-128., 134-136.

„Meglévő épület homlokzatának felújításakor a településképbe való illeszkedése az alábbi szempontok figyelembevételével történjen: Minden esetben kutatásokat (levéltári, tervtári illetve falkutatás) kell végezni az eredeti homlokzatra vonatkozóan (szín, anyaghasználat, portálok, nyílászárók, kapuzat). Amennyiben az eredeti állapot részben megmaradt, úgy azt kell visszaállítani, ha az eredeti díszítésnek, nyílászáróknak, burkolatoknak már csak a töredéke maradt meg a homlokzaton, úgy a kutatásoknak megfelelően kell rekonstruálni a homlokzatot.” „Amennyiben egy meglévő nyílászárót - legyen az ajtó, ablak, vagy portálszerkezet, esetleg a ház bejárati kapuja – csak felújítanak, annak színét az épület homlokzatán kialakult nyílászáró színnel megegyezőre kell festeni.” „Üzletportál cseréjekor elsődlegesen az eredeti portálszerkezet visszaállítása kötelező.”

IX. / TKR: megegyező / A portálok kialakítására: eredeti hiteles visszaállítása, ha már nincs rá mód, akkor illeszkedés 21. § (1). (9), (21), 23. § (1), DE: nincs utalás a nagykörúti portálprogramra

„Értékvédelem alatt álló épület-együttes, vagy főútvonal mentén álló épület, közterületi homlokzatának felújítása során, amennyiben az épület eredeti kialakítása terven, vagy régebbi felvételen hozzáférhető, az eredeti portálrend helyreállítása annak megfelelően történhet. Amennyiben ezek nem fellelhetők, úgy az épület architektúrájának, stílusának, a homlokzati nyílászárók kiosztásának megfelelő módon kell a kirakatportálokat átalakítani, felújítani.” „A portálok, kirakatszekrények, cégérek, hirdetőtáblák méretét és elhelyezését a homlokzattal együtt, egy egységként kell tervezni és kialakítani. Utólagos cseréjük, átalakításuk csak a teljes homlokzat és környezet figyelembevételével, azt nem zavaró módon helyezhető el.”

XI. / TKR: új épület földszintjének portálkialakítása 14. § (4)

ÚJ: „Új épületben a földszinti kereskedelmi rendeltetési egység közterületről is látható homlokzatainak legalább 1/2-e nyílászárók vagy üvegfal alkalmazásával alakítandó ki. Az így kialakított üvegfelületek legalább 1/3-a kirakatfelületként üzemeltetendő.”

A fővárosi TAK ajánlásokkal tartalmában részben megegyező kerületi TAK ajánlások és TKR rendelkezések:

VII. / TAK: részben / csak az anyaghasználatról van ajánlás 142.

„A kirakatok, portálok kísérik a gyalogjárdákat a forgalmas és kevésbé forgalmas utcákban. Igényes anyaghasználattal, rikító színek használatának kerülésével, visszafogott reklámfelületekkel a városképet javíthatjuk."

VII. / TKR: részben / csak meglévő portálokra 12. § (3) i)

„Meglévő portálokat az épület eredeti karakterét és anyaghasználatát figyelembe véve kell kialakítani, valamint fenntartani."

VIII./TKR: részben / 35. §, a homlokzattal történő egységes kezelés hiányzik, nincs utalás a nagykörúti portálprogramra

„Kerületi védett kirakatportál felújítása csak az eredeti állapot megőrzésével megengedett, amelyet korabeli fotóval, képpel, vagy tervvel kell igazolni. Amennyiben az eredeti állapot nem igazolható, akkor az értékleltár szakmai javaslatai az irányadók. A felújítás során a kirakatportál megvilágításáról kötelező gondoskodni, azonban villódzó, káprázást okozó vagy futó fényű világító berendezés nem alkalmazható."

XIII./TAK: részben / nem javasolja a megőrzést és helyreállítást, csak az egységes stílusra tesz általános utalást, portálok 196., de a Nagykörút portálprogramra nincs utalás

„Több olyan üzleti portál található, amelyek nincsenek figyelemmel a teljes épület stílusára, homlokzati burkolására, az épület színeire. Javasolt tehát a cégfeliratok és cégérek kialakításánál a kortárs ízlés mellett figyelembe venni az épület alapvető építészeti világát, az adott kor formai stílusát."

XIII./TKR: részben / 18. § Homlokzattal együtt tervezésről, illeszkedésről nincs szó

„A világörökség területén és műemléki környezetben meglévő üzletportál átalakításánál vagy cseréjénél az épület eredeti építészeti kialakításától eltérő üzletportálokat az eredeti tervek alapján, vagy az eredeti nyílások geometriai méreteinek figyelembevételével kell helyreállítani."

Egyéb rendelkezés

Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata Képviselő-testületének 25/2020. (VI. 25.) önkormányzati rendelete az üzletek éjszakai nyitvatartási rendjéről

A belső kerületeket érintő vita a „bulinegyed" üzleteinek éjszakai nyitva tartását és üzemelésének módját illetően azt indukálta, hogy 2020 nyarán a VII. kerület rendeletben rögzítette a vonatkozó szabályokat.

A rendelet az alábbi témakörökben rendelkezik:

- Vendéglátó tevékenység, szeszesital forgalmazása
- A Nagykörúton belül, ide értve az Erzsébet körút mindkét oldalán található vendéglátó üzletek 24 és 6 óra közötti nyitva tartásának feltételei
    - vendégek száma, be- és kiléptetés módja
    - üzlet előtti közterület használata, fenntartása
    - tájékoztatás
- Külön nyitvatartási engedély követelményei

A kiadott 24-6 óra közötti külön nyitvatartási engedélyeket a kerület nyilvántartásban vezeti, amelyet közzé is tesz a kerület honlapján.

A Nagykörút vonatkozásában releváns közterület alakítással kapcsolatos előírások

V. kerület – 5/2020. (I.30.) számú önkormányzati rendelete a településkép védelméről (**TKR)**

- 23. § (7) A közterületi zöldfelületek és fasorok rekonstrukcióját, új fasor telepítését közterület alakítási terv alapján kell megvalósítani.
- 25. § (1) Közterület tervezésekor
  - a) aa világörökségi védettséghez méltó térépítészeti kialakítások, a kiemelkedő történeti értékek hangsúlyozása, bemutatása, a határoló térfalak méltó bemutatása, a minőségi anyaghasználat és a közterületi elemek átgondolt tervezése elvárt,
  - b) az időszakos és ideiglenes térhasználat, közterületi kitelepülések megtervezése, közműcsatlakozások lehetőségének feltárása szükséges,
  - c) közműhálózatokhoz kapcsolódó műtárgyak, tűzcsapok, kapcsolószekrények és egyéb vezetékek térszín alatti kivitelben történő telepítése elvárt,
  - d) a csatlakozó közterületek burkolatával, növényzetével és utcabútoraival való összhang megteremtése elvárt,
  - e) a kandeláberek pozícióját a faegyedek növekedésének figyelembevételével, a lombkoronaszint és a gyalogos felület megvilágítottságának összhangját megteremtve kell meghatározni.
- (2) Az egyes közterületek részleges, vagy teljes felújítása, átépítése csak az adott közterület egészére vonatkozó külön-külön készített közterület alakítási terv alapján végezhető, a közterület alakítási tervben meghatározott felszínrendezési koncepció és annak szükség szerinti ütemezésének betartásával.
- 38. § (4) A határoló közterülettel való kapcsolat vonatkozásában vizsgálni kell
  - a)…
  - b)…
  - c) közterületen folytatott építési tevékenység végzése esetén a közterület burkolatának, műtárgyainak, köztárgyainak, meglévő növényzetének, továbbá a díszvilágítást biztosító berendezések és cégjelzések kialakítását, illetve a közterület alakítási tervvel való összhangot,”

V. kerület – 6/2020. (I.30) sz. önk. rendelete Belváros-Lipótváros Kerületi Építési Szabályzatáról **(KÉSZ)**

- 3. § (8) A gyalogos- és célforgalmi területeken
  - a) a megkülönböztetett járművek és a szállító járművek behajtását biztosítani kell, a gyalogosfelületeket, a gépjármű-közlekedésre, vagy parkolásra kijelölt felületeket a közterület alakítási tervben (a továbbiakban: KAT) meghatározottak szerinti elkülönített burkolattal kell megvalósítani,
- 4. § (5) A lehatárolás területén – amennyiben a XVIII. fejezet, vagy a 9. melléklet szerinti kiegészítő előírások másként nem rendelkeznek, – elhelyezhető terepszint alatti építmény, különösen mélygarázs, melynek felső síkja – beleértve a talajtakarás vastagságát is – nem nyúlhat a környező csatlakozó járda vagy zöldfelületek fölé 0,5 m-nél nagyobb mértékben, kivéve, ha a KAT ettől eltérő értéket állapít meg.
- 27. § (3) A közművezetékek átépítésekor és új vezeték fektetésekor a racionális területgazdálkodás érdekében a közművezetékek helyét a 12.§-ban foglaltakon túl úgy kell kijelölni, hogy:
  - a) 16 m átlagos közterület szélességet el nem érő utcákban legalább egyoldali,
  - b) 16 m átlagos közterület szélességet meghaladó szélességű utcákban kétoldali fasor
- telepítését ne akadályozzák meg, kivéve, ha KAT másként rendelkezik.
- 85. § (3) A KÖu-3 övezet területén
  - a) meglévő főútvonalak átépítése, felújítása során
    - aa. a zajterhelés csökkentése érdekében korszerű zajcsillapító út-, vasútépítési technológiákat kell alkalmazni,
    - ab. a gyalogos felületeket, fasorokat, zöldfelületeket az útpálya átépítésével, felújításával együttesen a területre vonatkozó KAT-ban meghatározottak szerint át kell építeni;

VI. kerület

Nincs a közterület alakításra vonatkozó kerületi előírás

VII. kerület – 25/2017. (X. 09.) Erzsébetváros Városképvédelmi Rendelete **(TKR)**

- 22. § (10) Közterületet, közhasználat céljára átadott területet (tömbbelsőt) kialakítani, illetőleg felújítani csak az utcabútorok és köztárgyak, zöldfelületek megjelenését tartalmazó közterület alakítási terv (a továbbiakban: KAT) alapján lehet. A KAT-ot a Pénzügyi és Kerületfejlesztési Bizottság hagyja jóvá.
- 22. § (11) Közterületen, közparkban a park, illetve köztér felújítással együtt KAT alapján illemhely elhelyezhető.
- 23. § (1) Szobor, emlékmű, díszkút létesítése a városképi és közlekedési feltételek betartásával KAT alapján megengedett.
- 23. § (5) Téliesített vendéglátó terasz a területen KAT alapján helyezhető el.
- 26. § (3) Közművelődési célú hirdetőoszlop elhelyezése, maximum 11 m2-es összes-reklám felülettel engedélyezhető és csak abban az esetben, ha azt közterület alakítási terv kifejezetten megengedi.
- 26. § (6) Citylight berendezés csak utas váróban és közterületi illemhely berendezésein KAT alapján helyezhető el.

VIII. kerület – 66/2007. (XII.12.) rendelete Józsefváros Kerületi Építési Szabályzatáról **(JÓKÉSZ)**

- 9.§ (5) Vegyes használatú utak lakó- és pihenőövezetekben történő kialakítása
  - a) A gyalogos- és célforgalmi területeken a gyalogosfelületeket, a gépkocsi-közlekedésre, illetőleg parkolásra kijelölt felületeket elkülönített burkolattal kell megvalósítani.
  - b) A közterületek felújítása vagy átépítése esetén közterület-alakítási tervet kell készíteni.
- 10. § (2) Pavilonok elhelyezése
  - a) Új közterületi pavilon létesítése, cseréje csak közterületi alakítási terv alapján, virág,- újság és büfétermék-árusítás, valamint kulturális rendezvények céljából helyezhető el.
- 37. § (9) A Blaha Lujza tér:
  - a) A Z-FK-VIII-3 övezetbe sorolt közterületen elszabad helyezni terepszint alatti építményt, melyben a (3) a) 1., 4., 5. és 6. pontok szerinti funkciók létesíthetők közterület-alakítási terv alapján.

IX. kerület – 35/2017. (XII. 22.) önkormányzati rendelet a településkép védelméről **(TKR)**

- 24. § (6) Szobor, díszkút, illetve egyéb köztéri képző-vagy iparművészeti alkotás át-, vagy elhelyezése, felújítása, eltávolítása csak a főépítésszel egyeztetetten, közterület alakítási terv alapján történhet.
- 29. § (2) A közterületi zöldfelületek és fasorok rekonstrukcióját, új fasor telepítését, zöldfelületek kialakítását közterület alakítási terv alapján kell megvalósítani. A közterületek be nem épített és nem burkolt felületeit zöldfelületként kell kialakítani és fenntartani.

XIII. kerület –19/2016. (XI.15.) önk. rendelete a Budapest Főváros XIII. Kerület Építési Szabályzatáról **(KÉSZ)**

„II. FEJEZET 3. Közterületek - Közterület alakításra vonatkozó előírások

- 3. § (1) A közterület alakítási terv (a továbbiakban: KAT) sajátos jogintézménnyel érintett területek az alábbiak:
  - a) a Kerület jelen Rendeletben meghatározott alábbi közterületei:
    - aa) a világörökségi területek közterületei,
    - ab) a Hollán Ernő utca,
    - ac) a Pozsonyi út,
    - ad) a Szent István körút,
    - ae) a Váci út,
    - af) a Róbert Károly körút,
    - ag) a Szent István park területe a park teljes átépítése esetén,
    - ah)[45] a Duna-parton az FRSZ-ben feltüntetett szerkezeti jelentőségű és a Szabályozási terven jelölt Duna-parti városias jellegű sétány DÉSZ és DKÉSZ hatálya alá nem tartozó területe, a sétány jelentős átalakítása, új szakaszának kiépítése esetén, továbbá

b) a Kerületnek az Önkormányzat Képviselő-testületének egyedi döntése alapján meghatározott azon közterületei, ahol

ba) a műszaki kialakítás feltételeinek egy tervben való meghatározása a gyalogos és gépjármű-közlekedés, a szabadtér-építészet, a kertépítészet, a közmű- és hírközlés létesítés vagy a biztonság szempontjából indokolt,

bb) a gyalogospreferenciájú közterületek, sétányok, zöldterületek (fásított köztér, közkert, közpark) szabadtér-építészeti és kertépítészeti kialakítása indokolttá teszi.

- (2) A KAT az adott közterület hosszának teljes területére készül, de legalább annak tervszerűen és műszakilag lehatárolható egységére.
- (3) A közterület keresztmetszetének megváltoztatása, a közterület átépítése során legalább az egyik oldalon fasort vagy egyéb növényzet telepítésének helyigényét kell biztosítani, kivéve
  - a) ahol az a közlekedés biztonságát veszélyeztetné, vagy
  - b) ahol műszaki adottságok azt nem tennék lehetővé, mely esetben egyéb növényzet (planténeres fák, -cserjék) elhelyezését kell biztosítani.”

A fővárosi TAK ajánlásainak figyelembevétele a fővárosi és kerületi TKR-ekben

Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlésének 30/2017. (IX. 29.) önkormányzati rendelete a településkép védelméről a fővárosi helyi védettségű építményekre és a fővárosi helyi védettségű épületegyüttesekre is vonatkozik. Tekintettel, hogy a Nagykörút épületállományának legnagyobb része e védelmi kategóriák alatt áll, a fővárosi rendelkezések szerepe igen jelentős e fontos útvonal településképének védelme szempontjából.

A kerületi TKR-ek a fővárosi TAK ajánlások figyelembevételével készültek az egységes település- és utcakép, valamint az épített értékek megőrzése érdekében.

A rendeletek jellemzően kiterjednek az épített környezet minden elemére: az épület-homlokzatokra, közterületi építményekre, teraszokra, utcabútorokra, hirdetésekre, reklámokra, továbbá zöldfelületekre. A rendelkezések vonatkoznak az épített elemek kialakításának módjára, szín- és anyaghasználatára.

Az egyes kerületi rendeletek közti megegyezések és különbözőségek

Teraszok, szezonális terasz-kitelepülések: A VI. kerületi TKR nem tartalmaz e témára vonatkozó rendelkezést. A VII. kerületi TKR szerint téliesített vendéglátó terasz KAT alapján helyezhető el. A többi érintett kerület előírásai a teraszok egységes megjelenésre és kialakításra – az átláthatóságra, anyag- és színhasználatra – vonatkozó rendelkezéseket fogalmaz meg.

Díszvilágítás, világítás, fények: A témában minden érintett kerület TKR-je rendelkezik. Az egységes szemléletet tükröző rendelkezések a színhőmérséklet, a villogó világítóberendezések és eszközök használatára vonatkozó szabályokat rögzítenek.

Anyag- és színhasználat: A témában, eltérő mélységében ugyan, de minden kerület rendelkezett, elsősorban a történeti környezet védelme érdekében. A szabályok elsősorban az épülethomlokzatok anyaghasználatára és színezésére vonatkoznak. A VI., VIII. és IX. kerület előírásai részletezésre szorulnak a színhasználat, színezési terv alkalmazására vonatkozóan, illetve nem térnek ki az anyaghasználatra.

Nyílászárók: Minden kerület rendelkezik a nyílászárók eredeti osztásrendje és anyaghasználata megtartásáról, a műanyag nyílászárók használata nem megengedett. A XIII. kerület nem rendelkezik a nyílászárók anyaghasználatáról.

Homlokzatkialakítás, kirakatportál, kirakatszekrény: A legtöbb kerület részletesebben szabályozza a homlokzatok kialakítását. Az előírások általános célja a homlokzatok és kirakatportálokra eredeti állapotának a megőrzése, a látványt zavaró üvegfelületek takarásának korlátozása, zavaró kiegészítő elemek (pl. rács) szabályozása. A közterület felőli homlokzaton elhelyezhető egyéb berendezésekre vonatkozó előírások eltérőek, például klímaberendezés kültéri egységeinek elhelyezése vonatkozásában: van ahol takartan engedélyezett, van, ahol tiltott.

Reklámhordozók: A vonatkozó szabályozás nagyon eltérő. Az V., VI. és VII. kerület rendelkezései tiltják reklám elhelyezését, a többi kerületben erre részletesebb szabályozás vonatkozik.

Cégérek, cégtáblák és cégfeliratok: A város- és utcaképnek e meghatározó elemeit minden kerületi rendelet részletesebben szabályozza, meghatározva esetenként elhelyezésüknek lehetséges helyét, felületük nagyságát, kialakításuk módját.

TKR előírások	*Főváros*	V. kerület Lipótváros	VI. kerület Terézváros	VII. kerület Erzsébetváros	VIII. kerület Józsefváros	IX. kerület Ferencváros	XIII. kerület Új-Lipótváros
Teraszok, szezonális terasz kitelepülések		30.§ (7) A szezonális teraszok berendezési tárgyai környező, burkolathoz nem rögzített, áttört megjelenésűek, egyszerű formavilágúak, környezetükbe illeszkedőek, természetes vagy természetes hatású anyagból készült, korszerű és alótálkuk lehetnek.		23. § (5) **Tőlesitett vendéglátó terasz** a területen KAT alapján helyezhető el.	23.§ Terasz létesíthető, átlátható bitosítása, csak céglogó jelenhet meg rajta, mobil szerkezet. Teraszok tűlesítése csak településképi bejelentési eljárás lefolytatását követően lehetséges. Kiemelt szegélyű terasz (pódiummal vagy dobogóval) nem létesíthető	27.§ (1) Közterületen vendéglátó terasz a) a közterületen legalább 1,5 méter szabad egyébfelügő gyalogos járófelület bitosításával, b) az épület főkapujának és egyéb rendeltetési egységeinek, kirakatainak akadálytalan megközelítése bitosításával létesíthető.	14. § (1) Nem létesíthető vendéglátó terasz, amennyiben az a rendeltetési egység, amelyhez létestül, nem rendelkezik a vendégek számára használható illemhellyel, vagy illemhely lehetősége nem bitosítható.
		(28) Ucatorkolatba kiosok, szezonális terasz, árnyékoló szerkezet nem nyúlhat, illetve ott nem létesíthető akkor sem, ha ott már egyéb köztárgy van.			53.§ (6) Az épitmény homlokzatára szerelt árnyékoló ponyván, ponyva előtetőn a cégfelraton kívül reklám megjelenítése nem megengedett. E felirat reklámcélú feltüntetését beleszámít homlokzaton megjelenő összes reklámfelületbe.	(2) A közterületi vendéglátó teraszoknak a közterület további részeitől való lehatárolását elsősorban dőzsás növényekkel, valamint a közlekedésbitonsági szempontok betartása esetén a indokolt egyedi, maximum 1.0 méter magasságú szerkezetű, növénnyel ellátott kialakítással kell megoldani. Árnyékolását önálló, összefüggő mobil napernyővel, kell megoldani.	(3) Közterületi járdán a vendéglátó terasz elhelyezése miatt visszamaradó gyalogosfelület szélessége nem lehet kisebb 1,5 méternél.
		31.§ (1) Az árnyékoló szerkezet közterületen álló, vagy homlokzatra szerelt lehet.				(3) A közterületi szezonális vendéglátó teraszok a működéshez szükséges vezetékes infrastruktúra (elektromos kábelek) ellátását burkolatba süllyesztett formában ki kell építeni. A gyalogos járófelületeken és azok légterében a gyalogosok mozgását akadályozó módon kábelek létrehozni ideiglenes jelleggel sem lehet.	(4) A vendéglátó terasz által elfoglalt terület miatt visszamaradó akadálytalan gyalogosfelület (2) és (3) bekezdésben előírt szélességét - a berendezési- és bitonsági sáv, továbbá a fekszolgálásra szolgáló terület nélkül - a kétoldalt elhelyezett, egymással szemközti teraszok kialakításánál is bitosítani kell.
		(2) A szezonális teraszhoz kapcsolódó árnyékoló szerkezeten csak a saját vállalkozás neve és logója helyezhető el, amely kizárólag a vászonponyva függőleges felületén megengedett.					15. § (2) A vendéglátó terasz zárt szerkezetű kialakításával nem létesíthető, kizárólag az épület környezetével összhangban levő vászonárnyékolókkal, mobil ernyőkkel fedhető le.
		(3) Előtetők és árnyékoló szerkezetek vonatkozásában a szín és anyaghasználat a homlokzat színezésével harmonizáló kivitelben vagy bézs színben megengedett.					(3) Vendéglátó terasz kizárólag belteri fogyasztótérrel is rendelkező, vendéglátóhelyhez kizárólag a vendégkiszolgálást bitosító fogyasztótér céljára alakítható ki, ahol asztal, tűlhely, árnyékoló, világító, vagy fűtőberendezés, fogas és virágtartó helyezhető el, egyéb berendezési tárgy teraszon való elhelyezése csak a közterület tulajdonosának külön hozzájárulása alapján lehetséges, és konyhatérem, pult, tároló nem létesíthető.
Díszvilágítás, világítás, fények		34.§ (6) Díszvilágítás esetén meleg fehér, statikus fényt adó díszítő elem alkalmazható. Díszvilágítás esetén a fényhatás és színhőmérséklet tekintetében biztosítania kell az egységes utcaképet. Színes, villogó, kápráztató okozó fény közterületről látható homlokzaton, valamint homlokzat előtt elhelyezett reklámhálón nem alkalmazható.	19. § (6) Túlzottan erős, változó, mozgó, az épület közterületi megjelenését értelmezhetetlenné tevő vagy zavaró, a lakókörnyezetet zavaró hatású világító vagy műsorszóró berendezés nem helyezhető el.	25. § (5)Homlokzaton, földszinti rendeltetésenként legfeljebb 1 m^2 felületű fényreklám, világító tábla helyezhető el, amennyiben városképi szempontból a homlokzat kialakításához illeszkedik.	26.§ (4) A kirakatportálok felújítása esetén azok kivilágításáról kötelező gondoskodni, azonban változó, kápráztatást okozó vagy futó fényű világító berendezés nem alkalmazható. Korlátozás a hideg fényű megvilágítást is.	21 .§ (25) Az épületek homlokzatainak külső megvilágítása, az épületek homlokzatán a homlokzat részeként építészeti elemként alkalmazott kivilágítás, vagy a homlokzati elemek egyéb megvilágítása kápráztat, vakítást, zavaró fényhatást nem okozhat, nem zavarhatja és korlátozhatja sem a közterületek, sem lakóépületek homlokzatára nyíló lakószobák rendeltetésszerű használatát.	23. § (8) A világító cégérek, cég- és címfeliratok,, cég- és címtáblák esetében nem alkalmazható a) kápráztató fényű világító tűbla/reklám, b) változó fűtőfénnyel, változó szöveg- vagy ábra animálással reklámozó felület, c) villogó effektust megjelenítő reklámfelület, d) 500 nanométernél rövidebb hullámhosszú, 3000 K színhőmérsékletnél magasabb fényt kibocsátó eszköz.
	31.§ (2) Kápráztatást, vakítást, zavaró fényhatást okozó világítást, valamint LED fatűfényt elhelyezni nem lehet a cégtáblák, cégfeliratok, cégérek, valamint az előzőekben elhelyezett hirdetések és reklámok megvilágításához.		20. § (f) Kirakatportálon kívül és az üveg síkjától 1 méteren belül nem helyezhető el nagyméretű képernyőjű műsorszóró berendezés. A berendezés nem lehet a portál feltűletének 30 %-nál nagyobb.	(6) A területen hologram, lézer, fatűfény, villogó fényhatású reklám, és ezeket tartalmazó berendezés nem helyezhető el.	52.§: (2) Tilos olyan fényreklámot alkalmazni, amely egyfolytában villódzik.	22. § (2) Épület közterület felől látható homlokzatain dobozo-szerűen kialakított belső megvilágítású hirdető-berendezés a homlokzati síktől legfeljebb 10 cm vastagsággal alakítható ki. Tűbaszerűen kialakított cégér, címtábla, felirat külső megvilágítása, elvilágítása, áttört felirati tábla hátsó megvilágítása lehetséges.	23. § (9) 22:00 és 7:00 óra között a cégérek, cég- és címfeliratok, cég- és címtáblák világítása a rendeltetési egység nyitvatartása alatt lehet bekapcsolva.
			g) Túlzottan erős, változó, mozgó, az épület közterületi megjelenését értelmezhetetlenné tevő vagy zavaró, a lakókörnyezetet zavaró hatású világító vagy műsorszóró berendezés kirakatportálban sem alakítható ki.			(7) Vállalkozásonként 1 db megvilágított cégfelirat, üzletfelirat helyezhető el. Megvilágított cégfelraton fatűfény jellegű mozgó felirat nem alkalmazható.	
Anyag- és színhasználat	29. § (4) A helyi védettségű épitészeti örökség korszerűsítését, átalakítását, bővítését vagy részleges bontását a védelem tényе nem zárja ki, amennyiben az épitmény védelmére okot adó jellegzetességei nem változnak meg, azok lehetőség szerint eredeti helyükön megtarthatók.		18. § (1) (a) '- részleges színezés csak a földszinti kirakatportálok cseréje, átalakítása, az élettvesztő elbontása, a homlokzat egyes részeinek erős rongálódása esetén, illetőleg egyéb szükséges javítások során, a földszint feletti osztópárkányig, a homlokzat teljes földszinti sávjában történhet a homlokzat egészére vonatkozó színezési terv alapján; Amennyiben csak az osztópárkányig történik az átfestés, az osztópárkányt is rendbe kell hozni.	**12. § A kerületi építészeti értékvédelem alatt álló** területre vonatkozó egyedi építészeti követelmények:	26.§ (3) A kerületi védelem alatt álló területeken az épitmények közterületről látható homlokzatainak részleges színezéssel történő felújítása nem megengedett.	21. § (17) A homlokzatok színezése csak egységes, a szomszédos épületeket is feltüntető színezési terv alapján végezhető.	8. § (3) Az épület utcai homlokzatának színezése az utcai homlokzat egészére vonatkozó színterv alapján készüljön.
	35. § (1) Helyi védettségű épitészeti örökség homlokzatait (beleértve a közterületről nem látható belső udvari homlokzatokat is) a védettséget megalapozó állapotukban kell megtartani, vagy az eredeti, az épitészik idején megvalósult állapotuknak megfelelően kell helyreállítani anyaghasználatban és megjelenésben egyaránt, kivéve, ha a változtatás a védett érték megjelenését, karakterét, esztmei értékét nem érinti hátrányosan.			(3) (a)'- a meglévő épület eredeti ornamentikái nem szüntethetők meg, az eredeti állapot visszaállítása kötelező, amennyiben arról adatok megtalálhatóak;			16. § (1) A meglévő épületek közterületi homlokzatot érintő felújítása vagy átszínezése során a homlokzatot - a 18. § (1) bekezdésben foglalt eset kivételével - részleges színezéssel ellátni nem szabad.
	(5) Helyi védettségű épitmény és a helyi védettségű épületegyüttesben lévő épitmény változtatása esetén az új hozzátételt homlokzata korunk épitészeti eszközeivel alakítható, anyaghasználatban, színben, formai megoldásokban, amennyiben az a helyi védettségű épitészeti értékkel összhangban áll. A helyi védettségű épitmény bővítése, átalakítása esetén az új hozzátétel homlokzata a korabeli állapot ismeretével, analógiák alapján is kialakítható.	26.§ (1) A településkép védelme érdekében csak a történeti városképhez illeszkedő anyaghasználatot megengedett, idegen anyaghasználatú megoldások nem alkalmazhatóak.		**(b) a meglévő épület közterületről látható homlokzatainak részleges homlokzat-felújítása és átszínezése tilos,** kivéve legalább az épületek földszinti és első emeleti homlokzati szakaszait a telek teljes szélességében a földszinti, illetve az első emeleti osztópárkányig, ennek hiányában az első emeleti ablakok alsó síkjáig;			(2) Építetet fehérre - a tört fehér színek kivételével -, feketére vagy rikító színűre színezni nem lehet.
	(6) Helyi védettségű épitmény közvetlen környezetében és a helyi védettségű épületegyüttesben új épület homlokzatai korunk épitészeti eszközeivel alakíthatók, anyaghasználatban, színben, formai megoldásokban, amennyiben az a helyi védettségű épitmény épitészeti értékeivel vagy a helyi védettségű épületegyüttes karakterével, épitészeti értékeivel összhangban áll.	21.§ (1) Védett területen az épitmények színezését, annak városképi és szindinamikai kialakítását az érintett épülettömb szomszédos épületeinek vizsgálatával, azokkal harmonikus kell megoldani.		(c) feltüntetőképzésként meglévő épületnél az eredetivel megegyező anyag minden esetben, különösen vakolat, kő, kerámia, szükcement, üveg, fa és téglaburkolat megengedett, csak harmonikus színek alkalmazhatók;			(4) Az épületek homlokzatán világos, neutrális földszineken, történőhéren kívül egyéb szín - a (4) bekezdés figyelembe vételével - nem alkalmazható.
		(3) Az épülethomlokzatok felújítása, átszínezése - indokolt esetben felkutatást követően - csak a homlokzat egészére vonatkozó színezési terv alapján valósítható meg.					(4) Az épületek homlokzata feltűletének 20%-ánál nagyobb feltűletén hangsúly kialakítása céljából, erőteljesebb, rikító színek nem jelenhetnek meg (pl. bordó, terrakotta).
							18. § (1) (a)az épület utcai földszintjén az üzletportálok cseréje, átalakításakor, átépítésekor az épület vízszintes tagolásához igazodó földszinti átszínezés nem megengedett, ha az nem az épület teljes homlokzatszélességében történik;
Nyílászárók	35. § (2) Az eredeti nyílászárókat lehetőség szerint javítani kell, csere sztlkségessége esetén csak az eredeti formával és anyaghasználattal megegyező nyílászáró alkalmazható. Üzletportálóknál az eredetitől formában és anyaghasználatban eltérő új szerkezet is beépíthető, ha annak épitészeti minősége összhangban áll az épület épitészeti értékeivel.	26.§ (3) Védett területen műanyag nyílászáró beépítése nem megengedett. A nyílászárók szerkezetét, átalakítása, vagy cseréje esetén csak az eredetinek megfelelő nyílászáró (azonos anyag, osztásrend, profilozás, szín) építhető vissza. A nyílászáró külső megjelenése nem változhat, az eredetitől eltérő kialakítású, szélességű profil még azonos anyagból sem alkalmazható, a homlokzati takaró- és díszítőelemet, spalettákat az eredetinek megfelelő módon kell kialakítani.	18. § (2) (c)'- a nyílászárók cseréje az eredetivel azonos módon, egységes kialakítással és anyaghasználattal, vagy az épület egészére vonatkozó egységes új - az eredeti épülethomlokzathoz illeszkedő - koncepció alapján történhet, védett épület esetén kizárólag műanyag nyílászáró és összetett műanyag tok- és szárnyelemeket felhasználó nyílászáró látszó műanyagfelülettel nem alkalmazható.	**13. §** **(8) Meglévő épületek külső térrel érintkező nyílászáróit és árnyékoló szerkezeteit** méretében, beépítésének síkjában, anyagában, színében, rajzolatában, osztásában, tok-, szárny-, osztás szélességű profil vastagságában **az eredetivel megegyezően kell felújítani,** vagy **cserélni.** Az 1960 előtt épült épületeken műanyag nyílászárók elhelyezése közterületről láthatóan tilos. A nyílászárók hang- és hőszigetelő képességének javítását a belső szárny cseréjével, átalakításával, felújításával és az üvegezés cseréjével lehet megvalósítani, kivéve	34.§ Védett épitmény nyílászárónak felújítása vagy cseréje esetén meg kell tartani a nyílászáró eredeti a) beépítési síkját, b) osztását, c) anyagát, d) színét.	21. § (8) Védett épületek nyílászáróit csak a meglévővel azonos anyagú, osztásrendű és színű újakra cserélhetők. A nem védett épületek esetében az osztásrend és a szín megtartása kötelező, az anyag megtartása – amennyiben a lehetőségek megengedik - ajánlott.	8. § (2) A nyílászárók színének meg kell egyezmie az építésikori, vagy az utcai homlokzaton meglelenő színekkel.
		(4) Az épületek, épitmények közterületről látható nyílászáróinak üvegfelületeit a környezetet zavaróan tükröző fényvisszaverő anyagból kialakítani nem lehet.		a)a) a meglévő nyílászáró belső oldalán új nyílászáró létesítése esetén; b)b) teljes homlokzatra kiterjedő nyílászáró felújítás esetén.			
		21.§ (10) Teljes homlokzatfelületen történő nyílászáró csere csak megelenésében azonosan kialakítva megengedett. A nyílászárók kialakítása és osztása azonos megelenésű, vagy az eredeti tervekkel megegyező, vagy ahhoz illeszkedő megelenésű lehet. Zajvédelem vagy hőszigetelés céljából kettő- vagy több rétegű üvegezés a külső vagy a belső szárnyba egyaránt beépíthető.					

Homlokzatkialakítás, kirakatportál, kirakatszerkezény	29. § (1) Helyi védettségű építményt és a helyi védettségű építegyüttesben lévő építményt a védettséget megalapozó állapotában kell megőrizni vagy az eredeti, az építésének idején megvalósult állapotának megfelelően kell helyreállítani úgy, hogy az építészeti értéket hordozó építelemei bővítése esetén az érték ne sérüljön. Az ezt elősegítő, az eredeti építőanyag, szerkezet, forma megőrzését biztosító, illagyaló, konzerváló eljárásokat, a restaurálást, valamint a hagyományos építészeti-műszaki megoldásokat kell alkalmazni olyan módon, hogy az a védett érték megjelenését, karakterét, esetleges építészeti értékét ne érintse hátrányosan, és az a különleges építészeti érték kimutatását szolgálja.	21.§ (8) Az épület homlokzatát érintő átalakításnál vagy a meglévő épület teljes körű vagy részleges felújításánál az eredetinek megfelelő homlokzatkialakítást meg kell tartani. Az épület eredeti tervei szerinti díszeket, építőtörténeteket meg kell védeni és helyre kell állítani.	18. § Az épület homlokzatát érintő átalakításnál, illetőleg a meglévő - 1950 előtt épült, vagy azelőtt átépített - épület teljes körű vagy részleges felújításánál:			19. § (4) A védelem alá helyezett épület homlokzatát a személy- és gépjárműbejárat megvalósításának indokolt esetben a védett épület homlokzati jellegzetességének minél teljesebb megőrzésével lehet megváltoztatni.	8. § (6) Az üzletportálok kialakításánál időjárásálló, igényes anyagok használandók az épület eredeti stílusában.
	(2) Amennyiben az eredeti állapot megőrzése vagy helyreállítása nem lehetséges, a védett építészeti értéket anyagi és esztmei értékei összefüggésére tekintettel hitelesen és meghatározó módon érvényre kell juttatni. Ennek során a tudományos és helyszíni kutatáson alapuló restaurátori módszerekkel történő konzerválást, esztétikai helyreállítást, restaurálást előnyben kell részesíteni.	24.§ (1) Az épülethomlokzatok világörökséghez méltó látványának megőrzése érdekében a meglévő kirakatportál átalakításánál vagy cseréjénél az eredeti architektúrának nem megfelelő kialakítású korábbi kirakatportálokat az eredeti tervek, vagy az eredeti nyílások geometriai méretei szerint kell helyreállítani.	a) az eredeti homlokzatkialakítás megtartandó, illetőleg az eredeti tervek szerint helyreállítandó,		35.§ Kertileti védett kirakatportál felújítása csak az eredeti állapot megőrzésével megengedett, amelyet korabeli fotóval, képpel, vagy tervvel kell igazolni. Amennyiben az eredeti állapot nem igazolható, akkor az értékeltár szakmai javaslatai az irányadók. A felújítás során a kirakatportál megvilágításáról kötelező gondoskodni, azonban változási, kápráztatást okozó vagy fúró fényű világító berendezés nem alkalmazható.	(5) A védelem alá helyezett védett építményben külső vagy belső felújítási, átalakítási, bővítési, közpát- és üzemviszerzési, restaurálási, valamint a védett építmény jelleget és megjelenését bármilyen módon érintő építési, bontási munka is csak a védett érték károsítása nélkül végezhető.	17. § (1) Fővárosi jogszabállyal védettnek nyilvánított épület teljeskörű homlokzat-felújítása során a főjegyző kezdeményezése alapján:
	(4) A helyi védettségű építészeti örökség korszerűsítését, átalakítását, bővítését vagy részleges bontását a védelem tényе nem zárja ki, amennyiben az építmény védelmére okot adó jellegzetességei nem változnak meg, azok lehetőség szerint eredeti helyükön megtarthatók. (5) Helyi védettségű építészeti örökséghez történő hozzáépítés, vagy annak telkén új építmény, építményrész pítése nem sértheti a védett építészeti érték fennmaradását, érvényesülését, hitelességét.	24.§ (7) A meglévő, zárható táblás bejáratokat és kirakatportálokat meg kell őrizni az eredeti formájukban vagy az eredeti tervek figyelembevételével kell helyreállítani.	c) a homlokzatra szerelt és használatban lévő kábeleket, vezetékeket falba kell süllyeszteni,				(a) a homlokzat eredeti építészeti kialakítását meg kell tartani - amennyiben fellelhető - az eredeti tervek szerint kell helyreállítani, azok hiányában az épület stílusjegyeihez és környezetéhez kell alkalmazkodni úgy, hogy a felújítás során az épület homlokzati rendje, tagozatai, nyílászáróinak jellemzői, színezése őrizze meg az épület értékeit, azzal harmonizáljon,
	33. § (1) A helyi védettségű építmény és a helyi védettségű építegyüttesben lévő építmény építészeti értékét eredeti építőanyagában, de legalább az eredetivel azonos anyaghasználattal kell megőrizni. (2) Helyi védettségű építészeti örökség új hozzátételének vagy új építményének építése során az új építmény anyaghasználata az eredeti építészeti érték anyaghasználatától eltérő is lehet, de az eredeti és új részeknek harmonikus egységet kell alkotniuk.	24.§ (6) A kirakatportálok biztonsági rácsainak elhelyezését és kialakításuk módját a kirakatportállal együtt kell megtervezni és megvalósítani. A kirakatportálok üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal - fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel takarni nem lehet.	(3) - Épület külső megjelenését érintő beavatkozást az **eredeti építési tervek** hiányában az épület stílusjegyeihez és környezetéhez illeszkedve, az építéskori állapot megfeltatásával kell elvégezni úgy, hogy a homlokzat vagy az utólag átalakított kirakatportálok az **építéskori állapot látványát** biztosítsák.				19. § (7) A védelem alá helyezett védett épületek eredeti külső megjelenését, ezen belül a) egészének és részleteinek külső geometriai formáit, részletképzését vagy azok eredeti formáját, valamint ezek rész- és belső|ali méreteit, b) eredeti anyaghatását egészében és részleteiben, c) a védett épületek nyílászáróit csak a meglévővel azonos anyagú, osztásrendű és színű újakra cserélhetők. A nem védett épületek esetében az osztásrend és a szín megtartása kötelező, az anyag megtartása – amennyiben a lehetőségek megengedik - ajánlott. d) az eredeti színezését, vagy ha ez nem ismert, a jellegének és környezetének megfelelő színezését, e) eredeti épülettartozékait és fokozottabb értékvizsgálati dokumentációtól függően az e rendeletben foglaltak figyelembe vételével kell megőrizni, illetve helyreállítani.	(b) a nyílászárók cseréje egységesen, az eredetivel lehetőleg azonos, vagy ahhoz hasonló anyaghasználatú nyílászárókkal, vagy az épület egészére vonatkozó új, egységes - az eredeti architektúrához illeszkedő - építészeti koncepció alapján történhet.
	34.§ (3) Helyi védettségű építmény közvetlen környezetében és helyi védettségű építegyüttesben új épület tömegformája korunk építészeti eszközeivel alakítható, formai megoldásokban, anyaghasználatban, színben, a helyi védettségű építmény vagy a helyi védettségű építegyüttes karakterére, építészeti értékeire való tekintettel, azzal harmonikus egységet képezve.	24.§ (2) A kirakatszerkények és kirakatportálok felületképzésénél alkalmazandó színeket az épület színezésével összhangban kell meghatározni. A kirakatportálok üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal - fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel takarni nem lehet.	20. § (1) Kirakatportál: a) Meglévő kirakat átalakításánál vagy cseréjénél az épület eredeti építészeti kialakításától eltérő kirakatportálokat az építéskori tervek alapján, vagy az építéskori nyílások geometriai méreteinek figyelembevételével kell helyreállítani.	12. § (3) (b) ' - meglévő portálokat az épület eredeti karakterét és anyaghasználatát figyelembe véve kell kialakítani, valamint fenntartani;	45.§ (7) Kirakatportál felújítása során egy épületen belül csak azonos nyílásosztású portáiszerkezet alkalmazható.		**18. § (1) A településképi szempontból meghatározó értékes építészeti arculatot hordozó településrészeken városiasjellegű szempontjából kiemelt területeken és városiasjellegű szempontjából kiemelt útvonalak térfalán:**
	35. § (1) Helyi védettségű építészeti örökség homlokzatait (beleértve a köztérületről nem látható belső udvari homlokzatokat is) a védettséget megalapozó állapotában kell megtartani, vagy az eredeti, az építésük idején megvalósult állapotának megfelelően kell helyreállítani anyaghasználatban és megjelenésben egyaránt, kivéve, ha a változtatás a védett érték megjelenését, karakterét, esztmei értékét nem érinti hátrányosan.	19.§ - A védett területen bármely, a meglévő épületek külső megjelenését érintő beavatkozás csak az épületek eredeti terveinek figyelembevételével végezhető el	(b) '- A kirakatportál üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal, szerkezettel – fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel, illetve rávetítéssel – takarni nem C.34szabad. Nem átlátszó fólia dekorációként legfeljebb az üvegfelület 10%-án alkalmazható.				(a) az épület utcai főhézintjén az üzletportálok cseréje, átalakításakor, átépítésekor az épület vízszintes tagolásához igazodó főhézinti átszínezés nem megengedett, ha az nem az épület teljes homlokzatvégességében történik;
	(1) Helyi védettségű építészeti örökség homlokzatait (beleértve a köztérületről nem látható belső udvari homlokzatokat is) a védettséget megalapozó állapotában kell megtartani, vagy az eredeti, az építésük idején megvalósult állapotának megfelelően kell helyreállítani anyaghasználatban és megjelenésben egyaránt, kivéve, ha a változtatás a védett érték megjelenését, karakterét, esztmei értékét nem érinti hátrányosan. (3) Amennyiben az eredeti homlokzatarchitektúra olyan mértékben károsodott, hogy az teljes terjedelmében hitelesen nem állítható helyre, anulógiákon alapuló terv alapján a hiányzó részek az eredeti stílusnak megfelelően pótolhatók.	24.§ (1) Az épülethomlokzatok világörökséghez méltó látványának megőrzése érdekében a meglévő kirakatportál átalakításánál vagy cseréjénél az eredeti architektúrának nem megfelelő kialakítású korábbi kirakatportál/olkat az eredeti tervek, vagy az eredeti nyílások geometriai méretei szerint kell helyreállítani.	(c)'- Homolcfivott, matt, átlátszatlan üvegfelület a kirakat üvegfelületének legfeljebb 30%-án alkalmazható.	(i) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a portálok üvegfelületének egyenként legfeljebb 30 %-a lehet áll nem látszó, illetve takart;	59.§: (i) Az épületnyílásokat részét képező kirakatportálok, nyílászárók üvegezésére kivételt vagy belülről elhelyezett fóliadekoráció, reklám mérete nem haladhatja meg az adott portálfelület méretének 50 %-át úgy, hogy ezek közterületi járdaszinttől mért legmagasabb pontja 150 cm lehet. Amennyiben az útfelhelyiségek funkciójából adódóan szükséges a közterület felől a beláthatóság korlátozása, mattlejtőveg fólia alkalmazása megengedett a kirakatportál teljes felületén, azonban az ezen elhelyezésre kerülő reklám mérete a portálfelület 50%-át nem haladhatja meg, úgy, hogy ezek közterületi járdaszinttől mért legmagasabb pontja 150 cm lehet.		(b) az üzletportál üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal, szerkezettel - fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel - nem szabad elakarni;
	(5) Helyi védettségű építmény és a helyi védettségű építegyüttesben lévő építmény változtatása esetén az új hozzátétel homlokzata korunk építészeti eszközeivel alakítható, anyaghasználatban, színben, formai megoldásokban, amennyiben az a helyi védettségű építészeti értékkel összhangban áll. A helyi védettségű építmény bővítése, átalakítása esetén az új hozzátétel homlokzata a korabeli állapot ismétlésével, analógiák alapján is kialakítható.	(2) A kirakatszekrények és kirakatportálok felületképzésénél alkalmazandó színeket az épület színezésével összhangban kell meghatározni. A kirakatportálok üvegfelületét nem átlátszó felületű anyaggal - fóliával, papírral, műanyaggal, festéssel, vagy más dekorációs felülettel takarni nem lehet.	(d) '- A kirakatportált védő biztonsági berendezés csak átlátható rácsszerkezetként, vagy hagyományos (hullám profilos) redőnyként alakítható ki.	(j) meglévő épület esetén rácsozat csak az épület eredeti rácsozatával azonos kialakítással késztíthet, az eredetitől eltérő új rácsozatot vagy betörésvédelmet szolgáló berendezést egységesen és csak úgy lehet elhelyezni, hogy az épület meglévő architektúrájához, díszítményeihez, illetve burkolataihoz és színezéséhez igazodjon		21. § (9) Kirakatportál biztonsági berendezését, árnyékoló szerkezetét a portál kialakításával|átalakításával együtt kell megtervezni. Mechanikai védelem csak a történeti táblás szerkezetű megoldások esetében létesíthető, beépített új biztonsági rács elhelyezhető belső oldalon. A portálok üvegfelülete előtt biztonsági rács nem létesíthető, újonnan kiürolag az üvegfelület mögött helyezhető el. Árnyékoló szerkezet a kirakatportál részeként, vagy belül alakítandó ki.	(c)homolcfivott, matt, átlátszatlan üvegfelület a kirakat üvegfelületének legfeljebb 30%-án alkalmazható;
	(6) Helyi védettségű építmény közvetlen környezetében és a helyi védettségű építegyüttesben új épület homlokzatai korunk építészeti eszközeivel alakíthatók, anyaghasználatban, színben, formai megoldásokban, amennyiben az a helyi védettségű építmény építészeti értékeivel vagy a helyi védettségű építegyüttes karakterével, építészeti értékeivel összhangban áll.	(3) Homolcfivott fólát a kirakatportál üvegfelületének legfeljebb 30%-án lehet alkalmazni.	(E) 'A kirakatportál biztonsági rácsának elhelyezését és kialakításának módját a kirakatportállal együtt kell megtervezni és megvalósítani:	(k) új épület esetében rácsozat vagy betörésvédelmet szolgáló berendezés a homlokzat részeként, azzal összhangban helyezhető el;			(d) nem átlátszó fólia dekorációként az üzletportál üvegfelületének **legfeljebb 10%**-án alkalmazható;
			ea) biztonsági rácsot a kirakatportál üvegfelületén belül kell felszerelni;				(e)az üzletportál külső térelhatároló felületein (beleértve az üvegfelületeket is) reklám nem helyezhető el, beleértve a használaton kívül, valamit az átépítés alatt álló üzlethelyiség üzletportálját is
			eb) a földszíntről nyíló egyes rendeltetési egységek közterület felőli bejáratainak biztonsági rácsait elsősorban a bejárat belső síkján belül kell elhelyezni.				(f) üzletportált védő átlátható rácsszerkezetet a portál síkján belül kell kialakítani.
			(2) Kirakatszekrény: a) Kirakatszekrény a homlokzatok köztertlet felőli fallfelületén, az előkert kerítésén, illetve az előkertben nem helyezhető el.				(2) A világörökség területén és műemléki környezetben meglévő üzletportál átalakításánál vagy cseréjénél az épület eredeti építészeti kialakításától eltérő üzletportálokat az eredeti tervek alapján, vagy az eredeti nyílások geometriai méreteinek figyelembevételével kell helyreállítani.
			b) Az épület kapuajában, belső udvari homlokzatán, passzázsban, fúra, vagy fal elé kirakatszekrényt csak egységes terv alapján és akkor szabad elhelyezni, ha annak mérete és szerkezeti kialakítása az épület fúlazatának építészeti részletképzését, építészeti fellstését és fallstmények, művészi felületképzését (gipszstukkó, dombormű, faragvány stb.) nem takarja el, illetőleg azt figyelembe veszi				(3) Kirakatszekrény a homlokzatok köztertlet felőli fallfelületén, az előkert kerítésén, valamint az előkertben nem helyezhető el.
							(4) Az épület kapuajában, belső udvari homlokzatán, passzázsban, fúra, vagy fal elé kirakatszekrényt (vitrint) csak egységes terv alapján és akkor szabad elhelyezni, ha annak mérete és szerkezeti kialakítása az épület fúlazatának építészeti **részletképzését, eredeti vagy felújított mintázott fallestését és fallestmányeit, művészi felületképzését (gipszstukkó, dombormű, faragvány stb.) nem takarja el, illetőleg azt figyelembe veszi.**
Homlokzaton elhelyezhető egyéb berendezések	31.§ (3) Helyi védettségű építészeti örökségen bármely építtgépészeti berendezés kültéri egysége az építészeti értéket településképi szempontból zavaró módon nem helyezhető el.	25.§ (3) Automata berendezés (árusító automata, bankautomata stb.) önállóan nem létesíthető, csak falsíkba épített|en, a portál részeként, 200 méteremként legfeljebb 1 db - kivéve bankintézmények és parkoló automata - létesíthető.	19. § (1) Épület homlokzatán semmiféle vezetéket (kábelt, csővezetéket) a falsíkon kívül vezetni nem lehet, épületgépészeti berendezés külhólyja a homlokzaton kívülre nem vezethető.	12. § (3) közterületről látható homlokzaton (tetőzeten) vagy azok előtt szabad vagy védőcsőben vezetett kábel és vezeték nem lehet, építtgépészeti berendezés külhólyja a homlokzaton kívülre nem vezethető.		(12) Automata berendezés (italautomata, bankautomata, stb.) portál részeként kialakítva létesíthető.	19. § Az épület közterület felőli homlokzatán, beleértve a közterületekről látható tetőzetet is a) vezetéket (kábelt, csővezetéket) a falsíkon kívül vezetni nem lehet, b) építtgépészeti, távközlési, vagy telekommunikációs eszközt és berendezés - kivéve a XIII. Kerületi Önkormányzat által elhelyezett térfigyelő kamerát és wifi jeladót - látható módon nem létesíthető.
		17.§ (5) - Védett területen lévő épület homlokzatán - beleértve a belső udvari homlokzatot is -, tetőfelületén klímaberendezés, gépészeti berendezés, energia-termelő és egyéb technikai berendezés, valamint ezek tartozékai nem helyezhetők el, kivéve a jellemző homlokzati sík mögött és udvaron rejtett kivitelben, vagy az épület tetőidomán belül.	(2) Az épület közterület felőli homlokzatán – beleértve a közterületekről látható tetőzetet is:			(10) Az épületek közterületről látható homlokzatán és tetőzetén légvezeték, közművezeték, hírközlési és gépészeti berendezés, adatkábel, kültéri klímaberendezés, fémkémény nem helyezhető el, kivétel ez alól a lapostetős épület zárt|födémén elhelyezett hírközlési berendezés (parabolaantenna, mobiltelefon-bújtató) legfeljebb 4 m magasságig, valamint a tömegközlekedési célú kábelek.	
			a) 4fűtési vagy mesterséges szellőzési célt szolgáló berendezés kültéri egysége, illetve kivezető nyílása, gázmentl égéstermék homlokzati kivezetője nem helyezhető el;	(4) (b) meglévő épületeken köztertlet|ről látható homlokzaton ablak-klímaberendezés és klímaberendezések kültéri egysége csak az épület részeként, az épület megjelenéséhez illeszkedve, illetve építészeti tagozat által takartan helyezhető el;	27§: (1) Új parapet-konvektor, klímaberendezés utcai homlokzaton történő elhelyezése nem megengedett. Kültéri egység nélküli klímaberendezés elhelyezése esetén annak szellőző nyílása egyáltl homlokzat díszét nem roncsolhatja; a takarórács színe nem lehet eltérő a homlokzat színétől.	19. § (6) A védelem alá helyezett épület homlokzatain közterületről látható **klímaberendezés** nem helyezhető el.	20. § (1) Klímaberendezés homlokzaton elhelyezett kültéri egységgel az épület közterületi homlokzatának egészére vonatkozó egységes terv alapján, vagy belső klímaberendezéssel létesítendő.
			d) árusító automata berendezés nem helyezhető el;				
			e) bankomat berendezés csak a kirakatportálba szerelten, vagy – kizárólag új épületnél - a falsíkba építetten létesíthető;	(d) klímaberendezés kültéri egysége loggia, vagy erkély területén takartan elhelyezhető;	57.§: (2) Klímaberendezés és klíma-berendezések kültéri egysége:		
		31.§ (3) - Előtetők és árnyékoló szerkezetek vonatkozásában a szín és anyaghasználat a homlokzat színezésével harmonizáló kivitelben vagy bézs színben megengedett.	g)6 új épület, épülettész építése, épület teljes vagy részleges homlokzatfelújítása, portál átalakítása kivételével hátsó célt szolgáló berendezés kültéri egysége 2020. december 31.-ig lehet kihelyezve, ez időpont után a berendezés kártérítési igény nélkül el kell távolítani.	**23. §** **(8) Árnyékoló szerkezet** épületenként azonos kivitelben és az épület színezéséhez, architektúrájához illeszkedően létesíthető úgy, hogy alsó síkja a térszint fölött legalább 2,20 méter legyen.	(a) védett építményen és védelemmel érintett köztertlet|ről látható homlokzaton nem helyezhető el,	21. § (11) Az **elektromos kábelek**et falon kívül vezetni, a homlokzaton kábelcsatornát létesíteni nem szabad. Falbontással járó munkálatok esetén a helyreállítást, a homlokzattal azonos színű felületését az építtető köteles elvégezni.	22. § A településképi szempontból meghatározó értékes építészeti arculatot hordozó településrészeken városiasjellegű szempontjából kiemelt területeken és városiasjellegű szempontjából kiemelt útvonalak térfalán, a településképi szempontból meghatározó jellegzetes településkaraktert hordozó településrészek területén, továbbá a világörökség területén és műemléki környezetben a 18-20. § rendelkezéseim kívül: (a) az épület közterület felőli homlokzatára, tetőzetére fűtési, hűtési vagy mesterséges szellőzési célt szolgáló berendezés kültéri egysége nem helyezhető el;
					(b) nem védett építményen csak az építmény megjelenéséhez illeszkedve, közterületről nem látható (takartan), a homlokzat síkjában helyezhető el és a kondenzvíz elvezetéséről megfelelően gondoskodni kell, az közterületre vagy szomszéd telekre nem folyhat át;	23. § (1) (c)A homlokzat közterületről látható **külső árnyékolása** (pl. redőny, roló, zsaluzia, napellenző stb.) csak a homlokzatba rejtett módon történhet, az árnyékoló felületének színe illeszkedjen a homlokzathoz. Meglévő épületeknél, amennyiben a műszaki lehetőségek megengedik a beépített redőnyszerkény felújítása kötelező.	(b) a közterület felőli homlokzaton ba) árusító automata berendezés nem helyezhető el; bb) bankomat berendezés csak az üzletportálba szerelten, vagy a falsíkba építetten létesíthető;

