

„BUDAPEST SZÍVE” ÖTLETPÁLYÁZAT



MŰSZAKI LEÍRÁS

Városépítészeti koncepció

A közlekedési rendszer problémái

Budapest központjának sugaras-gyűrűs szerkezetéből adódóan legnagyobb gondja, hogy még ma is túl sok a központi területeket igénybevevő átmenő közúti forgalom (a nagyon hiányzó út- és dunai átkelő kapacitás miatt) és – természetesen -, a létező felszíni közlekedési folyosókhoz igazodó tömegközlekedés okozta felesleges terhelés.

A másik tényező a közlekedési és szabad területeket elárasztó parkoló autók nagy mennyisége, amelyeknek nincs megfelelő elhelyezési lehetősége, hiányoznak a parkolóházak, mélygarázsok. A célforgalommal érkező gépkocsik elhelyezhetősége mellett hiányoznak az intézményi és lakossági parkolók is.

A harmadik tényező, hogy a létező tömegközlekedési hálózat hiányosságai és összehangolatlansága miatt nem működik jól az elosztó- és célba juttató rendszer a városban, ezért sok felesleges átszállással terhelt, nehézkes és időt rabló a városrészek és az agglomeráció közötti közlekedés – sokszor a városközponton keresztül - ami miatt ismét csak az egyéni közlekedést választják az utazók, túlterhelve ezzel a kevés, kis kapacitású úthálózatot.

A belvárosi területek helyzetének megváltoztatásához ezért elengedhetetlen a felszíni területek felszabadítása a parkoló- és áthaladó járművektől, a belvárosi területeken az utcák és egyéb közterületek „rehabilitálása”, újraélesztése és humanizálása.



Közlekedés szervezési és építési feladatok

A főváros, Budapest különböző, de összefüggő rendszerek halmaza, ezért egy-egy feladat megoldása nem korlátozódhat csak a szűk célterületre, mert ott nem adható megfelelő megoldás. Közhelynek számít, de sajnos még mindig nem eléggé ahhoz, hogy működjön a város belső területe, sok egyéb területen is meg kell valósítani a közlekedésfejlesztési és egyéb feladatokat.

Természetesen e pályázatban elsősorban a területen tervezhető beavatkozásokat ismertetjük, de a valóságban nem nélkülözhető néhány olyan feltétel megteremtése, aminek hiánya ellehetetleníti a megvalósítást:

- Az agglomerációs és elővárosi közlekedés átszervezése, az elővárosi vasút és a HÉV komoly fejlesztése, a hozzátartozó nagykapacitású P+R rendszer kiépítése a vonalak mellett. A vonalak átkötése a városon keresztül, ÉD és KNy irányban.
- A közúti körgyűrűk kiépítése és nagy kapacitású parkolóházak, mélygarázsok építése a nagykörút vonalán.
- A nagykörúton- és különösen a kiskörúton belül az úthálózat keresztmetszetének szűkítésével, a közúti parkolás csökkentésével, új épített parkolási lehetőség biztosításával közterületeket kell felszabadítani.

A város belső területeinek átalakulásával visszatérnek az üzletek, kibővül a vendéglátás és a szolgáltatási kör. A közlekedési csatornává züllött utcákra átalakulásuk után visszatérnek a gyalogosok, kiteljesedik a városi funkció ismét.



JAVASOLT KÖZLEKEDÉSEPÍTÉS ÉS FORGALOMSZERVEZÉS

A tervezési területen javasolt változtatások

A cél a közterületek átértékelése, újraélesztése, a más, jobb minőségű városi lét feltételeinek megteremtése. Az utcák, közterek nem csak a forgalom és a kereskedelem túlszűfolt színterei, hanem a városi ember létezési terei, ahol elviselhető, ártalmaktól viszonylag mentes, kellemes környezet teremthető meg.

A visszanyert városi terek alkalmasak sétákra, pihenésre, kulturális események megrendezésére – befogadására, kellemes időtöltésre, hosszabb idejű tartózkodásra. A „város”, a városi környezet visszakapja méltóságát és rangját, közlekedési „(szenny)csatorna” jellege megszűnik, de legalábbis tompul és emberek foglalhatják el ismét az újra megkapott élettereiket.

A folyópart átalakítását és a Korzó bővítését lehetővé kell tenni, kihasználva a dunai fekvés páratlan adottságait.

A 2-es villamos pályáját kéreg alá süllyesztve kell átépíteni, legalább a Szabadság híd és a Lánchíd közötti szakaszon. Távolabban folytatni kell déli irányban a ráckevei HÉV-ig, északi irányban a Duna medrébe elhelyezett alagúttal a Battyhány térig, illetve a szentendrei HÉV-ig. (Alternatív változat a jelenlegi mélyvezetésű észak-déli összeköttetéssel szemben.)

