

**A VÁROSÉPÍTÉSZETI JAVASLAT
ÖSSZEFOGLALÁSA ÉS
INDOKLÁSA**



**AZ ÉPÍTÉSZETI JAVASLAT
M• SZAKI LEÍRÁSA**

I. A TEST

Élhet• Budapestet szeretnénk. Minden ember élhet• városokban szeretne lakni, élhet• munkahelyeken dolgozni. A mai Budapest is élhet•, hiszen még mindig másfélmillió ember lakhelye. Mégis sokan gondolják úgy, hogy már nem akarnak itt élni. A szegényebbek morognak, szidják a várost és a polgármestert, a gazdagabbak pedig kiköltöznek az agglomerációba. A jobb életmin•ség helyett naponta két-három órát ingázva visszatérnek a belvárosba dolgozni, tanulni, élni.

A város struktúrája egyre er•sebben egy gy•r•s rendszeré alakul. A rendszer bels• magja a belváros. Ide járnak az emberek dolgozni, szórakozni, vásárolni, és ide jönnek a turisták egyre nagyobb számban. Látszólag ez nem is t•nik olyan nagy bajnak, hiszen a városközpontok mindig is a város központjai voltak. Egészen addig láttak el minden feladatot, amíg azokkal meg tudtak birkózni, aztán pedig a feladatok szelektálódtak.

Európa nagyvárosainak többségében a belvárosok s•r•bb beépítés•ek, mint Budapesten. Kevesebb a sugárút, széles körút, sz•kebbek az utcák. Budapest éppen attól (is) szép hogy a belváros térben jól strukturált. Nem egy óriási háztenger, hanem a sugárutak, a körutak a Duna és a hegyek által szabályozott izgalmas struktúra. Ám éppen ezért (azaz a széles utak miatt) a mai napig is megfelel a mindent befogadó és mindent elosztó totális belváros képének. Más városokban (pl.: Bécs, vagy Prága), a s•r• városszövet miatt már a múlt század végén kiépültek azok az új városrészek, amelyek oldották a totális belvárost, feladatokat vállaltak át a történelmi belvárosokból. Korunkban újabb városrészek épülnek a belvárosokhoz és az autópályákhoz közel, ahová a jó közlekedés miatt sok belvárosi iroda költözik ki (pl.: Bécs Uno city és a Wiener berg, vagy Prága Visegrad, Smichov).

Budapesten a rendszerváltással, ezzel éppen ellenkez• folyamat indult meg. Mivel a belváros még autóval könnyen járható volt, sorra épületek az irodaházak és sorra váltak irodákká a korábbi lakások. Az üzletek és a bevásárlók eközben kiszorultak a belvárosból, forgalom és az új bevásárlóközpontok miatt. Az emberek a növekv• forgalom okán kezdtek elmenekülni a belvárosból, így a folyamat öngerjeszt•vé vált. Talán most értünk el arra a határra, amikor a forgalom már olyan méreteket öltött, hogy egyre vonzóbbak a Hungária körúti és az autópályák menti területek irodák építésére, a jó megközelítés miatt. A város azonban nem segíti el• ezt a folyamatot, részben a koncepció, részben pedig az eszközök hiánya miatt.

Legfontosabb feladat ezért, éppen a fent említettek miatt annak a meghatározása, hogy milyen belvárost akarunk? Élhet•t. Olyan belvárost, ahol nem az autók, hanem a gyalogos forgalom, a kulturális események, és Budapest egyedi hangulata dominál. Olyan belvárost, ahol a város értékei megismerhet•ek és megélhet•ek. Olyan város, amely az emberekért van, értünk.

Ehhez szükség van a belváros átstrukturálására. El• kell segíteni, hogy azok a munkahelyek (els•sorban irodák) ahová az emberek autóval járnak dolgozni, települjenek ki a belvárosból (mert ne higgyük, hogy mindenkit képesek leszünk tömegközlekedésre ültetni). Er•síteni kell a vendéglátással és a vásárlással kapcsolatos funkciókat (pl: Kossuth Lajos utca lefedése). Létre kell hozni olyan tereket, amelyek a kultúrával, rendezvényekkel kapcsolatosak (Deák tér átépítése, új belvárosi terek építése), és létre kell hozni olyan tereket, amelyek a pihenést, kikapcsolódást szolgálják (belvárosi kertek építése).