Reklámhordozók	31. § (1) Helyi védettségű építészeti örökségen és a helyi védettségű építmény közvetlen környezetében hirdetés, reklám nem helyezhető el, ide nem értve a) az építményben lévő funkciókkal összefüggő cégtáblát, cégfeliratot vagy cégért, b) az építmény külső homlokzatán folyamatban lévő, a hatóság által tudomásul vett vagy jogerős engedély alapján végzett építési tevékenység időszakában alkalmazott építési hálót, vagy c) időszaki kulturális rendezvény vagy program hirdetményét.	22.§ (1) Az. V. kertület teljes közigazgatási területe fokozott védelem alatt álló terület, ahol a Tvtv. előírásai szerint közterületen és magánterületen reklámhordozó és reklám nem helyezhető el.	23. § A településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény, illetve a településkép védelméről szóló törvény reklámok közzétételével kapcsolatos rendelkezéseinek végrehajtásáról szóló 104/2017. (IV. 28.) kormányrendelet szerinti reklám, reklámhordozó, reklámhordozót tartó berendezés elhelyezése, valamint létesítése a **kerület teljes közigazgatási területén tilos.**	25. § (2) A hirdető- és reklámberendezés elhelyezése csak ideiglenesen megengedett. A tevékenység megszűnésével egy időben a létesítő kártalanítási igény nélkül köteles a hirdető- és reklámberendezéseit elhívoltani.	52.§ (1) Reklámberendezés nem létesíthető egészségre káros, káprázást okozó kivitelben.	21. § (20) Építészeti-műszaki tervtanács a településképi bejelentési eljárás lefolytatását követően, - az Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek esetében - az Önkormányzat mindenkor hatályos a közterületek használatáról és rendjéről szóló rendeletében foglaltak alapján kezdhető meg és végezhető.	28. § (1) (e) az üzletportál kitáló tételhatáráról felületein (beleértve az üvegfelületeket is) reklám nem helyezhető el, beleértve a használaton kívül, valamint az átépítés alatt álló üzlethelyiség üzletportáljait is
	(2) Káprázтatást, vakítást, zavaró fényhatást okozó világítást, valamint LED futófényt elhelyezni nem lehet a cégtáblák, cégfeliratok, cégérek, valamint az időszakosan elhelyezett hirdetések és reklámok megvilágításához.			26. § (1) A területen plakát nem helyezhető el.	(2) Tilos olyan fényreklámot alkalmazni, amely egyfolytában villódzik.	(a) épület egészére vonatkozó felirat (pl. szálloda neve) a homlokzaton (emeleti szinten is) elhelyezhető,	(3) Karakatszerkény a homlokzatok közterület felőli falfelületén, az előkert kerítésén, valamint az előkertben nem helyezhető el.
					(3) Tilos olyan fényreklámot alkalmazni, amely digitális kijelzőjén a futó fényreklám állandó jelleggel egyfolytában változik.	(b) a közterület felőli földszinti rendeltetési egységek (pl. üzletek) táblái, hirdetései az épület földszinti homlokzati sávjában,	(4) Az épület kapualjában, belső udvari homlokzatán, passzusában, fásra, vagy fal elé karakatszerkényt (vitrint) csak egységes terv alapján és akkor szabad elhelyezni, ha annak mérete és szerkezeti kialakítása az épület faluzatának építészeti **részletképzését, eredeti vagy felújított mintázott falfestését és falfestményeit, művészi felületképzését (gipszstukkó, dombormű, faragvány stb.) nem takarja el, illetőleg azt figyelembe veszi.**
					(4) Nem létesíthető olyan fényreklám, amely a megkülönböztető fényjelzéseket használó gépjárművek fényével (kék, kék-vörös, sárga), valamint közlekedési lámpák fényeivel (vörös, sárga, zöld) megegyező színű.	(c)a további rendeltetési egységekre (pl. irodaházra) vonatkozó táblák csak a földszinten, portálban, karakatportálban, előcsarnokban, egységes megjelenésű, cserélhető kialakítással	25. § (3) Nem helyezhető el reklámfelület a) épületen a közterületről láthatóan, épületszerkezetekkel nem határolt módon - a (4)-(5) bekezdésben foglalt kivételek, b) kerítésen, vagy más építményen, továbbá c) épületen vetített reklámként, vagy más digitális reklámhordozó eszköz segítségével.
					(5) A homlokzati síkkal párhuzamos fényreklám a portálon belül, a homlokzati síkra merőleges, portálon kívül, a földszint feletti osztópárkány alatt helyezhető el.	(21) A portálok, karakatszerkények, cégérek, hirdetőtáblák méretét és elhelyezését a homlokzattal együtt, egy egységként kell tervezni és kialakítani. Utólagos cseréjük, átalakításuk csak a teljes homlokzat és környezet figyelembevételével, azt nem zavaró módon helyezhető el.	26. § (9) Közterületen elhelyezhető megállító tábla a) felülete legfeljebb 1 m2, az általa elfoglalt hely legfeljebb 0,5 m2, b) anyaga fém vagy műanyag, c) világítás nélküli kivitelű lehet.
					53.§ (1) Lakóépület homlokzatán 6 méter feletti magasságban reklámberendezés nem helyezhető el.		(10) Reklámfigura közterületen nem helyezhető el.
					(6) Az építmény homlokzatára szerelt árnyékoló ponyván, ponyva előtetőn a cégfelirat kívül reklám megjelenítése nem megengedett. E felirat reklámcélú felületként beleszámít a homlokzaton megjelenő összes reklámfelületbe.	(22) 1 m2-t meghaladó méretű felirat, hirdetőberendezés az épületek közterületről látható homlokzatain, tűzfalain, vagy kerítésen, előkertben, valamint fásított közteren, közkertben, közparkban nem helyezhető el, kivéve az építési terület lehatárolására szolgáló kerítésen meghatározott időszakra, legfeljebb 6 hónapra és az épület részeként kialakított cégfelirat.	(11) Mobil reklámeszközök - az önkormányzati hirdetmények tartalmazó reklámzásító kivételével - közterületen elhelyezni nem lehet.
					(7) Reklámberendezés még részben sem takarhatja az építmény, építményegyüttes nyílászáró szerkezetét, párkányát, korlátját, és egyéb meghatározó építészeti elemét.	34. § Közterületen valamint a közterületnek nem minősülő ingatlanon (a továbbiakban: magánterület) a közterületről látható reklám, reklámhordozó és reklámhordozót tartó berendezés elhelyezésére az tábvigazító tábla kivételével csak településképi bejelentési eljárás lefolytatását követően, - az Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek esetében - az Önkormányzat mindenkor hatályos a közterületek használatáról és rendjéről szóló rendeletében foglaltak alapján kezdhető meg és végezhető.	
					(8) Építmények közterületről látható földszinti homlokzatainak legfeljebb a 15 %-át helyezhető el reklámberendezés. A számításnál a falsíkra merőleges cégérek és cégtáblák méretét figyelmen kívül kell hagyni.	35. § (3) Reklámhordozó megvilágítása céljából kültérlag 1200 lumen vagy 80 Watt mértéket meg nem haladó hatékonyságú, statikus meleg fehér színű fényforrások használhatóak.	
					(9) A reklámok tartalmazni kell a reklámelhelyezésre vonatkozó településképi igazolás számát.	(4) Reklám analóg és digitális felületen, állandó és változó tartalommal is közzétehető.	
					59.§ (a) Citylight poszter kizárólag utcabútoron helyezhető el	(5) Reklám, reklámhordozó és reklámhordozót tartó berendezés az épületek utcai homlokzatán – építési reklámháló kivételével – nem helyezhető el.	
					(b) Videófal nem helyezhető el.	(7) A közérdekű molinó, az építési reklámháló és a közterület felé nyíló árnyékoló berendezés kivételével molinó, ponyva vagy háló reklámhordozóként, reklámhordozót tartó berendezésként nem alkalmazható.	
					(c) Reklámzászló közterületen nem helyezhető el.	36.§ (4) A funkcionális célokat szolgáló utcabútorként létesített információs célú berendezés reklámközzétételre alkalmas felületének legfeljebb kétharmadán tehető közzé reklám. A más célú berendezés reklámcélra nem használható, kivéve a közterület felé nyíló árnyékoló berendezés esetén, amelynek egész felülete hasznosítható reklámcélra.	
					(d) Járdareklám közterületen nem helyezhető el.		
					(e Karakatmatrica elhelyezése tömör, teljesen átláthatatlan módon csak a karakatportál maximum 25 %-ában megengedett.		
					(g) A portálok közötti felületeken, válaszközsonként 1db felíró-tábla helyezhető el, melynek mérete nem haladhatja meg az 1,0 m²-t.		
					(h) A homlokzati síkkal párhuzamos fényreklám a portálon belül elhelyezhető, azonban a homlokzati síkra merőleges fényreklám nem megengedett.		
					(i) Az építményhomlokzat részét képező karakatportálok, nyílászárók üvegezésére kivitelű vagy belülről elhelyezett fóliadekoráció, reklám mérete nem haladhatja meg az adott portálfelület méretének 50 %-át úgy, hogy ezek közterületi járdaszinttől mért legmagasabb pontja 150 cm lehet. Amennyiben az üzlethelyiségek funkciójából adódóan szükséges a közterület felől a belláthatóság korlátozása, matt/tejüveg fólia alkalmazása megengedett a karakatportál teljes felületén, azonban az ezen elhelyezésre kerülő reklám mérete a portálfelület 50%-át nem haladhatja meg, úgy, hogy ezek közterületi járdaszinttől mért legmagasabb pontja 150 cm lehet.		
					(j) Utcai homlokzaton új, nem építési engedély köteles karakatvitrin kizárólag funkcióváltó területen létesíthető, abban az esetben, ha az új karakatvitrin elhelyezése iránt benyújtott kérelem mellékelte szerinti reklám elhelyezési koncepcióterv (M=1:50) a helyi építészeti-műszaki tervtanács a településképi bejelentési eljárás keretében támogatja. Egy építési tömb utcaszakaszonkénti homlokzatára kizárólag azonos típusú karakatvitrin helyezhető el. Karakatvitrinnel rendelkező épímény homlokzat felújítása esetén, az utcai homlokzaton lévő használaton kívüli karakatvitrineket, az ezzel ellentétes tervtanácsi vélemény hiányában el kell távolítani.		
					(k) Megállító tábla közterületen nem helyezhető el.	37.§ (1) Megállítótábla – egy- vagy kétoldali, oldalanként legfeljebb 0,7 m2 reklámfelülettel – kereskedőként, szolgáltatónként és homlokzatonként 1 db kerítlhet elhelyezésre.	
					(l) Reklámfigura, reklámalakzat közterületen nem helyezhető el.	(2) A megállítótábla kizárólag az ürlet homlokzata előtt vagy vendéglátóteraszon helyezhető el.	
					8. számú melléklet a 34/2017. (IX.14.) önkormányzati rendelethez A reklámberendezéseken alkalmazott megengedett betűméretek	(3) Megállítótábla csak olyan helyen helyezhető el, ahol az elhelyezést követően a 1,5 méteres szabad járdaszélesség biztosítható.	
						(4) Megállítótábla nem helyezhető el olyan helyen, ahol az ürlet homlokzat előtti elhelyezéssel nem biztosítható a megállítótáblák közötti minimum 5 méteres távolság.	

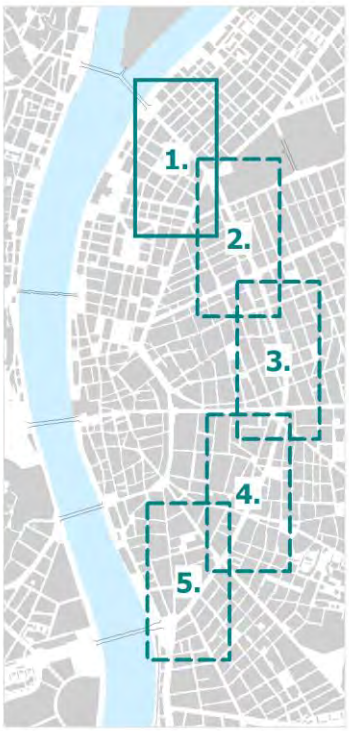
Cégérek, cégtáblák, cégfelíratok	35. § (4) Az építményben lévő funkciókkal összefüggő cégtábla, cégfelirat vagy cégér a homlokzaton az arra kialakított helyre tehető. Amennyiben a homlokzaton ilyen hely nem került kialakításra, az elhelyezni kívánt cégtábla, cégfelirat vagy cégér építészeti tagozatot ne takarjon, és az elhelyezéssel a homlokzat harmonikus egysége biztosítható legyen.	23.§ (1) Védett területen az épületek, épületrészek homlokzatán elhelyezett cégfelíratok, cégérek, cégtáblák és címtáblák a teljes homlokzat architektúrájához, építészeti részletképzéséhez, színhasználatához és környezetéhez szervesen illeszkedve, stílusához, anyaghasználatához igazodóan helyezhető el.	21. § (a)a cégér, cégtábla, cégfelirat naturális képeket, fotókat, a környezettől és az épület homlokzati színétől idegen – indokolhatónál eltérő, vagy erős – színeket nem tartalmazhat;	27. § (1) Cégér, cégtábla, címtábla, cégfelirat csak úgy helyezhető el, hogy megfeleljen a külön jogszabály előírásainak és engedélyezett járdán történő parkolás esetén se nyúljon a közúti közlekedés látszhelyébe.	53.§ (4) Az önálló világító betűkkel megvalósuló reklámberendezés, cégér kialakításánál a külsőeket a falon belül kell vezetni.		
		2) Üzletek cégéreinek, cégtábláinak és cégfelíratainak helyét a kirakatportálok szerkezeti kialakításánál kell biztosítani. Épületen csak olyan cégér, cégtábla vagy cégfelirat helyezhető el, amely az épületben lévő rendeltetési egységre, annak tevékenységére vonatkozik;	(a) épületen csak olyan cégér, cégtábla, cégfelirat helyezhető el, mely az épületben lévő rendeltetési egységre, illetőleg az abban folytatott tevékenységére vonatkozik;	(3) Cégér, cégtábla, címtábla, cégfelirat – épületen, épületrészen – csak az épület építészeti megjelenéséhez illeszkedően a teljes homlokzati felületre készített tervben (fénykép, rajz) igazoltan helyezhető el, az épület-homlokzaton meglévő, oda nem illő, látványt zavaró, használaton kívüli épületrészek, berendezések, cégérek egységű eltávolításával.	(5) Új építmény építésénél, meglévő építmény átalakításánál, funkcióváltásánál, homlokzati felújításánál az intézmények, szervezetek cégéreinek, hirdetőtábláinak méretét és elhelyezését a homlokzattal együtt kell reklám elhelyezési koncepciótervben alapján kialakítani. Utólagosan cégér vagy hirdetőtáblát a már kialakított homlokzat architektúráját figyelembe véve, e koncepciótervnek megfelelően településképi bejelentési eljárásban adott engedély birtokában helyezhető csak el.	22. § (1) Épületen felirat, cégér, címtábla, cégfelirat, üzletfelirat, megvilágított cégfelirat elhelyezése 1/8 m2-t meghaladó méret felett a) meglévő épület esetén a meglévő homlokzat architektúrájához, tagolásához, nyílászáróinak rendszeréhez méretükben és elhelyezkedésükben szervesen illeszkedően lehetséges b) mérete lakó- intézmény- és irodaépületek esetében legfeljebb 2 m2 lehet.	23. § (1) Az épület közterületi homlokzatán az épület udvarában, vagy emeletén lévő rendeltetési egységeket jelző cégér, cégtábla, cégfelirat akkor helyezhető önállóan el, ha a már elhelyezett cégérek, cégtáblák, cégfelíratok együttes megjelenése nem hat zsúfoltnak és az elhelyezés az épület homlokzati struktúrájához illeszkedik.
		(3) A cégér és cégtábla még részben sem takarhatja az épület hangsúlyos építészetszobrászati elemeit, meghatározó építészeti részleteit.	(b) az épület udvarában, vagy emeletén lévő helyiséget, rendeltetési egységeket jelző cégér, cégtábla, cégfelirat csak akkor helyezhető el, ha az épület közterületi homlokzati kialakítása és a már elhelyezett cégérek, cégtáblák, cégfelíratok együttes megjelenése nem hat zsúfoltnak, vagy zavarónak sőnnek, és az elhelyezés az épület homlokzati struktúrájához illeszkedik;	(4) Földszint feletti nyílászáróra rögzített cégér, cégtábla nem helyezhető el.	60.§ Cégér létesítése csak településképi bejelentési eljárás lefolytatását követően megengedett.	(2) Épület közterület felől látható homlokzatain doboz-szerűen kialakított belső megvilágítású hirdető-berendezés a homlokzati síkból legfeljebb 10 cm vastagsággal alakítható ki. Táblaszerűen kialakított cégér, címtábla, felirat külső megvilágítása, élvilágítása, áttört feliratú tábla hátsó megvilágítása lehetséges.	(2) Új épület esetében a cégér, cégtábla és cégfelíratok helyét a homlokzattal együtt kell megtervezni, azok cserélhetőségét biztosító módon.
		(4) A cégérek, cégtáblák és cégfelíratok homlokzatonként az elhelyezési magasság, a betűmagyság, a színvilág tekintetében az épület homlokzati kialakításához és egymáshoz illeszkedően alakítandók ki, márkától eltérő színhasználat előírható.	(d) az elhelyezéssel érintett épület homlokzatán – a szomszédos épületek összefüggő homlokzatainak figyelembevételével – a cégérek, cégtáblák, cégfelíratok összehangoltan létesítendők, legalább az elhelyezési magasságok, a betűmagyságok, a színvilág tekintetében;		(2) Cégérek homlokzatonként a) az elhelyezési magasság, b) a betűmagyság és c) a színvilág tekintetében egymáshoz illeszkedően alakítandók ki, figyelembe véve az építmény homlokzati kialakítását.	(4) Vállalkozásonként egy homlokzatra csak egy cégér helyezhető el.	23. § (10) Üzemeltetési, emléktáblát szőlőtől számított 1 m-es távolságon belül cégér, cég- és címfelirat, cég- és címtábla, valamint cégszerű reklám nem helyezhető el.
		(5) Nem helyezhető el cégér, cégtábla, cégfelirat az emeleti szintek nyílászáróira ragasztottan. A mezzanin(szint vagy az első emeleti üzletportál e célra kialakított felületein cégér, cégtábla, cégfelirat elhelyezhető.					
			(f) a megvilágítást szolgáló elektromos vezeték csak a berendezésen belül és rejtetten helyezhető el, a homlokzat falán kívül kábelcsatornában nem vezethető.	(6)Cégtáblára, címtáblára, cégfelíratra vonatkozó előírások: (c) vízszintes cégtábla és reklámtábla mérete nem haladhatja meg az üzlet homlokzati felületének 10 %-át;	(7) Cégtasító homlokzaton történő elhelyezése nem megengedett.	(5) Grafikai elemet, emblematikus tárgyat tartalmazó cégér kitáróláig tőzjárásnak ellenálló, megfelelően tisztítható és karbantartható anyagból (pl: fémből, üvegből, felületkezelt fából stb.) készülhet.	
		(6) Egy homlokzatra vállalkozásonként csak 1 db cégér helyezhető el. Több portálszakaszból álló homlokzat esetén vállalkozásonként legfeljebb 8 méterenként 1 db cégér, cégtábla, cégfelirat és címtábla helyezhető el.		(d) főfolyosón vízszintes cég- vagy címtábla helyett önálló betűkből álló felirat elhelyezhető, amely egy-egy jellemző, de domborított logóval, vagy egyéb relief jellegű ábrázolással is kiegészíthető,		(6) Vállalkozásonként 1 db, több portálszakaszból álló homlokzat esetén vállalkozásonként legfeljebb 2,0 méterenként 1 db cégfelirat, üzletfelirat és címtábla helyezhető el.	
				(e) csak úgy szabad elhelyezni, hogy a falfelszínek eredeti állapota megőrizhető legyen, a meglévő kváder, vakolat, burkolat stb. nem bontható el.		(7) Vállalkozásonként 1 db megvilágított cégfelirat, üzletfelirat helyezhető el. Megvilágított cégfelirat fatáblán jellegű mozgó felirat nem alkalmazható.	
		(8) A homlokzati falakon csak önálló betűkből álló cégfelirat helyezhető el a kirakatportálok szerkezetén kívül. A homlokzat részletképzésének, anyaghasználatának megóvása érdekében, szőlősség esetén az önálló betűk mögött másodlagos alátét-táblát lehet alkalmazni.		(a) elhelyezése a földszinti portál részeként, vagy a földszinti portál felett, az osztópárkány alatti sávban, illetve a mezzanine szintet (az egységes építészeti motívumokkal – nyílás, boltív – összefogott belső szintet, félemeletet, a földszinti nyíláson belül megjelenő galériaszintet) az emeletről elvilásztó sávban történhet;			
		A falsíkra merőleges kialakítású cégér:	**21. § (3) A falsíkra merőleges cégér, cégtábla, cégfelirat:**	**27. § (5) A cégérekre vonatkozó előírások:**	**61.§ (3) A fal síkjára merőlegesen elhelyezett cégjelzés** a gyalogos közlekedési látszelvény rendeltetésszerű használatát nem akadályozhatja, a gyalogosok közlekedését nem zavarhatja, biztonságát nem veszélyeztetheti. Elhelyezése a földszinti osztópárkány alatt, de minimum 2,50 méteres magasságban megengedett.	**22. § (3) A homlokzati falsíkra merőlegesen elhelyezett** címtáblát, cégért, logót csak a földszinti homlokzatsávon lehet elhelyezni úgy, hogy az:	**23. § (6) Falsíkra merőleges cégér, cégtábla, cégfelirat** legfeljebb a földszint, követelesen az I. emelet szintmagasságában helyezhető el úgy, hogy a felső emeleti szintek és a szomszédos épületek rendeltetésszerű használatát és a térfigyelő kamerákat ne zavarja, és nem haladhatja meg
		(9) Védett területen az épület homlokzati falsíkjára merőlegesen elhelyezett cégér az előírt gyalogos közlekedési látszelvény rendeltetésű használatát nem akadályozhatja, a gyalogosok közlekedését nem zavarhatja, biztonságát nem veszélyeztetheti és a szomszédos épületek rendeltetésszerű használatát nem zavarhatja. Elhelyezése a földszinti osztópárkány alatt, de a cégér alsó síkja minimum 2,50 méteres magasságban megengedett.	(a) legfeljebb a földszint szintmagasságában helyezhető el úgy, hogy a felső emeleti szintek, és a szomszédos épületek rendeltetésszerű használatát ne zavarja;	(a) csak a fal síkjára merőlegesen helyezhető el;		(a) a gyalogos közlekedési látszelvény rendeltetésszerű használatát nem akadályozhatja, a gyalogosok közlekedését nem zavarhatja, biztonságát nem veszélyeztetheti	a) az egyoldali felülete a 0,5 négyzetmétert,
		(10) A falsíkra merőleges kialakítású cégér egyoldali összfelülete - tartószerkezetével és annak díszítésével együtt - nem haladhatja meg az 1,00 m2-t és szerkezeti vastagsága 0, 15 m-nél nem lehet vastagabb. Ha az épület építészeti kialakítása lehetővé teszi, megengedhető legfeljebb 1,50 m2 felületű textíljellegű cégér elhelyezése a kirakatportálok közötti falsíkon, melynek a homlokzati falsíktól számított kinyúlása nem haladhatja meg a 0,5 m-t.	b) mérete nem lehet nagyobb:	(c)felülete a 0,75 m2-t nem haladhatja meg, amely cégér esetében a tartószerkezetet is magában foglaló terület mérete;		(b) a szomszédos épület határfalától legalább 1 m távolságra legyen,	b) a homlokzati falsíkról számított kinyúlása az 1,0 métert,
			ba) egyoldali felülete 0,5 m2-nél, textil-jellegű cégér (molinó) esetén 0,6 m2-nél,	(d) a csatlakozó térszíntől függőlegesen mérve legmélyebb pontja legalább 2,40 méterre, legmagasabb pontja legfeljebb 5 méterre helyezhető el.		(c)felülete legfeljebb 0,5 m2 lehet.	c) szerkezeti vastagsága a 0,2 métert,
			bb) a homlokzati falsíktól számított kinyúlása 1,0 m-nél,			(d) a tartószerkezet homlokzati falsíktól mért kiállása legfeljebb 0,75 m lehet,	d) és az alsó síkja a közterülettől mérten nem lehet kevesebb 2,5 méternél.
			bc) szerkezeti vastagsága 0,2 m-nél.				
			(d) kizárólag kulturális intézménye, szolgáltatóra (pl. színház, múzeum, filmszínház, stb.) vagy kulturális szolgáltatásra (pl. kiállítások, egyéb kulturális rendezvények, stb.) figyelmet felhívó, falsíkra merőleges, nem tábla jellegű kialakítású cégér, felirat méretkorlátozás nélkül, de környezetébe illően helyezhető el;				
			(e)földszinti utcai helyiséggel rendelkező kereskedelmi üzlethelyiséghez, vendéglátóhelyhez, szolgáltató tevékenységhez valamint közösségforgalmú irodahelyiségekhez tartozóan, rendeltetési egységenként legfeljebb 1 darab, saroképület mindkét utcára néző üzlethelyisége esetén homlokzatonként 1-1 darab helyezhető el.	(b) rendeltetési egységenként legfeljebb 1 darab helyezhető el, kivéve a sarok helyiség esetét, amikor a két érintett utca felől egy-egy helyezhető el;	61.§ (1) Vállalkozásonként 1 db, több utcaszakaszt érintő helyiség esetén vállalkozásonként és utcaszakaszonként 1 db cégér, cégtábla, cégfelirat és címtábla helyezhető el.		
			21. § (2) Falsíkkal párhuzamos cégér, cégtábla, cégfelirat:	**(7) Felíró táblára vonatkozó előírások:**	**(4) Falsíkkal párhuzamosan cégjelzés elhelyezése** megengedett a portálon belül, valamint a portálon kívül, a földszinti osztópárkány alatt, de legfeljebb 6 méteres magasságban, a homlokzat tagozatainhoz és arányaihoz illeszkedően.		**(3) Falsíkkal párhuzamos cégér, cégtábla, cégfelirat** úgy helyezhető el, hogy az szervesen illeszkedjen a homlokzat meglévő vagy tervezett vízszintes és függőleges tagolásához, a nyílászárók kiosztásához, azok ritmusához és együttesen összhangban legyen az épület építészeti részletképzéséve, színezésével, építészeti hangsúlyaival, tagolásával.
			a) legfeljebb a földszint szintmagasságában helyezhető el;	(a) a bejárat melletti falfelek vehetők figyelembe			
			a) a homlokzati falsíkon, vagy azzal párhuzamosan a kirakatportál szerkezetén kívül csak önálló betűkből álló, szerelt vagy festett cégér, cégtábla, cégfelirat helyezhető el, kivéve a legfeljebb 0,5 m2-es fém, kerámia vagy üveg táblákat;	(b) felülete a 0,75 m2-t nem haladhatja meg, amely felíró tábla esetében a tartószerkezetet is magában foglaló terület mérete			(4) Táblaszerű cégért az üzletportál felületén kell elhelyezni Az üzletportál feletti falsíkon csak akkor helyezhető el, ha az üzletportál szerkezeti kialakítása másra nem ad lehetőséget.
			b) a homlokzati falsíkkal párhuzamos, táblaszerű cégér, cégtábla, cégfelirat kizárólag a kirakatportál felületén helyezhető el,	(c)rendeltetési egységenként legfeljebb 2 darab helyezhető el.			(5) A világörökség területén a homlokzati falsíkkal párhuzamos, táblaszerű cégér kizárólag az üzletportál felületén helyezhető el, az üzletportál szerkezetén kívül a homlokzati falsíkon, vagy azzal párhuzamosan csak önálló betűkből álló, szerelt vagy festett cégér, cégfelirat helyezhető el, kivéve a legfeljebb 0,5 négyzetméteres fém-, kerámia- vagy üvegtáblákat.
			c) az a) és b) pont szerinti kialakítás szervesen illeszkedjen a homlokzat meglévő vagy tervezett vízszintes és függőleges tagolásához, a nyílászárók kiosztásához, azok ritmusához úgy, hogy együttesen összhangban legyen az épület építészeti részletképzésével, színezésével, építészeti hangsúlyaival.				

4. MELLÉKLET: KÖZLEKEDÉS

FORGALMI REND

M = 1:4000

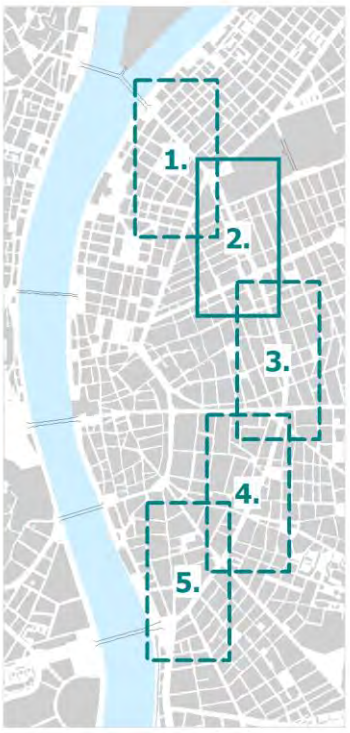
1. Szent István körút

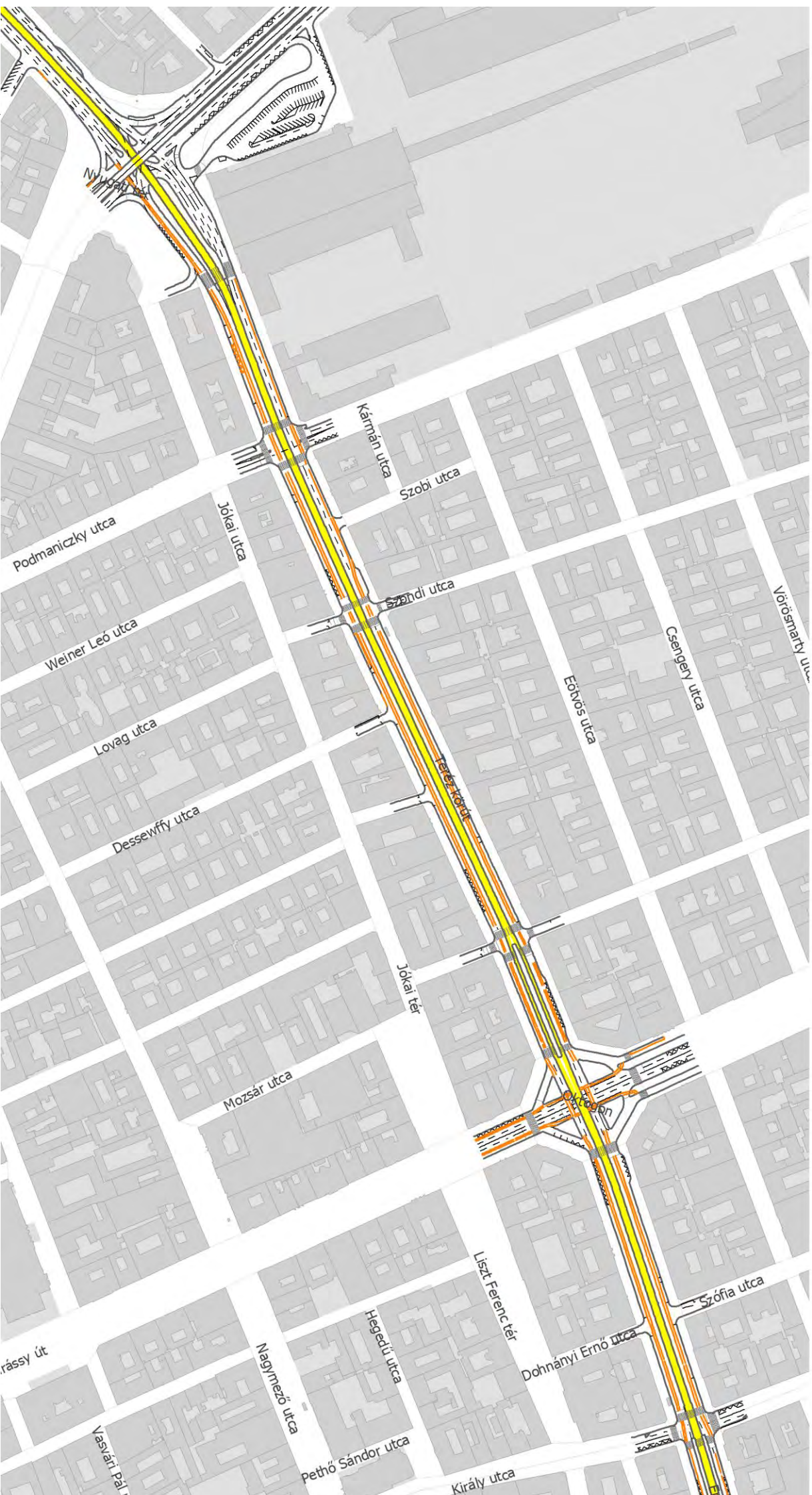


FORGALMI REND

M = 1:4000

2. Teréz körút

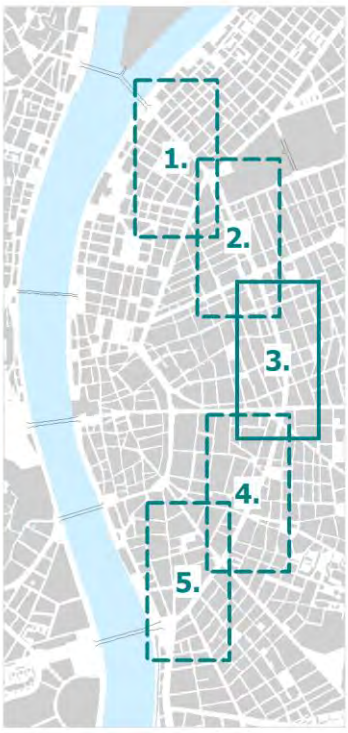




FORGALMI REND

M = 1:4000

3. Erzsébet körút

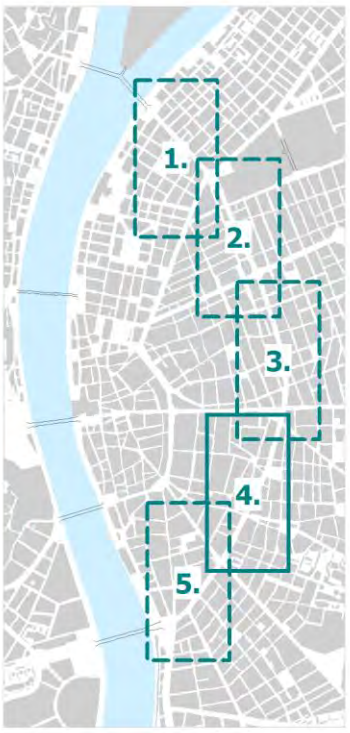


6. melléklet

FORGALMI REND

M = 1:4000

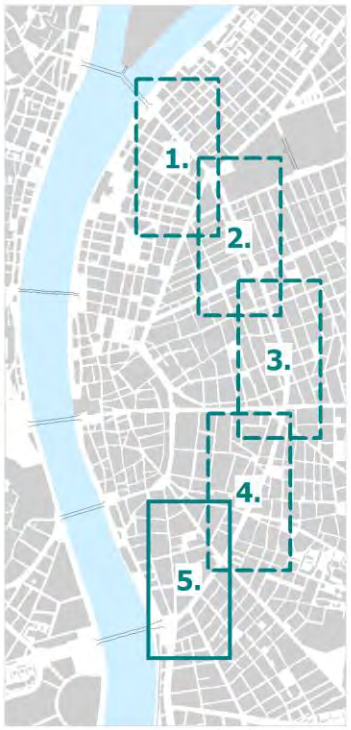
4. József körút



FORGALMI REND

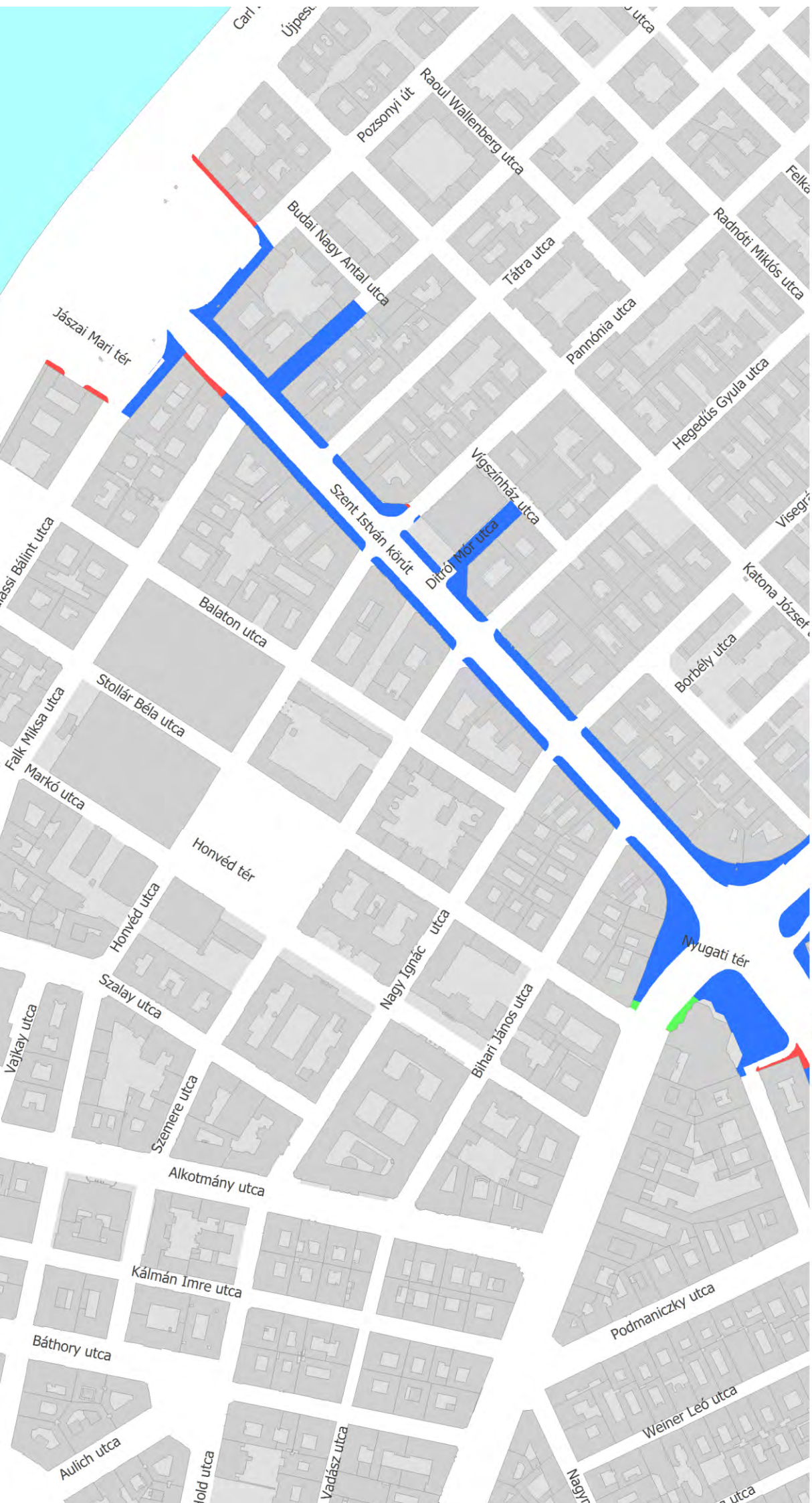
M = 1:4000

5. Ferenc körút



Lónyay utca
Erkel utca
Mátyás utca
Ráday utca
Szentkirályi utca
Mária utca
Csepreghy utca
Köztelek utca
Pál utca
Kinizsi utca
Knézich utca
Hógyes Endre utca
utca
Gálya utca
Bakáts tér
Bakáts utca
Angyal utca
Tompa utca
Liliom utca
Boráros tér
Páva utca
Gabona utca
Tinódi utca
Berzenczey utca
Tinódi köz

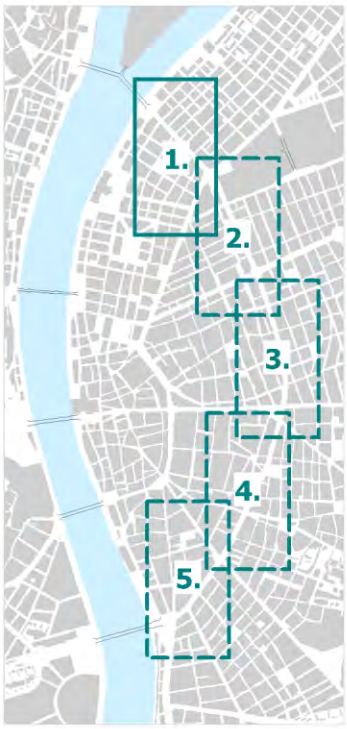
6. melléklet



JÁRDÁK BIZTONSÁGOS SZÉLESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

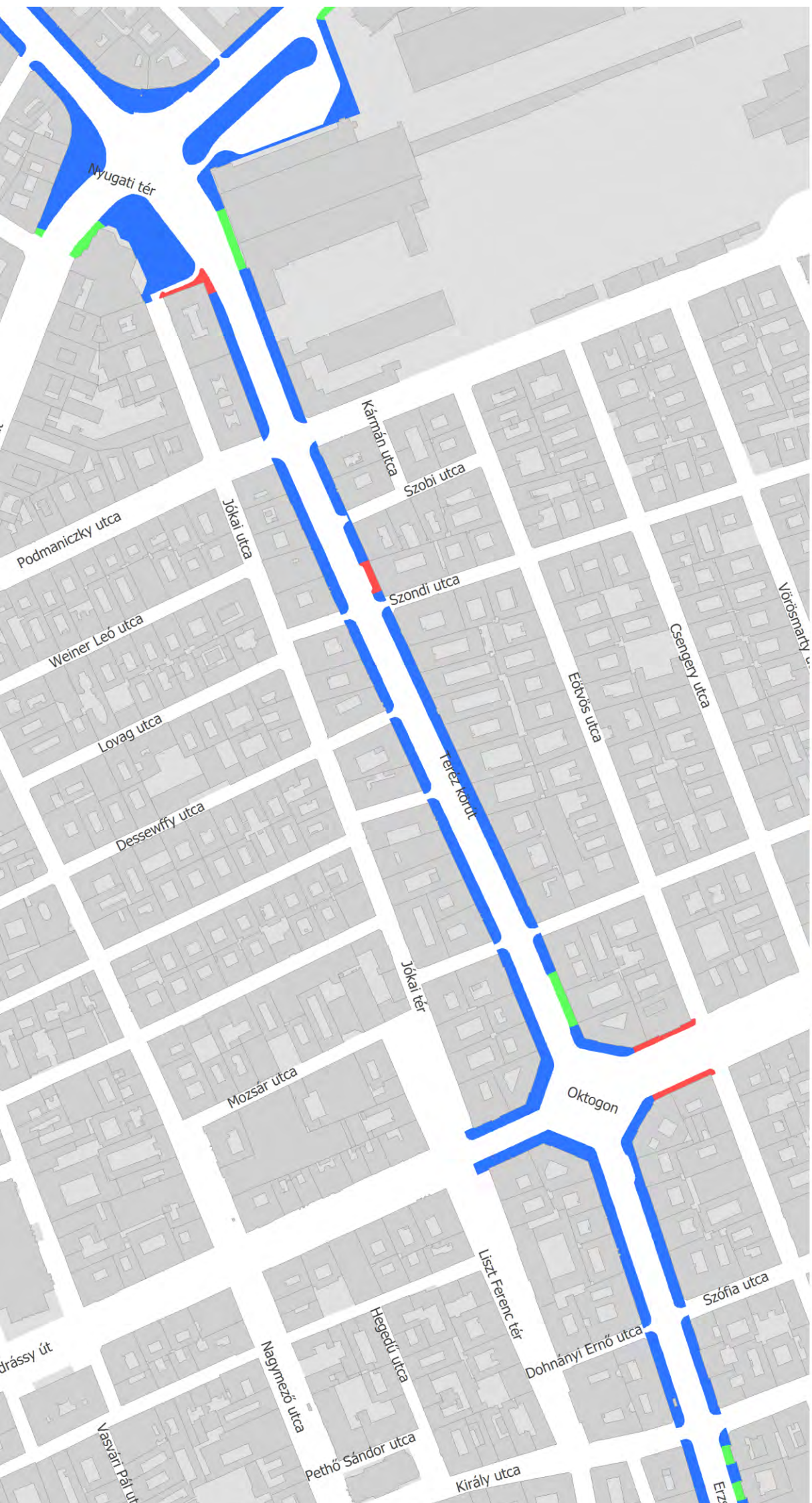
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