A kéreg alatti vezetéssel megszélesíthető a Korzó jelenlegi szakasza mintegy 6 méterrel. A pálya alépítménye egyébként is átépítendő. Megmarad a külső fala, eredeti látványával.

A Belgrád rakparton folytatható a Korzó, új vendéglátó, pihenő zónát kialakítva. Megújulhat a rettenetes állapotban lévő hajóállomás, kiemelt fontosságú, elegáns fogadóhellyé alakítva. A dunai üdülőhajók utazóinak első, ma nagyon méltatlan látványt adó „budapesti kapu” végre a fővároshoz méltó képet nyerhet.

Az alsó rakpart 2x1 sávon továbbra is megmarad, szerepének azonban módosulnia kell. Javaslatainkban célforgalom számára szolgál az adott szakaszon, nem észak-déli főhálózati elemként.

Csökkenteni kell általában a belváros közúti forgalmát, különösen az áthaladó forgalom kiszorításával.

A kiskörút nyomvonalán a Duna felé, a beérkező közúti forgalom csak szűkített keresztmetszeten haladhat a József Attila, a Kossuth és a Vámház körúton. Ezekon az utakon csak a tömegközlekedés és azonos, vagy egy külön sávon a szgk forgalom haladhat.

Az utcákat újra fasorokkal kell beültetni, szélesebb járdákat kell kiépíteni a gyalogosok számára, megfelelő burkolattal, utcabútorokkal ellátva.

Az Erzsébet híd 2x3 sáv helyett a távlatban csak 2x2 sávós lehet. Át kell szervezni a pesti hídfő forgalmát, a Korzó déli folytatása és a Váci utca e szakasza melletti gyalogos zóna bővítése miatt.



ÚJ GYALOGOS TEREK ÉS HUMANIZÁLT ÚTVONALAK

Parkoló gépkocsik elhelyezése

A személygépkocsik egyre nagyobb helyet foglalnak el a közterületeken. Szaporodó számuk miatt elkerülhetetlen építményben történő, koncentrált elhelyezésük. A tervezési területen belül célszerű lenne minden építésnél, a normatívánál magasabb gk szám elhelyezését megszabni, különben néhány éven belül kezelhetetlen káosz alakul ki.

Közforgalmú mélygarázsok építése szükséges minden lehetséges helyen. Javasolt megépíteni a Madách tér alatt, a tér melletti tömbbelsőben, a Nádor tér alatt, a Vámház téren, a Veres Pálné utcában. Távolabban megfontolandó az Erzsébet híd mellett, a Március 15 téren mélygarázs létesítése, a budai irányból érkező célforgalom megfogására.

A városháza tömbjében is mélygarázst kell kiépíteni, ami napközben külső forgalmat is fogadni képes.

Gyalogos felületek kiterjesztése

A gépkocsik által elfoglalt terület felszabadításával megnyílik a lehetőség több utca teljesen gyalogos forgalmúvá alakítására.

A Dunakorzó szélesítésére és folytatására tett javaslatunkat az előzőekben már ismertettük. Megvalósítása jelentős városképi erővel bír, a Városház térrel együtt.

A belváros gyalogos rendszere több szakasszal bővül.

Északon

- a Deák F. utca teljes hosszán a Vigadó térig,
- a Pilvax közön át a Gerlóczy utcán a Semmelweis utcáig a Vitkovics M. utcával együtt,