II. AZ EREK

Közúti közlekedés

A belváros egyik legnagyobb baja a közlekedés. Óriási méretű autóáradat tart reggelente a város legértékesebb pontja a belváros felé. Az autók egy részének célja eleve a belváros, másik részének ugyan nem a belváros a célja, de vagy megszokásból, vagy kényszerből a belvároson keresztül érik el a céljukat. A megoldás nagyon egyszerűnek látszik, de megvalósítani legalább olyan nehéz, hiszen nagyon népszerű döntések meghozatalát igényli, és nagyon sok üzleti érdekelte (irodaházak) sért. Le kell zárni a belvárosi hidakat!

A Lánchíd lezárása jelentené a legkisebb gondot, mivel ezen a híd a második legkisebb forgalmat bonyolítja a Szabadság híd után. Lezárásával lényegesen csökkenne a forgalom a József Attila utca – Andrássy út útvonalon. A budai oldalon a vízvárosban is jelentős forgalomcsökkenéssel járna, különösen, ha az alagút és a főutca is lezárásra kerülne a híddal párhuzamosan. A Lánchíd sétahíddá alakítása lenne kívánatos, ehhez azonban szükség lenne a híd teljes átépítésére, mivel az útpálya két oldalán található merevítő tartók miatt a Lánchíd jelenlegi állapotában nem alkalmas gyalogoshídnak.

A Szabadság híd a legkisebb forgalmú híd, így ennek a felszabadítása jelentené a legkisebb feszültséget a belváros forgalmában. A lezárás után a híd a tömegközlekedést is szolgálhatná, ha megmaradna a kiskörúti villamos.

A legnagyobb problémát az Erzsébet híd lezárása, vagy a jelenlegi forgalmi sávok szűkítése jelentené, de ez okozná a legnagyobb változásokat is. Jelenleg a Kossuth Lajos utca a belváros egyik fő „tranzit útvonala”. Az útvonal mellett lényegében eltűntek a nívósabb üzletek, az éttermek, egyre több a lehúzott kirakat, egyre kisebb a gyalogosforgalom. A híd lezárásával, vagy két sávossá szűkítésével a belvárost autóval csak kerülő utakon lehetne megközelíteni, így a belvárosban csak áthaladó autók más kerülő utakon lennének kénytelenek céljukat elérni. Sétáló utca, vagy még inkább fedett bevásárló utca lehetne a Kossuth Lajos utcából, a Március 15.-e tér pedig újra a belváros főterévé válna, ahogy ez a korábbi századokban is így volt.

A belváros másik tranzit útvonala a Bajcsy Zsilinszky út – Kiskörút vonala. Itt a sávok és a forgalom sebességének csökkentésével kellene megakadályozni az átmeneti forgalmat.

Természetesen a fent említett lezárások óriási elégedetlenséget és káoszt okozhatnának, ha nem építenék ki megfelelő új útvonalakat, a belvárost városi tranzithelyként használó autók számára. Az új útvonalakat úgy kell kiépíteni, hogy azokból ne lehessen közvetlenül a belváros útjaira hajtani, így csak az átmeneti forgalom lebonyolítására szolgáljon.

A Buda és Pest közti forgalom levezetésére egy alagutat javaslunk a Déli pályaudvar, Moszkva tér és a Nyugati pályaudvar közé. Ez az alagút a budai hegyvidékre a pesti belváros mögötti területekre igyekvő forgalmát segítené. A pályaudvarok mögötti vasúti területek felhasználásával az alagút összeköthető az M1-M7 és az M3 autópályákkal.

Az Észak-déli irányú városi tranzitforgalom levezetésére Egy másik alagút szolgálhatna, amelyet a Duna jelenlegi medrébe lehetne süllyeszteni. Ennek az alagútnak a nagykörúton belüli szakaszon egyáltalán nem lenne kijárata, csupán a Moszkva tér – Nyugati közti alagúttal alkothatna csomópontot.

A közlekedési rendszer harmadik eleme a meglévő körútrendszer fejlesztése. Szükség van a Hungária körút átépítésére, mivel itt a sok szintbeli kereszteződés megakadályozza a forgalom gyors levezetését. Az átépített Hungária körút vonzaná az új irodaházakat, így a belvárosi irodák nagy része ide, illetve az alagutak kijárataihoz települhetne át. A nagykörút zsúfoltsága nem nagyon nőne, mivel az alagutak a forgalom jó részét elvezetnék.

Gyalogos közlekedés

A pesti belváros gyalogos közlekedése jelenleg a gépkocsiforgalom számára nehezen használható maradék tereken, utcákon zajlik. A forgalom iránya is ennek megfelelően nem a kívánatos kelet-nyugati, hanem a korábban kialakult észak-déli.