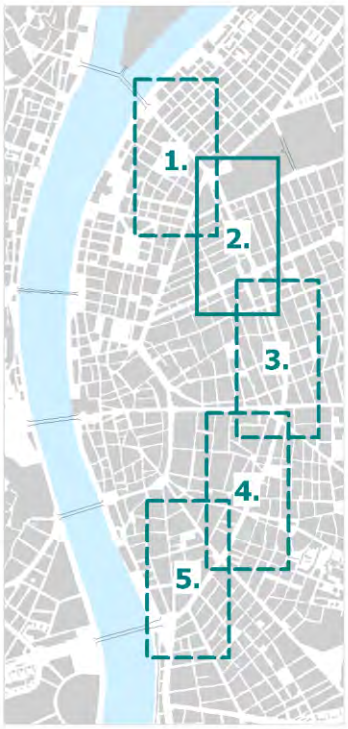
- Nem teljesül az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség éppen teljesül
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség teljesül és ezen felül rendelkezik tartalékterülettel
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség csak az árkádokkal együttesen teljesül
- Árkádok, passzázsok



JÁRDÁK BIZTONSÁGOS SZÉLESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

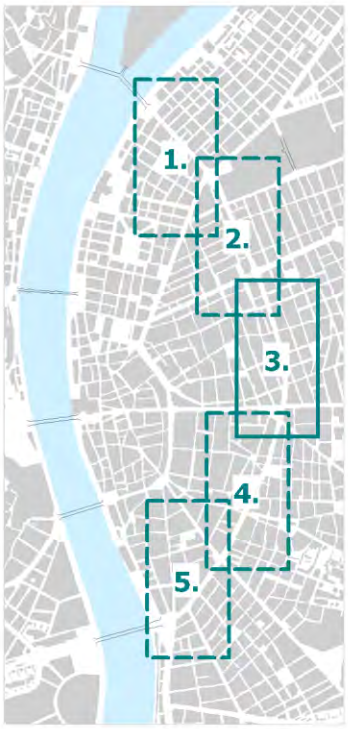
- Nem teljesül az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség éppen teljesül
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség teljesül és ezen felül rendelkezik tartalékterülettel
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség csak az árkádokkal együttesen teljesül
- Árkádok, passzázsok



JÁRDÁK BIZTONSÁGOS SZÉLESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

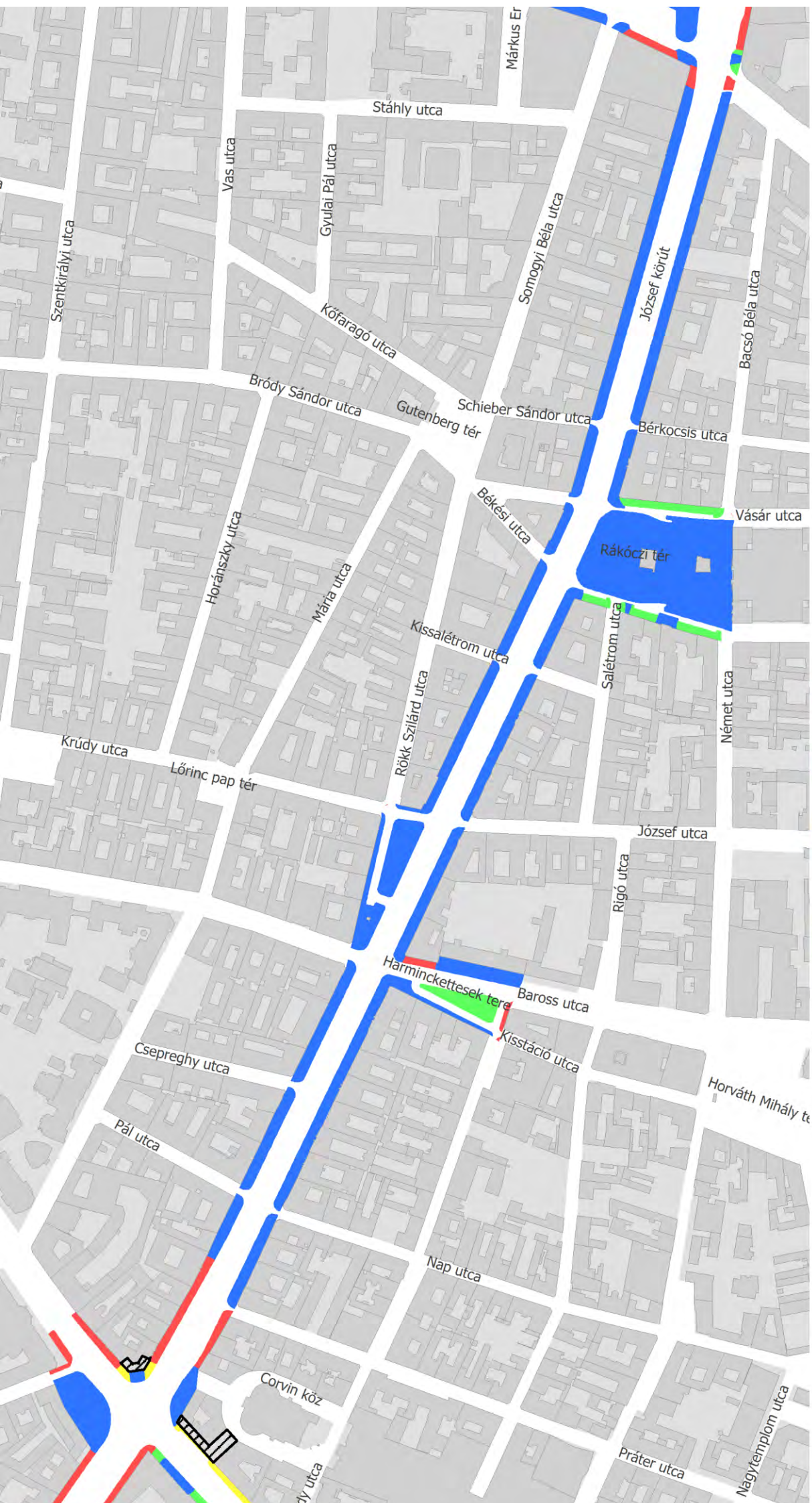
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

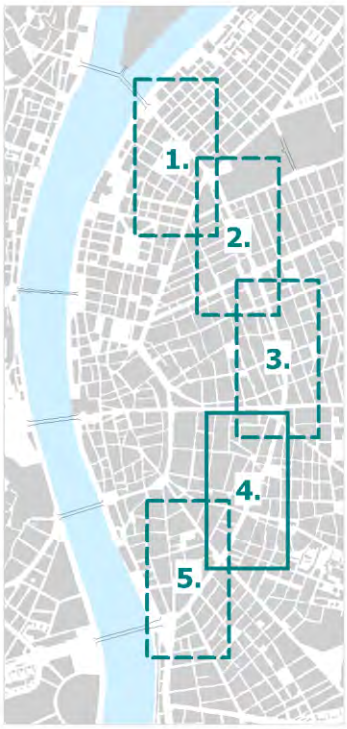
- Nem teljesül az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség éppen teljesül
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség teljesül és ezen felül rendelkezik tartalékterülettel
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség csak az árkádokkal együttesen teljesül
- Árkádok, passzázsok



JÁRDÁK BIZTONSÁGOS SZÉLESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

M = 1:4000

4. József körút



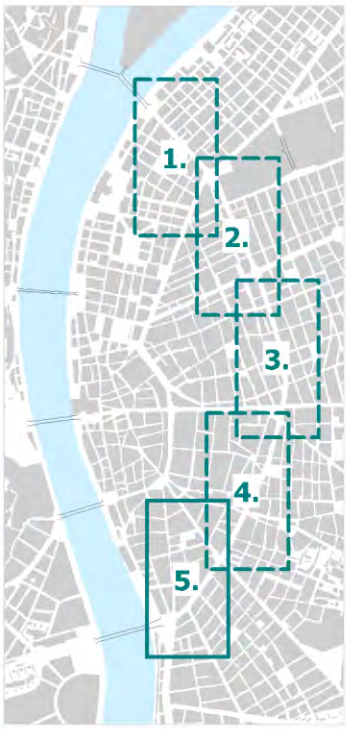
JELMAGYARÁZAT

- Nem teljesül az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség éppen teljesül
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség teljesül és ezen felül rendelkezik tartalékterülettel
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség csak az árkádokkal együttesen teljesül
- Árkádok, passzázsok

JÁRDÁK BIZTONSÁGOS SZÉLESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

M = 1:4000

5. Ferenc körút

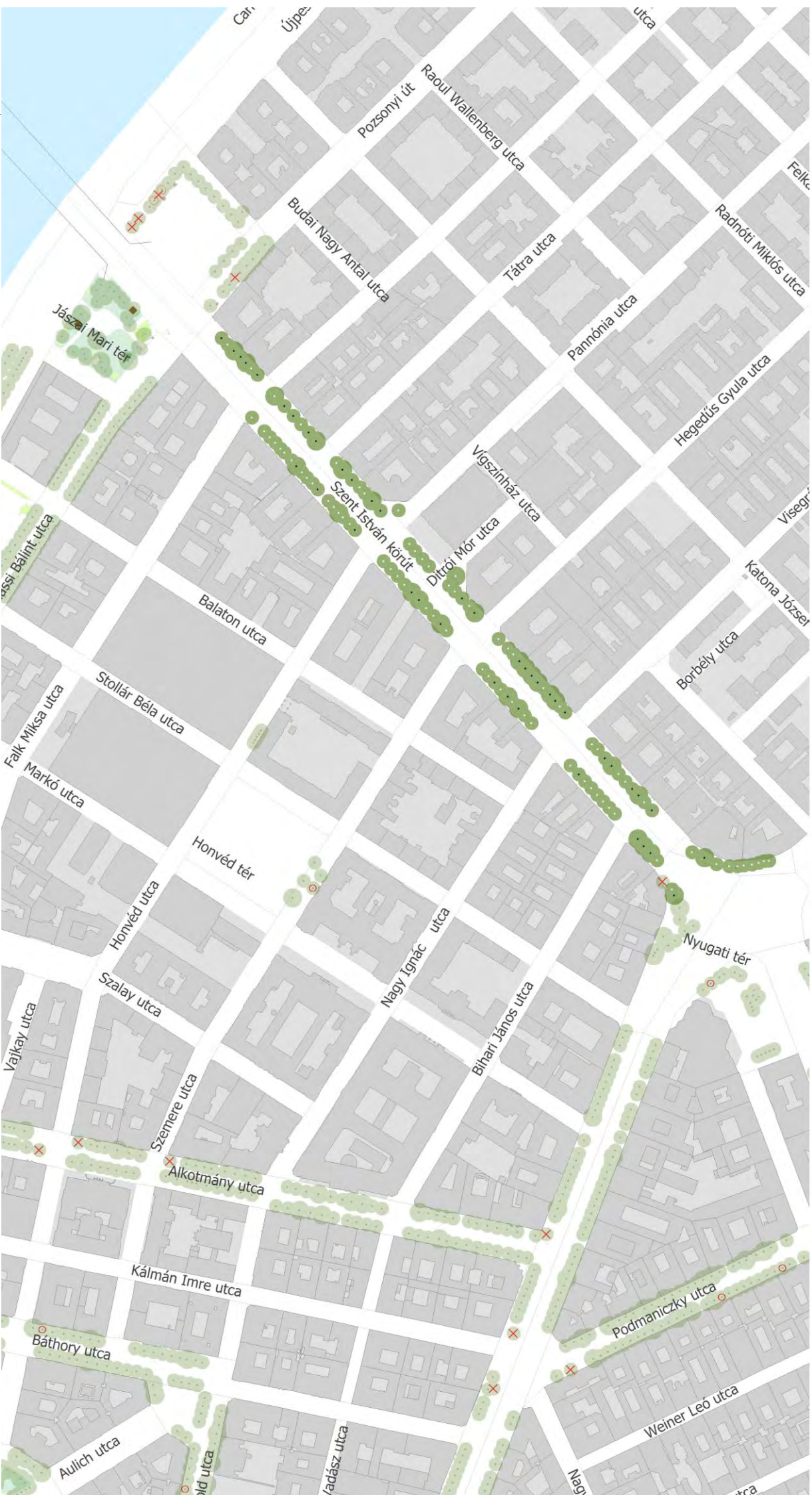


JELMAGYARÁZAT

- Nem teljesül az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség éppen teljesül
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség teljesül és ezen felül rendelkezik tartalékterülettel
- Az FRSZ 18.§-ban előírt, a gyalogos forgalom számára fenntartandó minimális szélesség csak az árkádokkal együttesen teljesül
- Árkádok, passzázsok

Lónyay utca
Erkel utca
Mátyás utca
Ráday utca
Köztelek utca
Szentkirályi utca
Mária utca
Csepreghy utca
Pál utca
Kinizsi utca
Knézich utca
Hőgyes Endre utca
Gálya utca
Bakáts utca
Bakáts tér
Ferenc körút
Angyal utca
Tompa utca
Liliom utca
Boráros tér
Páva utca
Gabona utca
Tinódi utca
Tinódi köz
Berzenczey utca

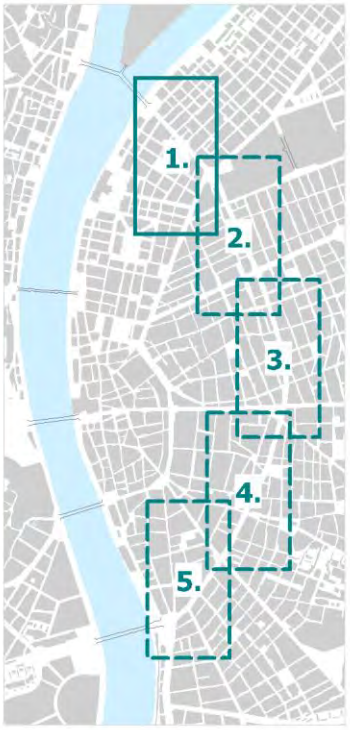
5. MELLÉKLET: ZÖLDFELÜLETI RENDSZER



ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

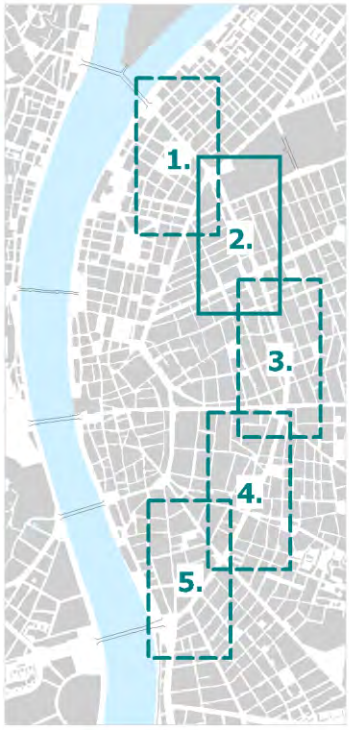
- Vizsgált, koros fa (40 éves vagy idősebb)
- Vizsgált, fiatal vagy középkorú fa (40 évnél fiatalabb)
- Kiszáradt fa
- Tuskó
- Megszűnt fahely
- Üres fahely
- Gyepfelület / szabad talajfelszín
- Kiültetés / egyéb növényzet



ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

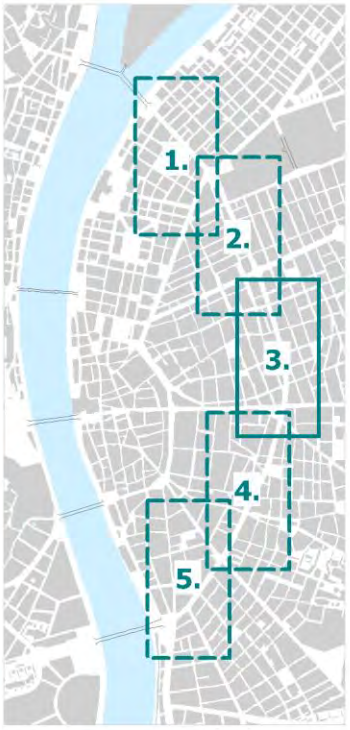
- Vizsgált, koros fa (40 éves vagy idősebb)
- Vizsgált, fiatal vagy középkorú fa (40 évnél fiatalabb)
- Kiszáradt fa
- Tuskó
- Megszűnt fahely
- Üres fahely
- Gyepfelület / szabad talajfelszín
- Kiültetés / egyéb növényzet



ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

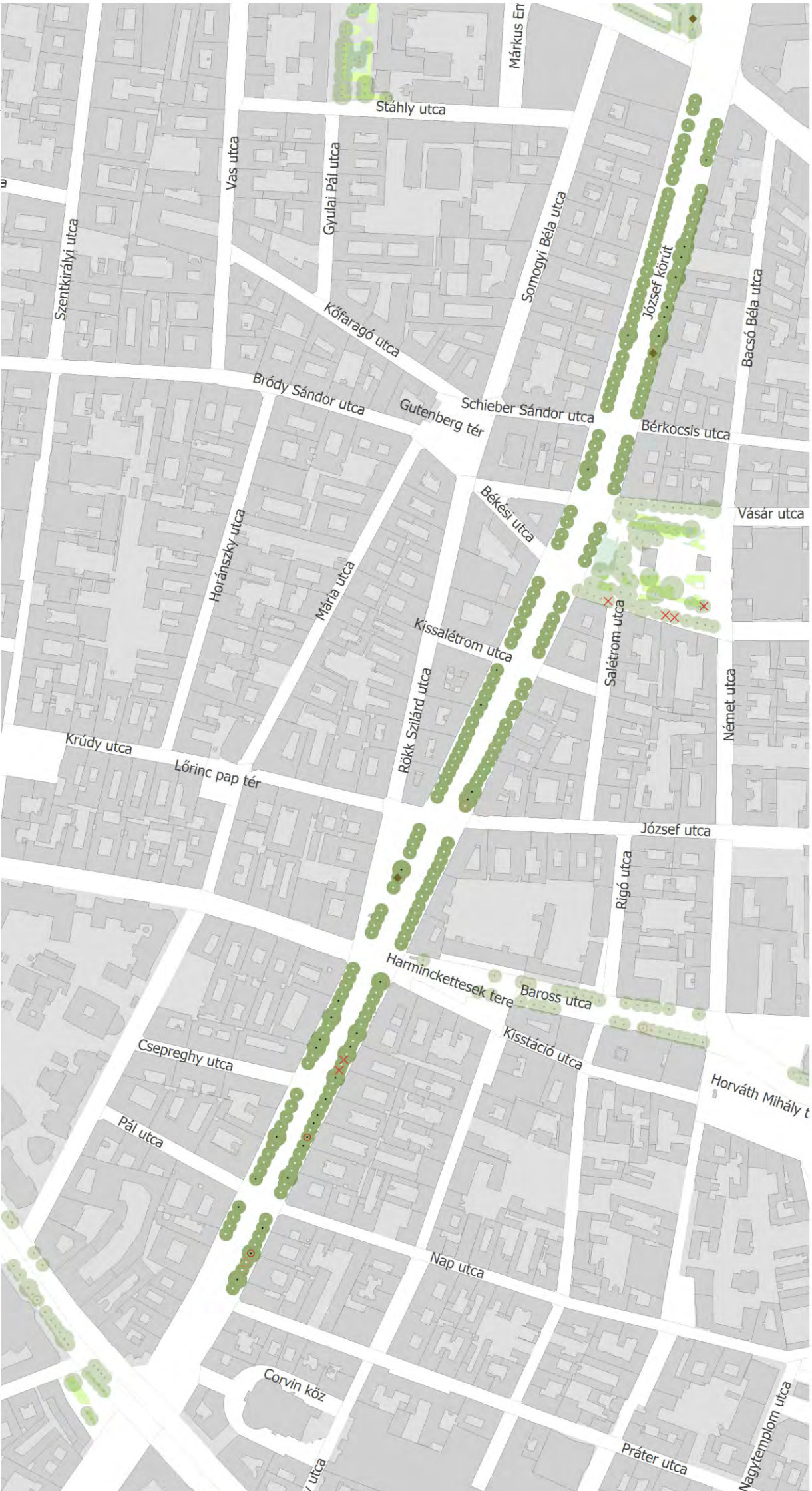
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

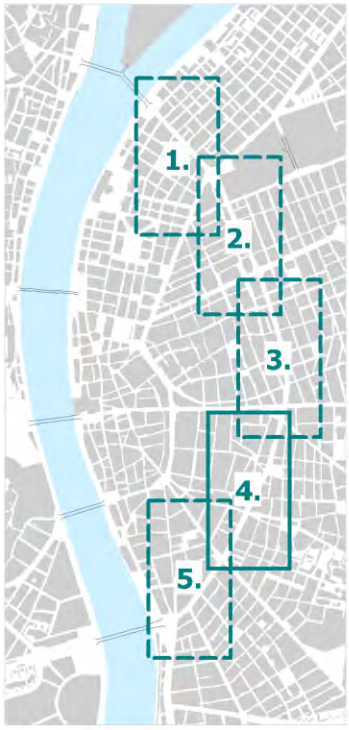
- Vizsgált, koros fa (40 éves vagy idősebb)
- Vizsgált, fiatal vagy középkorú fa (40 évnél fiatalabb)
- Kiszáradt fa
- Tuskó
- Megszűnt fahely
- Üres fahely
- Gyepfelület / szabad talajfelszín
- Kiültetés / egyéb növényzet



ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

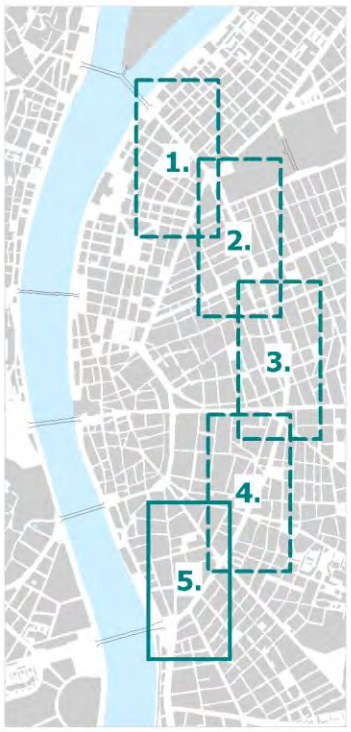
- Vizsgált, koros fa (40 éves vagy idősebb)
- Vizsgált, fiatal vagy középkorú fa (40 évnél fiatalabb)
- Kiszáradt fa
- Tuskó
- Megszűnt fahely
- Üres fahely
- Gyepfelület / szabad talajfelszín
- Kiültetés / egyéb növényzet



ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

M = 1:4000

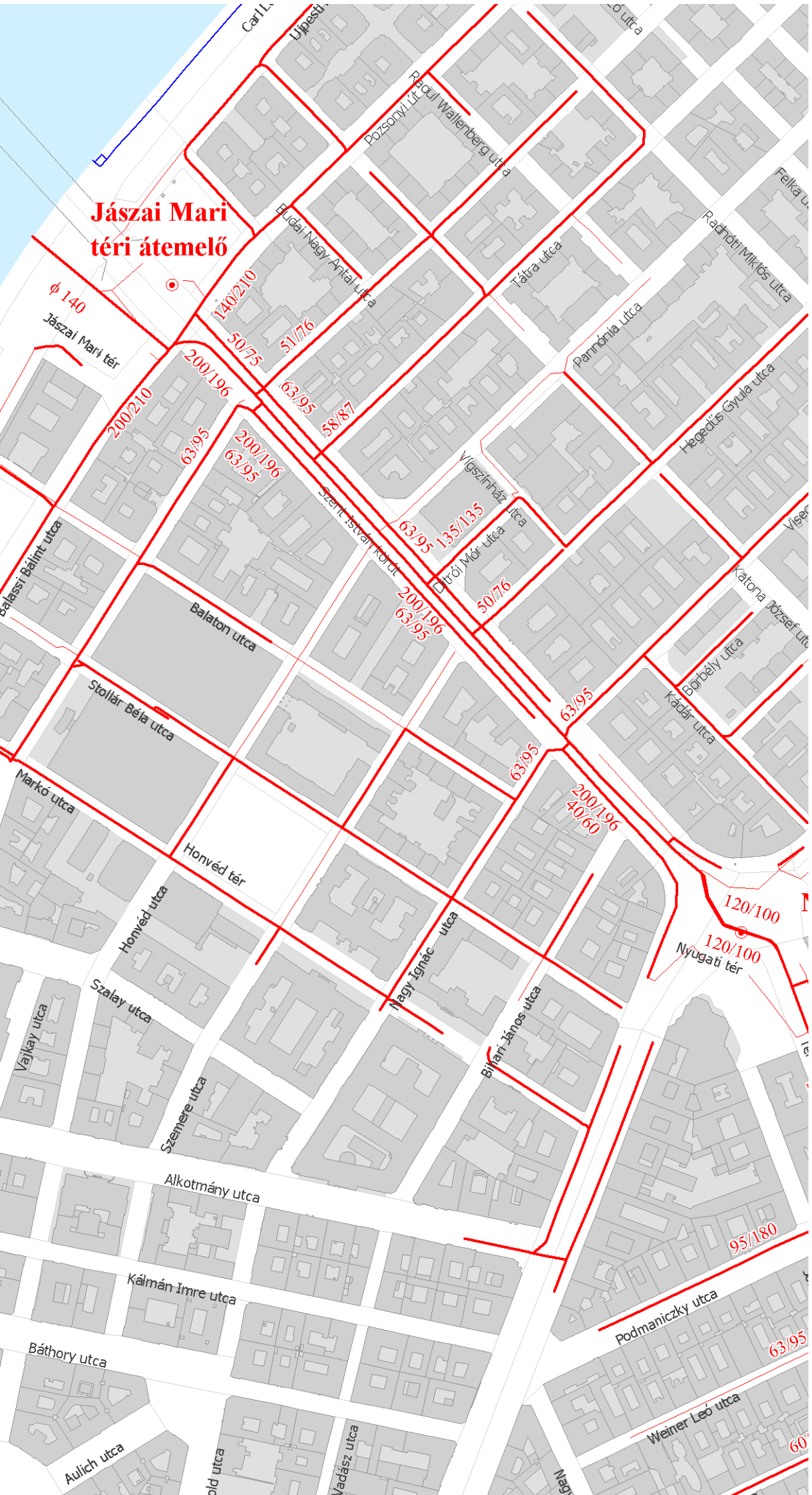
5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

- Vizsgált, koros fa (40 éves vagy idősebb)
- Vizsgált, fiatal vagy középkorú fa (40 évnél fiatalabb)
- Kiszáradt fa
- Tuskó
- Megszűnt fahely
- Üres fahely
- Gyepfelület / szabad talajfelszín
- Kiültetés / egyéb növényzet

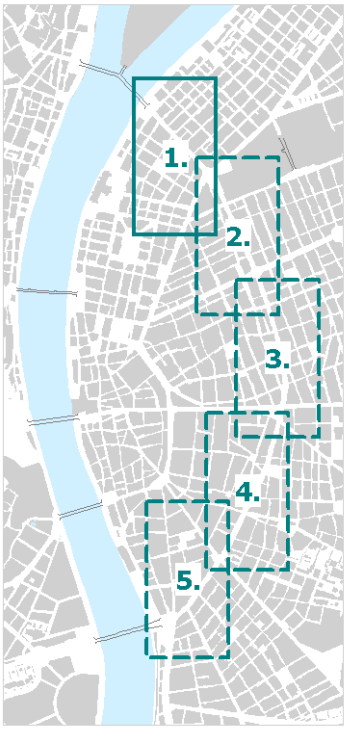
6. MELLÉKLET: KÖZMŰVEK



Csatornázás

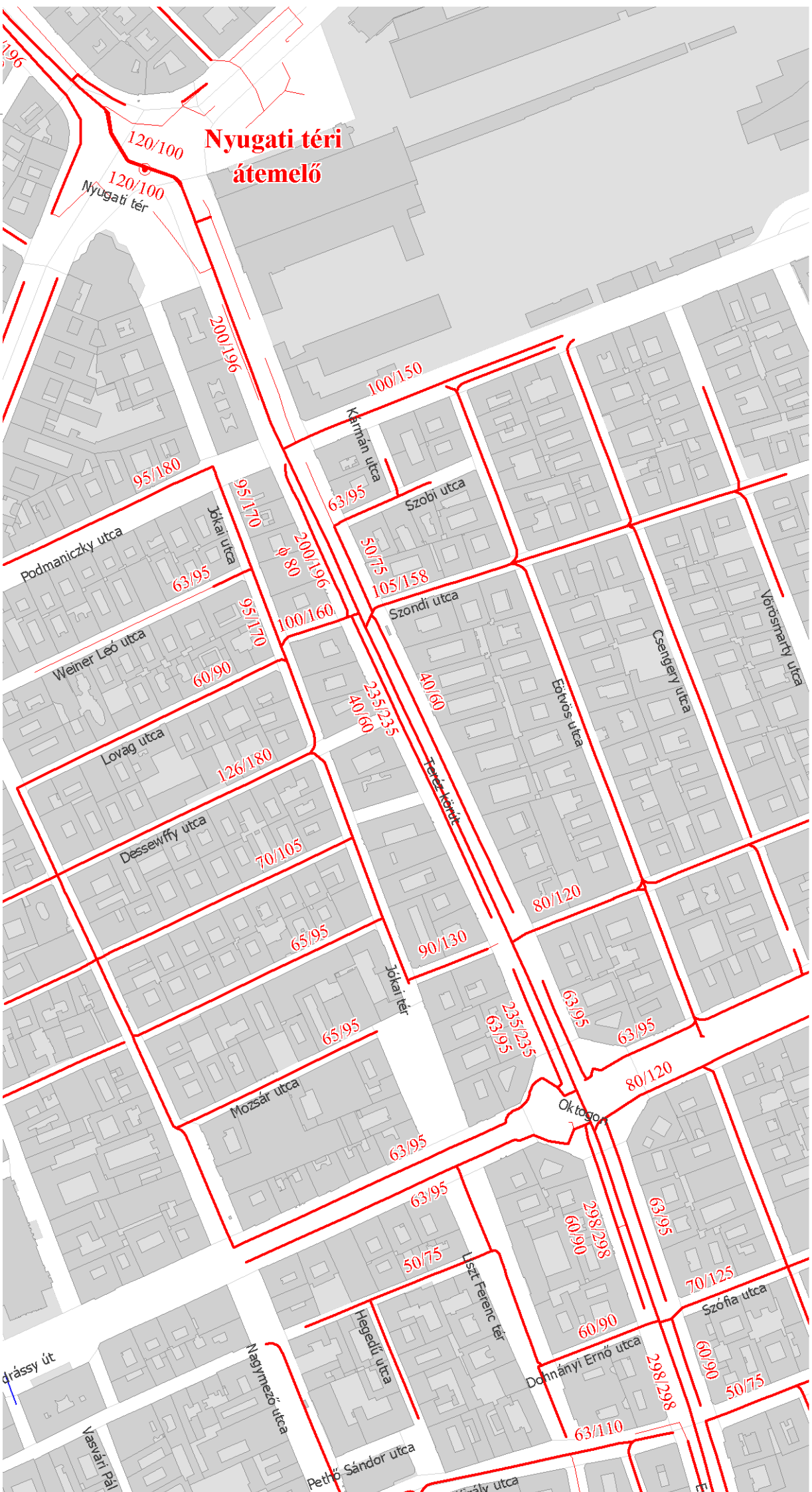
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

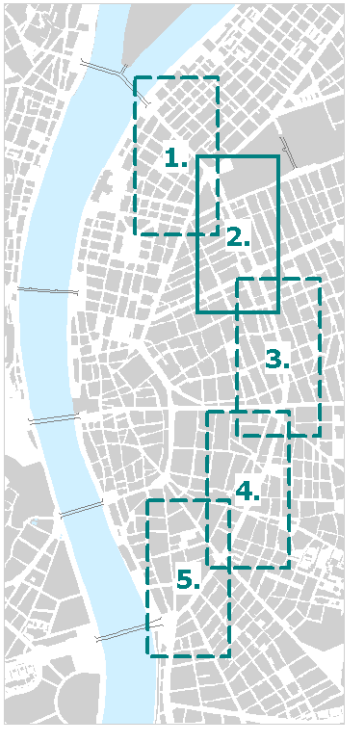
- Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
- Egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna
- Csapadékvíz csatorna
- Átemelő



Csatornázás

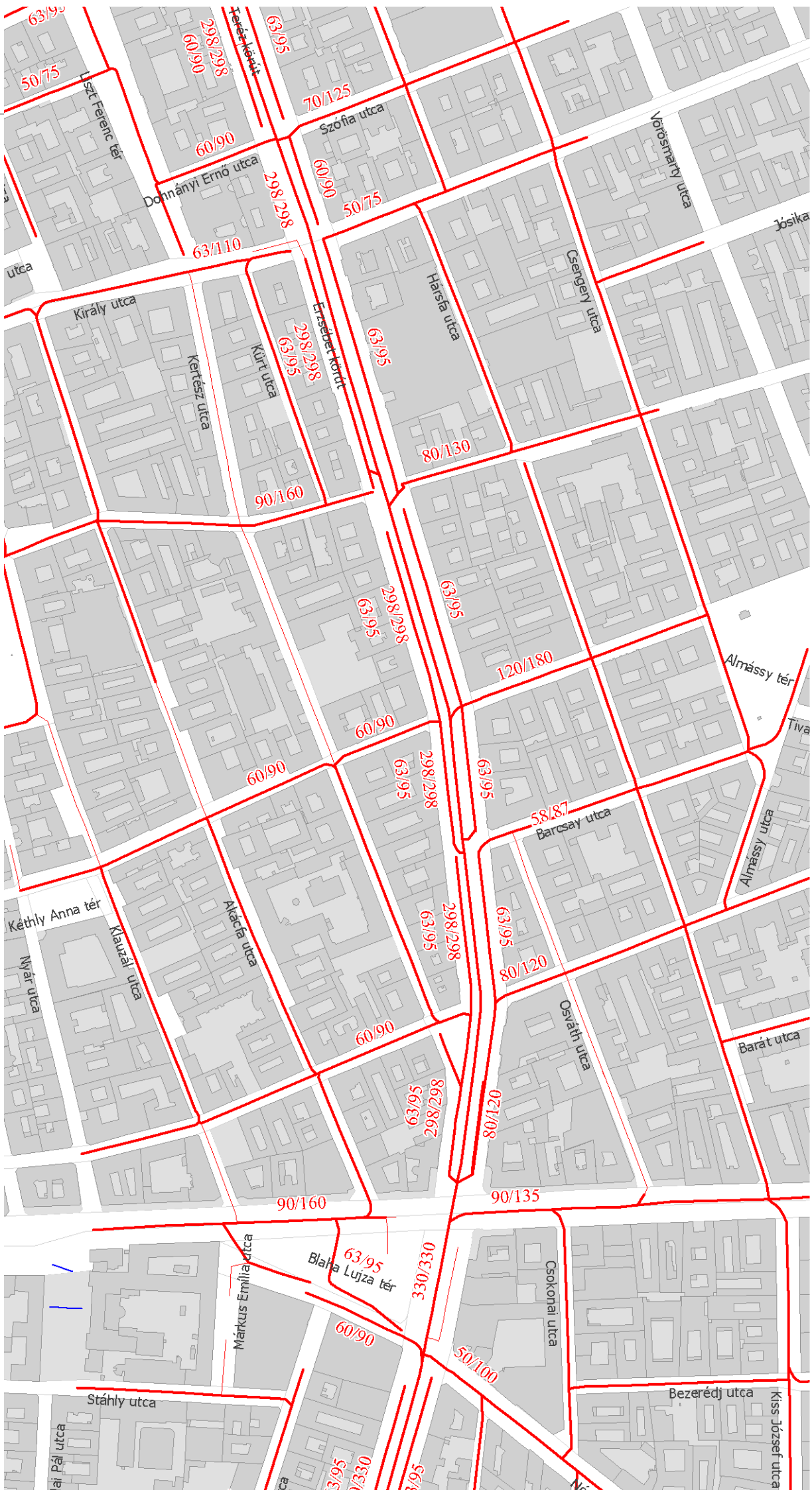
M = 1:4000

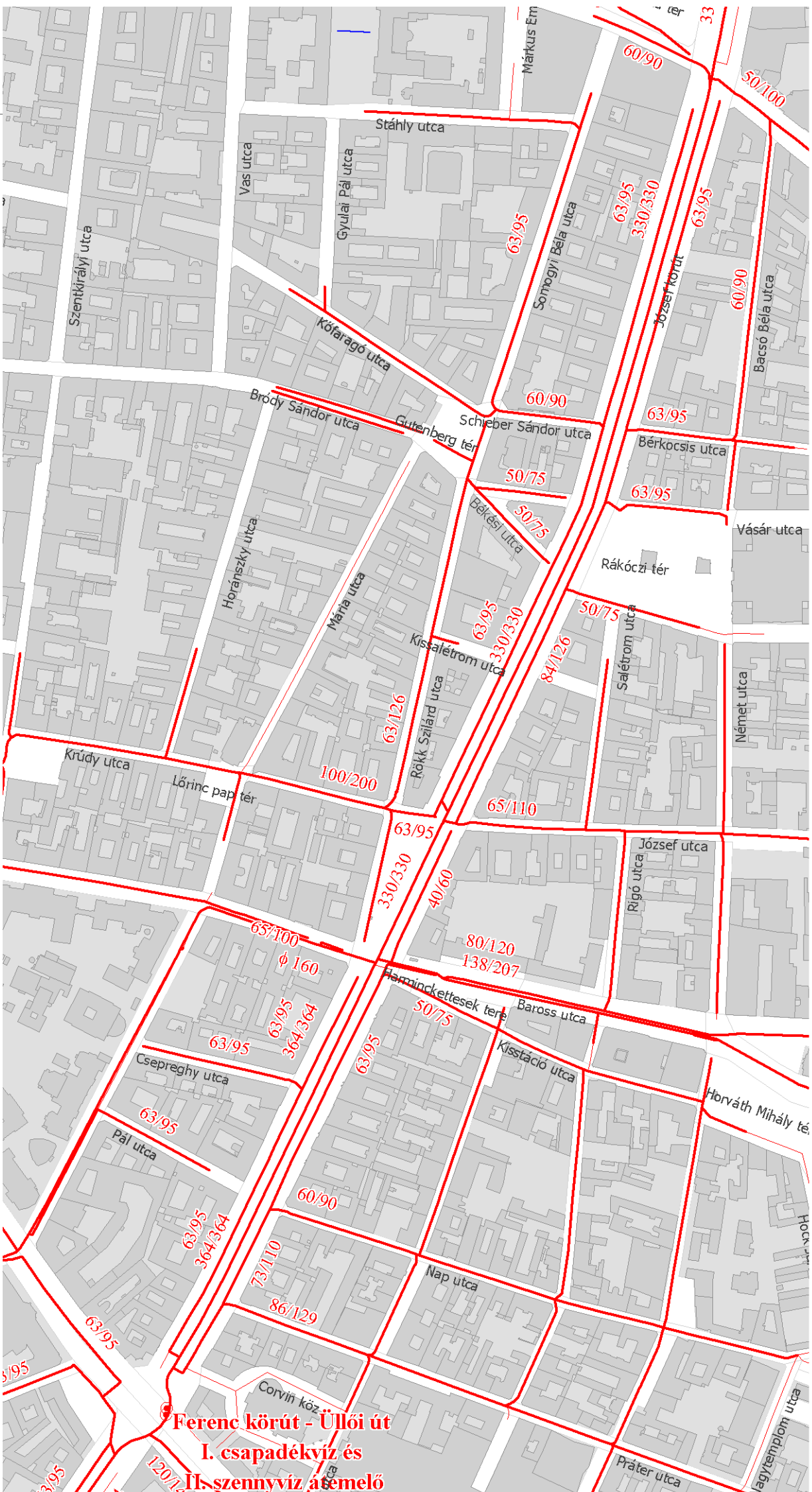
2. Teréz körút

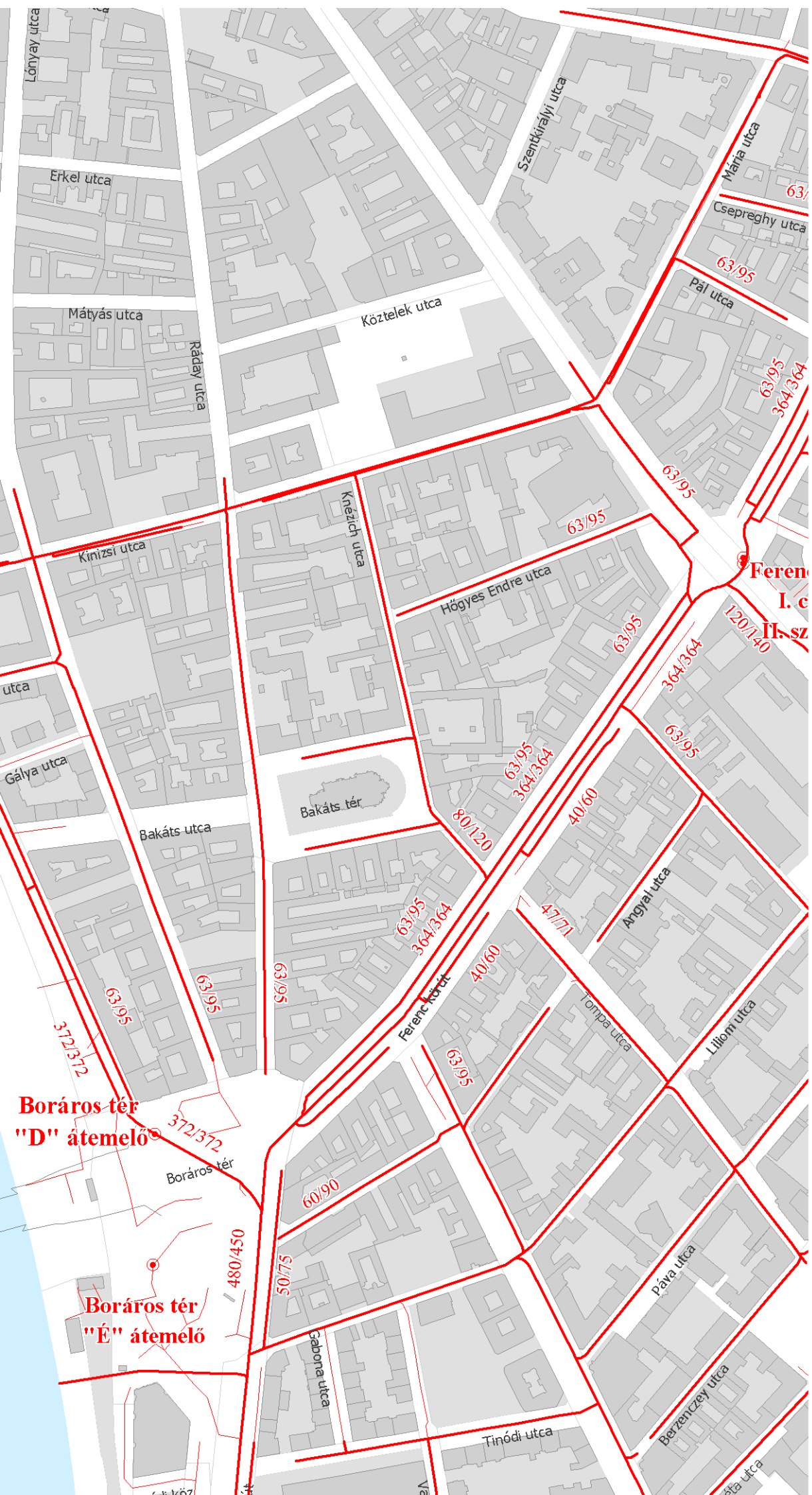


JELMAGYARÁZAT

- Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
- Egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna
- Átemelő


Csatornázás
M = 1:4000
3. Erzsébet körút
1.
2.
3.
4.
5.
JELMAGYARÁZAT
Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
Egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna
Liszt Ferenc tér
Dohnányi Ernő utca
Szófia utca
Teréz körút
Vörösmarty utca
Jósika utca
Király utca
Kertész utca
Kürt utca
Erzsébet körút
Hársfa utca
Csengery utca
Almássy tér
Tiva
Barcsay utca
Almássy utca
Kéthly Anna tér
Akácfa utca
Klauzál utca
Nyár utca
Osváth utca
Barát utca
Blaha Lujza tér
Markus Emília utca
Csokonai utca
Bezerédj utca
Kiss József utca
Stáhly utca
63/95
60/90
298/298
50/75
70/125
63/110
80/130
90/160
120/180
58/87
80/120
90/135
330/330
50/100

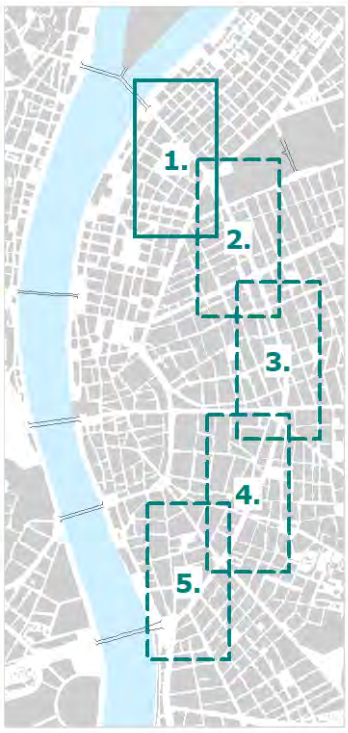

Csatornázás
M = 1:4000
4. József körút
1.
2.
3.
4.
5.
JELMAGYARÁZAT
Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
Egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna
Átemelő
Ferenc körút - Üllői út
I. csapadékvíz és
II. szennyvíz átemelő
Márkus Em
Stáhly utca
Vas utca
Gyulai Pál utca
Szentkirályi utca
Kőfaragó utca
Sonogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Vásár utca
Rákóczi tér
Békési utca
Horánszky utca
Mária utca
Kisszalétrom utca
Rókk Szilárd utca
Szalétrom utca
Német utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Hamnickettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Csepreghy utca
Pál utca
Horváth Mihály tér
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca
63/95
60/90
50/100
330/330
50/75
84/126
63/126
100/200
65/110
40/60
80/120
138/207
65/100
ϕ 160
364/364
73/110
86/129
120/1


Csatornázás
M = 1:4000
5. Ferenc körút
1.
2.
3.
4.
5.
JELMAGYARÁZAT
Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
Egyesített rendszerű gyűjtőcsatorna
Átemelő
Lónyay utca
Erkel utca
Mátyás utca
Ráday utca
Köztelek utca
Szentkirályi utca
Mária utca
Csepreghy utca
Pál utca
Kinizsi utca
Knézich utca
Hőgyes Endre utca
Gálya utca
Bakáts tér
Bakáts utca
Ferenc körút
Angyal utca
Tompa utca
Liliom utca
Páva utca
Berzenczey utca
Gabona utca
Tinódi utca
Boráros tér
Boráros tér "D" átemelő
Boráros tér "É" átemelő
63/95
364/364
120/140
40/60
80/120
47/71
63/95
372/372
60/90
50/75
480/450

Vízellátás

M = 1:4000

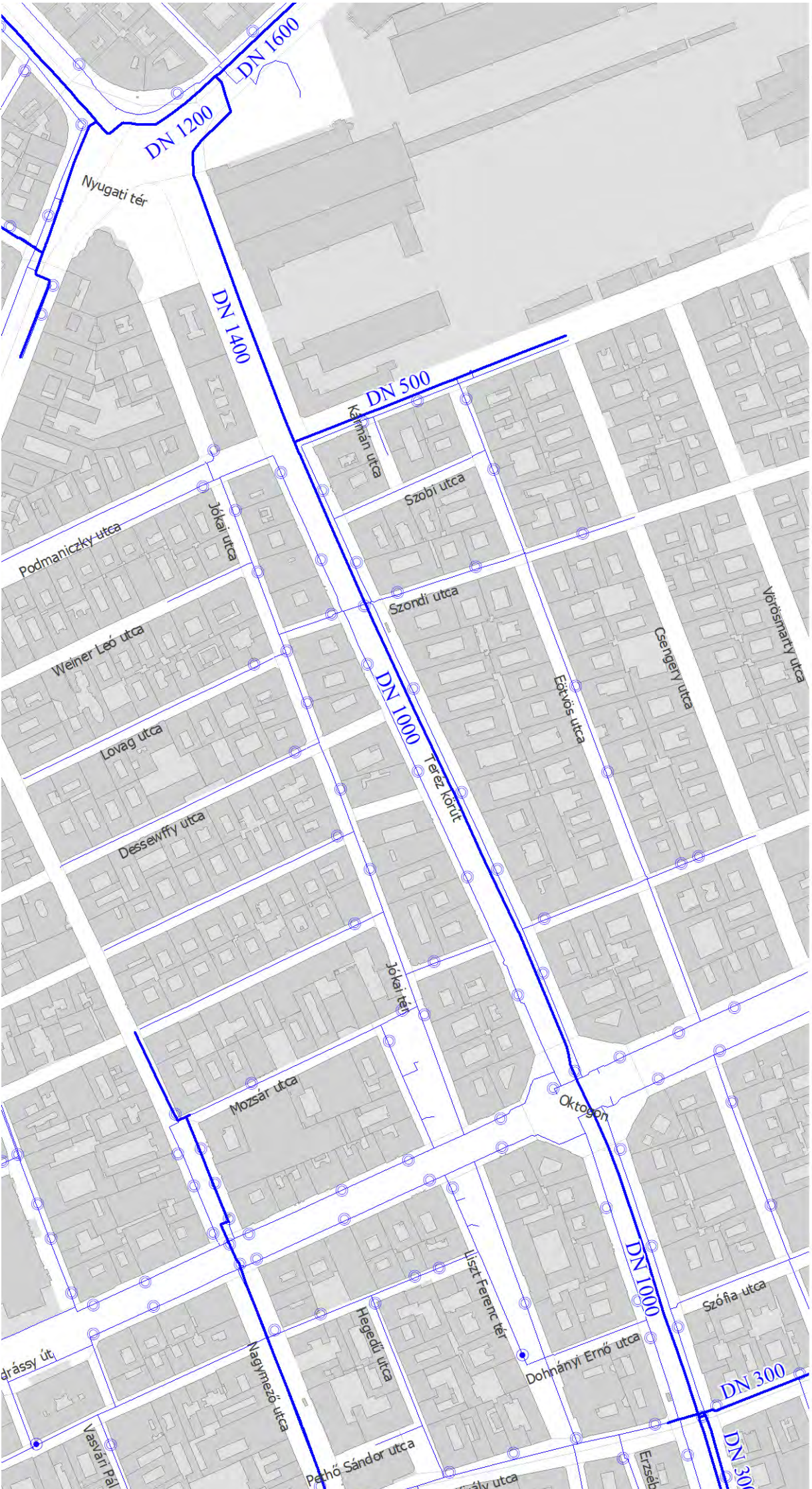
1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. számú nyomászóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz elosztóvezeték 20. számú nyomászóna, (DN < 300 mm)
- Föld alatti tűzcsap
- Föld feletti tűzcsap