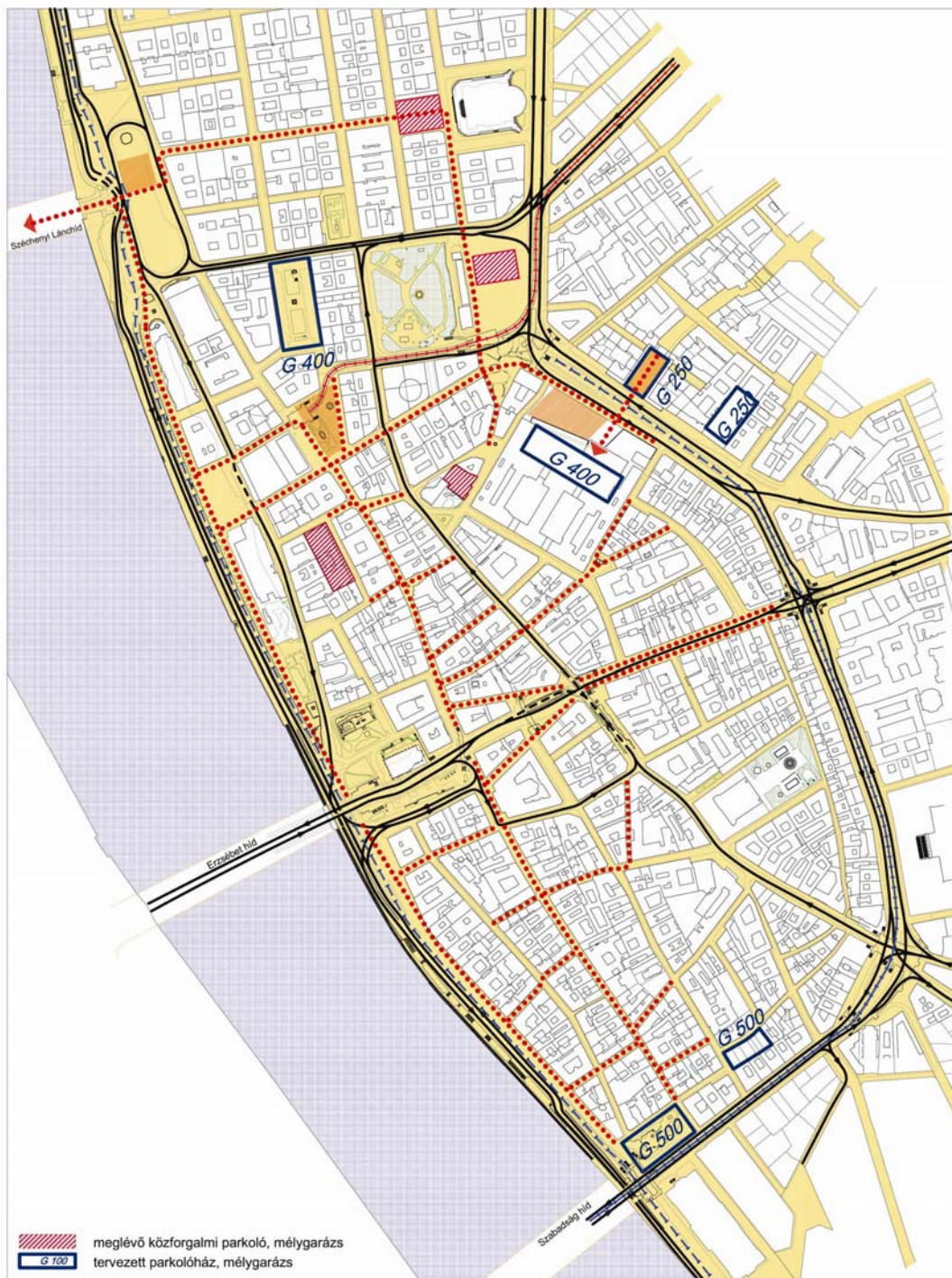
Középen

- Szabdsajtó út és Kossuth L. utca járdáinak, gyalogos burkolatainak szélesítése az úttest rovására

Délen

- a Belgrád rakpart sétányához kapcsolódva gyalogos utca lesz az Irányi, a Sóház és a Havas utca
- Váci utca keleti oldalán átalakul a Nyáry Pál és Cukor utca, valamint Szerb utca egy szakasza és a Szarka utca

A gyalogos passzázsok további kiépüléséhez nemcsak műszaki átalakító munka, de új üzemeltetési, kezelési mód kell a biztonság érdekében.



Parkolók javasolt elhelyezése

Új köztér kialakítása a többfunkciós épületegyüttessel, a Károly körúton.

A 49-es villamos megtartása nagyobb távlatban is szükséges, nem tartjuk jónak kiváltását más formákkal. Javasolt viszont a végállomás kéreg alatti elhelyezése, amivel jelentős hely szabadul fel és az Astoria irányú forgalmi sávok eltolhatók északkeleti irányban. A föld alatti állomás a meglévőhöz kapcsolható.

A ma szűk keresztmetszetű Bajcsy-Zsilinszky utcai Deák téri torkolatban az evangélikus templom mellett legalább 10 méteres gyalogosfelület alakítható ki. A tervezett „új Városháza tér” így sokkal kedvezőbben kapcsolódhat a Deák és Erzsébet tér felé. Összenyitható a térség, könnyebben megfelel központi elosztó szerepének. Az aluljáró kisebb átalakítással fogadni tudja a villamos végállomás peronjáról érkezőket, szélesebb lépcsőkkel érhet a Deák tér szintjére. Átépitendő a Deák téri metró feljáró épülete.

A „Budapest Város Háza” (tervezett új épület) multifunkciós kulturális központként új térformáló szerepben jelenik meg. A városfalhoz visszahúzott térfal előtt, új, nagyméretű közösségi tér alakul ki, a ház szerepéhez méltó előtérként.