Ez természetesen nem azt jelenti, hogy észak-déli sétálóövezetekre nem lenne szükség, de a gyalogos forgalom természetes iránya és helye a rakparton észak-déli, a mögöttes részekén kelet-nyugati a rakpart és a budai oldal felé irányul. A kelet nyugati sétáló övezetek kialakulásának legfőbb gátja a gyalogoshidak hiánya a pesti belvárosban.

Ha belvárosból kitiltanánk az átmenő forgalmat, lezárnánk a Lánchidat akkor az Andrássy út oktogontól a belvárosba vezető részén a forgalom erősen csökkenne. Az Andrássy út belső szakaszának lezárásával egy olyan sétálóutcat nyerhetnénk, amely a barcelonai Ramblához vagy a római Corsohoz hasonló sétány lehetne. A Szent István tér átépítésével a gyalogosforgalmat a Lánchíd felé terelhetnénk, onnan pedig a Hunyadi János úton a Halászbástya előtt kialakítható széles lépcső soron fel a várba. Ez az útvonal szolgálná tehát a belváros összeköttetését a várnegyeddel.

A második sétány a Blaha Lujza térről vezetne a Rákóczi út – Kossuth Lajos utca vonalában az Erzsébet hídon keresztül a Tabánba. A Tabán nagy zöldterületén egy igazi városi park alakítható ki, egy második városliget. Az Erzsébet híd nagy szélességénél fogva alkalmas rendezvények lebonyolítására is, így itt igazi hídünnepeket lehetne tartani.

A harmadik útvonal az Erzsébetváros sétálóövezeteiből (Király utca, Madách sétány) vezetne a Deák téren és a Deák Ferenc utcán keresztül a Vígadó téri gyaloghídhöz és azon keresztül a Tabáni parkhoz.

A negyedik útvonal a Belgrád rakpartról vinne fel a Gellért hegyre, ez lenne a Gellért hegyi kábelvasút, a Gellért hegyi lanovka.

A gyalogos forgalmi útvonalak így a következőképpen alakulhatnának:

1. Városliget – Andrássy út – Szt. István tér – Lánchíd – Hunyadi János út – Vár
2. Erzsébetváros – Király utca és a Madách sétány – Deák tér – Vígadó tér – Tabáni park
3. Blaha Lujza tér – Astoria – Március 15.-e tér – Gellért hegy – Tabáni park

III. AZ ÉRZÉKSZERVEK

Kiszabadítandó épületek és új terek a pesti belvárosban

A pesti belvárosból sajnos hiányoznak a városi élet legfőbb színhelyei a terek. Talán csak egy igazi városi teret említhetünk ez a Vörösmarty tér. A belváros többi terét (Ferenciek tere, Március 15.-e tér, Deák tér, Kálvin tér, Astoria, Szerviták tere) jelenleg a gépkocsiforgalom bitorolja el a várostól. Szükséges lenne a meglévő városi tereink átépítése oly módon, hogy ezek a terek a városi élet, a város rendezvényinek befogadását szolgálják. Hasznos lehetne a terek tematizálása is. Úgy, mint vásárterek, kulturális terek, tömegrendezvények terei, udvarok, kertek, parkok.

Meglévő tereink közül a következők átépítését javasoljuk:

1. Március 15.-e tér
2. Ferenciek tere
3. Szerviták tere
4. Deák tér

Március 15.-e tér:

A teret jelenleg az Erzsébet híd felhajtója és a belváros legnagyobb turistabusz parkolója foglalja el. A tér legértékesebb épületei a pesti Nagyboldogasszony templom, és a Contraaquincum romjai. A tér és környéke mindig is Pest központjának számított, (korábban a városháza is itt állt). Mai méltatlan helyzetének kulcsa az Erzsébet híd felhajtójának rendezése. Sajnos a felhajtó erősen korlátozza a tér átépítésének lehetőségei. Véleményünk szerint a tér problémáinak megoldására a járószint szintjének emelése (lásd Roosevelttér) és az Erzsébet híd forgalmának alagútba terelése jelenthet megoldást. A Március 15.-e szintjének megemlése teljesen új helyzetbe hozhatná a felemelt belvárosi plébániatemplomot és a római romok területét.

Ferenciek tere:

A Ferenciek terének legfőbb problémája a Ferenciek temploma. Valaha ez a templom volt a legnagyobb épület a környéken, mára azonban a város túlnötte a kis barokk templomot. A templom előtti tér sokszorosára nőtt a századfordulón, és a környező épületek is már a torony magasságát ostromolják. Javasoljuk egy kettős passzázs építését a Március 15.-e tértől a Ferenciek teréig a Klotild paloták közt illetve a Ferenciek terétől az Asztóriáig, a Kossuth utca lefedésével. A jelentősen csökkentett térben a Ferenciek temploma újra a központba kerülne, a Passzázs pedig a belvárosba vonzaná a szórakozni, pihenni vágyókat. A passzázs első része a Klotild paloták közt pálmaházként is működhetne (lásd Atocha pályaudvar Madridban), különleges színfoltjaként a pest belvárosnak.