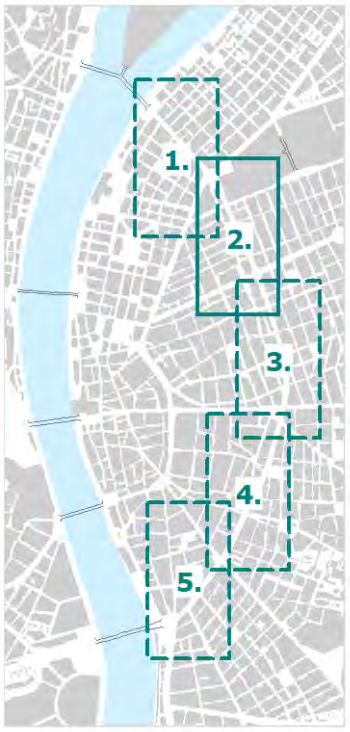
DN 1400
2 x DN 600
DN 1200
DN 500
DN 800
DN 1200
Pozsonyi út
Raoul Wallenberg utca
Budai Nagy Antal utca
Tátra utca
Radnóti Miklós utca
Pannónia utca
Hegedűs Gyula utca
Vígszínház utca
Szent István körút
Dózsa György út
Balaton utca
Stollár Béla utca
Markó utca
Honvéd tér
Honvéd utca
Szalay utca
Vajkay utca
Szemere utca
Nagy Ignác utca
Bihari János utca
Nyugati tér
Alkotmány utca
Kálmán Imre utca
Báthory utca
Aulich utca
Podmaniczky utca
Weiner Leó utca
Kádár utca
Borbély utca
Katona József utca
Deák Ferenc utca
Kossuth Lajos utca
Vadász utca
Nagy Ignác utca



Vízellátás

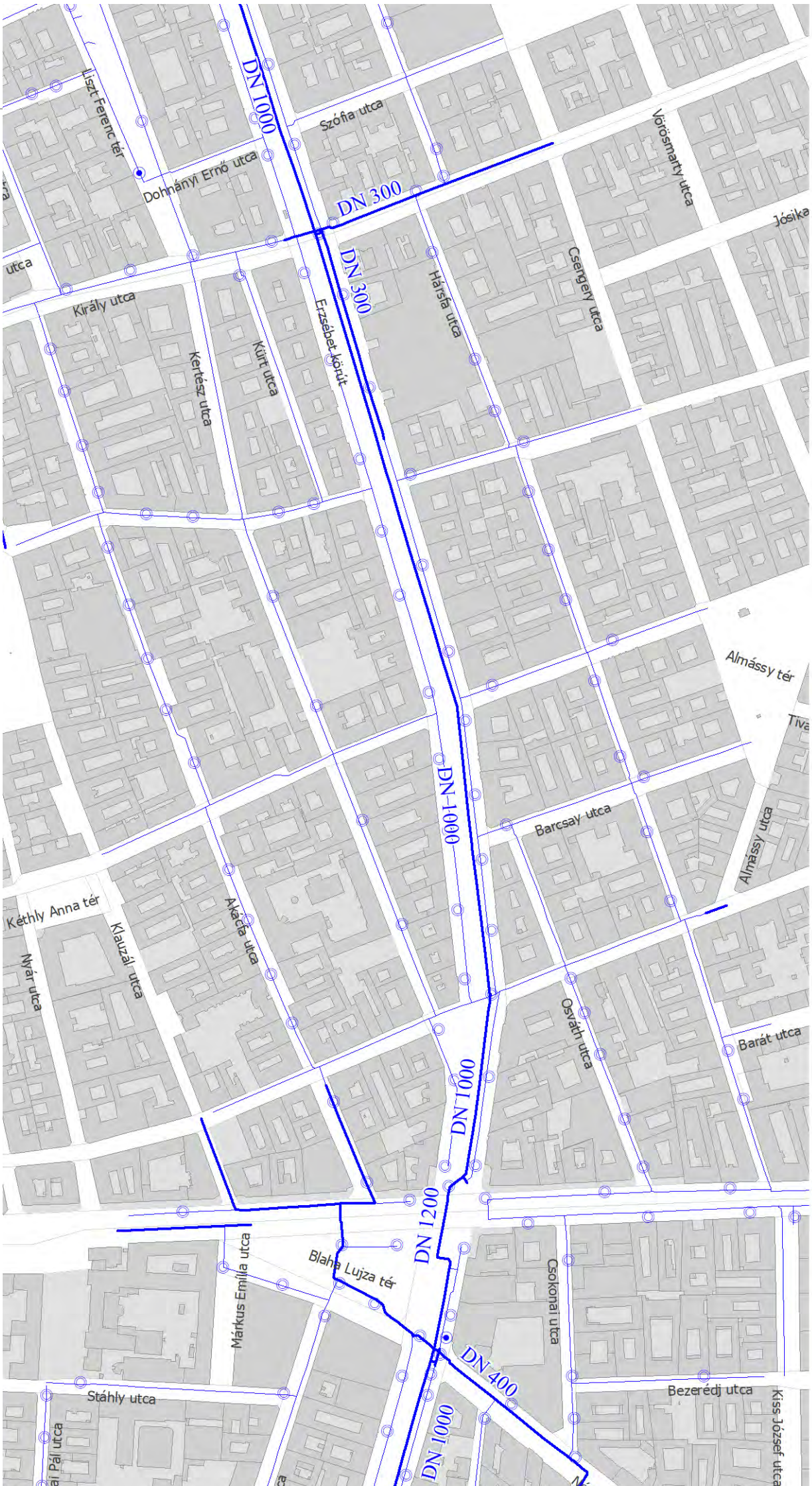
M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

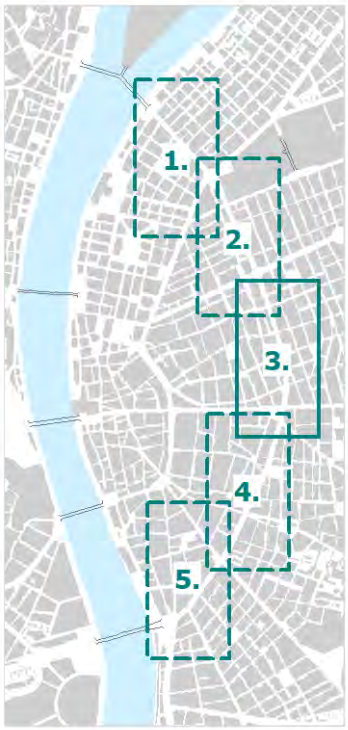
- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. számú nyomászóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz elosztóvezeték 20. számú nyomászóna, (DN < 300 mm)
- Föld alatti tűzcsap
- Föld feletti tűzcsap



Vízellátás

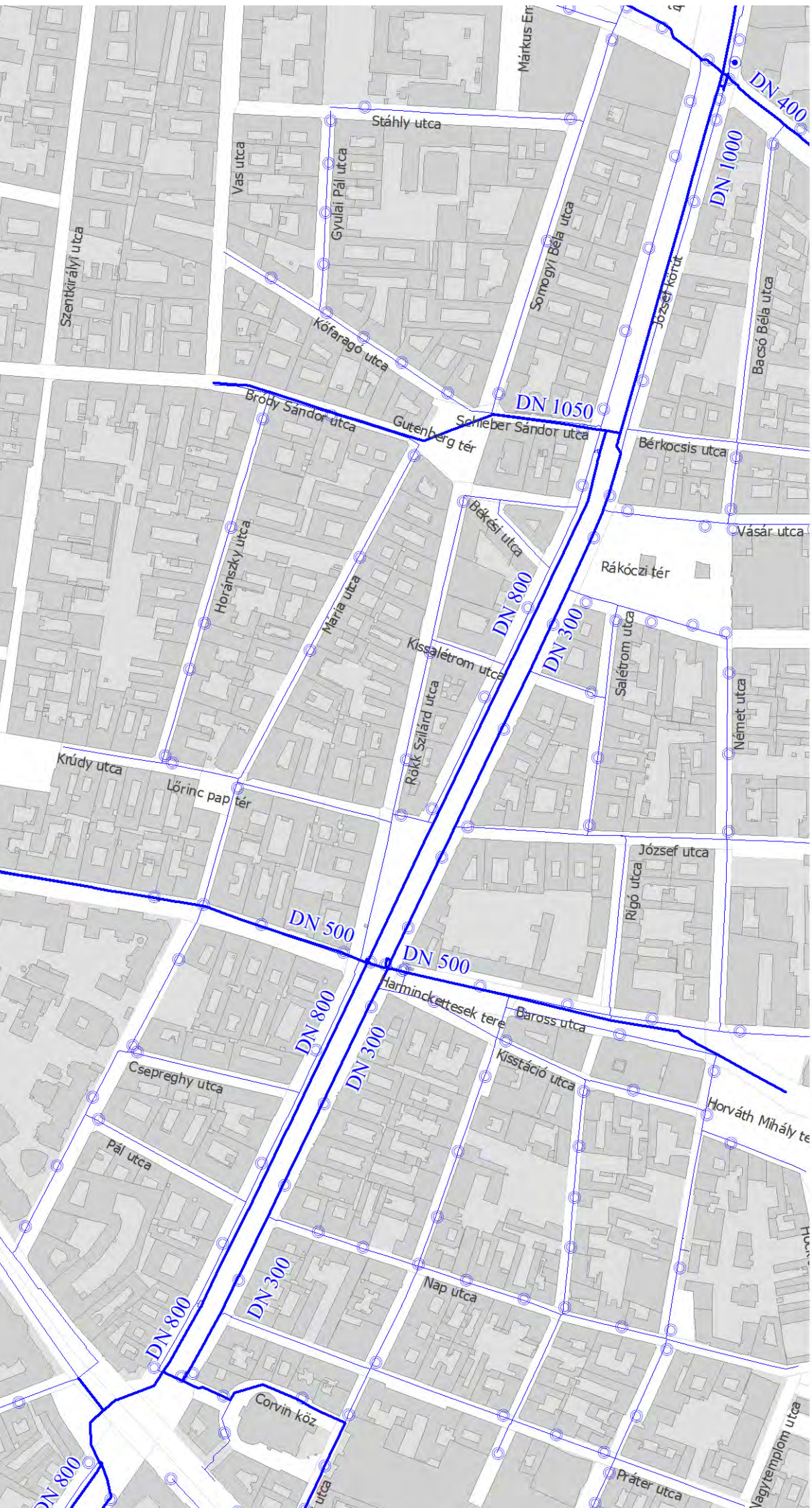
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

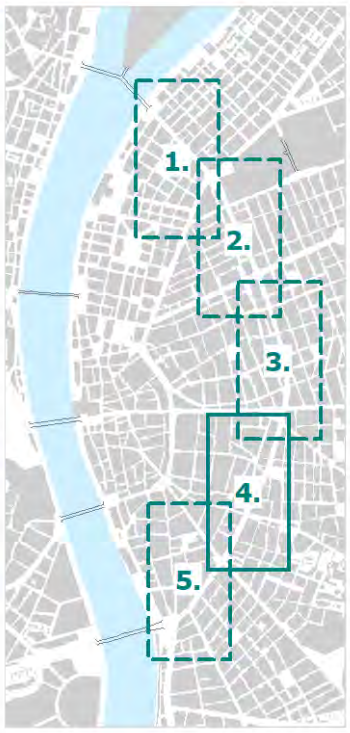
- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. számú nyomászóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz elosztóvezeték 20. számú nyomászóna, (DN < 300 mm)
- Föld alatti tűzcsap
- Föld feletti tűzcsap



Vízellátás

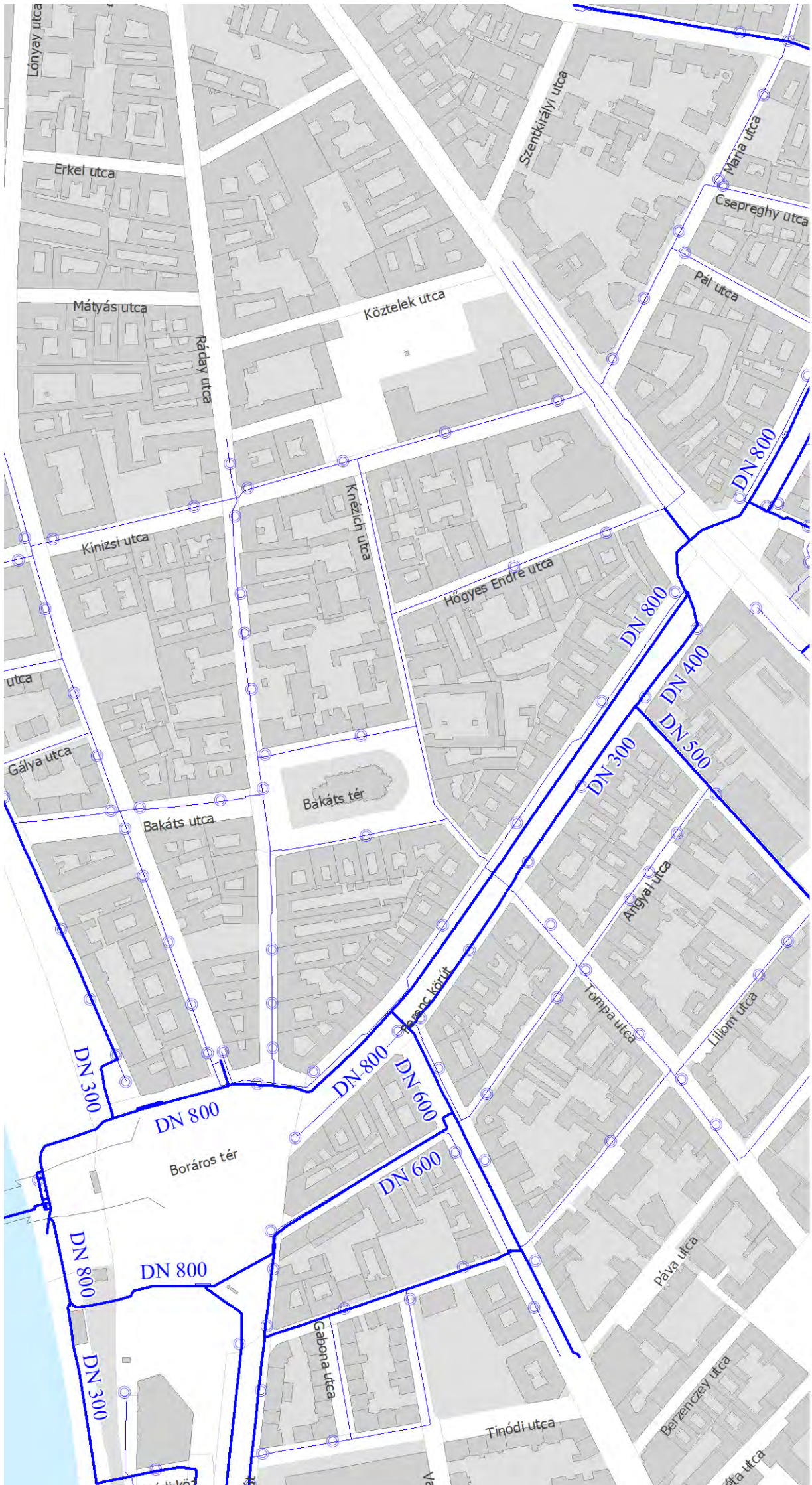
M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

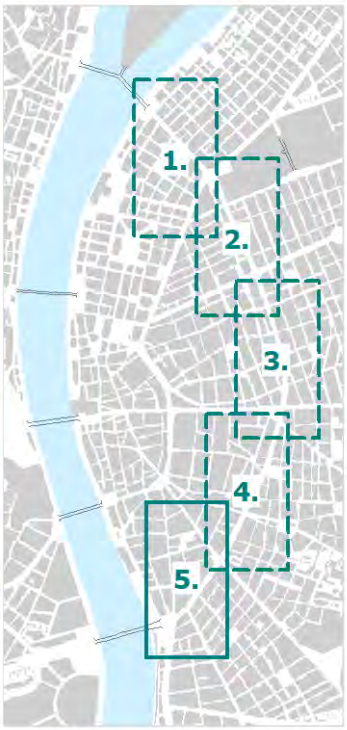
- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. számú nyomászóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz elosztóvezeték 20. számú nyomászóna, (DN < 300 mm)
- Föld alatti tűzcsap
- Föld feletti tűzcsap



Vízellátás

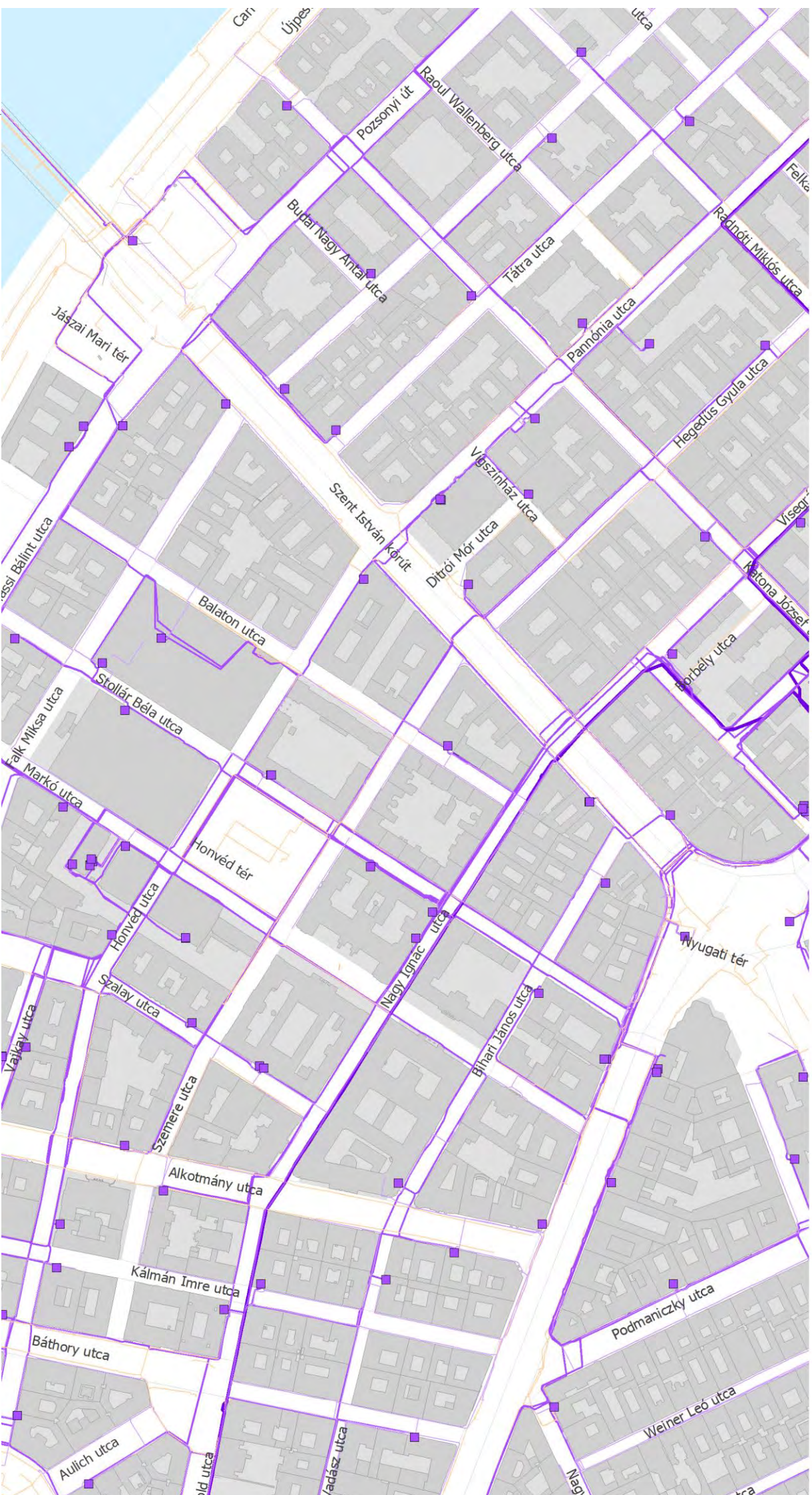
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

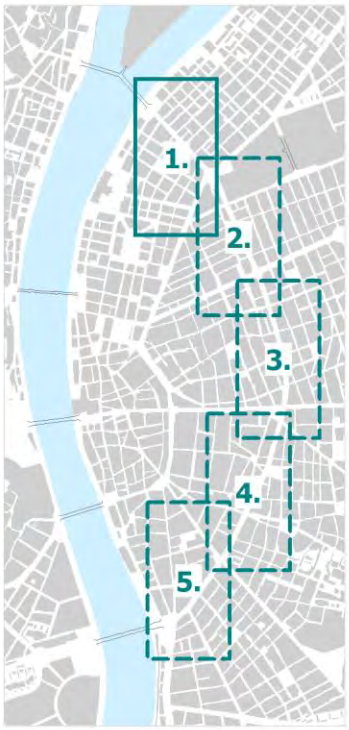
- Ivóvíz főnyomóvezeték (20. számú nyomászóna, DN >= 300 mm)
- Ivóvíz elosztóvezeték 20. számú nyomászóna, (DN < 300 mm)
- Föld alatti tűzcsap
- Föld feletti tűzcsap



Villamosenergia-ellátás

M = 1:4000

1. Szent István körút



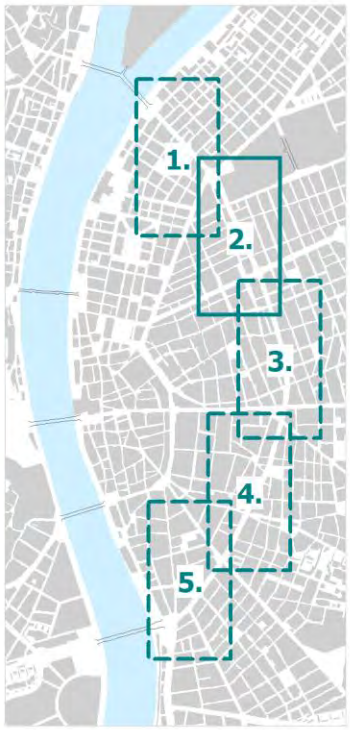
JELMAGYARÁZAT

- 120 kV-os földkábel
- 10 kV-os földkábel
- Kisfesültségű földkábel
- Közvilágítási földkábel
- Középfeszültségű berendezés

Villamosenergia-ellátás

M = 1:4000

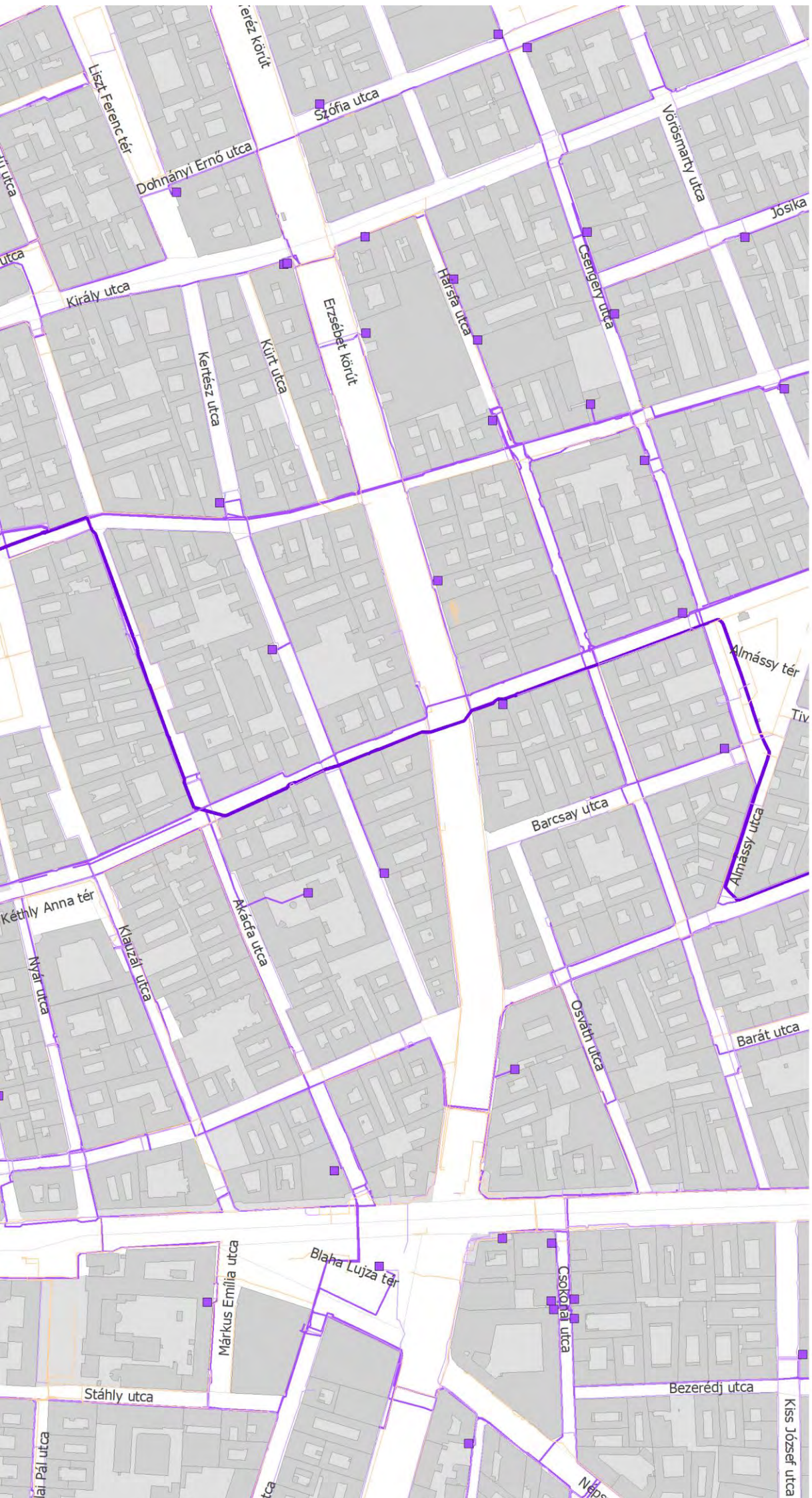
2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

- 10 kV-os földkábel
- Kisfesültségű földkábel
- Közvilágítási földkábel
- Középfeszültségű berendezés

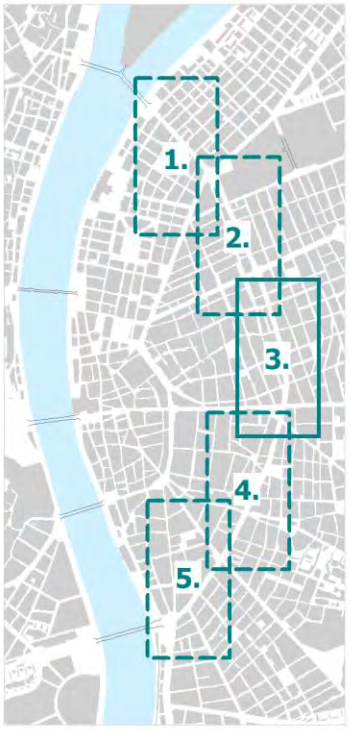
Nyugati tér
Kármán utca
Szobi utca
Podmaniczky utca
Jókai utca
Szondi utca
Weiner Leó utca
Lovag utca
Dessewffy utca
Teréz körút
Eötvös utca
Csengery utca
Jókai tér
Mozsár utca
Oktogon
Liszt Ferenc tér
Szófia utca
Dohnányi Ernő utca
Hegedű utca
Nagymező utca
Petőfi Sándor utca
Király utca
rássy út



Villamosenergia-ellátás

M = 1:4000

3. Erzsébet körút



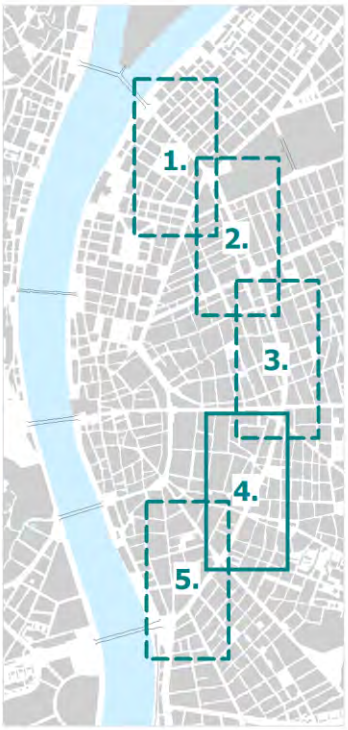
JELMAGYARÁZAT

- 120 kV-os földkábel
- 10 kV-os földkábel
- Kisfesültségű földkábel
- Közvilágítási földkábel
- Középfeszültségű berendezés

Villamosenergia-ellátás

M = 1:4000

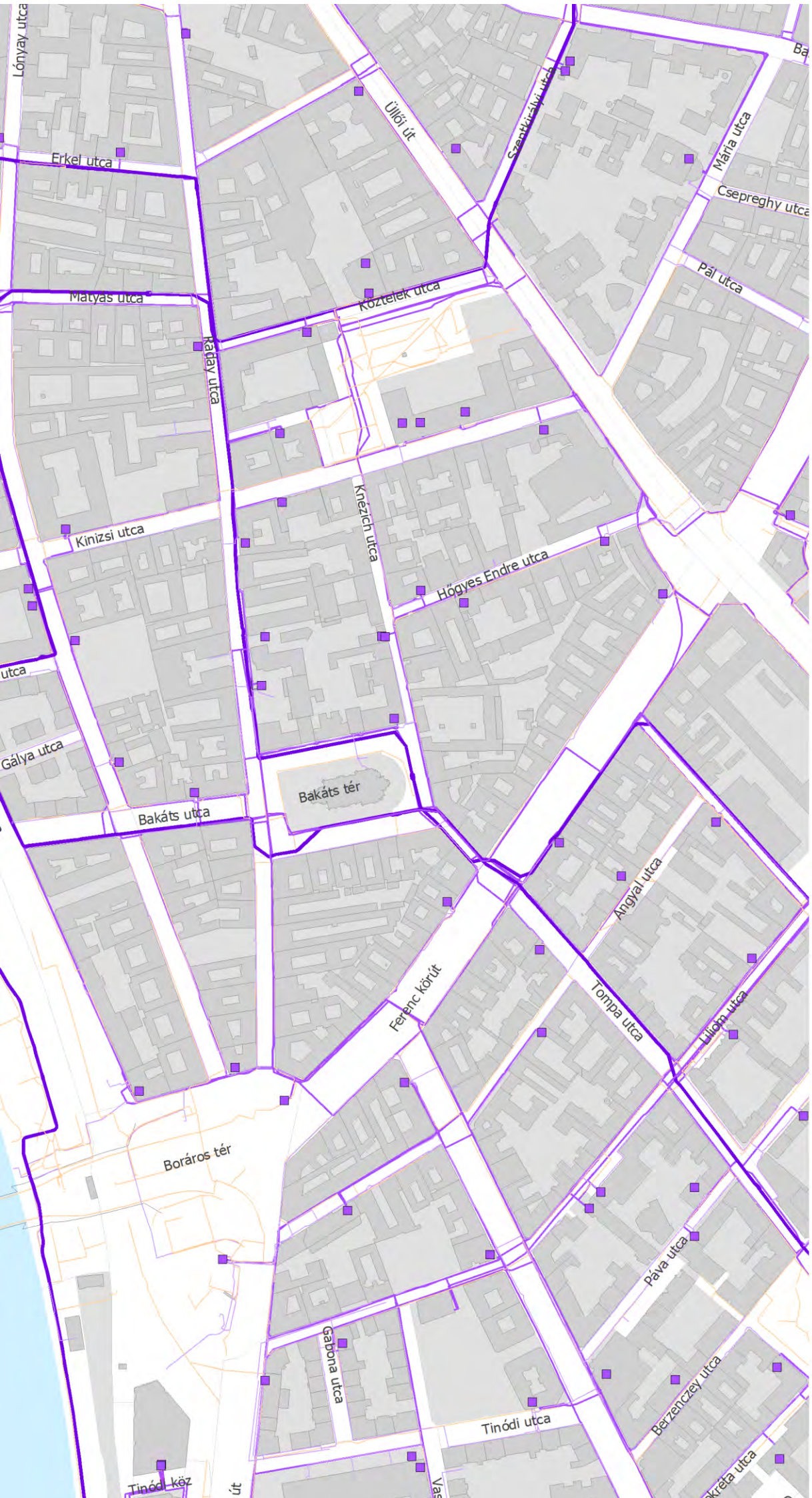
4. József körút



JELMAGYARÁZAT

- 120 kV-os földkábel
- 10 kV-os földkábel
- Kisfesültségű földkábel
- Közvilágítási földkábel
- Középfeszültségű berendezés

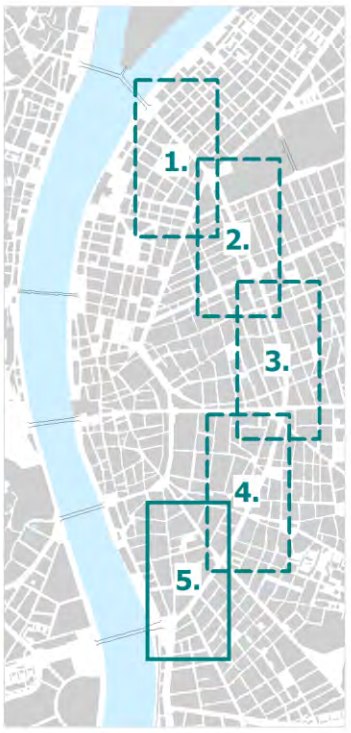
Márkus Em
Stáhly utca
Vas utca
Gyulai Pál utca
Somogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Szentkirályi utca
Kőfaragó utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Békési utca
Vásár utca
Rákóczi tér
Horánszky utca
Mária utca
Kissalétrom utca
Rökk Szilárd utca
Salétrom utca
Német utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Harminckettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Horváth Mihály te
Csepreghy utca
Pál utca
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca



Villamosenergia-ellátás

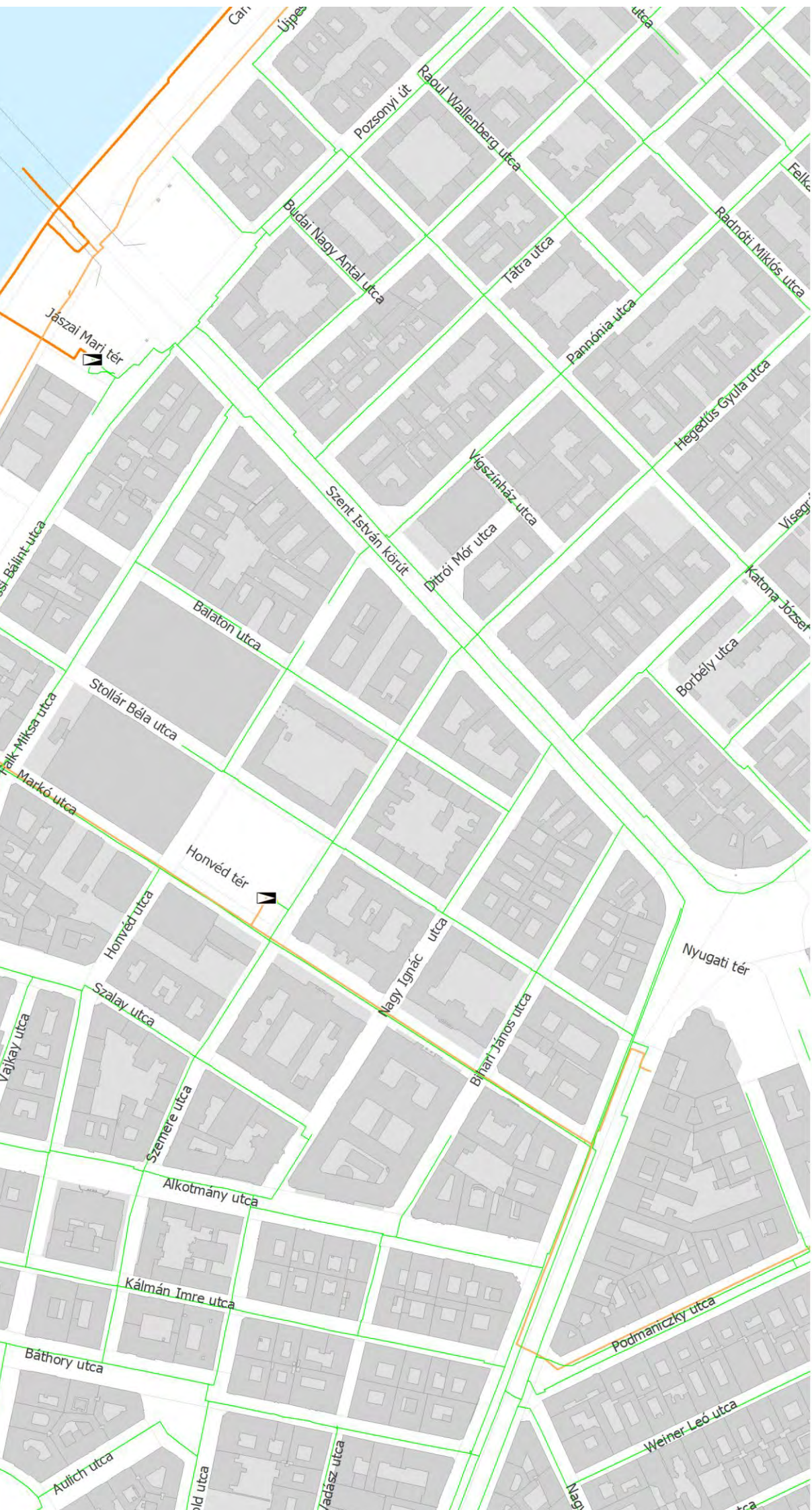
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

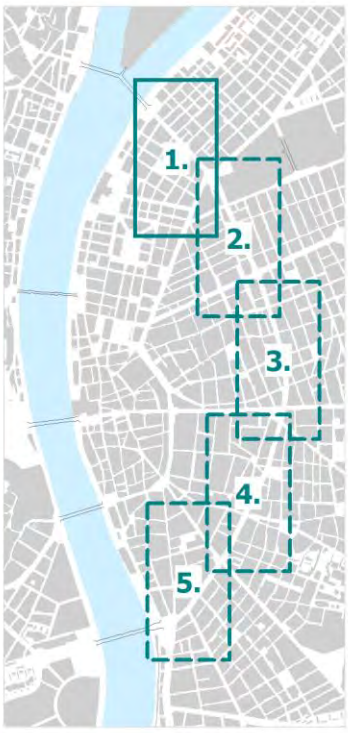
- 120 kV-os földkábel
- 10 kV-os földkábel
- Kisfesültségű földkábel
- Közvilágítási földkábel
- Középfeszültségű berendezés



Gázellátás

M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

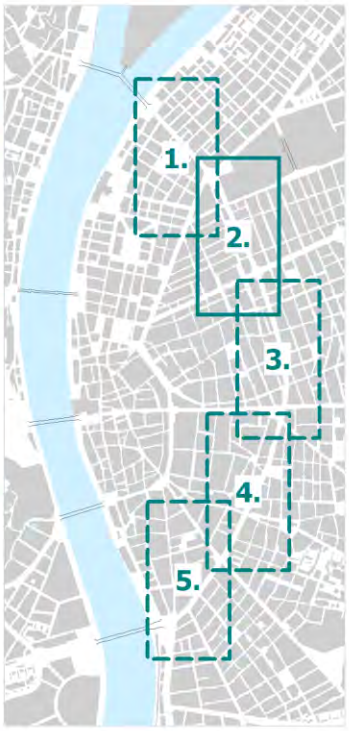
- Nagyközépnyomású gávezeték
- Középnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Gáznyomásszabályzó



Gázellátás

M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

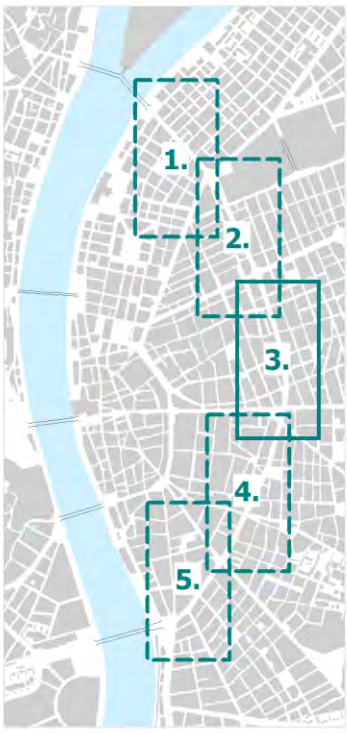
- Középnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Gáznyomásszabályzó



Gázellátás

M = 1:4000

3. Erzsébet körút



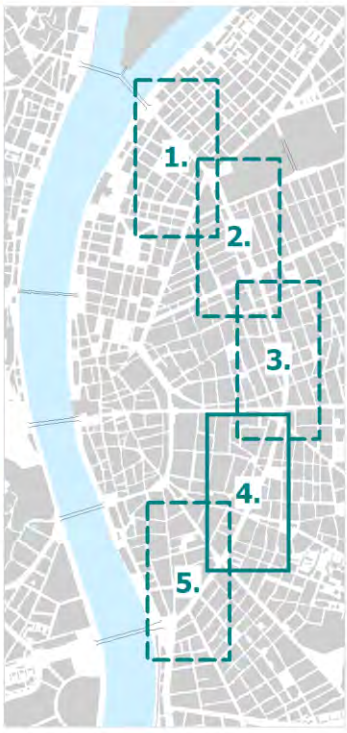
JELMAGYARÁZAT

- Középnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Gáznyomásszabályzó

Gázellátás

M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

- Nagyközépnyomású gávezeték
- Középnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Gáznyomásszabályzó

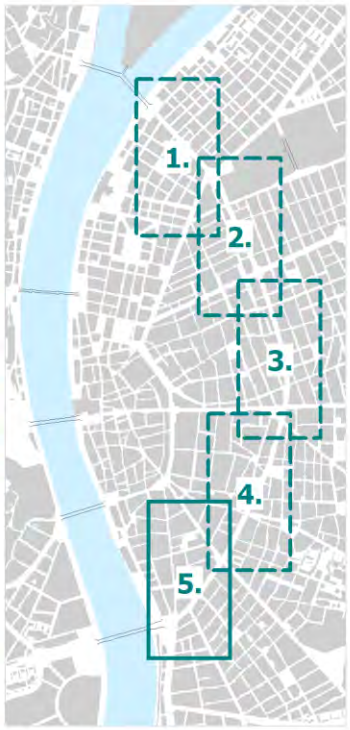
Stáhly utca
Vas utca
Gyulai Pál utca
Somogyi Béla utca
József körút
Bacsó Béla utca
Szentkirályi utca
Kőfaragó utca
Bródy Sándor utca
Gutenberg tér
Schieber Sándor utca
Bérkocsis utca
Vásár utca
Békési utca
Rákóczi tér
Horánszky utca
Mária utca
Kissalétrom utca
Rökk Szilárd utca
Salétrom utca
Német utca
Krúdy utca
Lőrinc pap tér
József utca
Rigó utca
Harminckettesek tere
Baross utca
Kisstáció utca
Csepreghy utca
Horváth Mihály te
Pál utca
Nap utca
Corvin köz
Práter utca
Nagytemplom utca
Márkus Em



Gázellátás

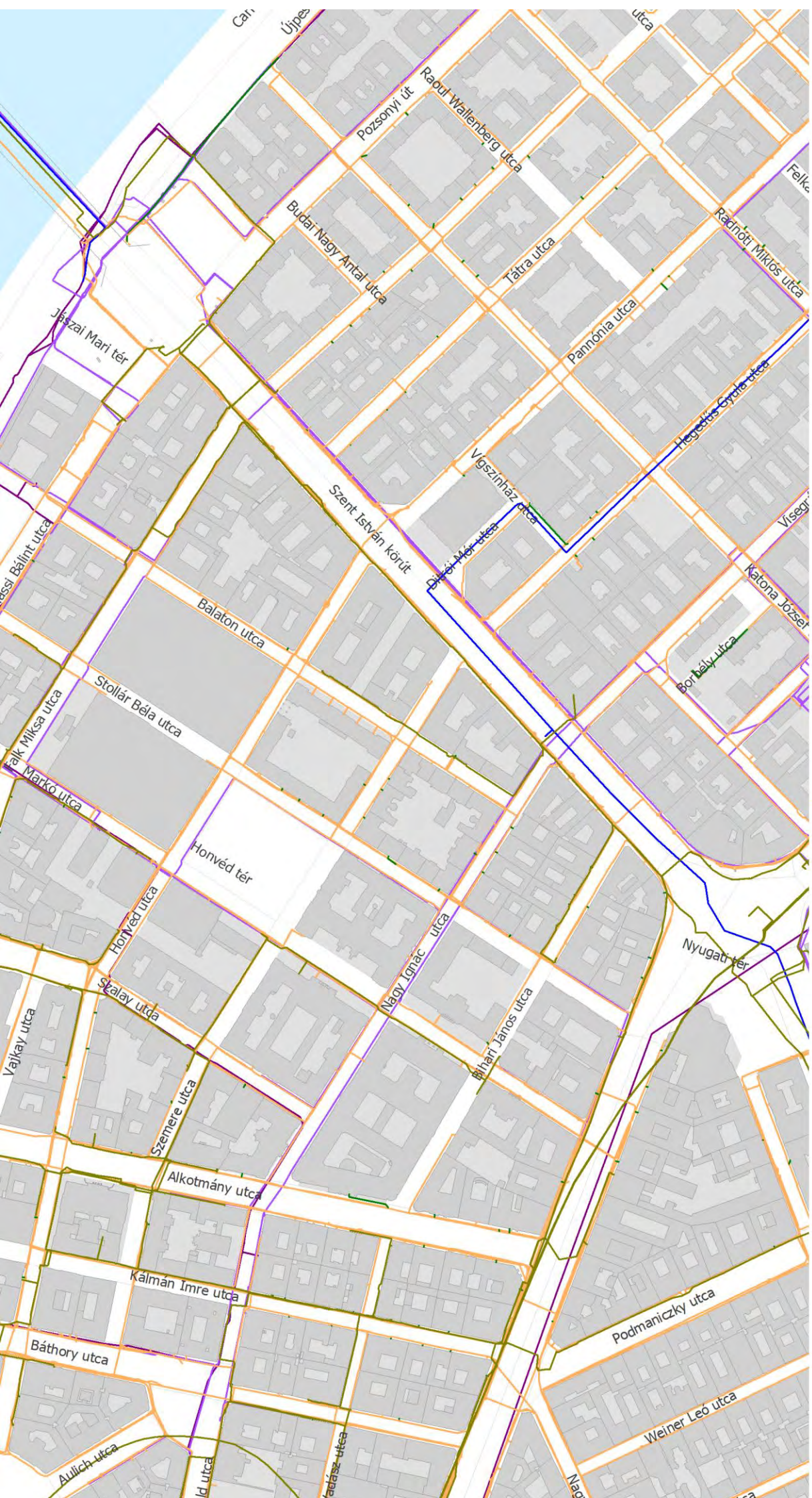
M = 1:4000

5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

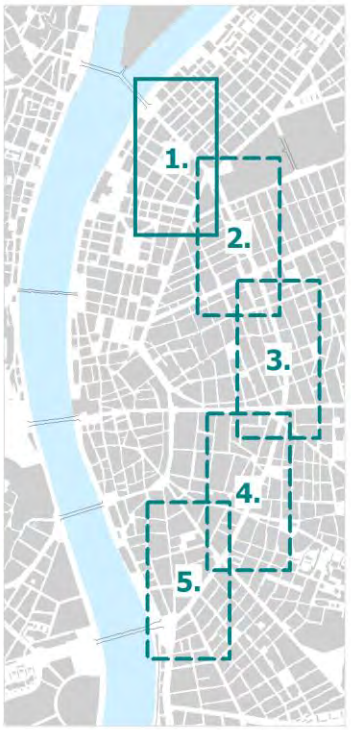
- Nagyközépnyomású gázvezeték
- Középnyomású gázvezeték
- Kisnyomású gázvezeték
- Gáznyomásszabályzó



Elektronikus hírközlés

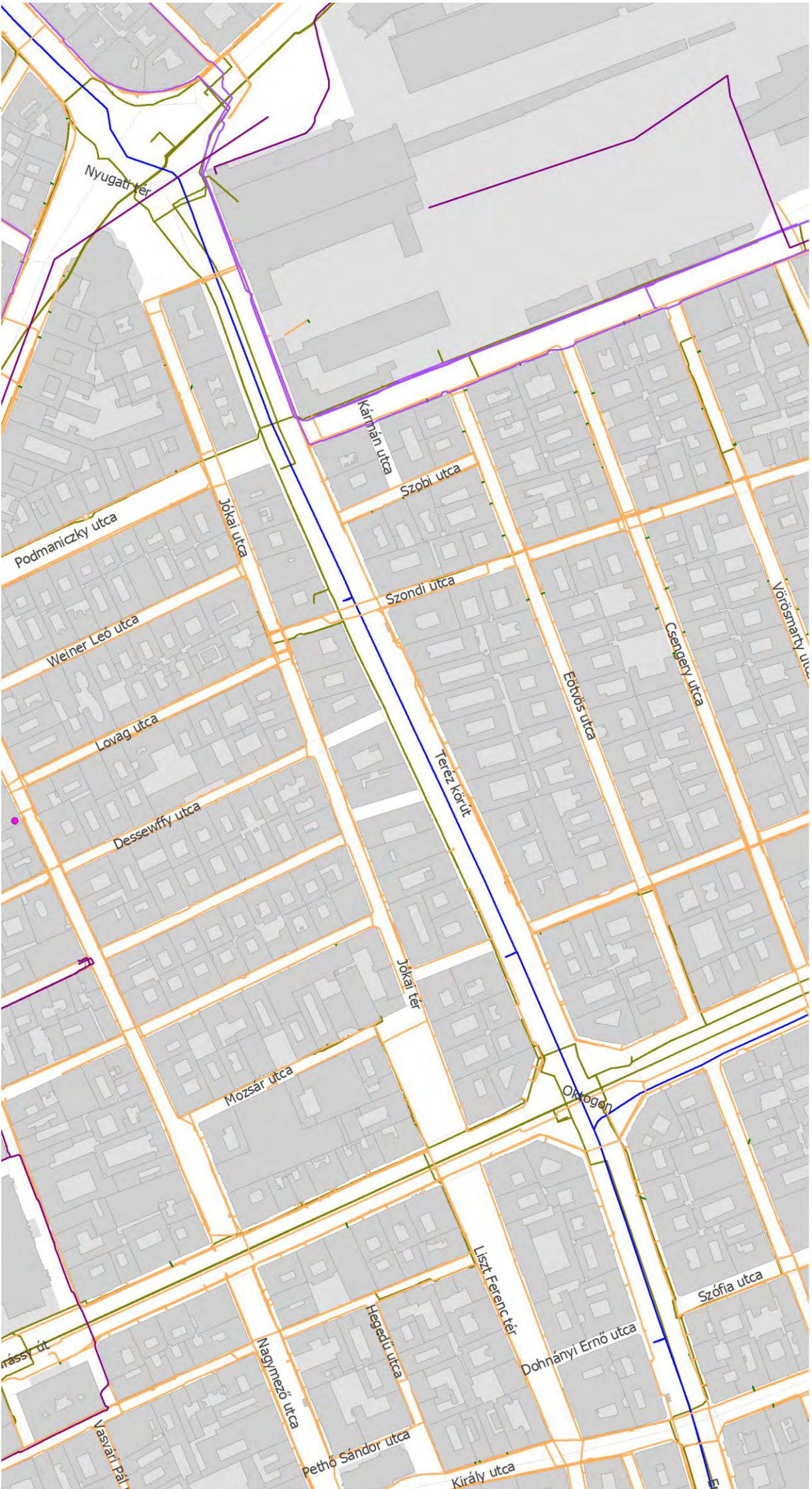
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