Térformálás, a Budapest Város Háza (BVH) koncepciója

Az épület-együttes megtervezésénél alapvető szempont volt, hogy új minőségű köztér alakuljon ki a Károly körút mellett. Befejeződjön, megteremtődjön a körúti térfal.

A régi városfal csak nyomaiban látható a városban, itt lehetőség lesz helyben történő bemutatására, ezért alap koordinátának vettük a városfal nyomvonalát, ehhez alakítottuk az épület szervezését az adott szakaszon, ezáltal ez határozta meg az épület Károly körúti vonalát. A kereszt szárny a meglévő telekhatárra illeszkedik.

A főbejárat helyét a Madách tér tengelye folytatásában jelöltük ki, tisztelve az egykori kompozíciót, ami csak részben valósult meg. A főbejárat helyét a térben kiemelt, átfordított tömeggel, mintegy kapuzattal hangsúlyoztuk ki.

Az épület nem akar konkurálni a Madách házzal, zárt szigorú térfalával, tömege ezért sokkal erőteljesebben tagolt. A visszahúzott tömegek lehetővé is teszik a nagyobb játékosságot, mert jó rálátást biztosítanak az épület előterében lévő kitágított téren át mindkét fő irányból.

A tervezett épület megjelenésében a tömör, zárt felületek és a könnyű, áttetsző üveghomlokzatok ellentéte dominál. A régi városfal felett ellebegve megjelenik az újra megfogalmazott városfal, megmutatva annak eredeti helyét. A süllyesztett kanyonból védetten, állandóan – éjjel és nappal - megmutatható az eredeti fal, amit a kiállító tér üvegfala határol el. A szint alatt üzletek és vendéglátóhelyek alakíthatók ki.

Az épületegyüttes csomópontja tehát a fő tömegek metszésében, a „kapuzatban” van.

Ez a csuklópont horizontálisan és vertikálisan is szervezi az épületet. Horizontálisan, mert bevezet a meglévő városházába, az életre kelt belső kertbe, illetve szintenként épületen belül összeköti a funkcionális egységeket. Nem kevésbé fontos vertikális fűző ereje:

A publikum számára nyitott egységek mind az itt elhelyezett többszintes előcsarnokból érhetők el. Három fő funkciócsoport fűződik itt össze: a színház, a kiállítás és a konferencia (természetesen mind külön-külön, önállóan is megközelíthető, illetve szükség szerint kapcsolódik más csoportokhoz, pl.: galériák kereskedelem-vendéglátáshoz, konferencia az idegenforgalmi-fesztivál irodához, illetve az irodablokkokhoz).

Az egységek egy-egy közös szinten összefutnak az előcsarnoki tér galériáján, illetve innen indul a 3. emeletről a konferencia-híd is magasba törő tömegével.

A galéria tömb a tér felé nyitott, a körút felé zárt. Látogatóforgalma a központi előcsarnokon keresztül vezetett. A kulturális funkció mellett kereskedelmi és vendéglátó egységet is tartalmaz.

A zárt térfalat felhasítja az új főbejárat, a konferencia központ könnyed üveg hasábjá viszont mégis átköti a tömeget, egyben megformálja a kapuzatot. A kapuzat nagyméretű és sodró erejű a hivatal és a tervezett új funkciók felé. Mérete, állandó átjárhatósága szimbolizálhatja azt a nyitottságot – nyílt várospolitikát - amire nagy szüksége van a városnak és lakóinak. A legtöbb funkcionális egység a kapuzatból, illetve az innen nyíló előcsarnokból közelíthető meg. Ide érkeznek a szint alatti parkolóból is a látogatók.

A színház tömbjének üveghomlokzata nappal zárt jellegű, este viszont kinyílik és világos, hívogató, meleg színnel vonzza a tekintetet és a látogatókat, kapcsolatot teremt a környezetével. A nagyobb matt felületek mellett a kisebb átlátszó üvegrészek játéka teszi változatosá a nagy felületet.

Az udvari tömb étteremnek és hivatali irodáknak ad helyet, összekötve meglévő épülettel. Az étterem külső és belső forgalmat egyaránt fogad.

Az épületeket karcsú „világítótorony” egészíti ki és emeli vissza a Gerlóczy utca felől az épületen fokozatosan csökkenő térfal magasságát ismét a körút megkívánta magasságba, anélkül, hogy elnyomná a templom alacsonyabb tömegét.

A karcsú tárgy egyben „projektor torony”, helyet ad a lassan már hagyományossá váló virtuális – vizuális művészetnek a téren. Időszakos vagy akár állandó „fényfestészeti” attrakció lehet.