Szerviták tere:

A tér legfőbb problémája a parkolóház. A parkoló és a mellette álló irodaház átépítésével a Liszt Ferenc térhez hasonló pezsgő tér hozható létre, ahol könyvesboltok, éttermek kávéházak törhetnének teret a pesti emberek számára

Deák tér:

A város dinamizmusa sajnos nem kíméli a templomainkat. A házak ötven évente két emelettel nőnek, míg a templomok változatlanok maradnak. Az evangélikus templom esetében nem a Pálos templomnál történt lépték törés történt, meg hanem annak éppen az ellenkezője, valami olyasmi, ami a Ferenciek terén. Az új Deák tér sokkal nagyobb a réginél így az egykor a tér díszeként működő templom ma erősen léptékét veszítette, a tér legkisebb épületévé vált. Javaslatunk az Erzsébet téri kolonnád segítségével visszahelyezi a Deák téri templomot a régi léptékébe.

Értékes épületek kiszabadítása és új terek képzése

Városunk számos elrejtett értékkel rendelkezik. Úgy gondoljuk, hogy megérett az idő néhány kiemelkedő értékű épület környezetének a rendezésére.

1. Fő városháza – Városház tér
2. Régi városháza a Váci utca déli részén – Régi városháza tér
3. Egykori Pálos templom, ma egyetemi templom – Pálosok tere

Városház tér:

A jelen pályázat kapcsán meg kell határoznunk a városháza régi tömbjének feladatát, a belvárosban betöltött szerepét. Azt gondoljuk, hogy ne kell új városházát építenünk. Nagyon büszkék vagyunk az Invalidus palota épületére, és igazán méltónak érezzük a jelenlegi városháza funkciót. Nem szeretnénk alapvetően átszervezni a városháza meglévő épületét, csupán kiegészíteni eldeink munkáját. A városháza reprezentatív bejárata továbbra is a belváros felől kell, nyíljon, viszont nagy szükség lenne egy térre, hogy ez a bejárat és ez a gyönyörű épület érvényesülhessen. Ennek érdekében sajnos fájdalmas lépéseket is el kell követnünk, úgy, mint a Posta eklektikus épületének részbeni elbontását. A végeredmény azonban lenyűgöző! Egy igazi városház tér egy hatalmas barokk palotával.

Régi városháza tér:

A századfordulón épült városháza (ma közigazgatási hivatal) észrevétlenül bújik meg a váci utca magas épületei közt. Aki a földön jár valószínűleg soha sem részesül abban az örömben, hogy megcsodálhassa az egykori városháza épületét. Az égre kell nézni, és a fellegekben járni, hogy észrevehessük ezt a csodát. A megoldás sajnos ebben az esetben is csak a bontás lehet.

Pálosok tere:

Az egykori Pálos templom a magyar alapítású pálos rend központjának indult a török háború után. Sajnos a történelem közbeszólt és újra visszavetette a pálosokat, a munkájuk azonban a templom épületével örökre köbe vésődött. Sajnos a város ezt a templomot is körbenette, így ma már csak erős perspektivikus torzításban láthatjuk az Egyetemi templomot. A templom kiszabadítása itt egyszerre és izgalmasabban is megoldható, mint a városházák esetében. Itt egy udvar kibontását javasoljuk széles árkádsorral a Kecskeméti utca felé.

IV. A SZÍV

A Budapest szíve pályázat olvasása során néhány általunk nagyon fontos gondolat fogalmazódott meg bennünk.

Milyen egy mai városközpont?

Mit kell tudnia ma egy városközpontnak?

Milyen funkcióknak kell megfelelnie egy jól élhető város központjának?

A történelmi városaink többnyire két központtal rendelkeznek. A városnak van egy szakrális központja a plébániatemplommal és egy világi a városházával. A szakrális központ szerepe egyértelműen a vallást szolgálja, a világi központ szerepe azonban összetettebb. Piacterként és politikai fórumként is működnie kell, és a kulturális funkció is elengedhetetlen. Egy mai város világi központja ugyanezeknek a követelményeknek kell megfeleljen, de mindezt a kor nyelvén és a kornak megfelelő eszközökkel.

Politikai központ:

A térnek alkalmasnak kell lenni nagy politikai rendezvények befogadására. Jelenleg Budapesten a Hősök tere és a Kossuth tér osztozik felváltva ezen a szerepen, kevés sikerrel, mivel mindkét tér teljesen alkalmatlan nagy tömeges események kultúralt lebonyolítására. Mindkét tér díszter.