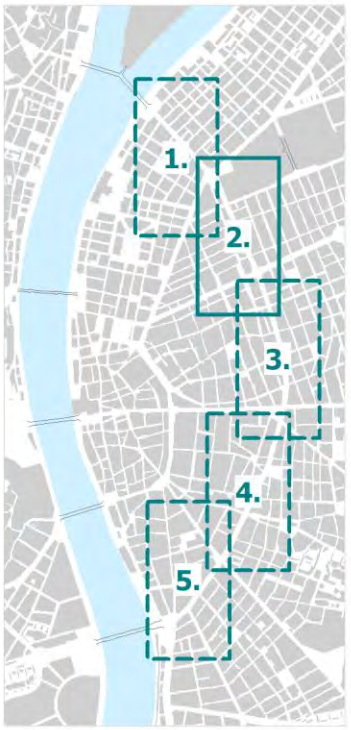
- Alépítmény (Magyar Telekom)
- Földkábel (Magyar Telekom)
- Hírközlési hálózat (Antenna H)
- Hírközlési hálózat (ELMŰ)
- Hírközlési hálózat (NSNT)
- Hírközlési hálózat (MVM Net)



Elektronikus hírközlés

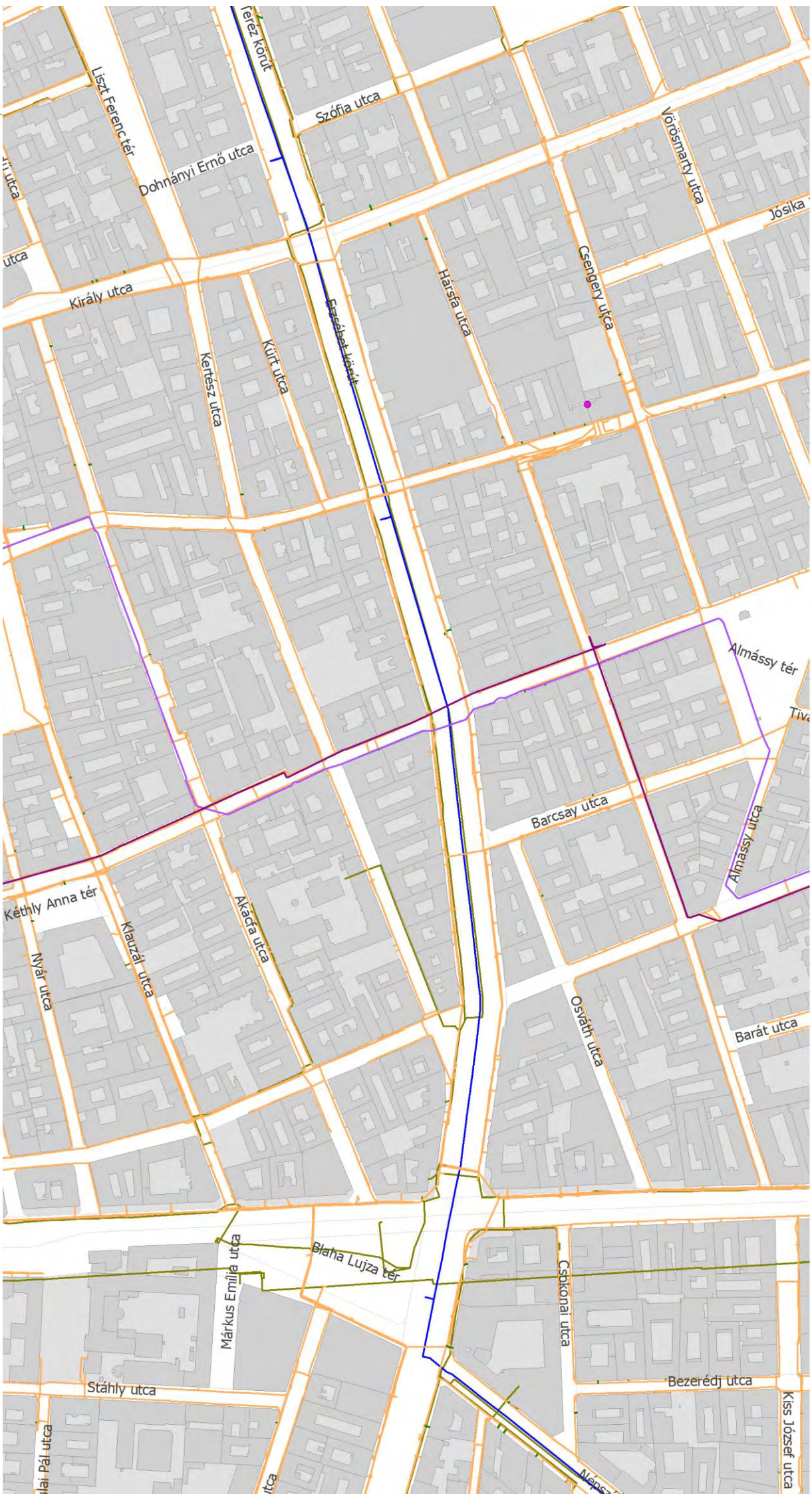
M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

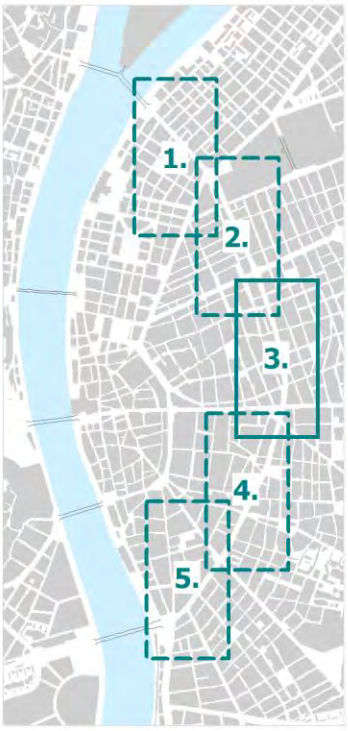
- Alépítmény (Magyar Telekom)
- Földkábel (Magyar Telekom)
- Hírközlési hálózat (Antenna H)
- Hírközlési hálózat (ELMŰ)
- Hírközlési hálózat (NSNT)
- Hírközlési hálózat (MVM Net)
- Telefonközpont (MT)



Elektronikus hírközlés

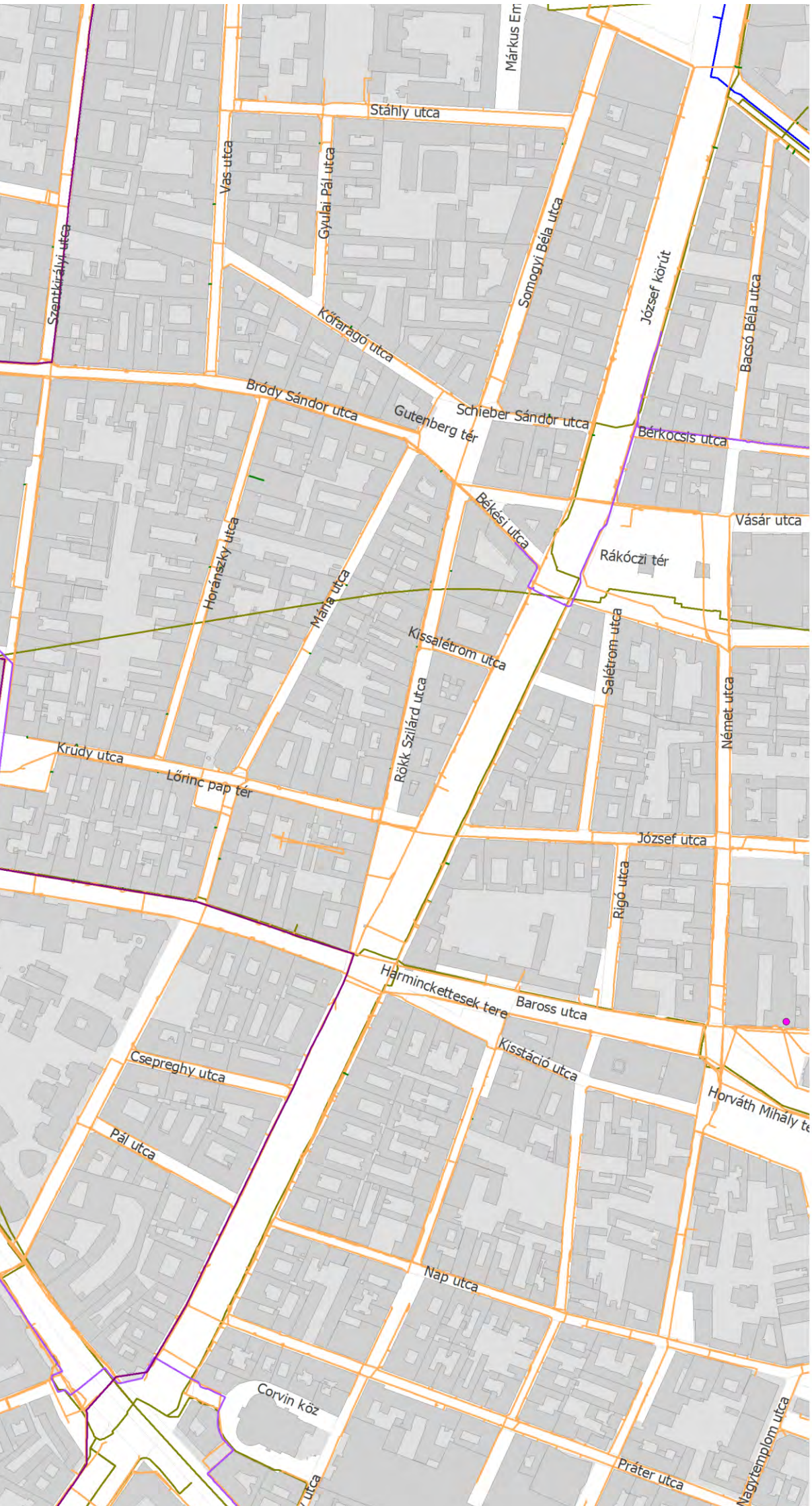
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

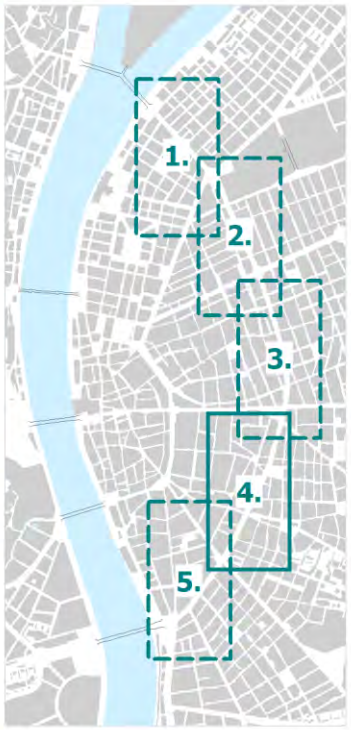
- Alépítmény (Magyar Telekom)
- Földkábel (Magyar Telekom)
- Hírközlési hálózat (Antenna H)
- Hírközlési hálózat (ELMŰ)
- Hírközlési hálózat (NSNT)
- Hírközlési hálózat (MVM Net)
- Telefonközpont (MT)



Elektronikus hírközlés

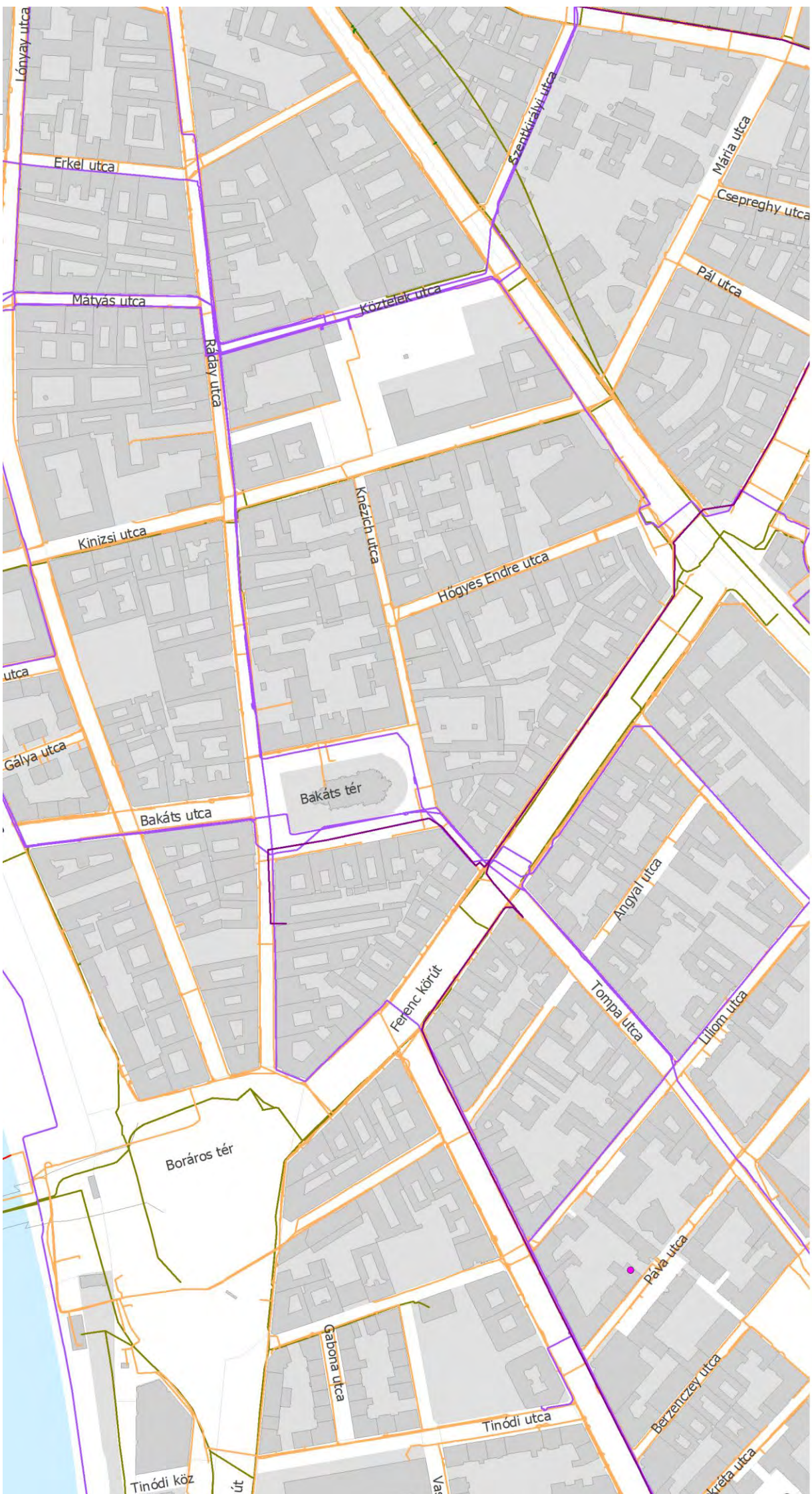
M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

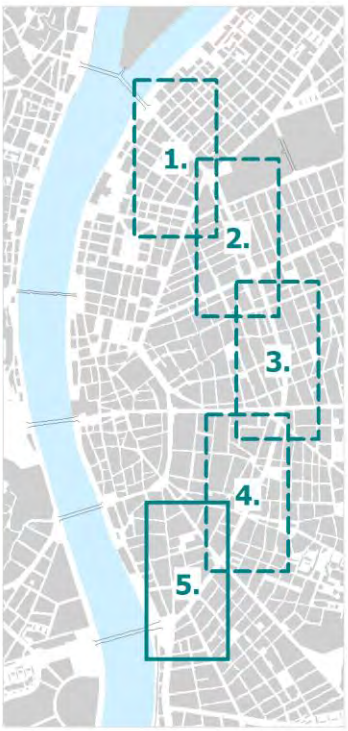
- Alépítmény (Magyar Telekom)
- Földkábel (Magyar Telekom)
- Hírközlési hálózat (Antenna H)
- Hírközlési hálózat (ELMŰ)
- Hírközlési hálózat (NSNT)
- Hírközlési hálózat (MVM Net)
- Telefonközpont (MT)



Elektronikus hírközlés

M = 1:4000

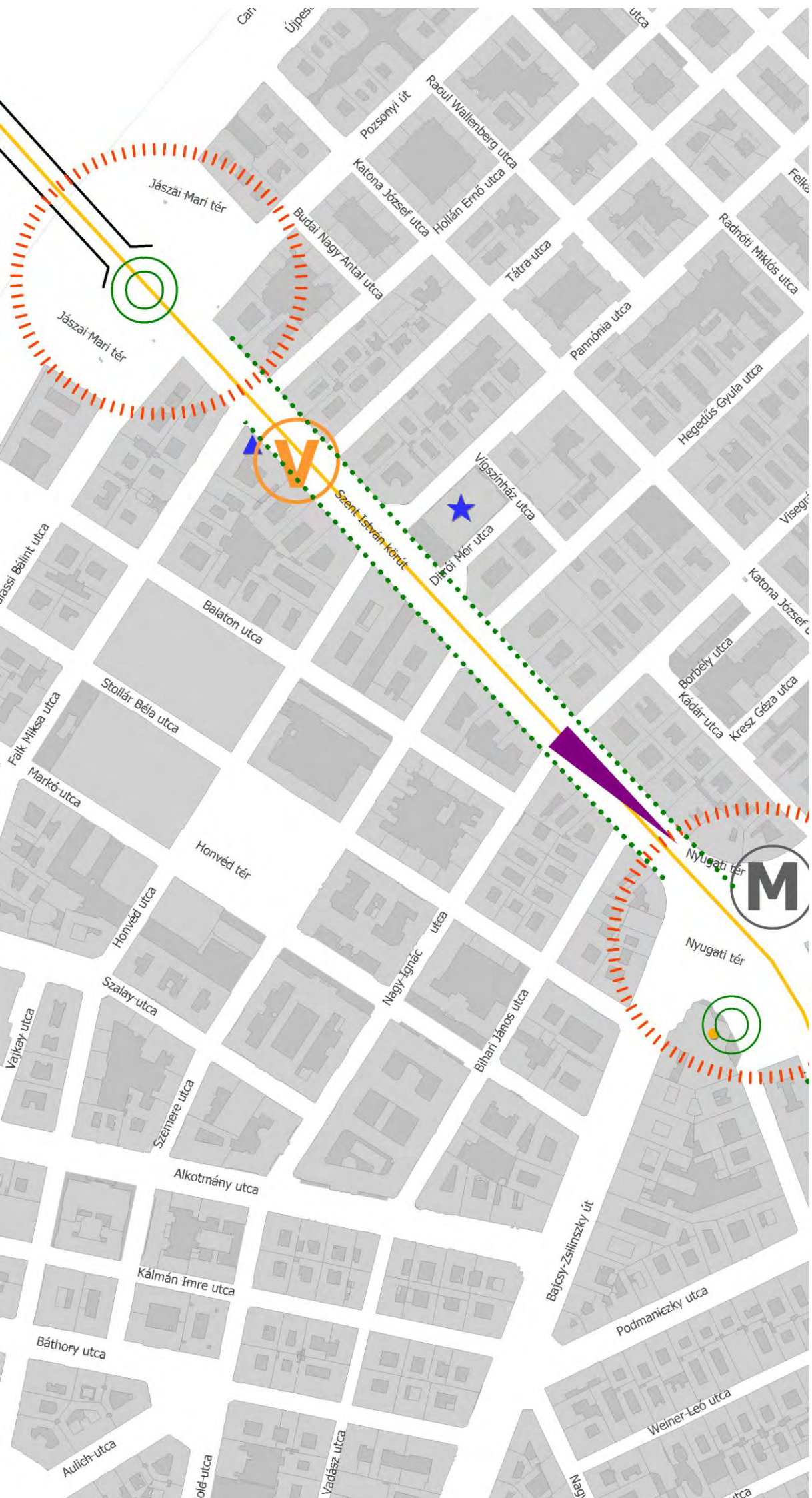
5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

- Alépítmény (Magyar Telekom)
- Földkábel (Magyar Telekom)
- Hírközlési hálózat (Antenna H)
- Hírközlési hálózat (ELMŰ)
- Hírközlési hálózat (NSNT)
- Hírközlési hálózat (MVM Net)
- Telefonközpont (MT)

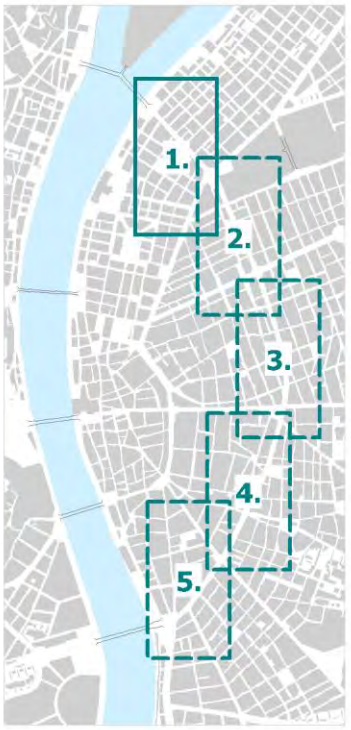
7. MELLÉKLET: HELYZETÉRTÉKELÉS



Értéktérkép

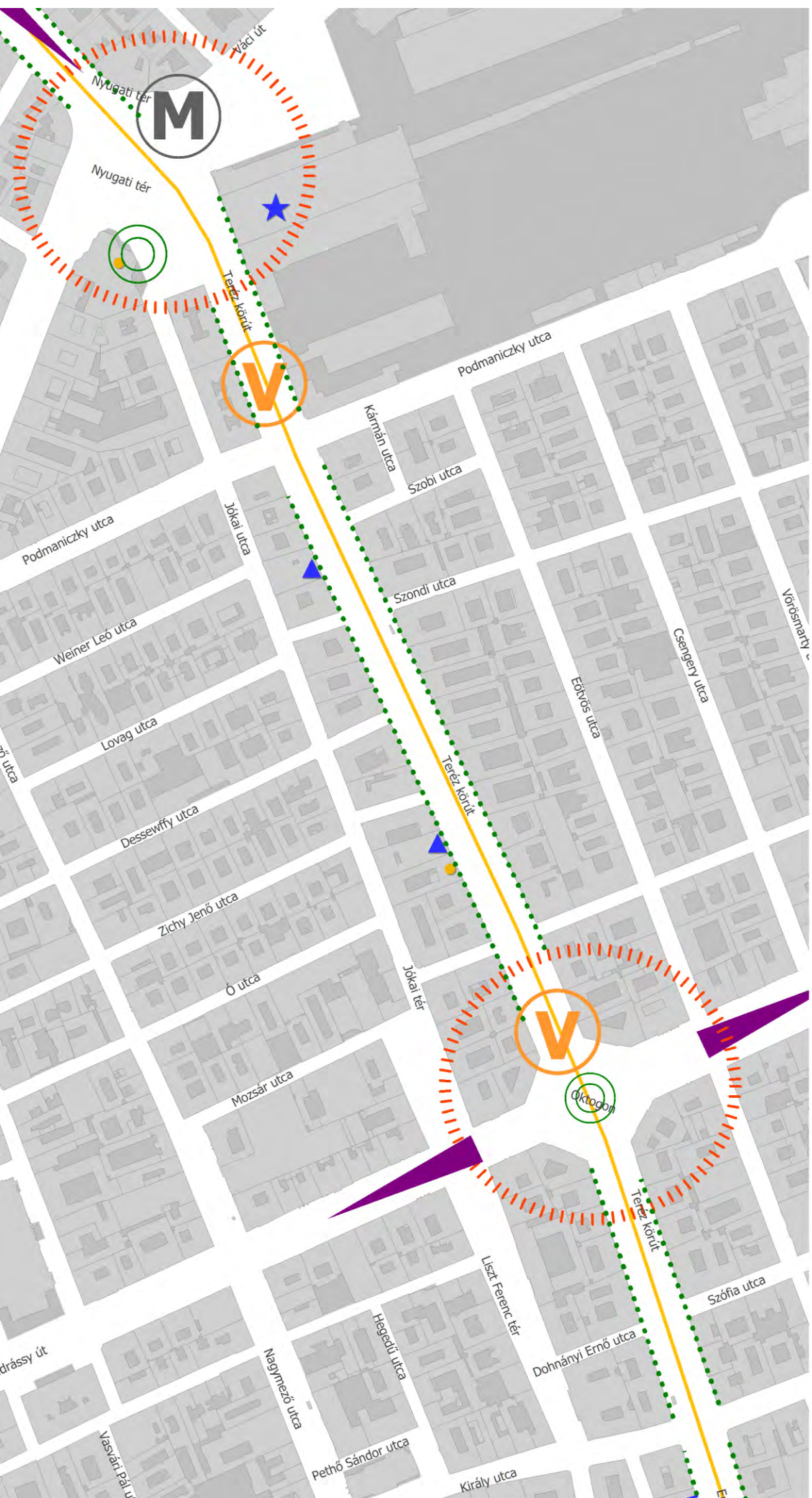
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

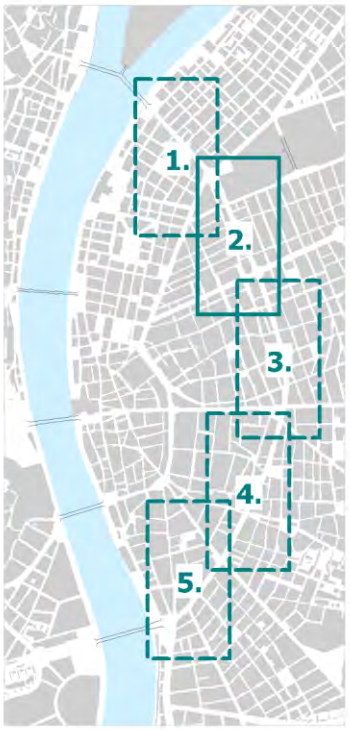
- Fővárosi jelentőségű, emblematikus épület
- Ikonikus földszinti funkció
- Jelentős, alapellátást biztosító üzletek
- Árkádos földszint
- Kialakuló tematikus utcaszakasz
- Nagyvárosias tér, értékes térfalakkal
- Jó állapotú zöldfelület, értékes növényzet
- Feltáruló, értékes utcakép/teresedés
- Meglévő, értékes faállomány/fasor
- Metró és HÉV kapcsolat
- Körúti villamosvonal és megállói



Értéktérkép

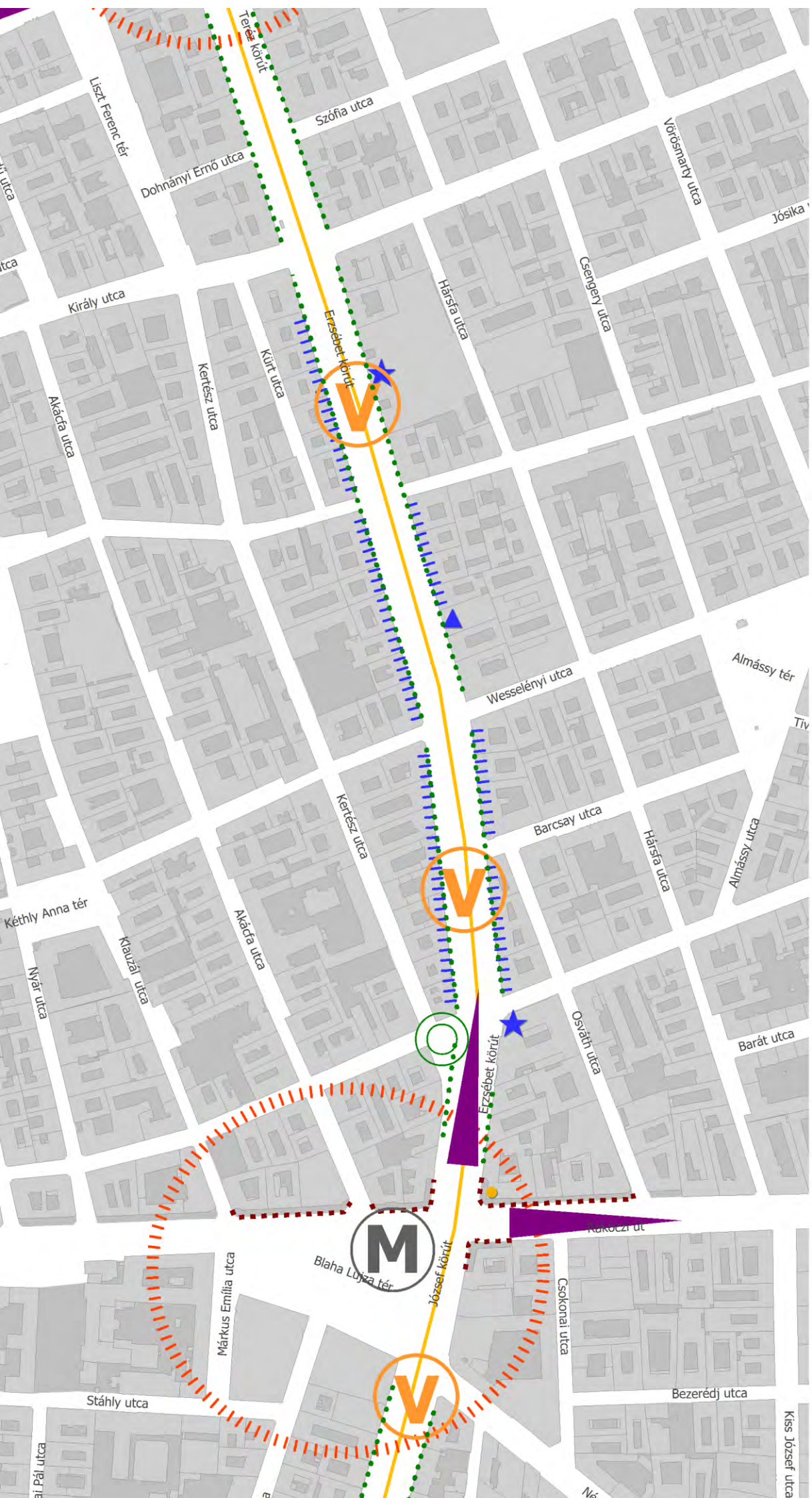
M = 1:4000

2. Teréz körút



JELMAGYARÁZAT

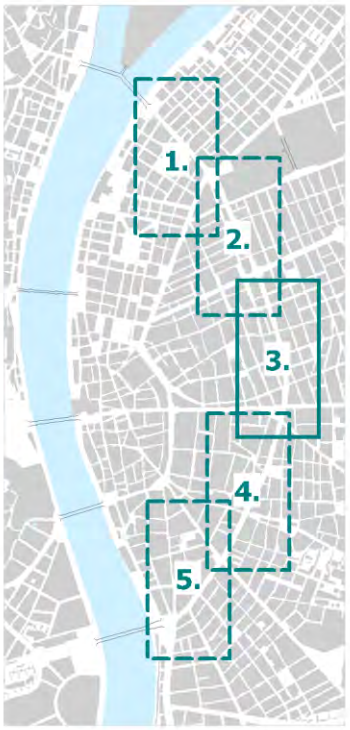
- Fővárosi jelentőségű, emblematikus épület
- Ikonikus földszinti funkció
- Jelentős, alapellátást biztosító üzletek
- Árkádos földszint
- Kialakuló tematikus utcaszakasz
- Nagyvárosias tér, értékes térfalakkal
- Jó állapotú zöldfelület, értékes növényzet
- Feltáruló, értékes utcakép/teresedés
- Meglévő, értékes faállomány/fasor
- M — Metró és HÉV kapcsolat
- V — Körúti villamosvonal és megállói



Értéktérkép

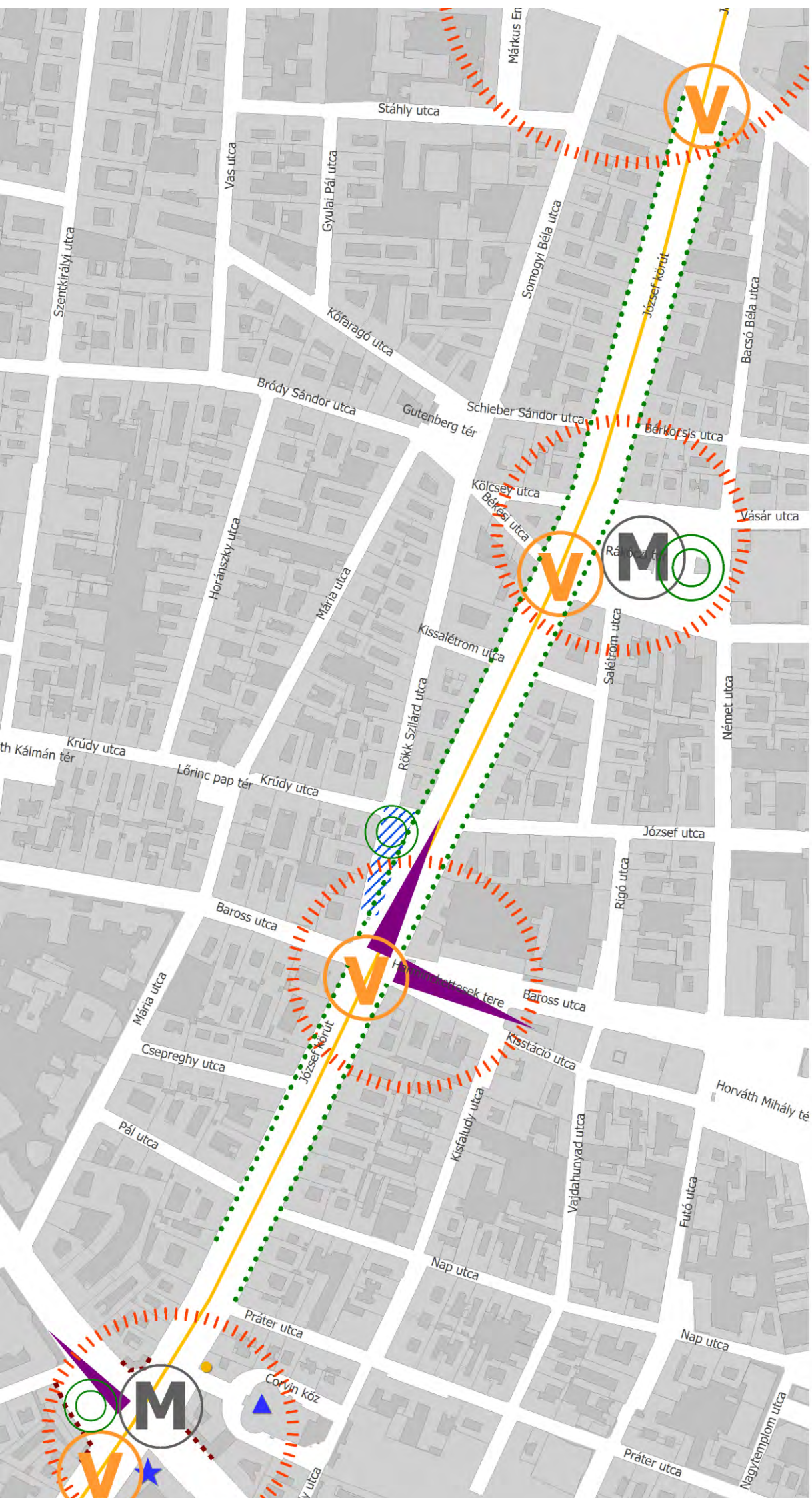
M = 1:4000

3. Erzsébet körút



JELMAGYARÁZAT

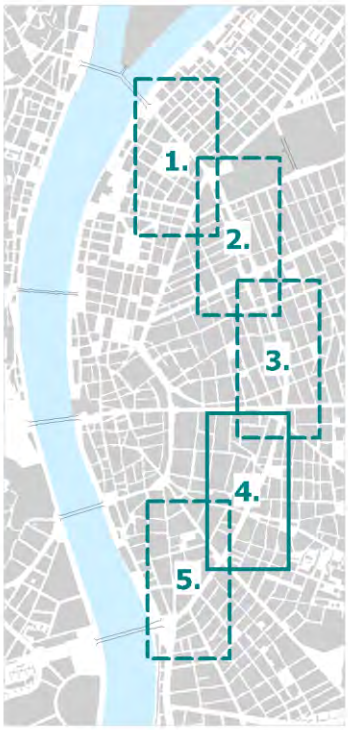
- Fővárosi jelentőségű, emblematikus épület
- Ikonikus földszinti funkció
- Jelentős, alapellátást biztosító üzletek
- Árkádos földszint
- Kialakuló tematikus utcaszakasz
- Nagyvárosias tér, értékes térfalakkal
- Jó állapotú zöldfelület, értékes növényzet
- Feltáruló, értékes utcakép/teresedés
- Meglévő, értékes faállomány/fasor
- M — Metró és HÉV kapcsolat
- V — Körúti villamosvonal és megállói



Értéktérkép

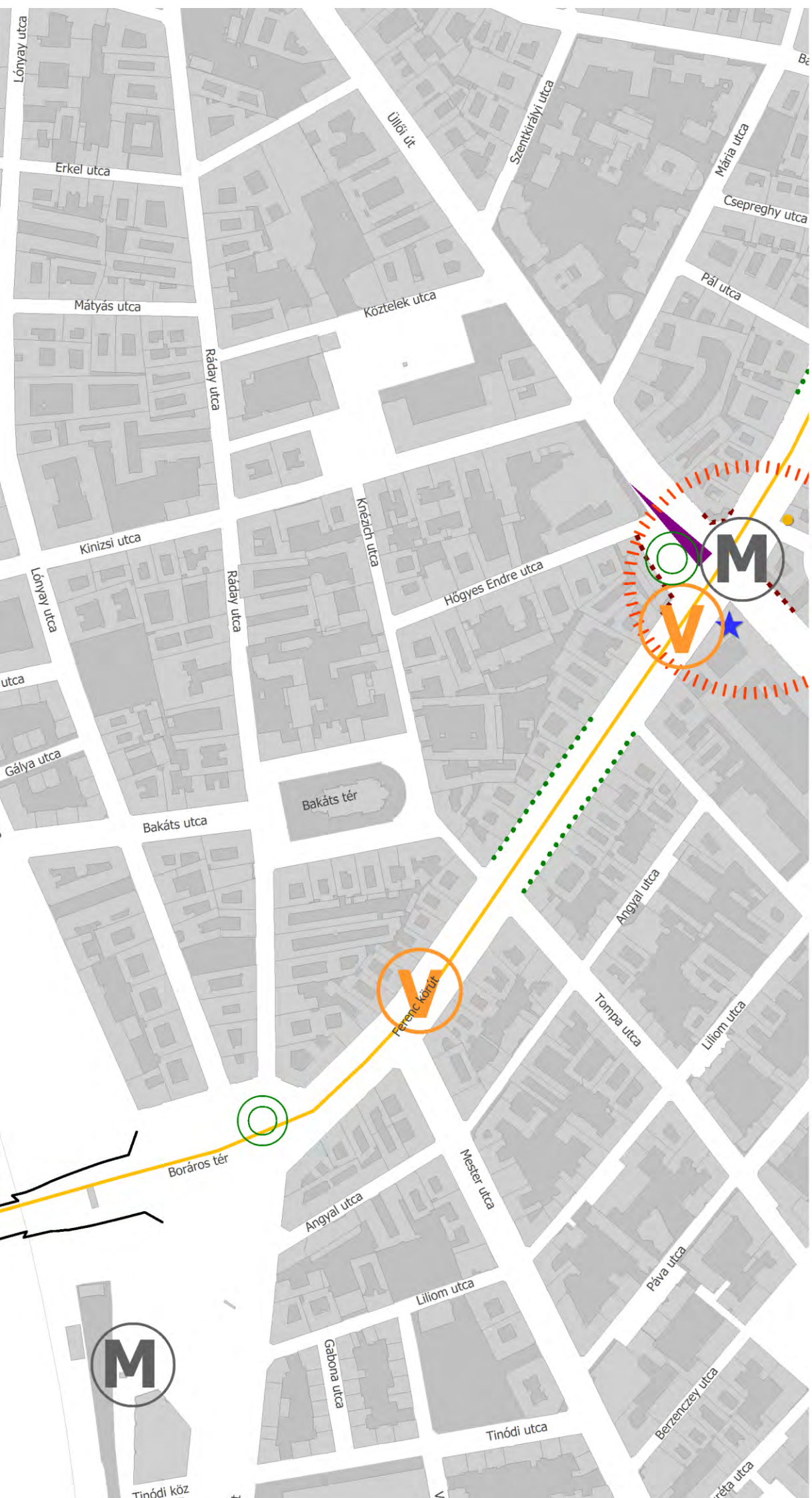
M = 1:4000

4. József körút



JELMAGYARÁZAT

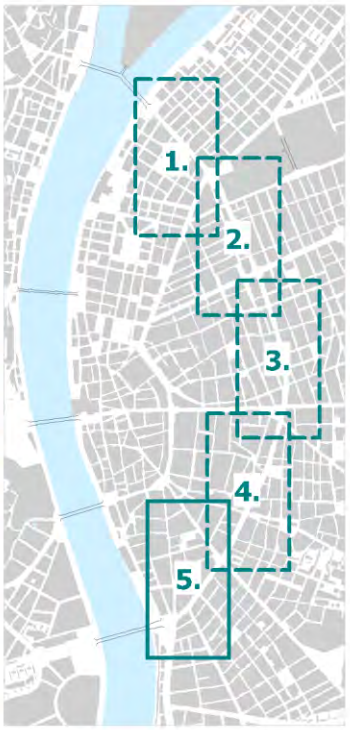
- Fővárosi jelentőségű, emblematikus épület
- Ikonikus földszinti funkció
- Jelentős, alapellátást biztosító üzletek
- Árkádos földszint
- Kialakuló tematikus utcaszakasz
- Nagyvárosias tér, értékes térfalakkal
- Jó állapotú zöldfelület, értékes növényzet
- Feltáruló, értékes utcakép/teresedés
- Meglévő, értékes faállomány/fasor
- Metró és HÉV kapcsolat
- Körúti villamosvonal és megállói



Értéktérkép

M = 1:4000

5. Ferenc körút



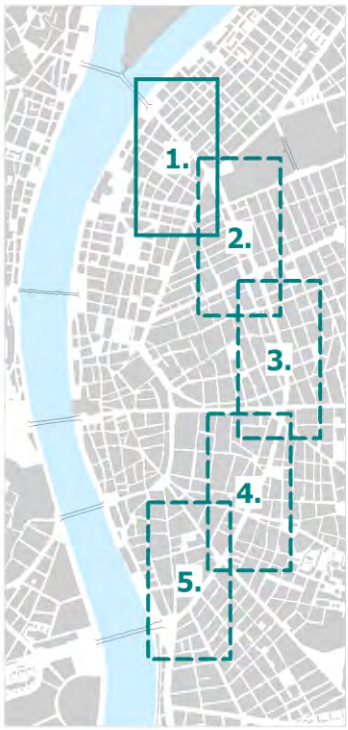
JELMAGYARÁZAT

- Fővárosi jelentőségű, emblematikus épület
- Ikonikus földszinti funkció
- Jelentős, alapellátást biztosító üzletek
- Árkádos földszint
- Kialakuló tematikus utcaszakasz
- Nagyvárosias tér, értékes térfalakkal
- Jó állapotú zöldfelület, értékes növényzet
- Feltáruló, értékes utcakép/teresedés
- Meglévő, értékes faállomány/fasor
- Metró és HÉV kapcsolat
- Körúti villamosvonal és megállói

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

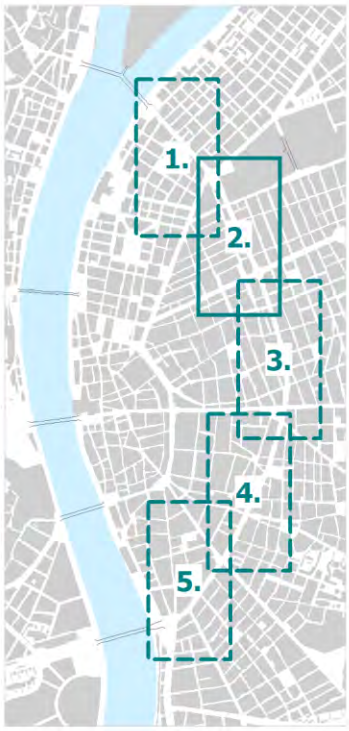
- Hiányzó kerékpáros kapcsolat
- Felszíni parkolás
- Leromlott állagú tér
- Alacsony minőségű földszinti funkció
- Üres üzlethelyiség
- Gyalogos forgalmat zavaró közterületi kitelepülés
- Nagyarányú ápolási hiányosságokkal rendelkező meglévő fasor
- Hiányzó fasor
- Városképet zavaró közúti felüljáró

JELMAGYARÁZAT

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:4000

2. Teréz körút



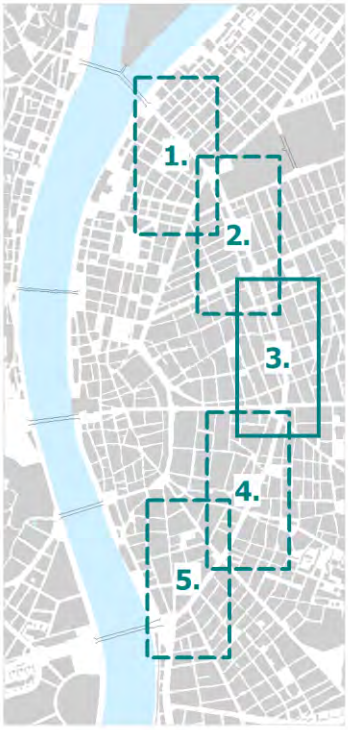
JELMAGYARÁZAT

- Hiányzó kerékpáros kapcsolat
- Felszíni parkolás
- Leromlott állagú tér
- Alacsony minőségű földszinti funkció
- Üres üzlethelyiség
- Gyalogos forgalmat zavaró közterületi kitelepülés
- Nagyarányú ápolási hiányosságokkal rendelkező meglévő fasor
- Hiányzó fasor
- Városképet zavaró közúti felüljáró

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:4000

3. Erzsébet körút



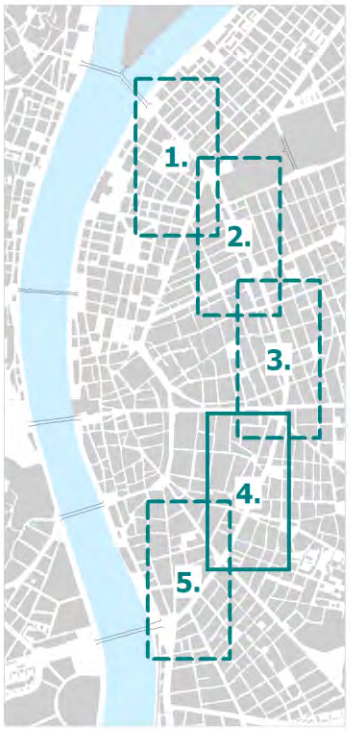
JELMAGYARÁZAT

- Hiányzó kerékpáros kapcsolat
- Felszíni parkolás
- Leromlott állagú tér
- Alacsony minőségű földszinti funkció
- Üres üzlethelyiség
- Gyalogos forgalmat zavaró közterületi kitelepülés
- Nagyarányú ápolási hiányosságokkal rendelkező meglévő fasor
- Hiányzó fasor
- Városképet zavaró közúti felüljáró

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:4000

4. József körút



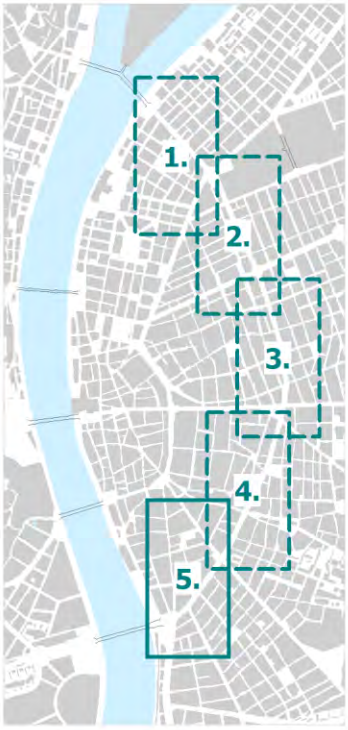
JELMAGYARÁZAT

- Hiányzó kerékpáros kapcsolat
- Felszíni parkolás
- Leromlott állagú tér
- Alacsony minőségű földszinti funkció
- Üres üzlethelyiség
- Gyalogos forgalmat zavaró közterületi kitelepülés
- Nagyarányú ápolási hiányosságokkal rendelkező meglévő fasor
- Hiányzó fasor
- Városképet zavaró közúti felüljáró

PROBLÉMATÉRKÉP

M = 1:4000

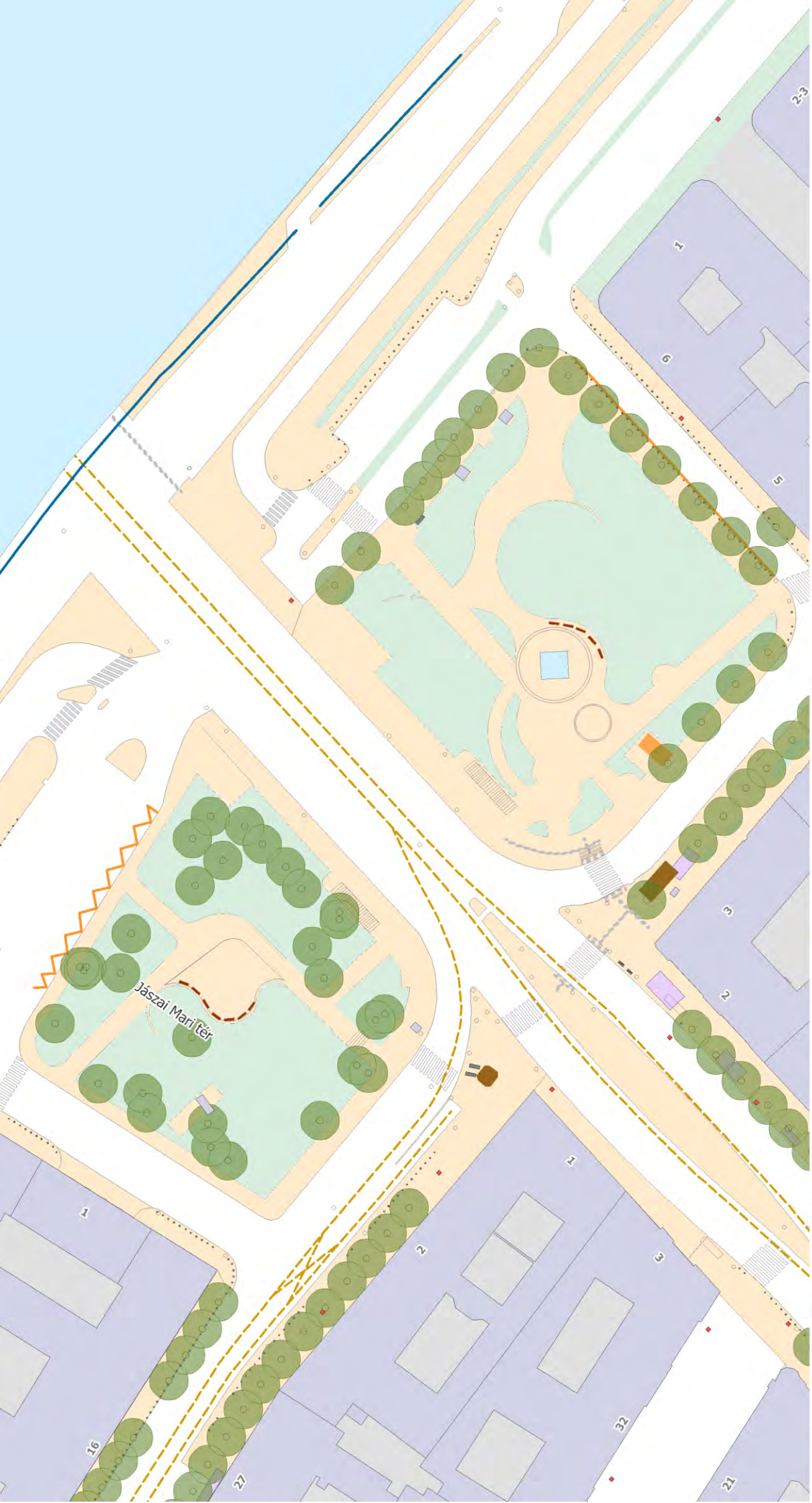
5. Ferenc körút



JELMAGYARÁZAT

- Hiányzó kerékpáros kapcsolat
- Felszíni parkolás
- Leromlott állagú tér
- Alacsony minőségű földszinti funkció
- Üres üzlethelyiség
- Gyalogos forgalmat zavaró közterületi kitelepülés
- Nagyarányú ápolási hiányosságokkal rendelkező meglévő fasor
- Hiányzó fasor
- Városképet zavaró közúti felüljáró

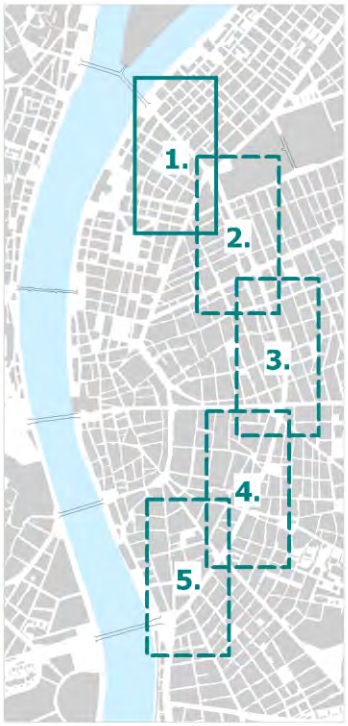
8. MELLÉKLET: BERENDEZÉSEK VIZSGÁLATA



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

1. Szent István körút (1.A.)



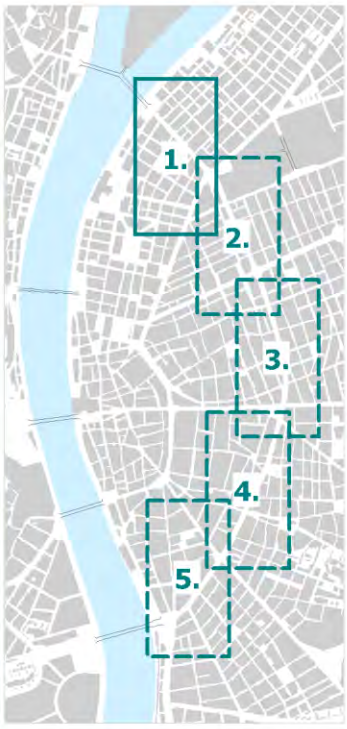
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

1. Szent István körút (1.B.)



JELMAGYARÁZAT

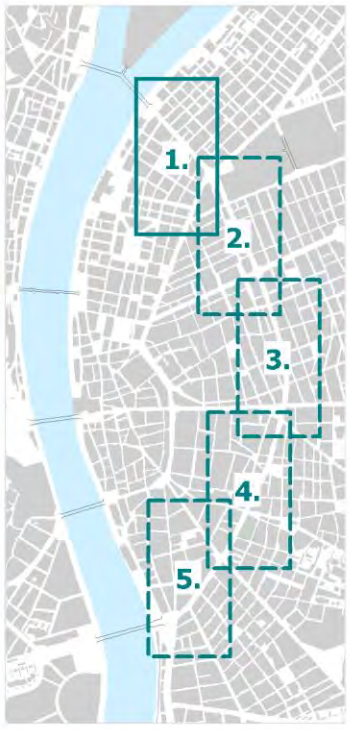
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

1. Szent István körút (1.C.)



JELMAGYARÁZAT

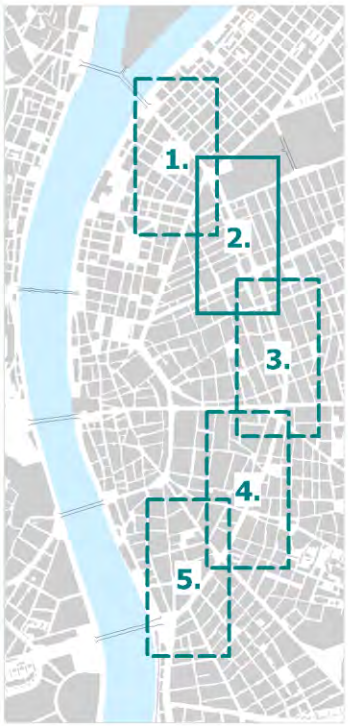
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

2. Teréz körút (2.A.)



JELMAGYARÁZAT

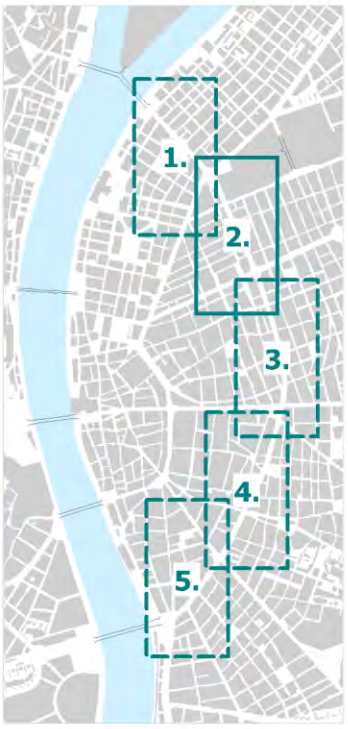
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- poller, oszlop
- szalagkorlát
- tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- lámpaoszlop
- közműszekrény
- egyéb közterületi berendezések
- zöldfelület
- sportterület
- fa
- faverem
- padok
- szobor
- vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

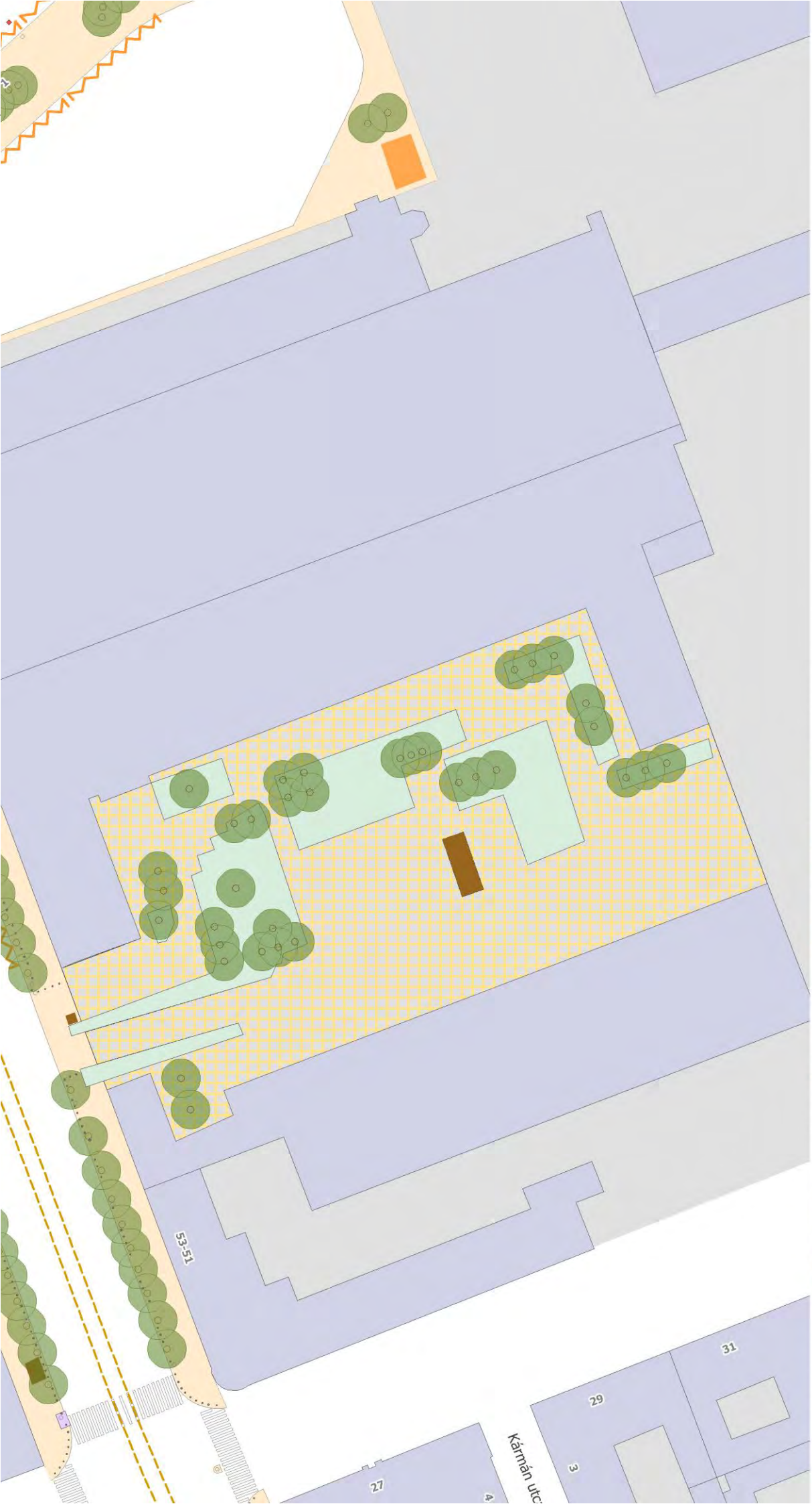
M = 1:1000

2. Teréz körút (2.B.)



JELMAGYARÁZAT

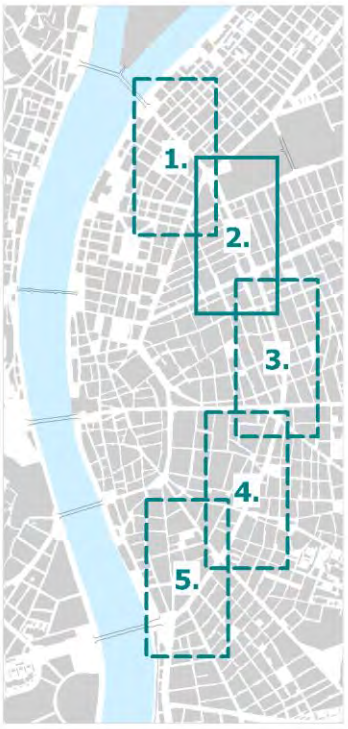
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám (13)
- Gyalogos felület köz-, és magánterületen
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- poller, oszlop
- szalagkorlát
- tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- lámpaoszlop
- közműszekrény
- egyéb közterületi berendezések
- zöldfelület
- sportterület
- fa
- faverem
- padok
- szobor
- vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

2. Teréz körút (2.C.)



JELMAGYARÁZAT

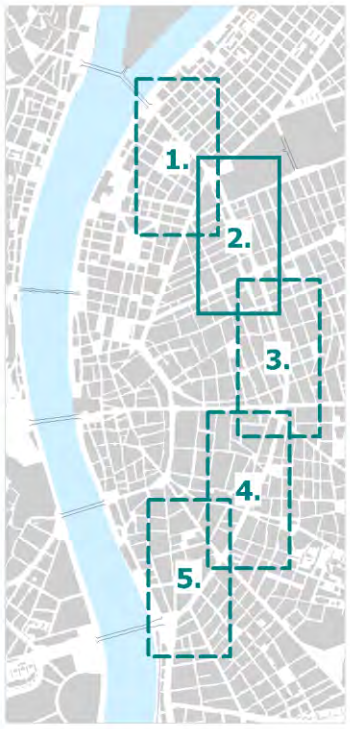
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám (13)
- Gyalogos felület köz-, és magánterületen
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- poller, oszlop
- szalagkorlát
- tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- lámpaoszlop
- közműszekrény
- egyéb közterületi berendezések
- zöldfelület
- sportterület
- fa
- faverem
- padok
- szobor
- vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

2. Teréz körút (2.D.)



JELMAGYARÁZAT

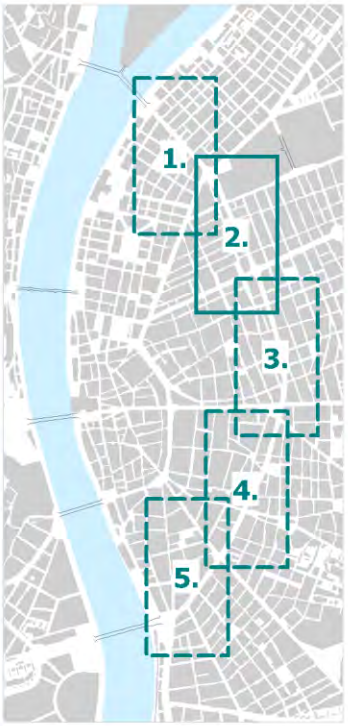
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület köz-, és magánterületen
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- poller, oszlop
- szalagkorlát
- tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- lámpaoszlop
- közműszekrény
- egyéb közterületi berendezések
- zöldfelület
- sportterület
- fa
- faverem
- padok
- szobor
- vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

2. Teréz körút (2.E.)



JELMAGYARÁZAT

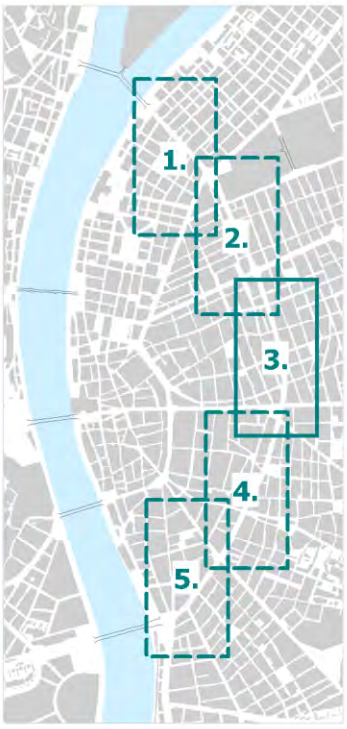
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- poller, oszlop
- szalagkorlát
- tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- lámpaoszlop
- közműszekrény
- egyéb közterületi berendezések
- zöldfelület
- sportterület
- fa
- faverem
- padok
- szobor
- vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

3. Erzsébet körút (3.A.)



JELMAGYARÁZAT

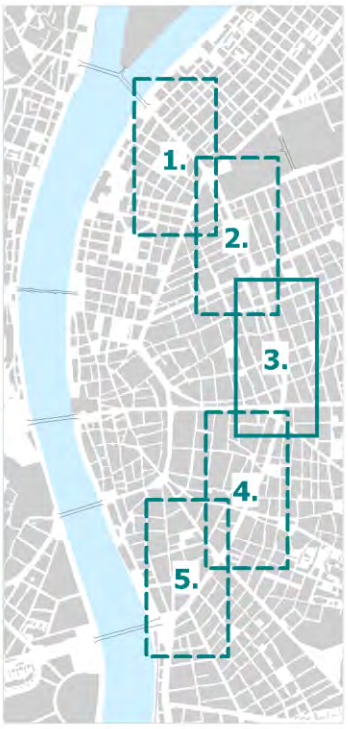
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

3. Erzsébet körút (3.B.)



JELMAGYARÁZAT

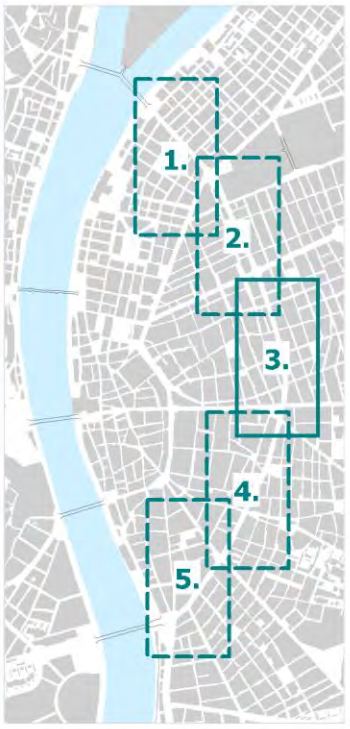
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám (13)
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

3. Erzsébet körút (3.C.)



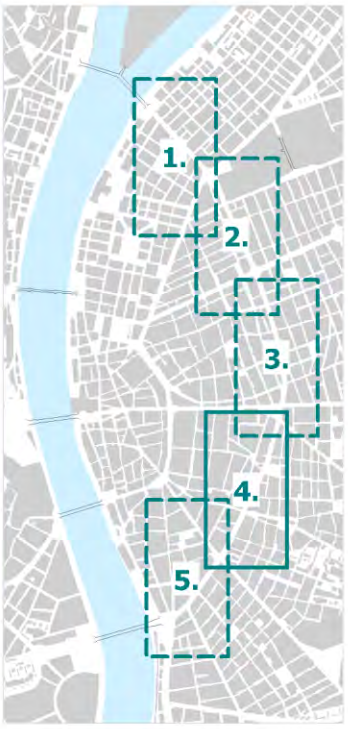
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.A.)



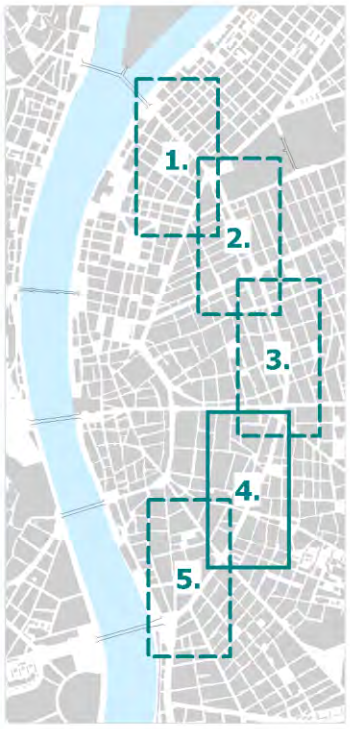
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.B.)



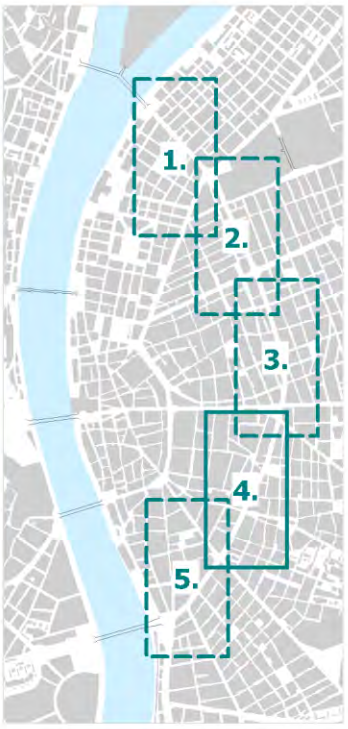
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.C.)



JELMAGYARÁZAT

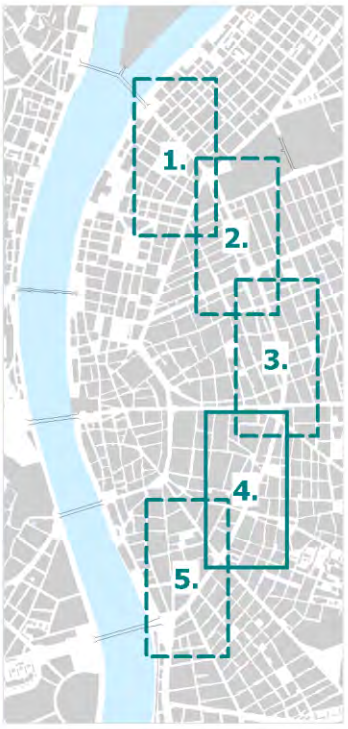
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.D.)



JELMAGYARÁZAT

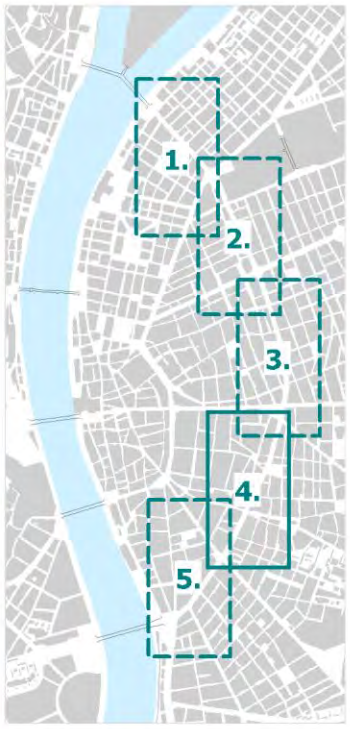
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.E.)



JELMAGYARÁZAT

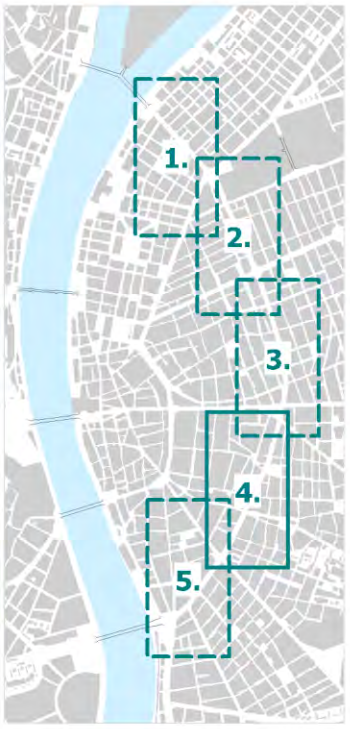
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.F.)



JELMAGYARÁZAT

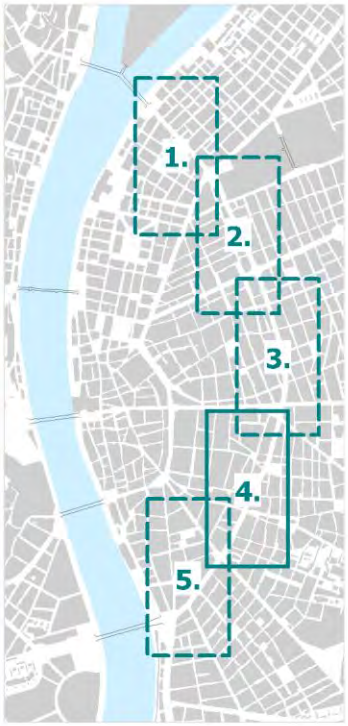
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. József körút (4.G.)



JELMAGYARÁZAT

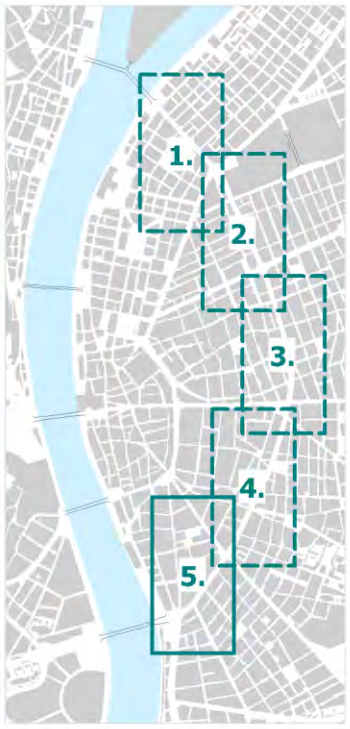
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. Ferenc körút (5.A.)



JELMAGYARÁZAT

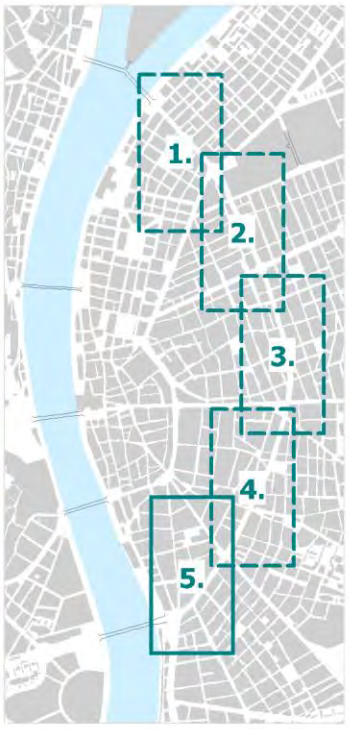
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

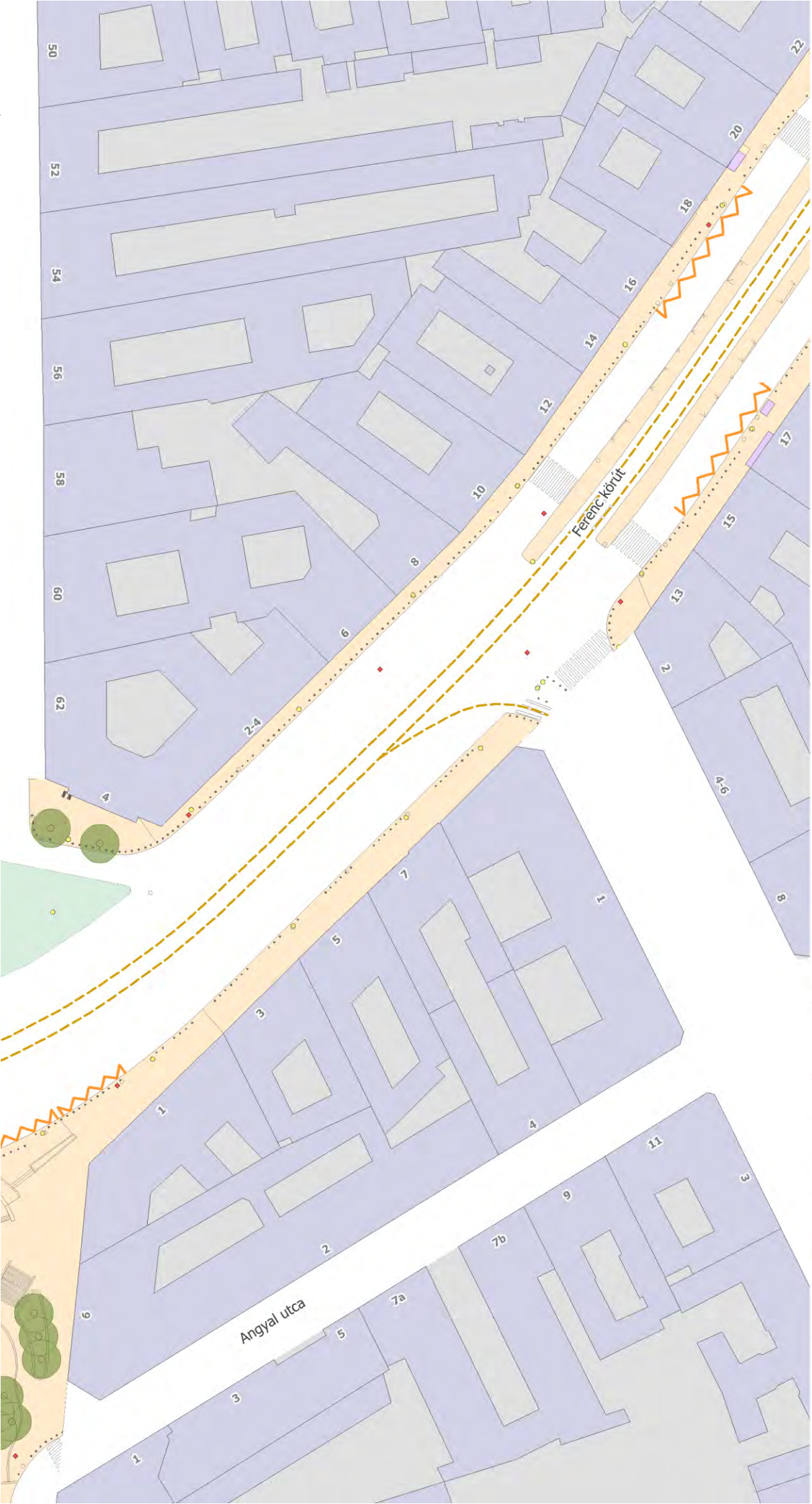
M = 1:1000

4. Ferenc körút (5.B.)



JELMAGYARÁZAT

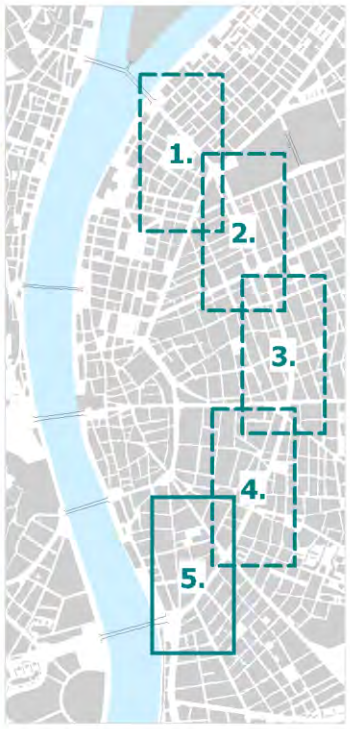
- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra



RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. Ferenc körút (5.C.)



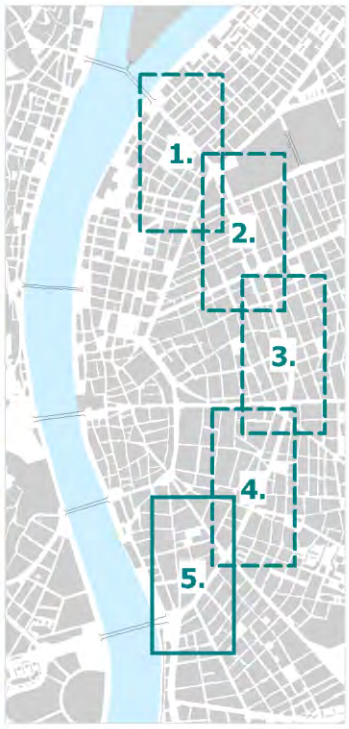
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. Ferenc körút (5.D.)



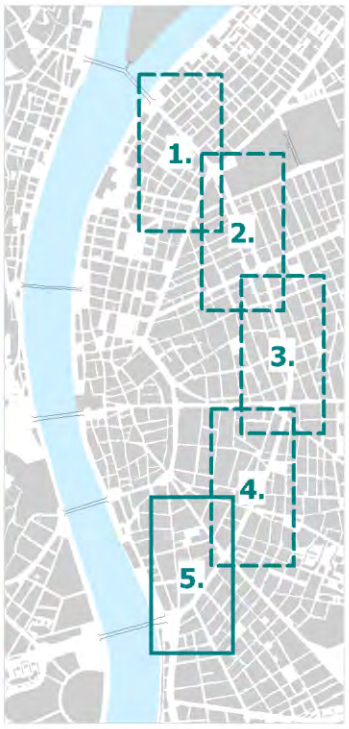
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

RÉSZLETES VIZSGÁLAT

M = 1:1000

4. Ferenc körút (5.E.)



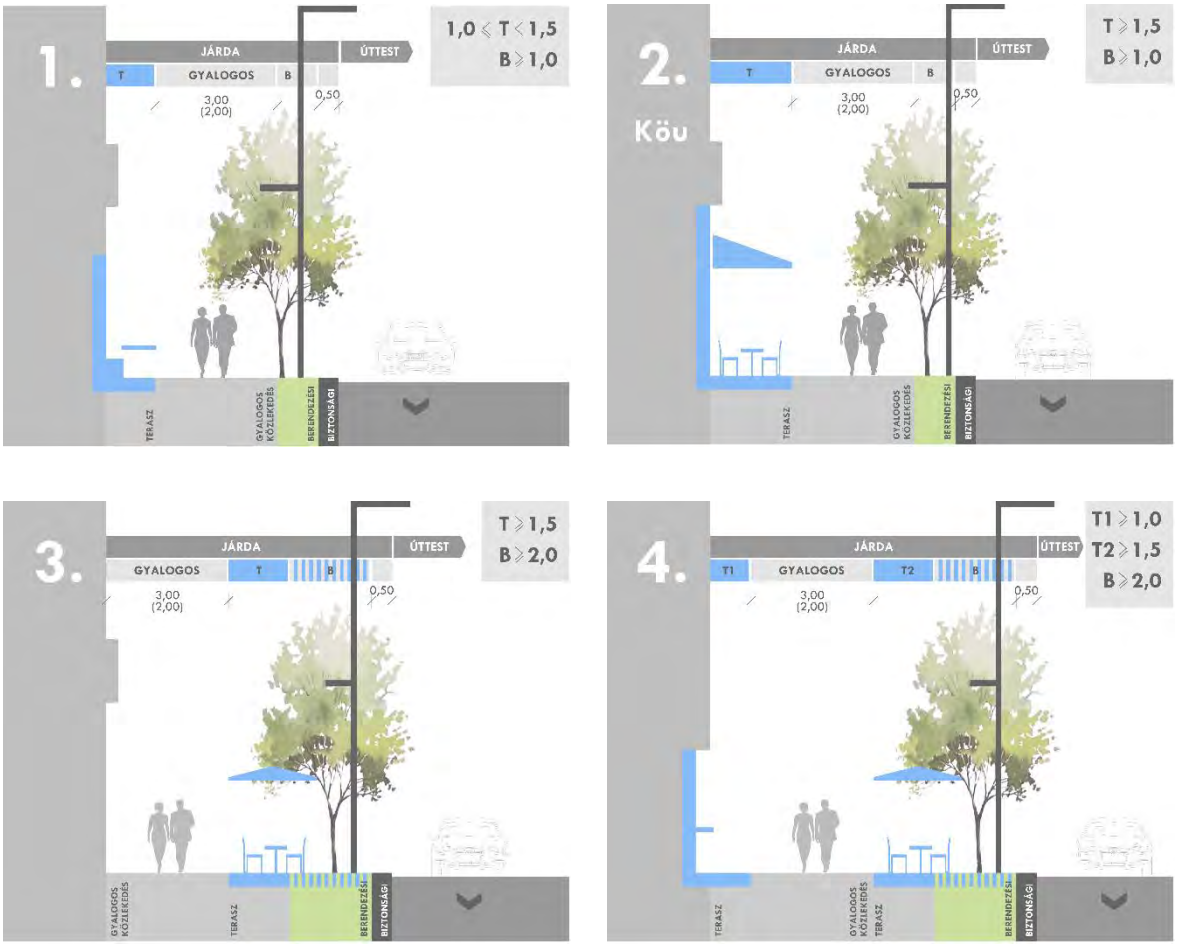
JELMAGYARÁZAT

- Közterület, nem közterület
- Épület és házszám
- Gyalogos felület
- Járdán közterület használat
- Kioszk és közterületi épület
- Villamos nyomvonala
- Buszmegálló
- BUBI gyűjtőállomás
- Gyalogátkelő
- Taktilis jelek
- Poller, oszlop
- Szalagkorlát
- Tűzcsap (felszín alatti és feletti)
- Lámpaoszlop
- Közműszekrény
- Egyéb közterületi berendezések
- Zöldfelület
- Sportterület
- Fa
- Faverem
- Padok
- Szobor
- Vízfelület, vízarchitektúra

9. MELLÉKLET: VENDÉGLÁTÓ TERASZOK ELHELYEZÉSÉNEK LEHETSÉGES HELYEI ÉS KIALAKÍTÁSUK MÓDJA, VALAMINT ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK JAVASOLT HELYSZÍNEI

Jelen melléklet térképszelvényei ábrázolják a közterületi vendéglátó teraszok kialakításának lehetséges helyeit a Nagykörút egyes szakaszain. Az itt jelölt szakaszok teraszkialakítás elvi lehetőségeit mutatják, a helyek pontos meghatározása a fenti elvek figyelembevételével a közterület alakítási tervben (KAT) lehetséges a jelen tanulmány célrendszerének és beavatkozási javaslatainak figyelembevételével.

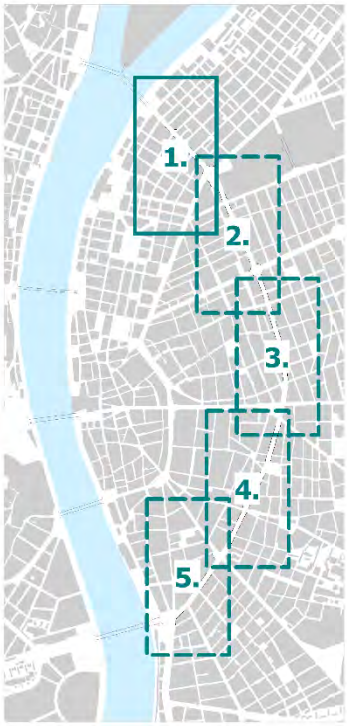
- az épületekben lévő rendeltetési egységek működését ne zavarják,
- a járdán zajló gyalogos forgalmat ne akadályozzák, a jogszabályban előírt szabad elhaladási szélesség (3 m) minden esetben biztosított maradjon,
- a zavartalan gyalogosforgalom biztosítása érdekében az alábbi 1 - 4. keresztmetszetek szerint,
- nem létesíthető terasz:
    - o épületek kapubehajtói előtti 10 méteres járdaszakaszon,
    - o közintézmények, közszolgáltatók, irodaházak, bevásárlóközpontok előtti járdaszakaszon,
    - o közösségi közlekedési megállókkal, taxiállomásokkal, mikromobilitási pontokkal, kijelölt rakodóhelyekkel párhuzamos szakaszokon.



Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei

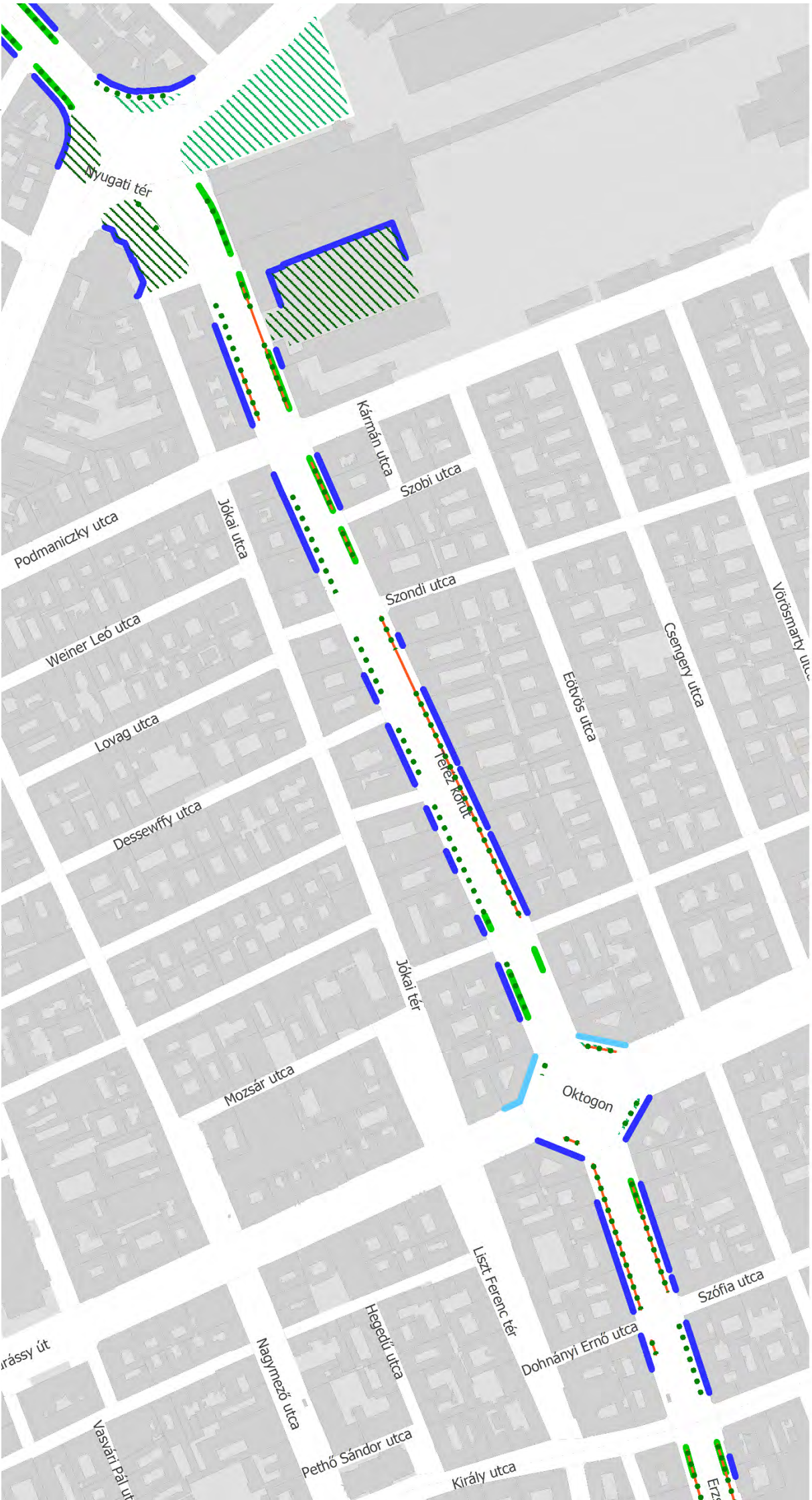
M = 1:4000

1. Szent István körút



JELMAGYARÁZAT

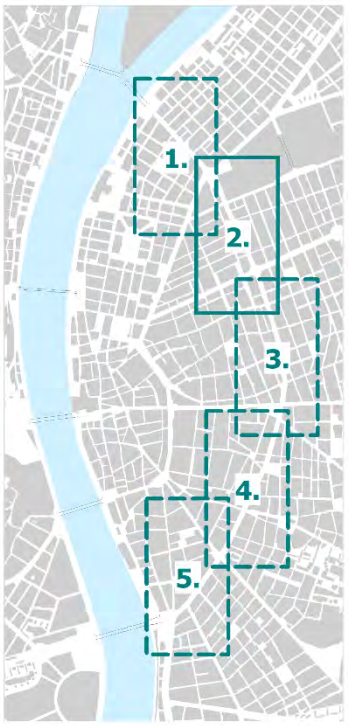
- 1-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- 2-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- Meglévő, jó állapotú zöldfelületekkel ellátott terek, teresedések
- Javasolt új pihenőhelyek / megújítandó terek
- Meglévő fasor
- Javasolt új fasor
- Ültetőgödör-rendszer javasolt /lehetséges mintaszakaszok
- Javasolt / lehetséges zöldsáv, zöldsziget kialakítás



Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei

M = 1:4000

2. Teréz körút



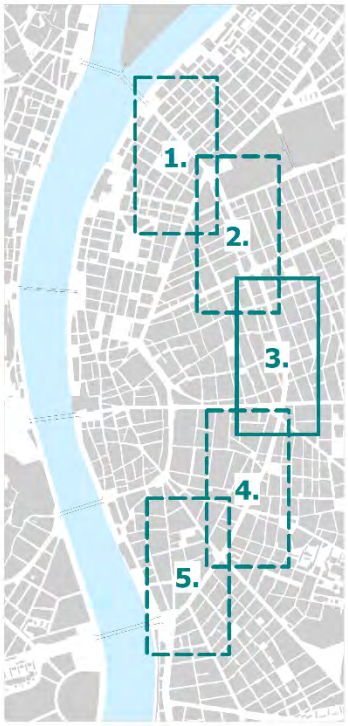
JELMAGYARÁZAT

- 1-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- 2-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- Meglévő, jó állapotú zöldfelületekkel ellátott terek, teresedések
- Javasolt új pihenőhelyek / megújítandó terek
- Meglévő fasor
- Javasolt új fasor
- Ültetőgödör-rendszer javasolt /lehetséges mintaszakaszok
- Javasolt / lehetséges zöldsáv, zöldsziget kialakítás

Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei

M = 1:4000

3. Erzsébet körút



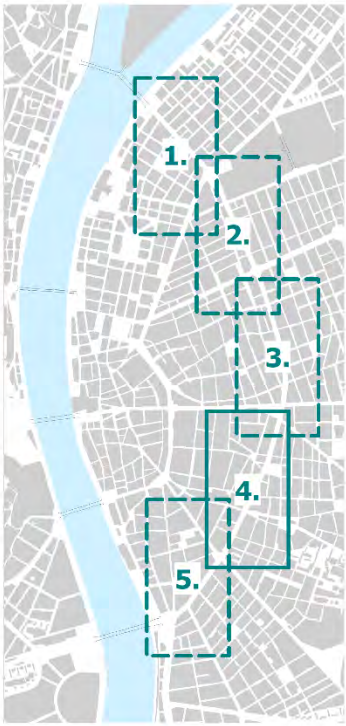
JELMAGYARÁZAT

- 1-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- 2-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- Meglévő, jó állapotú zöldfelületekkel ellátott terek, teresedések
- Javasolt új pihenőhelyek / megújítandó terek
- Meglévő fasor
- Javasolt új fasor
- Ültetőgödör-rendszer javasolt /lehetséges mintaszakaszok
- Javasolt / lehetséges zöldsáv, zöldsziget kialakítás

Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei

M = 1:4000

4. József körút



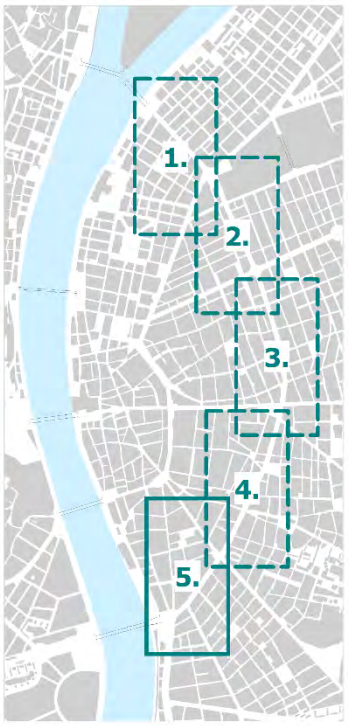
JELMAGYARÁZAT

- 1-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- 2-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- Meglévő, jó állapotú zöldfelületekkel ellátott terek, teresedések
- Javasolt új pihenőhelyek / megújítandó terek
- Meglévő fasor
- Javasolt új fasor
- Ültetőgödör-rendszer javasolt /lehetséges mintaszakaszok
- Javasolt / lehetséges zöldsáv, zöldsziget kialakítás

Vendéglátó teraszok elhelyezésének lehetséges helyei és kialakítási módja, valamint zöldinfrastruktúra fejlesztések javasolt helyszínei