Piacter:

Bár a vásárok szerepe már régen nem ugyanaz mint a középkorban, de mégis szükség van vásárterekre. Könyvvásárok, karácsonyi vásárok ma is vannak és reméljük még sokáig fennmaradnak. Budapesten ezt a szerepet a Vörösmarty tér látja el, kevés sikerrel. Vásárok alkalmával a tér teljesen bedugul, a gyalogos közlekedés nagyon nehézkessé válik, a teraszok mellé szorulnak a sátrak, raktározási és egészségügyi helyiségek megoldása pedig teljesen esetleges.

Kulturális központ:

A kultúra egyre erősebb szereppel bír a modern városokban. Városközpont kulturális szerep nélkül elképzelhetetlen. Esetünkben a „szív” kulturális szerepe erősen érik. Az Erzsébet téri kulturális központ integráló hatással bír.

Budapest szíve minden adottsággal rendelkezik ahhoz hogy egy modern világi központ legyen. A javaslatunkban szereplő kolonnád térben megkerülhetővé teszi a terület rendezvények esetén. Az oszlopsorok közt, a „gödörben”, vagy a medence felett színpadok alakíthatók ki politikai és kulturális események esetén. A kolonnád alatt vásárok rendezhetőek, a tér alatt megfelelő közlekedési raktározási és higiéniai kiszolgáló egységekkel. Az Erzsébet téri park a zöldterületet biztosítja, a Szent István tér pedig a szakrális központtal egészíti ki Budapest Szívét.

V. A Városháza b• vitése

A b• vitésnél kiindulási alapként kezeltük a meglév• városháza tömbjét, mint az „igazi” városházát. Tervünk alapvet• célkit•zése a városháza meglév• értékeinek meg•rzése, az épület szerves továbbépítése. Fontos kiindulási alapként tekintettük a városfal feltárt maradványait is.

A meglév• épület struktúrájában a pavilonok szerepét indokoltnak és szervesnek tartjuk, ám annak méltatlan építészeti megoldása miatt teljes elbontását javasoljuk. A felhúzandó két új szárnyba üléstermeket javasolunk elhelyezni.

A városháza bels• udvarainak üveggel való teljes lefedését javasoljuk. A lefedés olyan új télen, nyáron használható tereket alakít ki, amelyek indukálják a városháza átjárhatóságát és integrálását a város szövetébe. A jobb integráció el•segítése érdekében a földszint és a pince teljes területén a városházától független, vagy részben függ• szolgáltató funkciók telepítését javasoljuk. A városháza irodai szárnyaiba kártyás belépet• rendszer segítségével juthatnának be a dolgozók. A meglév• épület és a városfal közti szakaszon lév• udvarban képzeljük el a városháza ügyfélszolgálati tereit, a két újonnan felhúzandó és a háború után átépített szárnyakban.

A városháza ügyfélszolgálatának f• bejárata a Madách térrel szemben lév• agóráról nyílik. Az agóra és az ügyfélszolgálat átriuma közti térbeli elválasztást a városfal és a fölé kerül• üvegfal-médiafal biztosítaná a várárokkal, amely a metró és teremgarázs bejáratait f• zi fel. Az átjárást a várárok felett hidakkal biztosítjuk.

Az agóra els• sorban a kulturális élet tere. Több szállal kapcsolódik az Erzsébet tér - Deák tér együtteséhez és a Madách térhez. A téren a kolonnád folytatásában építend• nagy tet• alatti épületekben helyezhet• el az új Merlin színház, a Fesztiválközpont, a Budapest Galéria, a F•városi képtár, valamint a Turisztikai és információs központ. A felsorolt funkciók melletti szabad területeken egyéb kulturális kereskedelmi és vendéglátó egységek elhelyezésére is lehet•ség van.

A városháza különleges létesítménye lehet a tet•n kialakítandó szabadtéri színpad, ahonnan egyedi díszletként kínálkozik a panoráma a Bazilika és a Budai vár felé.

Tablók:

1. Helyszínrajzok	A0	m=1:2000, 1000
2. Látványtervek	A0	
3. Városháza Pince alaprajz és metrókapcsolat	A0	m=1:500
4. Városháza vezérszínti alaprajz	A0	m=1:500
5. Városháza emeleti alaprajzok	A0	m=1:500
6. Városháza metszetek homlokzat	A0	m=1:500
7. Városház tér, Régi városháza tér	A0	
8. Kossuth Passzázs, Pálosok tere	A0	