M = 1:4000

5. Ferenc körút

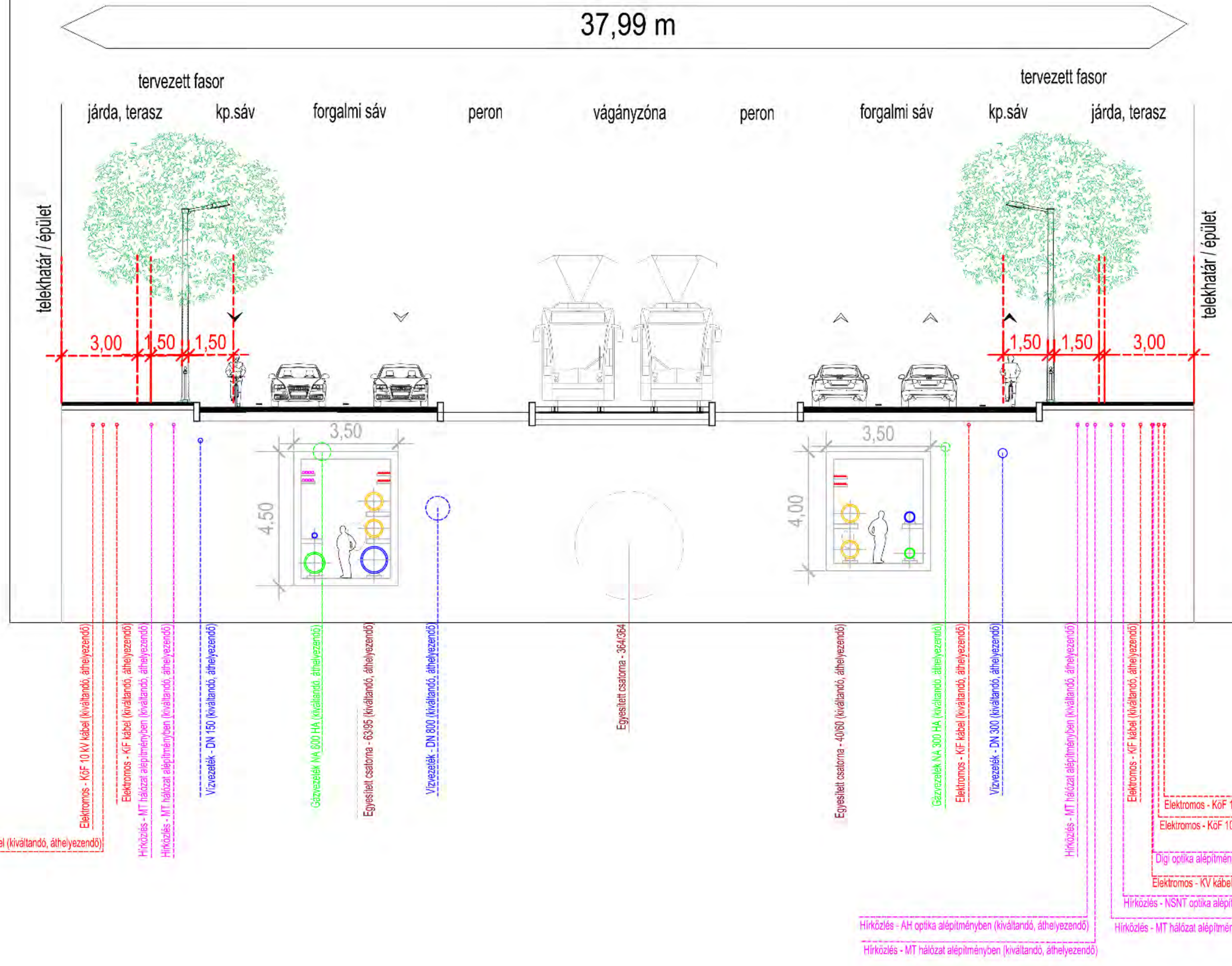


JELMAGYARÁZAT

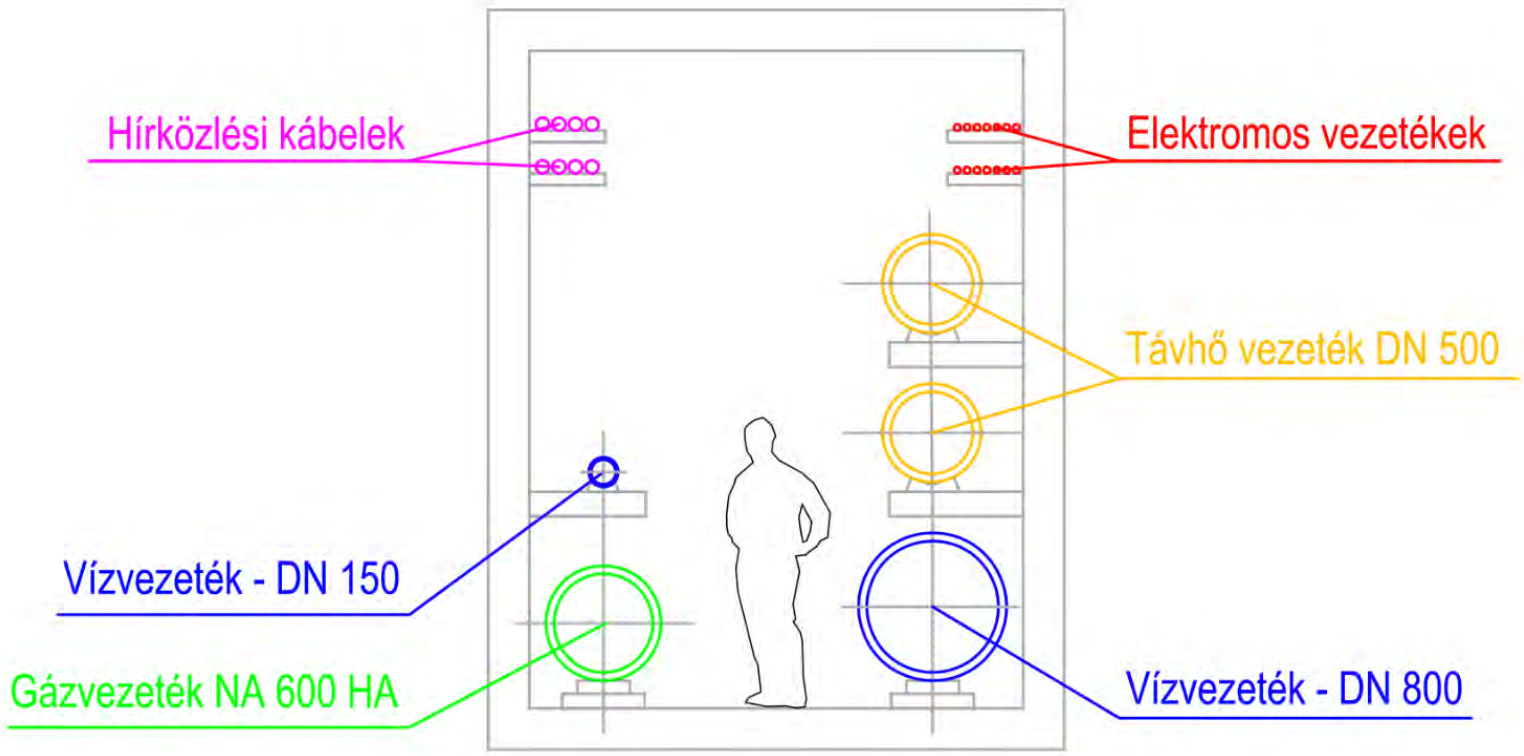
- 1-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- 2-es típusú terasz elhelyezési lehetőség
- Meglévő, jó állapotú zöldfelületekkel ellátott terek, teresedések
- Javasolt új pihenőhelyek / megújítandó terek
- Meglévő fasor
- Javasolt új fasor
- Ültetőgödör-rendszer javasolt /lehetséges mintaszakaszok
- Javasolt / lehetséges zöldsáv, zöldsziget kialakítás

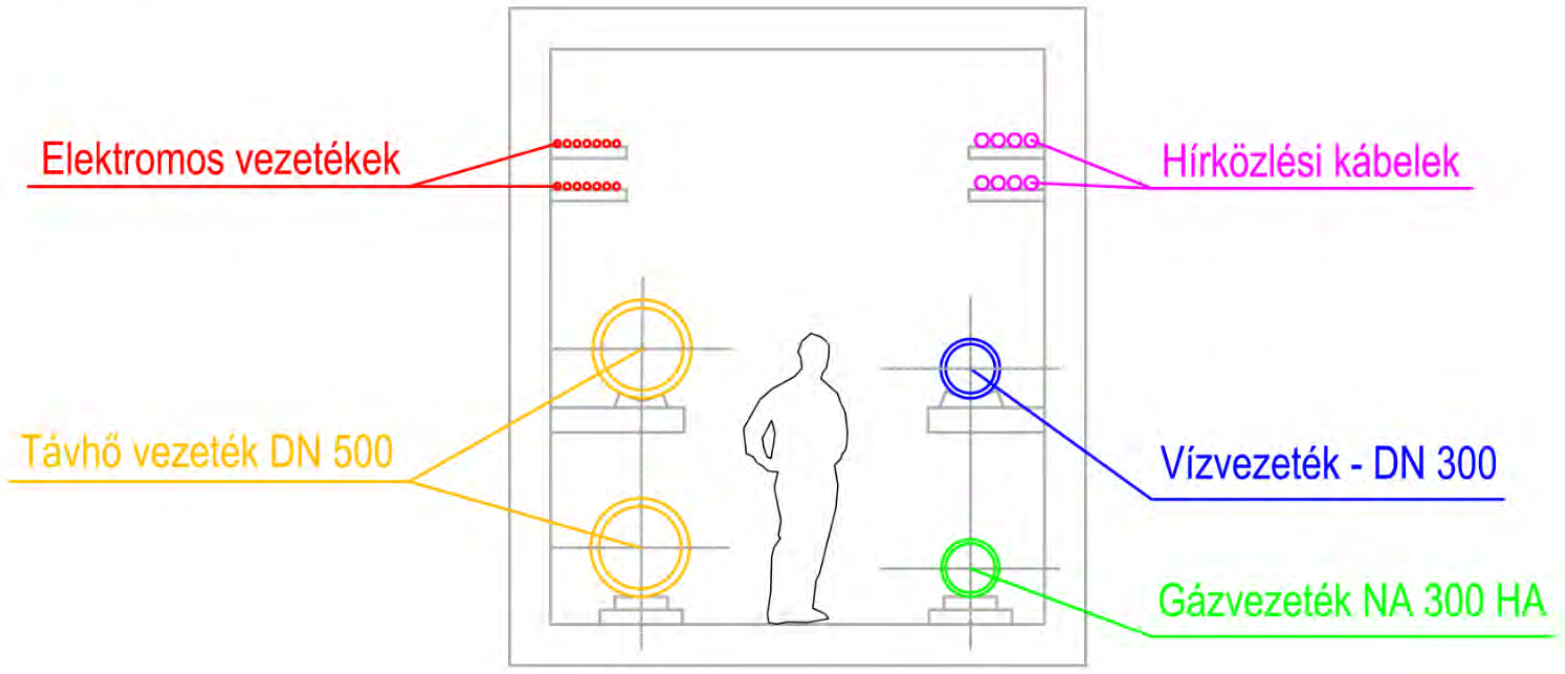
10. MELLÉKLET: KÖZMŰ JAVASLATI BEAVATKOZÁSOK – KÖZMŰALAGÚT MINTAKERESZTSZELVÉNYEK

FERENC KÖRÚT (hrsz.: 36894 – hrsz.: 37554 ingatlan között)



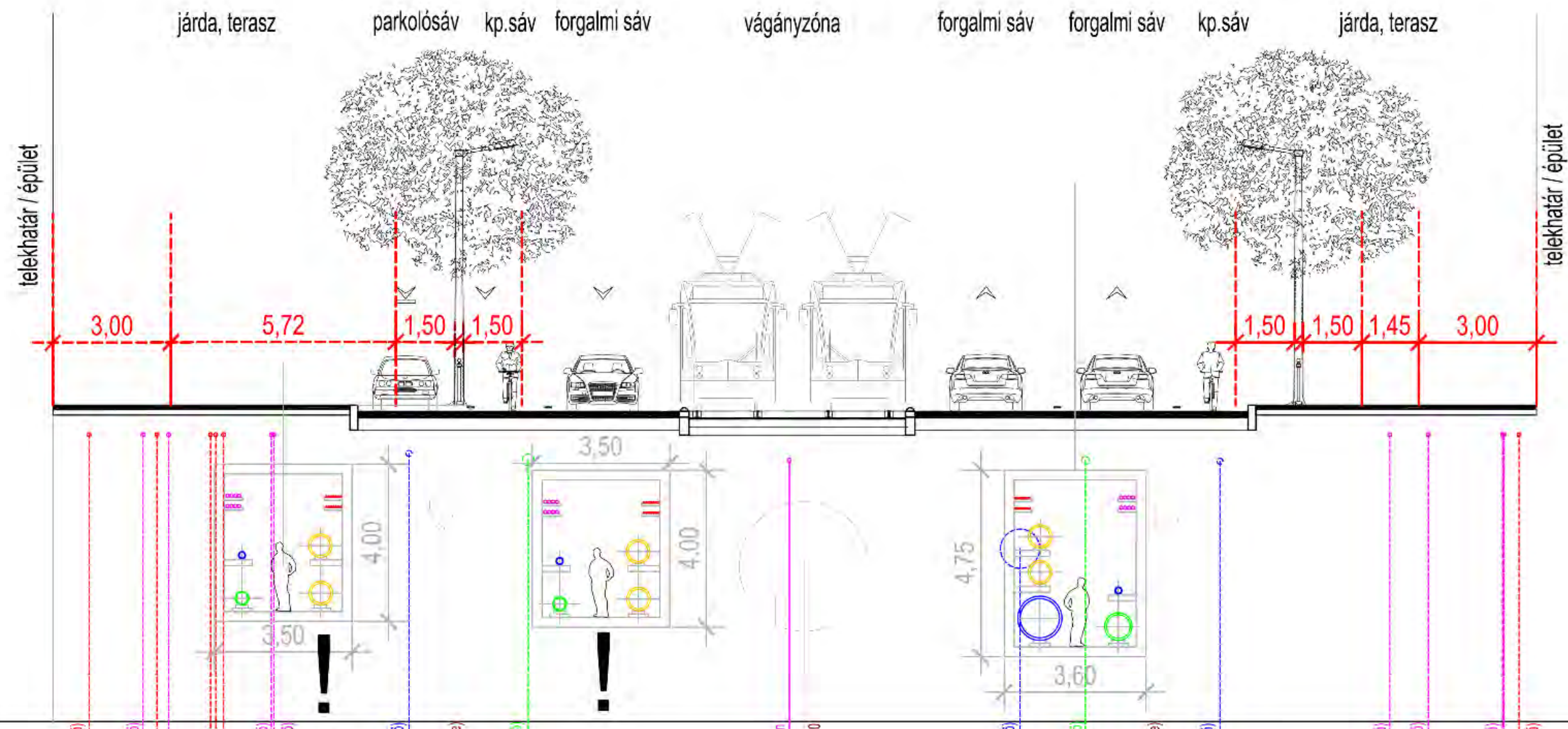
FERENC KÖRÚT (hrsz.: 36894 – hrsz.: 37554 ingatlan között)
Közműalagút mintakeresztmetszetek





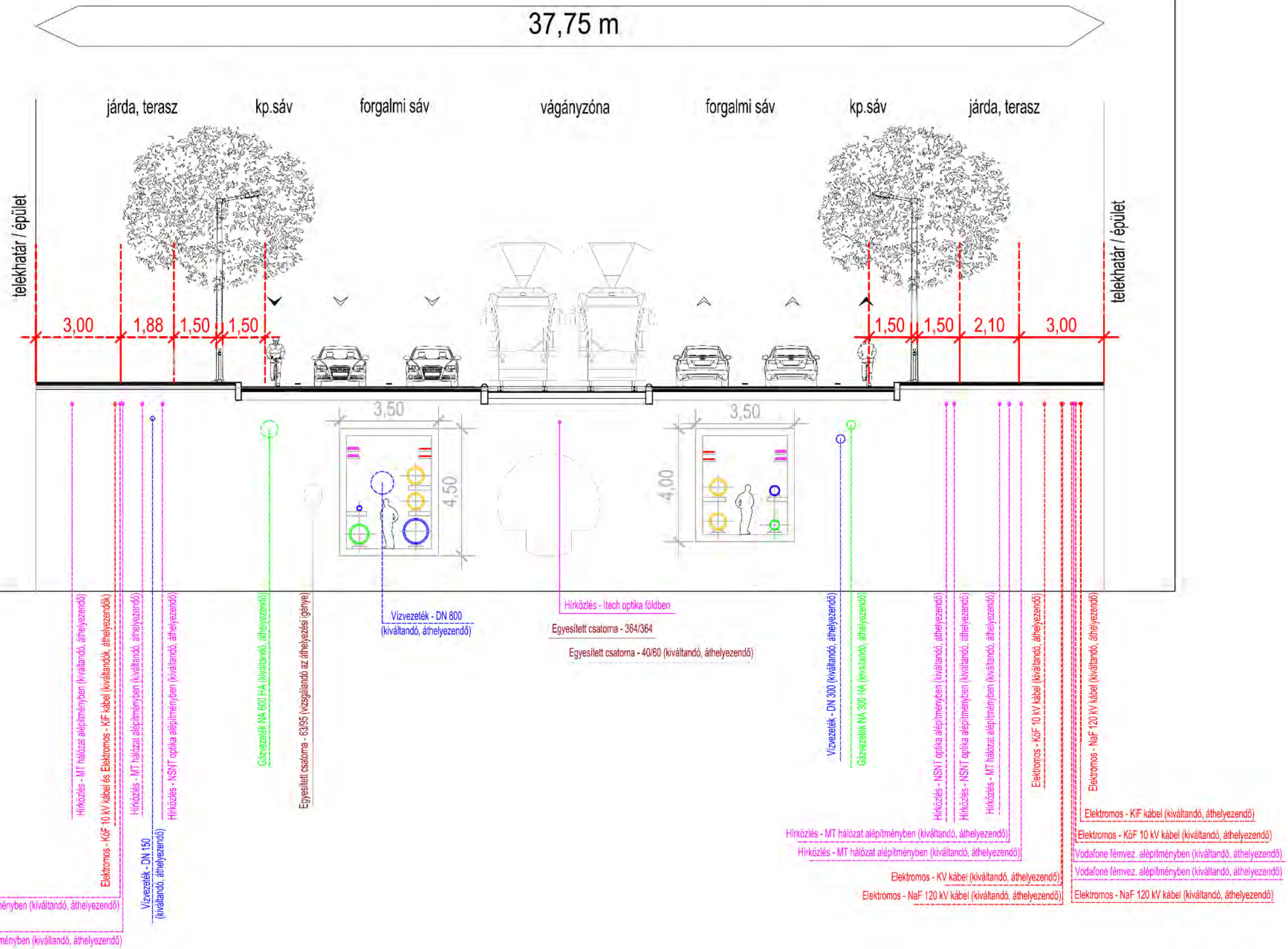
JÓZSEF KÖRÚT (hrsz.: 36408 – hrsz.: 34848 ingatlan között)

37,76 m



! Megjegyzések: A keresztszelvényen a közműalagút elhelyezésének két lehetséges változata jelenik meg (járda alatt, forgalmi sáv alatt).
A József körút keresztszelvénye dél haladva jelentősen módosul, így a közműalagút kialakítás helye változhat.
A délebbi részeken a közműalagút kialakítása a forgalmi sáv alatt javasolt.

FERENC KÖRÚT (hrsz.: 36884 – hrsz.: 37535 ingatlan között)



11. MELLÉKLET: A KÖZTERÜLETEK ÚJRAFELOSZTÁSA

FÜGGELÉK

NEMZETKÖZI KITEKINTÉS

Az alábbi nemzetközi jó példák olyan konkrét megvalósításokat, projekteket, valamint azokat támogató intézkedéseket és programokat mutatnak be, melyek a Nagykörút megújításának szempontjából is megfontolandóak, illetve alkalmazhatóak lehetnek.

A „hard" intézkedések jelentik a konkrét fizikai fejlesztés megvalósulását, míg a „soft" elemek szolgálják az ezekhez kapcsoló társadalmi érzékenyítést és közösségi bevonást, mely jelentősen növeli a projekt sikerességét. Éppen ezért együttes alkalmazásuk elsődleges a megvalósítás hosszú távú működőképessége és fennmaradása érdekében.

TÉRRENDSZER FEJLESZTÉSE, KEDVEZŐ MŰSZAKI MEGOLDÁSOK (HARD ELEMEK)

GYALOGOSOK ÉS KERÉKPÁROSOK TÉRNYERÉSE

A vasút XIX.-XX. századi fejlődése átalakította a város és a vidék kapcsolatát. A városon belüli kötöttpályás eszközök (villamos, metró) megjelenésével az általános gépjármű használat megteremtette a közlekedési feltételét a korábbinál lényegesen gyorsabb urbanizációnak.

A személygépjármű tulajdonlás és használat a XX. század második felétől vált általánossá a kontinensen, ez az életszínvonal növekedéssel nagymértékben összekapcsolódó műszaki változás szintén jelentős mértékben befolyásolta a város és a vidék kapcsolatát, bizonyos értelemben virtuálissá téve a köztük lévő határokat, ugyanakkor magát a várost is jelentős mértékben átalakította.

Az egyén közlekedése szempontjából kedvező (gyors és kényelmes eljutást jelentő) személygépjármű használat általánossá válása, egy bizonyos laksűrűség felett már a közösség egészét érinti hátrányosan, veszélyeztetve a város élhetőségét.

Részben a személygépjármű közlekedés miatti anomáliára adott válaszként kezdődött meg az elkerülő utak építése és a területi forgalomcsillapítás, továbbá a városi és elővárosi közösségi közlekedés preferálása, valamint a kerékpározás tényleges közlekedési móddá fejlesztése és a gyalogos közlekedés térnyerésének újbóli biztosítása a nagyvárosok esetében.

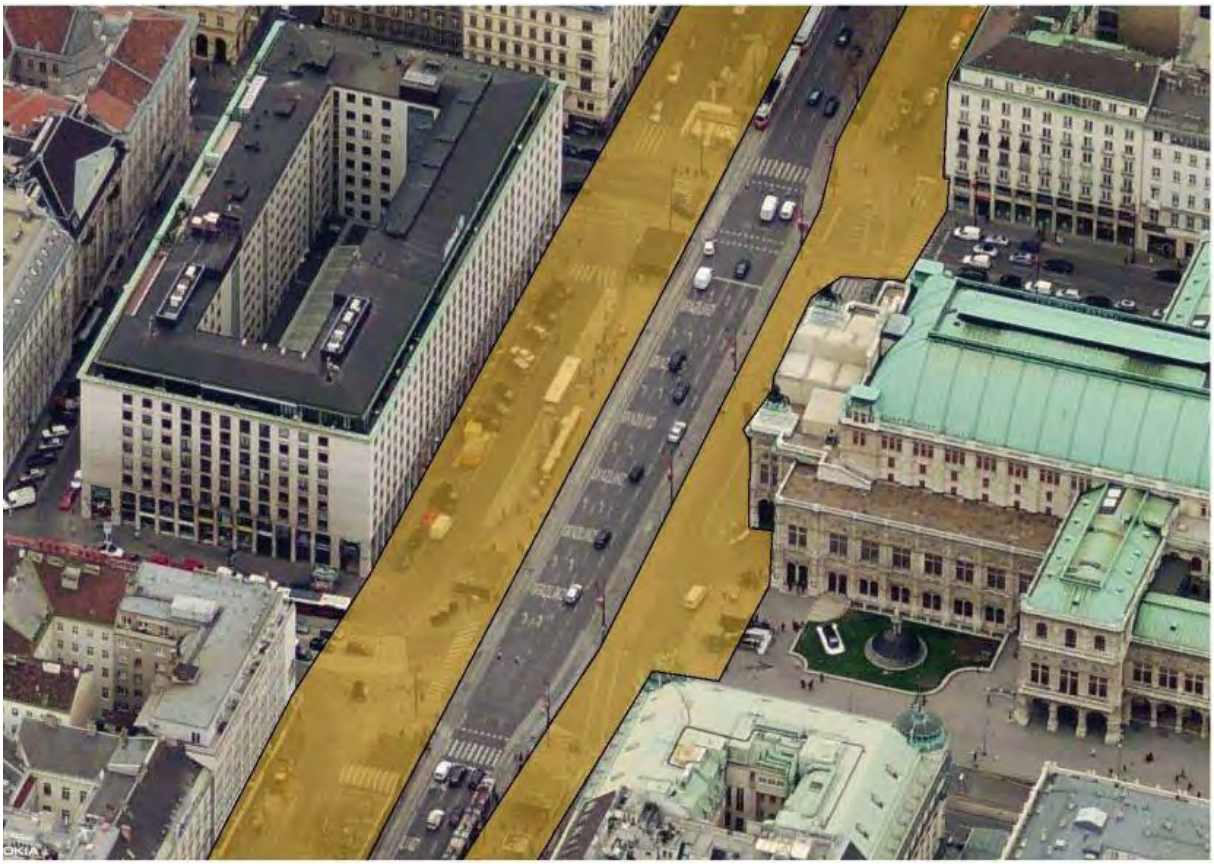
Az európai nagyvárosok estében nem csak a többi nagyvárosos, hanem Budapest is ezt a városfejlődési utat járja be, azonban minden város fejlődése teljesen egyedi a társadalmi – gazdasági – épített és természeti környezeti adottságai következtében. A másutt megvalósult fejlesztések vagy eldöntött tervek fenntartás nélküli átvétele, budapesti sajátságoknak megfelelő átalakítás nélkül nem vezethet sikere. Az ún. jó példákat mindig az adott város közlekedési rendszerében kell vizsgálni és értékelni.

A forgalomcsillapítás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés térnyerését célzó projektek során alkalmazott részletek a *zöldinfrastruktúra fejlesztése*, a *közmű megoldások*, a *példaértékű design*, a *partnerség és részvételiség*, a *kommunikáció és népszerűsítés* alfejezetekben jelennek meg.

A budapesti Nagykörút átalakításához mérhető projektnek tűnik a bécsi Ring és a párizsi Champs-Élysées tervezett átalakítása, ezért ezek tágabb értelmezésére a két főváros közlekedési rendszerének figyelembe vételével kerül sor.

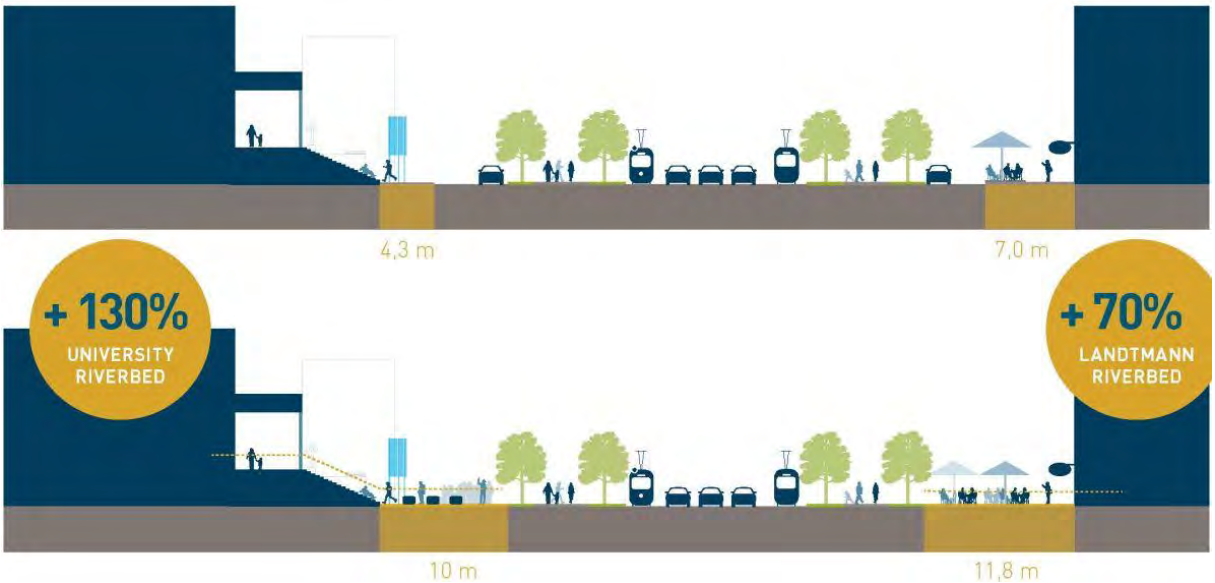
Bécs, a belvárost körbevevő **Ring** (Schottenring - Burgring - Stubenring) közterületi szélessége 50-55 m (a budapesti Nagykörúté összehasonlításként csak 37-38 m). A főútvonal jelentős szélessége lehetővé tette, hogy a három (csak egyirányú haladást biztosító) forgalmi sávval és villamos pályával rendelkező főpálya mellett kétoldali szerviz út is épüljön, az elválasztást pedig kerékpársávokat befogadó zöldsávok biztosítsák.

A gyalogosok térnyerését célzó koncepció szerint a közterület 2/3-a kívül tartható a gépjármű forgalom burkolatai jelentette közlekedési folyosón.



Ringstrasse, Bécs (forrás: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf)

Ennek elérésére a szerviz utak területe beleolvad a gyalogosjárdákéba, megszűnik a közterületi parkolás az ezt kiszolgáló forgalmi sávokkal.



Ringstrasse, Bécs (forrás: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf)

A fenti keresztmetszetek szerint a gyalogos felületek esetében mind a bővítés aránya, mind a létrejövő új szélesség egyaránt jelentős.

A tervezett, várhatóan látványos átalakítás azonban a Ring, Bécs egészének szempontjából fontos közlekedési infrastruktúráját nem érinti (változatlanul megmarad a villamospálya és a forgalmi sávok), nem kerül sor forgalomcsillapításra. Továbbá közlekedési szempontból nem is a Ring a meghatározó elem a belváros körüli közlekedésben, hanem a 300m-el távolabb elhelyezkedő ún. külső ring (Hörlgasse – Zollamtsstrasse), mert a legalább 2x2 sávos közúti keresztmetszet alatt fut a 2-es és 4-es metró.

Párizs kelet-nyugati tengelyét jelentő **Champs-Élysées** közterületi szélessége 65-70 m.

A közterületen kialakított főútvonal 2x3 forgalmi sávval, továbbá kétoldali parkolósávval és kerékpársávval rendelkezik jelenleg, vagyis a közterületi szélesség nagyobb részét a gyalogos felületek foglalják el.

A kerékpáros felületek jelentős szélesítését eredményező koncepció szerint (a tervezett kialakítást bemutató részletek a *partnerség és részvételiség fejezetben láthatóak)* a gépjármű forgalom számára szolgáló felület 2x2 sávra szűkül. Ez a forgalomcsillapított kialakítás megfelel a budapesti Nagykörút eredeti kialakításának.



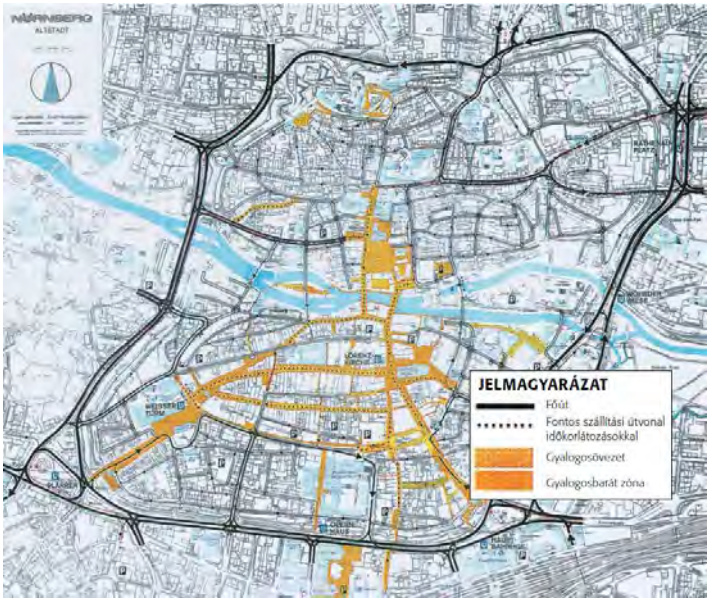
Champs-Élysées, Párizs
(forrás: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf)

A tervezett, várhatóan látványos átalakítás azonban közlekedési szempontból lényegesen kisebb jelentőségű, mint a Nagykörút átalakulása, mivel a Champs-Élysées közlekedésben és a településszerkezetben betöltött szerepe is más.

Budapest gyűrűs-sugaras úthálózat miatt a Nagykörút átalakítása közvetlen hatással nem csak magára a főútvonalra, hanem a körúthoz kapcsolódó Duna hidakra is. Párizs sugárutakból és csomópontokból álló főúthálózata esetében egyetlen elemének gépjármű közlekedés szempontjából történő visszafejlesztése csak kisebb jelentőséggel bír. A Nagykörút esetében az összes szükséges közlekedési elem egyidejű elhelyezése konfliktusokat eredményez a közterületi szélesség 37-38 m-es szélességéből adódó korlát miatt, a Champs-Élysées 65-70 m-es szélessége folytán ez nem áll fenn, különösen annak figyelembe vételével, hogy a meghatározó közösségi közlekedést jelentő elem, az 1. számú metró vonal a felszín alatt helyezkedik el.

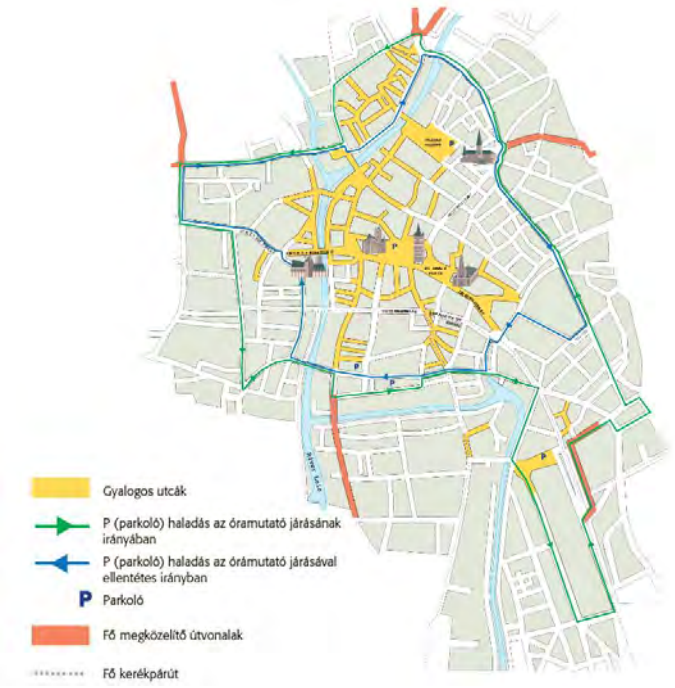
BELVÁROSI FORGALOMCSILLAPÍTÁS

Számos külföldi példa mutatja, hogy az útfelületek csökkentése forgalomcsökkenéshez vezet úgy, hogy a város működőképes marad, sőt, a közlekedési feltételek kedvezőbbekké válnak, mint korábban, amennyiben a település utazási igényeinek és közlekedési rendszerének összhangja figyelembevételével határozták meg az átalakítást. Az esetleges kezdeti nehézségek után a csökkentett útkapacitáshoz gyorsan alkalmazkodnak az autósok: új útvonalat keresnek, a tömegközlekedést, a sétát, a kerékpárt választják, vagy nem kerekednek útnak olyan gyakran, mint addig tették.



Nürnberg belvárosa
(forrás: A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára Káosz vagy életminôség?)

A **németországi Nürnberg** esetében a történelmi belvárost fokozatosan, az 1970-es évektől kezdve alakították gyalogos zónává. Nürnbergben a fő problémát az erős forgalomterhelés okozta levegőszennyezés jelentette, mely a történelmi épületek állagromlását, valamint egészségügyi problémákat okozott. Az autósforgalom belvárosból való eltávolítása több szakaszban zajlott, melynek eredményeképp a gyalogosövezetet 1989-ben véglegesítették. A lezárást követően a forgalom igazodott az új helyzethez, a torlódások megszűntek, a konkrét forgalomcsökkenés az előre jelzettnek kétszerese lett a történelmi városközpontban.



A **belgiumi Gent** városában szintén szükségessé vált a belvárost terhelő forgalom csökkentése. A mobilitási terv része a teljes személygépjármű forgalom eltávolítása, kiterjedt gyalogos zóna létrehozása, a kerékpárosok és közösségi közlekedés elsőbbségének biztosítása a belváros területén. Az átalakítást követő rövid kezdeti időszakban nagyobb volt a zsúfoltság, de az autósok hamar alkalmazkodtak az új útvonalakhoz

– a várt hosszú távú közlekedési káosz nem jelent meg. Míg a forgalom egy része kitolódott a szomszédos utcákra, addig bizonyos része láthatóan eltűnt.

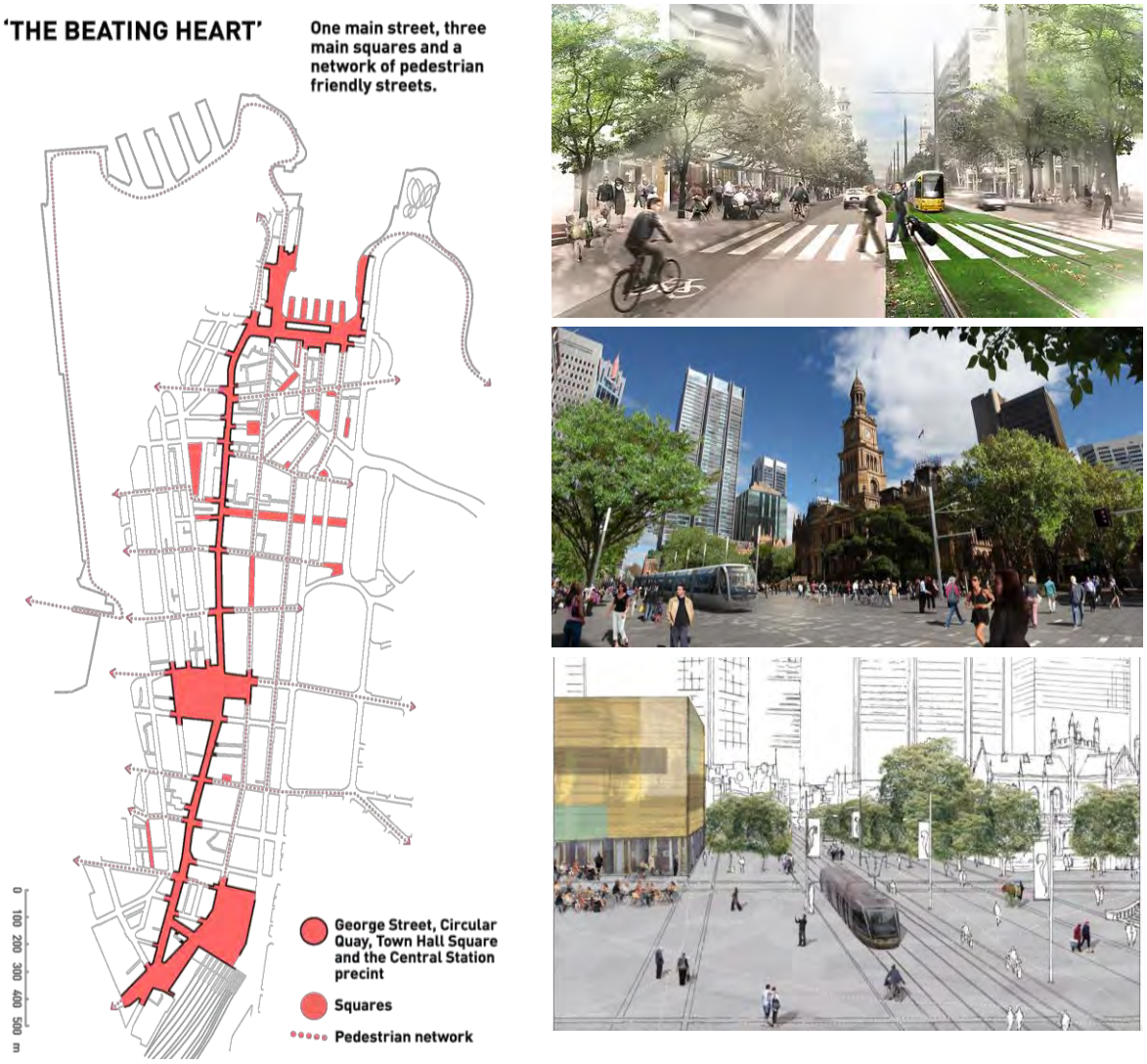
Gent belvárosa
(forrás: A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára Káosz vagy életminôség?)

A **franciaországi Strasbourg** esetében a belváros forgalomcsillapítása 1992-ben vette kezdetét a forgalom okozta problémák (torlódások, levegőszennyezés, zajártalom, magas baleseti statisztikák) csökkentése érdekében. A cél az autós forgalom eltávolítása volt, a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyalogosok előtérbe helyezése mellett. 1990-ben a stratégia kivitelezése előtt megközelítőleg 240 000 jármű haladt át a városközponton naponta, mely 2000-re több mint 16%-kal csökkent. Az előrejelzésekben foglaltak szerint, ha a stratégiát nem alkalmazták volna, 2000-re várhatóan 300 000 jármű, azaz 25%-os növekedés terhelte volna a belvárost.

Az **angliai Wolverhampton** esetében **4 lépcsős közlekedési stratégia** mentén fokozatosan csökkentették a belvárosi forgalmat. Az autósok minden egyes fázisban – egy kezdeti „alkalmazkodási” időszakot követően

– gyorsan hozzászoktak az új útvonalhoz és minden kezdeti torlódás rövid életűnek bizonyult. A 4. fázist követően, melynek során az átmenő forgalom teljes egészében kikerült a városközpontból, az adatok bizonysága szerint a belső körgyűrű kordonjából eltűnt forgalom (amely 14%-kal csökkent 1990 – a lezárás előtti időszak – és 1996 között) nem tolódott ki a külső körútra, ahol a számlálás csak alig több mint 1%-os csökkenést jelzett. Úgy tűnik a forgalom egy része „elpárolgott".

Az **ausztráliai Sydney** esetében Jahn Gehl készített stratégiát a városközpont átalakítására 2007-ben. A startégia központjában Sydney eredeti főutcája a George Street áll, ahol szintén az erős forgalom jelentette a legnagyobb problémát. A George Street a város gerince, mely a központi pályaudvart köti össze a kikötővel. Az utca idővel közlekedési folyosóvá vált, mely a városközponti szerepét erősen csökkentette. A stratégia célja közlekedési szempontból a gyalogos és kerékpáros, valamint közösségi közlekedés előtérbe helyezése az autós forgalom kizárásával, valamint, hogy az utca újra a város élénk, meghatározó területévé, a helyi identitás képviselőjévé váljon. A tervek alapján egy biztonságos, gyalogosbarát utca alakult ki a forgalom kizárásával, valamint tengelyében villamosvonal kialakításával. A területen összesen 25.000 m2 felületet kaptak vissza a gyalogosok, valamint a gyalogos kapcsolatok biztosítása is elsődleges volt, mind a kerület és a vízpart, mind az utca menti három főtér között.



Sydney George Street átlakítása (forrás: https://gehlpeople.com/projects/sydney-australia)

ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

A Nagykörút élhetőségének javításához kiemelt feladat a zöldfelületek minőségi és mennyiségi fejlesztése, különösképpen a körút karakterét is erősen meghatározó fasorok védelme és a faállomány jó állapotának biztosítása. Ehhez elsősorban a kedvezőbb életkörülmények, illetve a nagyvárosi környezetben található fák életfeltételeinek megteremtése és hosszú távú biztosítása járulhat hozzá.

Svédországban, Stockholmban a zöldfelületek fenntarthatóságának biztosítása, a városi faállomány élettereinek növelése és minőségi javítása, a kedvezőtlen városi környezeti hatások és szennyezések mérséklése, valamint a csapadékvíz elvezetési gondok mérséklése céljából alakították ki az ún. **Stockholm Faültetési Rendszert** (SFR). A stockholmi módszer alkalmazása során a fasorok számára ültetőárok kerül kialakításra. A hagyományos ültetőgödörrel szemben az összes fa egy közös árokba kerül elhelyezésre, ezzel megfelelő életteret biztosítva minden faegyed gyökérzete számára. Az ültetőárok a városi, jellemzően tömörödött, levegőtlen talajok helyett speciális talajkeverékkel, ún. mesterséges váztalajjal (bioszén alapú szerkezeti talajjal) kerül feltöltésre. A kőzúzalékból és termőtalajból álló speciális talajkeverék célja, hogy a fák gyökérzetének ideális közeget teremtsenek, emellett a talaj teherbíró alapként burkolható is, így az altalaj a fák környezetében kiterjeszthető az egyéb burkolatok alatt is. Svédországi kísérletek alapján a zúzottkő akár építési hulladékkal, újrahasznosított, osztályozott betontörmelékkel is kiváltható. Az egyes faegyedek az ültetőárkon belül előre gyártott betonelemekbe, ún. stockholmi betonszegélybe kerülnek elhelyezésre. A betonkeret célja a burkolat szintben tartása (a talaj tömörödésének meggátolása), a fahelyek egymástól való elkülönítése, emellett a fák cseréjét is lehetővé teszi az egyes szegélyeken belül. A hazai gyakorlatban a stockholmi betonszegéllyel a jelenleg jellemzően alkalmazott szegélyelemek szétterülő beton megtámasztása kiváltható lenne, amellyel a víz- és légáteresztő felületek növelhetőek lennének a fák gyökérzete környezetében. A stockholmi módszer alkalmazása során esővíz szivárgó és levegőztető műtárgyak is kialakításra kerülnek a fahelyekhez kapcsolódóan, amelyek egyrészt több vizet juttatnak a növényzetnek, másrészt pedig lehetővé válik a burkolatról lefolyó csapadékvizek bizonyos mértékű hasznosítása is.



Stockholmi közterületi fák SFR alkalmazása előtt (2010) és után (2012) (kép: Britt-Marie Alvem, Björn Embrén, Street Department, Stockholm, Sweden)



Stockholmi fasor SFR alkalmazása előtt (1965-2010) és után (2005-2010) (kép: Britt-Marie Alvem, Björn Embrén, Street Department, Stockholm, Sweden)



Stockholmi közterületi fák SFR alkalmazása előtt (2010) és után (2013) (kép: Britt-Marie Alvem, Björn Embrén, Street Department, Stockholm, Sweden)



Stockholmi fasor SFR alkalmazásával, telepítés után 10 évvel (kép: Britt-Marie Alvem, Björn Embrén, Street Department, Stockholm, Sweden)

A stockholmi módszer mellett más, a fák életterének javítását szolgáló módszer a gyökércella alkalmazása, melyre számos külföldi példa található, de Budapesten, a Podmaniczky Frigyes téren is alkalmazták a rendszert a tér 2019-es felújítása során. A gyökércella egy elemekből álló statikai rácsszerkezet, amely teherbíró funkcióval is rendelkezik, ezáltal biztosítva a talaj laza szerkezetét, valamint a víz és levegő számára átjárható közeget. A gyökércella rendszer burkolattartó funkciójának köszönhetően a fa tágabb környezetében is kiterjeszthető.

Gyökércella rendszer alkalmazására jó példa az **Amerikai Egyesült Államok** Missouri államában található **St. Louis**-ban található **Washington Avenue** megújítása. A sugárút egy nagy forgalmú belvárosi utca, ahol a fasoroknak az utcakép és élhetőség szempontjából is fontos szerepük van, emiatt mindenképp a fák egészségének megőrzését tűzték ki célul. A sajátos belvárosi közeg kedvezőtlen hatásainak mérséklése mellett a gyökércella biztosítja a megfelelő nagyságú életteret, illetve, hogy elegendő talajmennyiség álljon rendelkezésre az egyes fák gyökérzete számára.



St. Louis, Washington Avenue megújítása (forrás: https://greenblue.com/)

A Nagykörút szempontjából egyéb példaként szolgálhat az **angliai Ashington** településen található **Station Road**. Az utca a település fő bevásárlóutcájaként funkcionál, ahol több áruház, illetve szolgáltatás és vendéglátási egység is megtalálható. 2005 után a városvezetés a városközpont újjáélesztését tűzte ki célul, ennek keretében került sor a Station Road újratervezésére és megújítására. A megújítás során az utcát sétálóutcává alakították, ahol a zöldfelületek is kiemelt szerepet kaptak. A meglévő növényállomány cserére került, helyükre gyertyán fasorokat, valamint a gyalogosokat és járműveket elválasztó zöldfelületeket, esőkerteket telepítettek. A földalatti közműveket figyelembe véve a burkolat alatt gyökércella rendszert telepítettek, mely a faállomány számára megfelelő közeget biztosít.



Ashlington,Station Road megújítása (forrás: https://greenblue.com/)

A Nagykörút esetében az újszerű műszaki megoldások elsősorban fatelepítés során alkalmazhatóak, amennyiben például cserére vagy kipusztult fák pótlására kerül sor, azonban a stockholmi módszer szakfelügyelet mellett meglévő fák esetében is megvalósítható. A függesztett burkolat és ültetőgödör rendszerek alkalmazásával a fákat veszélyeztető tényezők (pl. talaj tömörödése, sózás) és azok hatásai mérsékelhetőek, a fák kedvezőbb életkörülményeik miatt egészségesebbek, jobb állapotúak lehetnek, emellett élettartamuk is növelhető. Az SFR és a gyökércella rendszer közvetlenül (csapadékvizek hasznosításával, kedvező életterek biztosításával) és közvetetten (a növényállomány minőségi javítása által) is hozzájárul a klímavédelmi szempontok érvényesítéséhez a nagyvárosi környezetben, emiatt alkalmazhatóságát a Nagykörút megújítása során is vizsgálni szükséges.

A függesztett burkolatok, köztük az SFR és a gyökércella alkalmazásának lehetőségeivel, illetve azok részletesebb leírásával számos külföldi és hazai tanulmány is foglalkozott. Emellett az alkalmazható megoldásokat a Budapesti Fővárosi Önkormányzat megbízásából készült Zöldinfrastruktúra füzetek 4. *Városi fák és közművek kapcsolata* c. és 6. *Fahelyek és zöldsávok védelme a városi utak mentén* c. kiadványai is tartalmazzák, mint a zöldinfrastruktúra-fejlesztés lehetséges eszközei.

KÖZMŰ MEGOLDÁSOK

A csapadékvíz visszatartásával kapcsolatban számos műszaki megoldás létezik, azonban ezek a Nagykörúton csak nagy korlátozásokkal, vagy egyáltalán nem alkalmazhatóak.

Ugyanakkor, amennyiben figyelembe vesszük a Nagykörút tágabb környezetét, úgy léteznek olyan megoldások, amelyek a nagyobb tereket veszik igénybe, mint ideiglenes elöntési terület. Ezen módszer segítségével késleltethető a szennyvíztisztító telepre vezetendő csapadékvíz mennyisége, amellyel egyrészt szabályozhatóbbá válik a hirtelen a telepre érkező hígított szennyvíz mennyisége, másrészt a párolgás miatt is csökkenhet az elvezetendő csapadékvíz mennyisége. Kialakításukat azonban több tényező befolyásolhatja, ezért kialakításuk részletes előtervezést igényel.

2013-ban került átadásra **Rotterdamban** az a mintegy 2 millió liter víz befogadására alkalmas „víztér”, amely a nagy esőzések során keletkező csapadékvizeket hivatott visszatartani. Száraz időszakban rekreációs területként, térként használható. A „víztér” érdekessége, hogy három medencéből áll, amelyek közül a legnagyobb és legmélyebb medence a tér közepét foglalja el, és csak heves esőzések alkalmával telik meg. Ha üres, akkor foci, kosárlabda vagy röplabda játéktereként használják, és többszintes ülőhely került kialakításra, hogy a közönség nézhesse a mérkőzéseket. A tér északi oldalán, közvetlenül a templom főbejárata előtt található egy trapéz alakú kisebb medence, amely mellett ugyancsak ülőhelyek kerültek kialakításra. A medencében egy kisebb „színpad” is kialakításra került. A harmadik medence száraz időszakban gördeszkapályaként használható. A medencékbe az esővizeket nagyméretű folyókák szállítják. Az esőzést követően a csapadékvizek egy része a földalatti szivárgóba kerülnek, ahonnan a víz fokozatosan visszaszivárog a talajvízbe. A legmélyebb medencéből a víz legfeljebb 36 óra elteltével áramlik át a város elvezető rendszerébe, így egyfajta pufferként is üzemel.



forrás: https://www.publicspace.org/works/-/project/h034-water-square-in-benthemplein

Koppenhágában 2011-ben a felhőszakadás olyan nagy károkat okozott a város egyes részein, hogy bizonyos helyeket fél méteres víz borította el az utcákat. A város a későbbi károk elkerülése érdekében elkészítette a „Copenhagen Climate Adaptation Plan”-t („Koppenhágai Klímaadaptációs Terve”-t), a „Cloudburst Management Plan”-t („Felhőszakadás kezelési terv”-et), a „Copenhagen Strategic Urban Flood Plan”-t („Koppenhága stratégiai árvízvédelmi terve”-t), illetve több mestertervet.

A tervekben integrálásra kerültek az autósok, a kerékpárosok és a gyalogosok a nyilvános terekkel együtt, illetve megnöveli a csapadékvíz megtartó és visszatartó képességet. Véleményük szerint a hagyományos vízelvezető megoldások, így például a földalatti tározók, elvezetőrendszerek egyre kevésbé életképesek, mivel a közművek több földalatti helyet foglalnak el. Továbbá arra jutottak, hogy a szélsőséges időjárási eseményeket nem lehet hagyományos csatornarendszerekkel elvezetni, és a szélsőségesebb csapadékesemények előfordulása is egyre nehezebben megjósolható.

A hagyományos infrastruktúrát általában földalatti, rejtett elemeknek tekintik, míg a kék-zöld megoldásokat láthatónak és interaktívaknak. A kék-zöld infrastruktúrák olyan alapvető városi „szolgáltatásokkal” foglalkoznak, mint a mobilitás, a rekreáció, az egészség és a biológiai sokféleség, ezzel is biztosítva a hosszú távú fenntarthatóságot. A kék-zöld megközelítés szinergikus kapcsolatot alakít ki a kettő között, integrálva az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás megoldásait a városi tér adta korlátozott területein belül, ösztönözve a hagyományos és a kék-zöld megoldások legjobbjainak kihasználását.



Atelier Dreiseitl

(forrás: http://landezine.com/index.php/2015/05/copenhagen-strategic-flood-masterplan-by-atelier-dreiseitl/)

PÉLDAÉRTÉKŰ DESIGN

KÖZÖSSÉGI TEREK, PIHENŐHELYEK

A közösségi terek a városi élet és a kapcsolattartás helyszínei, a nyüzsgő és rohanó hétköznapokban a kikapcsolódás színterei. A jellemzően főként közlekedési, egyedi karakterű városi tengelyek városépítészeti értéket hordoznak. A közösségi tereken, pihenőhelyeken az utcakép szempontjából is meghatározó a zöldfelületek megjelenése, azok funkcionális és ökológiai szerepe, emellett kiemelt szerepük van a kellemes térérzet megteremtésében nemcsak a pihenőtereken kikapcsolódni vágyók, hanem az összes közlekedő számára.

A **barcelonai Passeo de Sant Joan** sétány egyfajta zöld folyosóként működik a Grácia kerület és a Parque de la Ciutadella között. Az útszakasz Barcelona főtere, a Plaça de Tetuan és a Plaça de Mossèn Jacint Verdague közötti szakaszának megújítása során elsődleges cél volt a gyalogos használatok erősítése, valamint a városi zöldinfrastruktúra fejlesztése, a sétány további szakaszainak bevonásával pedig a Parque de la Ciutadella-ig tartó új városi zöldfolyosó kialakítása.



Passeo de Sant Joan, Barcelona
(forrás: landezine.com, https://www.metalocus.es/en/news/redevelopment-passeig-de-sant-joan-phase-2)

A meghatározott célok elérése érdekében a projekt során három alapelv került meghatározásra. A sugárút ezen szakaszán a járdákat kiszélesítették, emellett a meglévő kétoldali fasorokat 1-1 újültetésű fasorral egészítették ki, ezzel erősítve a teljes útszakaszon kialakítandó zöldfolyosó és a gyalogos közlekedési felületek folytonosságát. Második alapelv volt, hogy a városi tér igazodjon a különböző felhasználási igényekhez és a különböző funkciók együttélése problémamentes legyen. Az eredeti közúti szélesség túlméretezettsége okán a forgalmi sávokat csökkentették, a közutak mentén elválasztott sávban haladó kerékpárutakat alakítottak ki. Az új, 17 méterre szélesített gyalogos felületből a közlekedők számára 6 méter áll rendelkezésre, míg a további 11 méteres sávban zöldfelületekkel ellátott pihenőhelyek, közösségi terek kerültek kialakításra. A zöldfolyosóként is funkcionáló útszakaszon a fasorok bővítése mellett további zöldfelületi-fejlesztést is alkalmaztak. A zöldfelületek mennyiségi és minőségi fejlesztéséhez, továbbá a biodiverzitás növeléséhez járultak hozzá a közösségi tereken kialakított cserjékkel és lágyszárúakkal beültetett ágyások. Emellett az elsősorban nem közlekedési felületként használt területeken nagy fugahézagú burkolatot alkalmaztak, amelyek ökológiai és esztétikai szempontból is kedvezőek. A burkolati elemek közötti hézagok a csapadékvizek elszivárogtatásával a fák és egyéb zöldfelületek számára víz- és légáteresztő felületet biztosítanak, a növényállomány vízellátását javítják.

A projekt sikerességét alapvetően határozta meg a tervezés és megvalósítás során a társadalmi szükségletek figyelembevétele, valamint a klímavédelmi és fenntarthatósági szempontok érvényesítése, amelyek a Nagykörút élhetőségének javításához is alapvető fontosságúak.

A **New yorki Brooklyn híd** lábánál elterülő kisebb **Pearl Street** háromszög területét a parkoló autók foglalták el 2012-ig, míg a helyi Közlekedési minisztérium 2007-ben szakembert bízott meg, hogy új nyilvános közösségi teret alakítson ki annak helyén. A tér kialakítása nem igényelt különösebb bontási vagy építési munkálatot, apróbb változtatásokat eszközöltek. A teret „felfestették", virágládákat és kültéri bútorokat helyeztek el a közösség számára, ami azóta 100%-ban ellátja funkcióját és időszakos rendezvényeknek is helyet ad. 2012-ben David Ellis festőművész aszfalt festményével tovább gazdagította a teret.



Közösségi tér a fejlesztések előtt és után (forrás: https://www.pbs.org/newshour/nation/urban-designers-transformed-these-five-plazas-into-pedestrian-paradise)

TERASZOK, NYITOTT KIRAKATOK

A járdafelületek azok a közterületek, melyek a meghatározó kapcsolatot jelentik az épületek földszinti funkciója és a nagyvárosi élettér között.

A Nagykörút egy nyüzsgő városi tengely, naponta rengeteg ember fordul meg rajta, jelentős a közúti forgalma is. Az üzletek, vendéglátóhelyek kitelepüléseinek mértékkel kell megjelenniük a járdafelületeken, közterületeken. A gyalogosok mozgását nem akadályozhatják. **Párizs** példáján jól látható, hogy a szűkös hely ellenére, egyaránt jut terület az aluljárónak, a gyalogosoknak és a vendéglátó egység kitelepülésének is, illetve fasor is megjelenik az úttest, a parkoló autók mellett.

Jelentős városképi hatása van a homlokzatokon megjelenő és a járdafelületek légterébe belógó cégéreknek, cégjelzéseknek. Egységes megjelenésű, letisztult, egyszerű alapszínek használata a javasolt város- és utcaképi szempontból, kerülve a rikító és hivalkodó megjelenést.



Párizs, Wagram sugárút (forrás: Aleksandrs Goldobenkovs, alamy.com)



Párizs, Saint Germain sugárút (forrás: tripadvisor.com)





Koppenhága (forrás: pinterest.com)

A Nagykorút történelmi épületeinek architektúrájának, homlokzati kialakításának, eredeti nyílásosztásainak megtartása, az üzletportálok elegáns megjelenése fontos, a körút presztízsét emelik. Az üzletek kirakatainak az eredeti homlokzatkialakítást követniük kell, letisztultságot kell tükrözniük, a belátást zavaró, hivalkodó színvilágú reklámokat kerülni érdemes. A mellékelt példák egyszerű színeket használnak, a kirakatportálok követik az eredeti nyílászáró kiosztást, a portálüveg felületét nem rondítják reklámok, poszterek. **Párizsban,**

Berlinben, Bécsben és Európa nagyvárosaiban is kiemelt szerepük van a sugárutaknak, boulevardoknak, kiemelt a város- és utcaképi szerepük, törekednek az igényes, egységes megjelenésre.



Bucherer 1888 botique (forrás: silatec-bulletproofglass.com)



Hemmerle Juweliere, München (forrás: silatec-bulletproofglass.com)



Hermés, Párizs, Faubourg Saint Honoré (forrás: montaignestyle.com)

A vendéglátóegységek teraszai a közterek szerves részei, élettel telítik meg azt. Méretük, kiterjedésük nem akadályozhatják a járdán való gyalogos közlekedést. **Berlinben, Bécsben, Párizsban** és Európa nagyvárosaiban virágzik a vendéglátóipar, a teraszok és kiülős helyek felkapott kikapcsolódási és találkozóhelyek lettek. A városvezetésekben felismerték társadalmi és városképi szerepüket, ezért igyekeznek egységes kereteket megfogalmazni. Az igényes megjelenésű utcák, körutak, sugárutak a városrész presztízsét emelik, turistavonzó képességgel rendelkeznek. A terasz elhelyezése közvetlenül a homlokzat mellett valósul meg, a járdán való közlekedést nem akadályozzák. A vendéglátó teraszok szezonális jellegűek, azok teliesítése, az idényen kívüli fenntartása nem jellemző. Az időtálló árnyékoló rendszerek a homlokzatra szerelve, azzal összhangban kerülnek kialakításra, mind méretükben, mind színezésükben. Kerülik a túlzó, nagyméretű cég- és reklám feliratokat. A járdafelületek beton borításúak, tisztításuk és karbantartásuk előnyös, időtállóak.



Meissl Schadn, Bécs (forrás: tripadvisor.com)





Kreuzberg, Berlin (forrás: pinterest.com)

A levegőminőség javítása érdekében **Koppenhágában** olyan **adatvezérelt forgalomirányítási rendszeren** dolgoznak, melynek célja, hogy a forgalmi jelzéseket olyan módon irányítsák, hogy az utazási idők csökkenjenek, egyúttal a szennyezőanyag kibocsátás is a lehető legkisebb mértékű legyen.

A tesztelés során olyan új, a forgalomirányítás és a levegőminőség kapcsolatát, illetve azok összefüggéseit is tükröző adatok generálása a cél, amelyek ismeretében a forgalomirányítás megváltoztatása a városi levegő minőségének javulásához vezethet. A tesztidőszak alatt két hasonló adottságú koppenhágai kereszteződést kísérnek figyelemmel, információkat gyűjtve a forgalmi adatokról és a levegő szennyezettségéről, illetve az adott változásokról. A kifejlesztett rendszerrel a forgalomszabályozás és a légszennyezés közötti kapcsolat egyértelműen kimutatható, emellett rámutat a környezettudatos forgalomirányításból származó egészségügyi előnyökre is. A projekt eredményeként a jövőben okos forgalom szabályozással a levegő tisztasága is szabályozhatóvá válhat.



(forrás: https://stateofgreen.com/en/partners/state-of-green/news/10-examples-of-smart-city-solutions/)

KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK (SOFT ELEMEK)

PARTNERSÉG ÉS RÉSZVÉTELISÉG

A **társadalmi részvétel** rendkívüli jelentőségű a városmegújítás folyamatában, hiszen a partnerség keretein belül nyílik lehetőség a társadalmi, környezetvédelmi és gazdasági problémák által érintett lakosság, szervezetek, vállalkozások érdekeinek érvényesítésére. A programok, tervek végrehajtásának sikere nagy részben azon múlik, hogy a különböző csoportérdekek a lehető legteljesebb mértékben érvényesüljenek benne, ezért elengedhetetlen, hogy a partnerek már a tervezés előkészítő fázisában részt vegyenek, valamint a programok végrehajtását is figyelemmel kísérjék. A fő feladat az, hogy egyetértés alakuljon ki a célok és a fejlesztési prioritások terén.

Számos külföldi példa mutatja, hogy a különböző fejlesztésekben érintett résztvevők együttműködése elengedhetetlen a tervezés és megvalósítás minden szintjén.

A lakosság és egyéb szereplők bevonása jellemzően széleskörű egyeztetések, online kérdőívek, workshopok, nyilvános beszélgetések, fókuszcsoportokkal történő egyeztetések, közvéleménykutatás keretében történik. Sok esetben találkozunk olyan bemutatótermekkel, melyek a projekt megismerésének lehetőségét biztosítják a lakosság, az érdekelt felek számára.

A **Champs-Élysées megújításának terve** szintén az élhetőség javítását, a városi lakosság számára vonzó környezet biztosítását tűzi ki fő céljaként. A sugárút komplex megújítását a 2024. évi párizsi olimpia után tervezik megvalósítani. A projekt **során alapvető szempont a közös konszenzus létrehozása**, emiatt a projekt előkészítése, valamint a lakosság és szakmai csoportok bevonása már jóval korábban megkezdődött, jelenleg is zajlik.



PCA-Stream építésziroda koncepciója a Champs-Élysées sugárút megújítására
(forrás: https://www.paris.fr/pages/une-consultation-citoyenne-sur-l-avenir-des-champs-elysees-7510)

Az 1916-ban létrejött Champs-Élysées Bizottság nonprofit szövetség a projekt során a sugárút összes kulturális és gazdasági szereplőjét összefogja, emellett Philippe Chiambaretta építészt és a PCA-Stream építészirodát kérték fel, hogy készítsék el a nagyszabású, komplex városfejlesztés vízióját. A javaslatok és jövőkép meghatározásánál fontos szempont volt a **transzdiszciplináris gondolkozás**, emiatt a projektben mintegy ötven szakértő vett részt különböző szakterületekről, mint például művészek, tudósok, tereprendezők, mérnökök, történészek, tervezők, vállalkozók, vagy éppen szakácsok.

A lakosság bevonása céljából a Champs-Élysées Bizottság **lakossági konzultációt** kezdeményezett, melynek célja volt, hogy a párizsi lakosok is javaslatokat tegyenek a sugárút jövőjével kapcsolatban.

A kérdőívezés önálló weboldalon zajlott, ahol a már lezajlott konzultáció eredményei is megtekinthetők. A körülbelül öt hónapig tartó online kérdőívezésen összesen csaknem 100.000 ember vett részt, több, mint 2000 javaslat és csaknem 450.000 szavazat érkezett be. A résztvevők olyan kérdéskörökre reagálhattak, mint az út környezetbarátabbá tétele, a sugárút alján található kertek, zöldfelületek korszerűsítése, a közterületek jobb megosztása a gyalogosok, a családok, a kerékpárosok és az autósok között, vagy például a térkövek, burkolatok megújítása. A különböző szakmai érdekeltek, szakmai csoportok által kialakított konkrét javaslatok, illetve a megalkotott koncepció eközben a párizsi Várostervezési és Építészeti Központban, a Pavillon de l'Arsenalban is **bemutatásra** került, mely a konzultáció időtartama alatt ingyenesen megtekinthető volt a lakosság számára.

A **londoni „Thrive zones”** projekt célja a levegőminőség ellensúlyozása, vagyis a légszennyezettségnek leginkább kitett területek azonosítása, valamint olyan zónák létrehozása, ahol a lakosság kevésbé van kitéve a rossz levegőminőségnek. A projekt keretein belül a **helyi lakosság bevonásával** határozták meg azokat az útszakaszokat, amelyek a mindennapi élet részeként leginkább használnak és légszennyezettséggel a leginkább érintettek, online felmérések és kérdőívek keretein belül, valamint workshopokkal az érintett felek között. Így került középpontba a **Durham Street**, melyet leghosszabb ideig nők és gyermekek használnak a közeli oktatási intézmények miatt, illetve a legszennyezettebb és legforgalmasabb területek közé tartozik. Az átszervezett területen az autós forgalmat gyalogos területek, a parkolósávokat pedig növénytelepítések váltják fel, így egészségesebbé és biztonságosabbá téve a területet a fókuszcsoport számára.



Gyalogos kereszteződés koncepciója a Durham Streeten (forrás: gehlpeople.com)



Buszmegálló koncepciója a Durham Streeten (forrás: gehlpeople.com)

KOMMUNIKÁCIÓ ÉS NÉPSZERŰSÍTÉS

A kommunikáció szorosan összefügg a partnerséggel, hiszen az érintett felek bevonásáról, tájékoztatásáról van szó, illetve sok esetben a kapcsolattartás, véleménynyilvánítás lehetőségének biztosításával.

A kommunikáció jellemzően szervezett kommunikációs kampányok keretében történik, melyek a projekt egész folyamatát végigkísérik. Ezekben a kampányokban nyomtatott (újság, szórólap, plakát) és internetes médiákon (honlap) keresztül folyik a projekt népszerűsítése.

A kommunikációs csatornák abban az esetben is fontosak, amikor egy adott projekt kezdeti megítélése negatív a társadalmi csoportok között. Több külföldi példa is mutatja, hogy ilyen esetekben a média meggyőző képessége jelentősen javít a projekt megítélésén.

A **londoni Vauxhall Cross** esetében az utóbbi esetről van szó. Az erősen zsúfolt csomópont esetében a túlzó mértékű autóhasználat negatív hatásának csökkentésére készült stratégia, melynek elsődleges célja a gépkocsiforgalom dominanciájának csökkentése, a londoni városközpontba irányuló közösségi közlekedés megkönnyítése, egyúttal a helyi környezet megújítása. A nagyarányú forgalomcsillapítás miatt a terv a kezdeti szakaszban jelentős ellenállásba ütközött a nyilvánosság részéről, a megvalósíthatóság kapcsán a média is negatív volt. Emiatt a helyi érintettek bevonásával történő **átfogó konzultációs folyamat** indult el, ezen belül egy **PR cég általi népszerűsítés** megtervezett újság-, rádió és televízió-, illetve webes kampány beindításával. A helyi kereskedőket bevonták egy művészeti kampányba, amely segítségével számos termékre, például az üzletekben használatos papírzacskókra rányomtatták a terv rövid leírását és egy postacímet, melyre a visszajelzések ingyenesen elküldhetőek voltak. Mindemellett a projekttel kapcsolatos észrevételek befogadására 24 órás telefonos ügyfélszolgálat is rendelkezésre állt.

Hasonló zajlott le **Strasbourg** esetében is, ahol szintén a személygépkocsik dominanciájának csökkentése, a közlekedés fenntartható formái, a tömegközlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás használatának növelése volt a cél a belváros területén. A terv eleinte erős ellenállásba ütközött a belvárosi kiskereskedők részéről, ugyanis az átalakítás alatti időszakban a forgalmuk csökkenésétől tartottak a nehezebb megközelíthetőség miatt. Az **átfogó konzultációs folyamat** mellett **kommunikációs stratégiát** dolgoztak ki, melyben felhasználták a magazinokat és a helyi napilapokat, valamint plakátokat helyeztek ki az egész városban. A kampány kabalafigurája „Brúnó" a medve volt, aki vizuális segítségként szolgált a projektmunkálatok idején. „Brúnó" igazította útba az autóvezetőket és a gyalogosokat a terelőutak között és szintén ő volt az, aki tájékoztatást adott a munkálatok előrehaladásáról. Emellett a kérdések és panaszok kezelésére telefonközpontot is működött. A beavatkozásoknak köszönhetően a terv elleni erős tiltakozás néhány csoport részéről az általánosan pozitív elfogadás váltotta fel. A projekt megvalósulását követően a kezdeti aggályok sem igazolódtak be: a megújítás nem vezetett a kiskereskedők bevételének csökkenéséhez.





Strasbourg belvárosa *Brúnó a medve*

(forrás: A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára — Káosz vagy életminőség, Luxembourg: az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala)

Az **angliai Cambridge** városában 1997 januárjában a cambridge-i közlekedésialapprogram első szakaszaként egy 18 hónap időtartamú kísérleti projekt indult el, melynek célja a közutak felszínének újbóli felosztása volt. A projekt kezdetben ellenállásba ütközött, melynek alapja a környékbeli utcákon megnövekedett

zsúfoltság, a megközelíthetőség korlátozása és a bevételek csökkenése volt. A projekt első lezárt éve után végzett átfogó felülvizsgálat azonban sikeresnek ítélte a kísérleti lezárást, melyet ennek következtében a 18 hónap elmúltával állandósítottak. A tervezés, illetve a kísérlet alatt teljes körű **konzultáció** zajlott az érintettek részvételével. Emellett **nyilvános megbeszéléseket, tárlatokat** és célzottan a helyi csoportokkal történő találkozásokat szerveztek, a tervet továbbá szórólapokon is népszerűsítették. A helyiek megközelítési lehetőségeinek javítása céljából még kisebb változtatásokat is tettek a projekt kapcsán, a szervezett találkozásokat arra is felhasználták, hogy hangsúlyozzák a csökkent forgalom és alacsonyabb szennyezőanyag-szintek okozta hosszabb távú előnyök fontosságát, és hogy az emberek átgondolják, mindez megéri-e az árát néhány kellemetlenségért cserébe. Az ellenérzések legyőzése érdekében azt az aktív politikát alkalmazták, hogy a médiát tájékoztatták a projekt kiváltó okairól és az általa nyújtott előnyökről.

Az **dublini SmartCity** városfejlesztésben alkalmazott **Smart Dockland Projekt 3D modellezési technológiája** lehetőséget nyújt a fejlesztőknek és a várostervezőknek, hogy a virtuális valóság segítségével jobban megértessék és kommunikálják a fejlesztések hatásait. A 3D modell segítségével a civilek, befektetők és fejlesztők is „végigsétálhatnak" VR szemüvegben az átalakuló területen. A 3D modell beszerzése 2018-ban valósult meg, melyet követően a nyilvánosság a virtuális valóságot felhasználva **közösségi véleményezés** keretén belül vehetett részt a városi kihívások megoldásában. Az esemény eredményei rávilágítottak arra a hatalmas potenciálra, amelyet a modell a város kihívásainak széles körének kezelésére kínál, beleértve a tervezési konzultációt, a vészhelyzeti reagálást és az energiamodellezést. Ezzel a módszerrel mind a tervezők, mind a polgárok **interaktív formában vonhatóak be a várostervezés folyamataiba**. A Covid-19 korlátozásai kizárják a hagyományos közösségi konzultációs találkozókat ezért a városoknak az eddiginél is nagyobb szükségük van arra, hogy a nyilvánosság megérthesse és visszajelzést adhasson a fejlesztésről. A projekt olyan **konzultációs folyamatot** hoz létre a civilek és tervezők között, mely csökkenti a részvételt gátló akadályokat, például a költségeket, az időt és a műszaki ismereteket. Ideális esetben a virtuális valóság használata növelni fogja a nyilvánosság részvételét a tervezési folyamatban, lehetővé téve, hogy olyan tervezési döntések szülessenek, amelyek tükrözik a közösség érdekeit. A 3D-s modell formátum szabadon elérhető a közösség számára, amely segítségével mindenki a saját otthonában „sétálhat az új városrészen". A nyilvánosság ily módon jobban képes megérteni a fejlesztési meghatározó fizikai adottságokat, mint pl. az épületek magassága és az árnyékolás a nap különböző időszakaiban.



Smart Dockland projekt (forrás: https://smartdocklands.ie/)

ÜTEMEZETT MEGVALÓSÍTÁS

A folyamatként megvalósuló projektek esetében sokkal nagyobb lehetőség kínálkozik a partnerség és a kommunikáció érvényesítésre, a résztvevők közti érdekegyesítés előtérbe helyezésére, annak érdekében, hogy egy mindenki számára elfogadott megoldás születhessen.

Egy folyamatként megvalósuló projekt előnye, hogy esetében visszacsatolások érkeznek egy projekt adott állapotról, melyek alapján a terv tovább finomítható. Átmeneti állapotok esetén pedig az átállás könnyíthető meg a felhasználók számára.

Az **angliai Wolverhampton** esetében 1987 és 1991 között egy **négyfázisú közlekedési stratégia** került bevezetésre, melynek célja az átmenő személygépjármű forgalom **fokozatos eltávolítása** a központi főutak lezárásával, a városközpont fogalmának racionalizálásával, miközben a belvárosi utcák fejlesztése és újjáépítése is megtörtént. A városközpont megközelíthetőségét a buszokra, taxikra, gyalogosokra és kerékpárosokra korlátozták, egyben szigorított behajtást biztosítottak a szolgáltatásokhoz kapcsolódó forgalom számára. A negyedik fázisban történt meg az átmenő forgalom teljes mértékű kizárása a városközpontból.

Az **angliai Oxford** városában a belváros környezeti körülményeinek javítása érdekében szükségessé vált útlezárásokra csak egy **többszakaszos**, 5 éves terv megvalósulása után került sor, melynek célja az emberek ösztönzése volt az autók helyett egyéb, fenntartható közlekedési módok választására. A folyamat keretein belül a P+R parkolók bővítésére, a kerékpározás lehetőségeinek javítására, valamint parkolási szigorításokra került sor. A következő szakasz elindítása előtt a széleskörű konzultációt mellett közvéleménykutatást is végeztek, majd a jóváhagyást követően kezdődtek meg a belvárosi utak átalakításának munkálatai.

A **németországi Nürnberg**ben szintén fokozatosan történt az autós forgalom eltávolítása a belvárosból. Az utolsó jelentős beavatkozás a belvárost átszelő közlekedési folyosó lezárása volt, melyet széles körű konzultáció, valamint szavazást követően gyalogosövezetté nyilvánítottak. A következő 10 évben 6 fázisban alakult ki a sétálóövezet végleges arca, mely során megújultak az épületek, az utcabútorok, valamint művészi alkotások kerültek kihelyezésre.

KÍSÉRŐ ESEMÉNYEK

A projekt sikerességét növelhetik a tervezés előtt, illetve folyamatában vagy a kivitelezés alatt olyan kísérő események szervezése, amelyek a terület átalakulását, a projekt sikerességét és hosszú távú működését segítik elő.

A harmadik legnagyobb francia városban, **Lyonban** a várost kettészelő **Rhone folyó** bal partját 5 kilométer hosszan teljes egészében átadták a városlakóknak 2007 tavaszán. A rakparton a parkoló autók helyén sétányt és bicikliutat létesítettek, amelyek mellett a természetes növényzet, botanikus kertek, játszóterek és éttermek, pihenőhelyek váltják egymást, összesen 10 hektáros területen. A cél nemcsak egy egyszerű folyópart-rehabilitáció volt, hanem a városi életmódban bekövetkező változásokat és a városi közlekedési módok változását lekövető átalakítás, bevonva a tervezési folyamatba a lakosságot is. A tervezést követően a tényleges munkálatok megkezdése előtt tudatosan szerveztek **közösségi programokat**, folyóparti többnapos **fesztivált** az átalakuló területen, annak érdekében, hogy a lakossággal már ebben a szakaszban megszerettessék a helyet és hogy érzékeltessék, mennyire szükséges a város-folyó kapcsolatának újraértelmezése. A fesztivál sikere bizonyította, hogy a fizikai kialakításon túl a terek programmal való megtöltését is igénylik a lakosok, és mindez véghezvihető oly módon, hogy az ott lakókat sem zavarja.

Vancouver városában évente megrendezésre kerül a „**Heritage Week**”, amely egy 1 héten keresztül tartó ingyenes közösségi programsorozat. A program a helyi történelmet, a kulturális örökséget, valamint az értékes épületeket és ipari értékeket mutatja be az érdeklődők és lakosok számára változatos programok keretében. A programsorozat része a **Historic Resource** projekt, mely keretein belül civilek mutatják be a lakosság által kevésbé ismert helyszíneket és épületeket, így mások számára ismeretlen, új helyeket fedezhet fel a közösség. A **Városi vázlatkészítés Workshop**on a résztvevők egy helyi, építészként is tevékenykedő grafikus és író instrukcióival sajátíthatják el a gyors vázlatkészítés alapjait. A rajzolt épület/tér története is ismertetésre kerül alkotás közben, így felhívva a figyelmet az építészeti és történelmi értékekre. A programsorozat részei a **Virtuális séták** is, melyek segítségével Vancouver kevésbé ismert örökségi területeit mutatják be, azok történetével és a környék egyedülálló épületeivel egyetemben. A Vancouver központpontjában álló **St. Andrew’s Templom** jelenleg teljes renováláson és örökség-helyreállításon megy

keresztül, aminek folytán 2 éve zárva tart. A Heritage Week alkalmával az értékes épület újjászületésének munkálatait szemlélheti meg a közösség szervezett séta keretein belül.



St. Andrew's Templomban vezetett séta (forrás:https://www.vancouverheritagefoundation.org/events/special-events/heritage-week/)



Városi Vázlatkészítési Workshop alkotása (forrás: https://globalnews.ca/event/7584265/heritage-week-2021-urban-sketching-workshop/)

PROJEKTMENEDZSMENT

A belső **Mariahilfer Strasse** Ausztria egyik legfontosabb bevásárló utcája, területét tekintve, a kiskereskedelmi értékesítési területe 178 000 m². A kiskereskedelmi helyek folyamatos növekedését főleg a nagy területek optimalizálása, valamint a "második sorban" elhelyezkedő ingatlanterületek felhasználása teszi lehetővé. Az üresedési ráta a 2020-ban 1,7%, ami a teljes kihasználtságnak felel meg. Kiemelkedő a ruházati profil erős dominanciája is, a területek 40%-ával. Számos jól ismert nemzetközi üzletláncnak van nagy zászlóüzlete a Mariahilfer Strasse. Az átlagos üzletméret 287 m²-es, mely átlagosan kétszer akkora, mint a hagyományos bécsi bevásárlóutcák átlagos üzlete, illetve számos nagyáruház is jelen van (Herzmansky, Gerngross, Stafa).

A **tervezési időszakban felmérés** készült az átalakítással kapcsolatban, melyből kiderült, hogy a helyi gazdaság szereplői jelentős mértékben (a Bécsi Gazdasági Kamara felmérés szerint a megkérdezett, érintett 9000 vállalkozás 78%-a) ellenezték az autósforgalom kizárását a területről. Elsősorban a beszállítási forgalom nehézkessé vagy lehetetlenné válásától tartottak. A területen számos, jelentős teherforgalmat bonyolító kereskedelmi vagy ipari (pld. sörfőzde) vállalkozás működik. A végleges kialakításban figyelembe vették ezeket az igényeket és engedélyezték a keresztirányú autós forgalmat és a beszállítói forgalmat időkorláttal.

2014 márciusában történt **népszavazás** során a résztvevők 53%-a a projekt folytatása (véglegesítése) mellett szavazott, azzal, hogy a kereszt irányú gépjárműforgalom, illetve a kerékpárosforgalom a középső sétálóutcai részen engedélyezve lett. A népszavazás során a felmérések szerint az átalakítást legkevésbé az 55 év felettiek (22% igen), az autóval közlekedők (30%) és az alacsony iskolázottságúak (33%) támogatták. Ugyanakkor a megvalósítást követően, 2015-ben készített felmérés pont ezen csoportoknál tapasztalta a legjelentősebb vélemény változást, sorra 50-50-62%-os támogatást mértek ebben az időszakban.

Az utcaszakasz átalakítása egy nagyszabású, a korábbi utcaszerkezetet és használatot átalakító koncepció mentén történt, a kijelölt önkormányzati menedzser feladata a különböző bevont közszféra szereplők közötti koordinálás volt. Az átalakítás hat hónapot vett igénybe.

Az azóta eltelt tapasztalatok alapján, manapság a bevásárlóutcák forgalomcsillapítását vagy gyalogos szakasszá alakítását maga a helyi kamara is ösztönzi és támogatja. Több bécsi közterületátalakítás hatásait elemezve megállapították, hogy egy-egy ilyen beavatkozás a helyi önkormányzat számára már a megvalósulást követő második évben fedezheti a beruházás költségeit és többletbevételt kezdhet termelni. A plusz bevételek közvetlenül - például adók, közterületfoglalási díjak befolyásából - vagy közvetetten, új

munkahelyek teremtéséből származhatnak. A helyi gazdasági kamara értékelése szerint a látogatói, vásárlói parkolás jelentősége a jövőben csökkenni fog.

Az átalakítást követő években több gazdasági folyamat is változást hozott a Mariahilfer Strasse kereskedelmi összetételében. Megfigyelhető a nagyobb, nemzetközi láncok térhódítása és a kisebb, helyi, speciális kínálattal rendelkező üzletek kiszorulása, főleg a mellékutcákba. A vendéglátás területén viszont éppen a sok, kisebb alapterületű, vagy akár pop-up egység megjelenése tapasztalható. A gazdasági kamara felmérése szerint ugyanakkor az átalakítást követően a vásárlók száma növekedett, azonban a vásárlások értéke csökkent, így a helyi kereskedők is módosították kínálatukat az olcsóbb árucikkek felé. Ez a folyamat azonban az online vásárlások előretörésével is magyarázható.

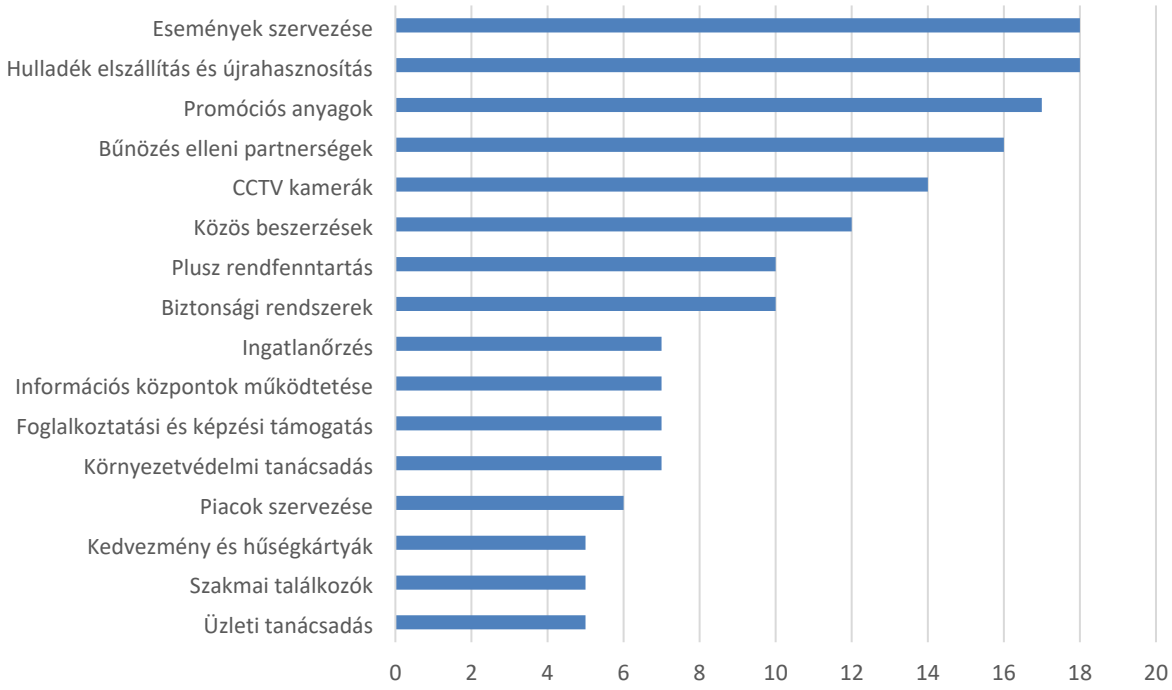
Az utcaszakasz népszerűségének fenntartása érdekében, illetve az oda látogatok informálásában nagy szerepe van az **online megjelenésnek** is. A Mariahilfer Strasse önálló (gazdasági szereplő által fenntartott) weboldallal rendelkezik és ugyanazokat az eszközöket használja, mint a bevásárlóközpontok: naprakész információt ad a kínálatról, különleges ajánlatokról, akciókról, parkolási lehetőségekről vagy a közelgő eseményekről.

KERESKEDELEM ÉLÉNKÍTÉSE

Nagy-Britanniában már a 2000-es években felismerték a városközpontok és a főutcák fontosságát a helyi városszerkezeti és társadalmi szövetben. Számos szervezeti struktúra alakult ki annak érdekében, hogy összehangolt módon kezeljék a városközpontok gazdasági és társadalmi kérdéseit, partnerségi megállapodások kidolgozásával, a helyi érdekeltek széles körének bevonásával, a helyi központok vonzerejének javítása érdekében.

Az egyik első ilyen kezdeményezés a **Business Improvement Districts**, üzletfejlesztési körzetek (BID) elindítása volt. A BID egy üzleti célú és vállalkozások és önkormányzatok által finanszírozott testület, amelyet egy meghatározott kereskedelmi terület fejlesztése céljából hoztak létre. Ez általában ötéves partnerséget foglal magában a helyi önkormányzatok és a kereskedelmi adófizetők között, amelyek növelik az adót a kiegészítő vagy jobb szolgáltatások finanszírozása érdekében. Ez magában foglalhat közbiztonsági, takarítási vagy környezeti intézkedéseket, a helyi hatóság által nyújtott szolgáltatások kiegészítését, vagy felhasználható a közterületen szükséges új létesítmények vagy szolgáltatások fejlesztésére is. A helyi önkormányzatok, az ingatlantulajdonosok és a BID területén kívüli vállalkozások önkéntes megállapodások révén további bevételt nyújthatnak a BID-ekhez.

Az első kísérleti BID-ek 2000-ben indultak Londonban, azóta a koncepció gyorsan terjed és 2014-ben már több mint 180 BID működik, 157 a városközpontban. A partnerségi szerződések megújítása több mint 91%-os. Jelenleg több mint 74 500 vállalkozás fizet díjat országszerte és a BID területeken az éves beruházások összege meghaladja a 65 millió fontot. A költségvetés mérete és a lebonyolított tevékenységek típusa nagymértékben meghatározza a BID partnerségben résztvevők számát, mely átlagosan 300 és 400 közé esik, de akár 50 vagy akár 2500 is lehet. Az ebből származó éves bevételi így 22 400 és 2 814 000 font között változhat.



Londoni Business Improvement Districts szervezetek tevékenységei (BID szám/tevékenység)

A Business Improvement District feladata összetett, a vállalkozások letelepedésének elősegítésétől a dedikált terület promócióján át a napi működést támogató események és akciók megszervezéséig terjed. A szolgáltatásnyújtás magában foglalhatja a közterület fejlesztését, a köztisztaságot, a közbiztonságot, a terület marketingjét, az eseményeket és a látnivalókat, az üzleti támogatást és szolgáltatásokat, a közösségi szerepvállalást és a vállalati társadalmi felelősségvállalást, a hulladékgyűjtést és az energiaauditokat, valamint a szabályozási terv készítését is.

Az üres üzlethelyiségek, illetve a meglévő üzletek portáljai szintén komoly problémát jelenthetnek mind a közbiztonság, mind a terület attraktivitása szempontjából. Nagy-Britanniában a BID-ek egy fontos területe, hogy pénzügyi alapokat biztosítanak a portálok megújítása, illetve a növényzet kialakítása, megújítása céljára. A fenntartási jellegű beavatkozások közül ki kell emelni a BID-eken keresztül megszervezett „deep cleaning" beavatkozásokat, amikor speciális eszközökkel az utcák, utcaszakaszok alapos megtisztítására kerül sor.

A BID-ek működését értékelő tanulmány azt mutatja, hogy az ilyen rendszerek pozitív hatással vannak a kereskedelmi forgalomra és a foglalkoztatásra is. A BID-területeken a forgalom 2005 és 2012 között 4% -kal nőtt a foglalkoztatás enyhe csökkenésével (-2,7%), miközben ugyanebben az időszakban a forgalom nem nőtt Londonban és a foglalkoztatás lényegesen jobban (9,9%) csökkent.

ÖRÖKSÉG BEMUTATÁSA

Az örökség védelme akkor válik teljessé, ha nem csak fizikai védelme, de fenntarthatósága és hasznosítása is biztosított. Ennek egyik legjobb eszköze, ha az épített érték turisztikai vonzerőként is működik.

Az **örökségmenedzsment** feladata az épített érték turisztikai vonzerővé válásának elősegítése. Az örökségmenedzsment összekapcsolja a megőrzés/konzerválás folyamatát, a helyreállítást, a bemutatást/megismertetést és a fenntartható fejlesztést. Művelése **különböző szakmaterületek együttműködését** is feltételezi, rendszerszerű megközelítése mellett különböző intézmények, cégek, civil szervezetek közötti **munkamegosztásban** valósul meg.

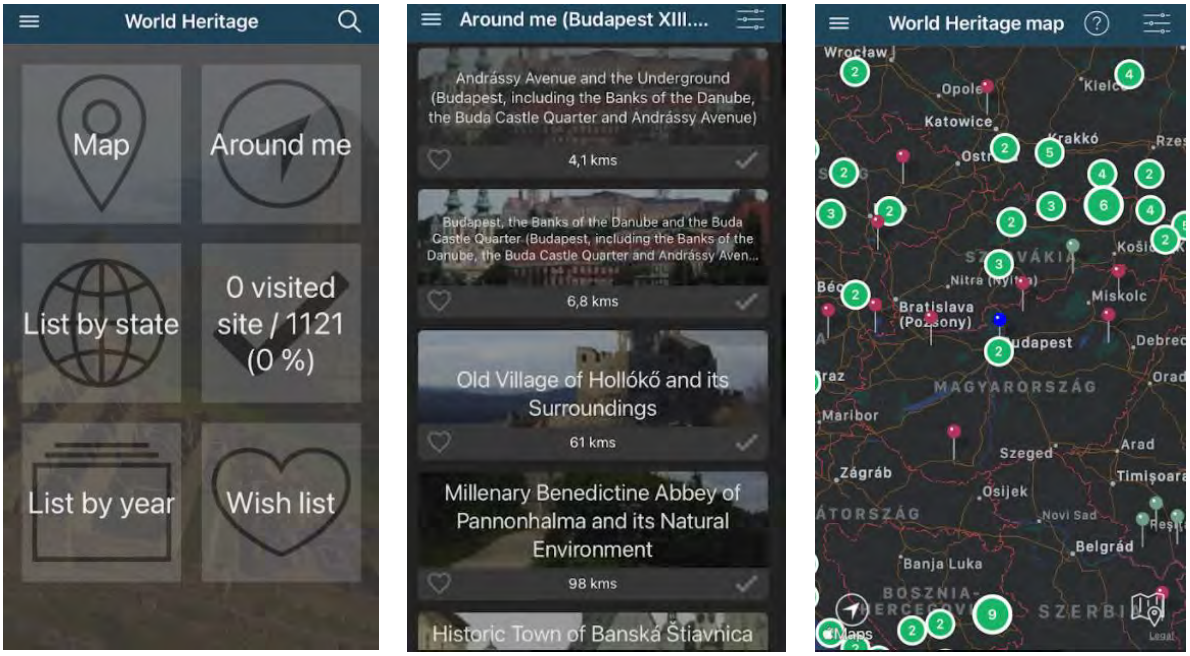
Az örökségmenedzsment tervek nemzetközi viszonylatban elsősorban a világörökségi területekre vonatkoznak. A nemzetközi gyakorlatban inkább stratégiai szintű tervek jellemzőek, erős menedzsment orientációval, míg a hazai világörökségi kezelési terv készítési folyamatban jellemzően operatív feladatig kéri a megbízó egy-egy téma konkrét ismertetését.

A különböző médiáknak fokozott szerepe van az örökségértékek bemutatásában és népszerűsítésében. A hagyományos nyomtatott formákon túl az örökség népszerűsítésének eszközei lehetnek a különböző **tematikus programok, események; séták** vagy akár **interaktív virtuális séták** is.

Utóbbira példa a www.heritagewalkcalcutta.com/walks-tours honlapon elérhető **calcuttai virtuális túrák**, melyek különböző tematika mentén, meghatározott időpontban érhetőek el online esemény formájában. A koronavírus járvány okozta helyzet következtében a calcuttaihoz hasonló kezdeményezések indultak el, pl. nemzetközi együttműködés keretein belül, közös esemény részeként hat építészeti iroda által szervezett virtuális városi séta Los Angelesben, Koppenhágában, Chicagoban, Bostonban, Prágában és New Yorkban.

Genova városában egyszerű módszerrel hívják fel a figyelmet az épített értékekre: kifeszített molinó jelzi a világörökségi terület határát.

Az örökség népszerűsítésének korszerű formája az UNESCO világörökségi területeinek bemutatására szolgáló **World Heritage applikáció** is. Az applikációban megismerhető az összes világörökségi helyszín, akár térképes adatbázisban is, azonosíthatóak azok a helyszínek melyek a tartózkodási helyhez közel esnek, valamint szállásfoglalási lehetőségek is elérhetőek az applikáción belül.



(forrás: World Heritage applikáció)

KÍSÉRLETEZÉS

A kísérletezés során ideiglenesen modellezik a terület átalakulását a tervezés megkezdése előtt.

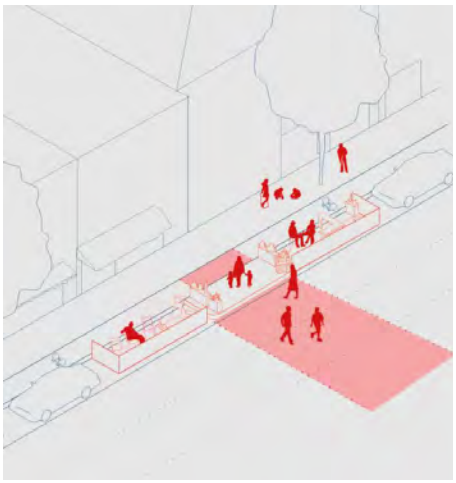
A **lyoni Presqu'île** esetében a gyalogos közlekedés térnyerését **modellezték**, amely során a gyalogosok birtokba vehették az úttesteket, a járműforgalmat pedig korlátozták. A szigetszerű területre elsősorban gyalogos vagy közösségi közlekedéssel volt lehetséges a bejutás.

A kísérlet első 3 hétvégi napján a területen jellemzően tilos volt az autós forgalom, bizonyos járműveket (mentő, tűzoltó stb.) engedtek be, de ezek is kizárólag a jelzett mozgásirányban 5 km/h sebességgel közlekedhettek. A lakosok a jelzett utcákon parkolhattak igazolás bemutatása esetén. A közösségi közlekedést nem korlátozták, a metró és buszforgalom változatlanul üzemelt. A kísérlet következő 2 napján hasonló körülmények között, azonban hétköznap végeztek **méréseket**.

A kísérlet alatt vizsgálták a forgalom mértékét a területen belül, valamint a környező területeken, a parkolók kihasználtságát, a gyalogosok és kerékpárosok számát, a lezárás kereskedelemre gyakorolt hatását.

A bécsi bevásárlóutca, a **Mariahilfer Strasse** esetében hasonló kísérlet zajlott. 2012-ben készültek el az utca átalakításának tervei, majd 2013 augusztusában pilot projektként megtörtént a középső szakasz kizárólag gyalogos forgalom számára történő lezárása, illetve a két külső szakasz csillapított forgalmúvá változott. A **pilot projekt** során a tervezők megismerhették a lakosság, vásárlók véleményét, használati szokásait – egyben informálták a lakosokat az új fejlesztésről, felkeltették érdeklődésüket, elnyerték támogatásukat az egész projektre vonatkozóan. Szintén teszt jelleggel a személygépjármű forgalom **időszakos lezárására** is sor került, így az emberek azt is megtapasztalhatták, hogy miként működik az utca a későbbi átalakítás után.

Berlinben kisebb méretű pilot projekttel modellezték a változást a Schönhauser Allee / Pankow és Messedamm / Charlottenburg útszakaszokon, ahol az utcák szerepének újradefiniálása, a parkolás dominanciájának csökkentése, alternatív parkolási megoldások tesztelése, valamint a felszabaduló területen új funkciók létrehozása volt a cél. A projekt célja az utca, mint nyilvános tér különböző felhasználásainak tesztelése. A kísérleti projekt alapelve a „mérés, tesztelés, finomítás” volt, mely során folyamatként alakul ki az utca végleges képe. Ideiglenes, mozgatható egységekkel zárták le a parkoló sávok bizonyos részeit, melyek segítségével a város különböző helyein mérhető fel a kerékpártárolók, valamint nyilvános pihenőhelyek szükségessége.



Mozgatható cellák (forrás: gehlpeople.com)



Ideiglenes kerékpártároló (forrás: gehlpeople.com)

MONITORING, MODELLEZÉS

Az adott komplex megújítási terveket bemutató kampányok során kiemelten fontos a tervek megvalósíthatóságát, illetve annak pozitív változásokkal járó eredményeinek bemutatása, ezzel pedig az adott projekt népszerűsítése. Ehhez, valamint az érvelések alátámasztásához járulhat hozzá a tervezési szakaszban vagy a tervezést megelőző, az „előtte" helyzet bemutatását szolgáló **mérések**, illetve **vizsgálatok** elkészítése.

A mérésekhez olyan indikátorok szolgálhatnak alapul, mint például a forgalomáramlás mértéke akár közlekedési módok szerint, a levegőminőség, főként a közlekedésből származó szennyezőanyagok koncentrációja, vagy kiskereskedelmi forgalmi statisztikák. A projekt sikerének alátámasztásához az egyes mért adatok ugyanolyan paraméterekkel történő újramérése szükséges bizonyos időközönként, illetve a tervek megvalósulása után.

Az **angliai Cambridge** városában a forgalomcsillapítást célzó projekt kapcsán alapvető szempont volt a tervezést megelőző levegőminőségre vonatkozó és kereskedelmi **statisztikák begyűjtése** az érvelések megalapozására. A mérésekre konkrét helyszíneket jelöltek ki (a levegőminőség teszteket összesen 18 mérőállomáson végezték Cambridge belvárosában), valamint az egyes konkrét indikátorok, illetve a mérések módszere is előre meghatározásra került.

A projekt támogatásának elnyerésében – különösen a közlekedésmérnökök meggyőzésében – jelenthet segítséget például a részletes számítógépes modellezés, ezen felül pedig a modellek által kalkulált becslések segíthetnek akár a projekt részleteinek módosításában is. A **londoni Vauxhall Cross** esetében a projekt kezdetén a különböző szervezetek nagy forgalmi dugókat és káoszt jósoltak. A szervezetekkel való kommunikációt jelentősen segítette, hogy a projekt várható eredményeinek becsléséhez a jövőbeli forgalmi terhelést kimutató, illetve a terv műszaki megvalósíthatóságát alátámasztó precíz **számítógépes modellezés** alkalmazására és az érintett csomópont **méretarányos modelljének elkészítésére** is sor került. A modell elkészítése hasznosnak bizonyult a tervek támogatásának elnyerésében, mivel ez a módszer lehetővé tette – a közlekedéstervező szakembereken túl – minden érdekelt fél számára a projekt szándékának megértését.

FORRÁSOK

KIADVÁNYOK / LETÖLTHETŐ DOKUMENTUMOK

Levegő Munkacsoport / Hódítsuk vissza a Kossuth Lajos utcát és a Rákóczi utat! / *Sally Cairns, Carmen Hass-Klau & Phil Goodwin: Traffi c Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence. Work commissioned jointly by London Transport and the Department of Environment, Transport and the Regions. Landor Publishing, London, 1998.*

A nagyvárosi utcák visszahódítása az emberek számára Káosz vagy életminőség? / *Recaiming city streets for people, Luxembourg: az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala, 2004*

Trees and Stormwater Management – The Stockholm solution / *Britt-Marie Alvem, Björn Embrén, Street Department, Stockholm, Sweden, 2014*

Zöldinfrastuktúra füzetek 4. – Városi fák és közművek kapcsolata – Tervezési útmutató */ Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Budapest, 2018*

Zöldinfrastuktúra füzetek 6. – Fahelyek és zöldsávok védelme a városi utak mentén */ Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Budapest, 2018*

INTERNETES FORRÁSOK

https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008425b.pdf

https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_516_sydney_pspl2007

https://gehlpeople.com/projects/sydney-australia/

https://greenblue.com/gb/case-studies/washington-avenue-st-louis-mo/

https://greenblue.com/gb/case-studies/station-road-ashington/

https://www.publicspace.org/works/-/project/h034-water-square-in-benthemplein

http://landezine.com/index.php/2015/05/copenhagen-strategic-flood-masterplan-by-atelier-dreiseitl/

http://landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/

https://www.metalocus.es/en/news/redevelopment-passeig-de-sant-joan-phase-2

https://www.pbs.org/newshour/nation/urban-designers-transformed-these-five-plazas-into-pedestrian-paradise

https://stateofgreen.com/en/partners/state-of-green/news/10-examples-of-smart-city-solutions/

https://www.paris.fr/pages/une-consultation-citoyenne-sur-l-avenir-des-champs-elysees-7510

https://gehlpeople.com/projects/london-uk/

https://smartdocklands.ie/

https://epiteszforum.hu/lyon-avagy-hogyan-szepitsunk-rakpartokat

https://www.vancouverheritagefoundation.org/events/special-events/heritage-week/

https://globalnews.ca/event/7584265/heritage-week-2021-urban-sketching-workshop/

http://old.foldrajz.ttk.pte.hu/phd/phdkoord/nv/tezis/Tezisfuzet_MeszarosB.pdf

www.heritagewalkcalcutta.com/walks-tours

https://www.grandlyon.com/projets/experiences-pietonnes-lyon-presquile.html

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/grands-projets/20200107_experiences-pietonnes_restit-finale.pdf

https://gehlpeople.com/projects/berlin-germany/