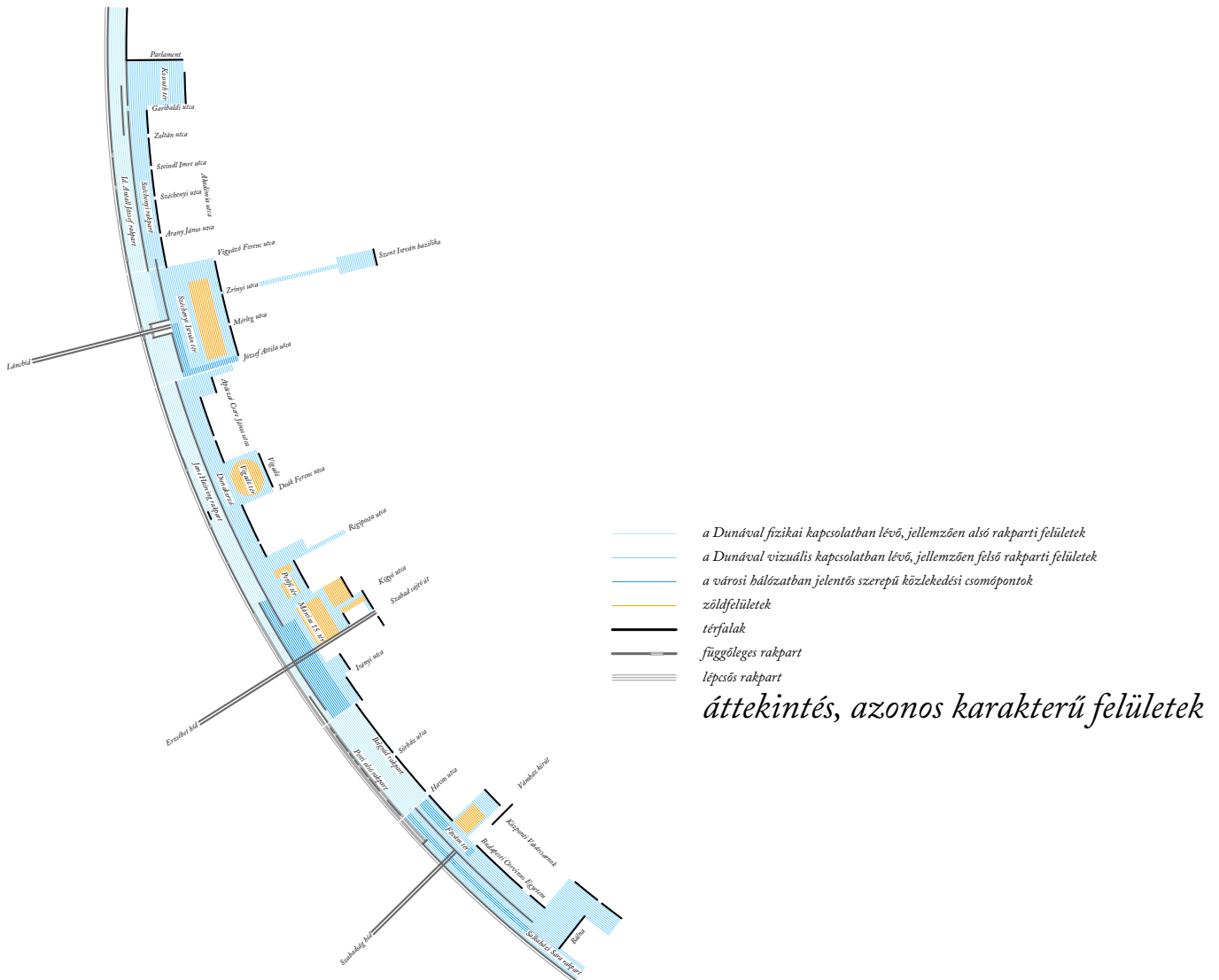


Hisszük, hogy az eddig mindig áhított, de a rendszer tehetetlensége miatt régóta odázott munkát kis, a rendszer jól meghatározott pontjain végrehajtott beavatkozásokkal, azt könnyen újraírva végezhetjük el.

A terv 3 eszközzel operál, amit 3 módon mutat be:

- a rendszert és a rendszer nyújtotta időbeliséget infografikák,
- a rakparti és vízi felületek működését az isometriák,
- a pontszerű, helyi kapcsolatokat erősítő beavatkozásokat látványtervek formájában.

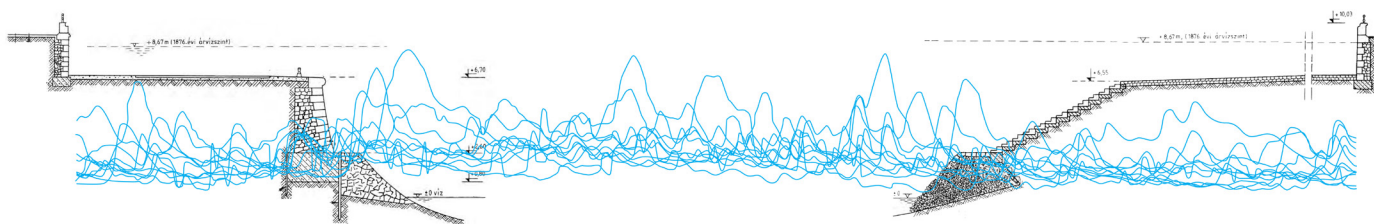


## 1. áttekintés

A város az egyik legösszetettebb ember alkotta rendszer. Melyben évtizedek óta a Duna idegen elemként volt jelen, a városi rendszer hibájaként szólt bele annak működésébe. A város leküzdendő akadályként tekintett a folyóra, így hosszasan igyekezett kiírni a rendszerből. Ma talán olyan a helyzetben vagyunk, hogy felismerjük, a hibák is a rendszer szerves részei, így az állandó ellenállás helyett jobb az együttműködésre törekvés. Ezt az együttműködést nem a város Dunára terjeszkedésében kell keresni, hanem a folyó rendszeréből fakadó sajátosságokban.



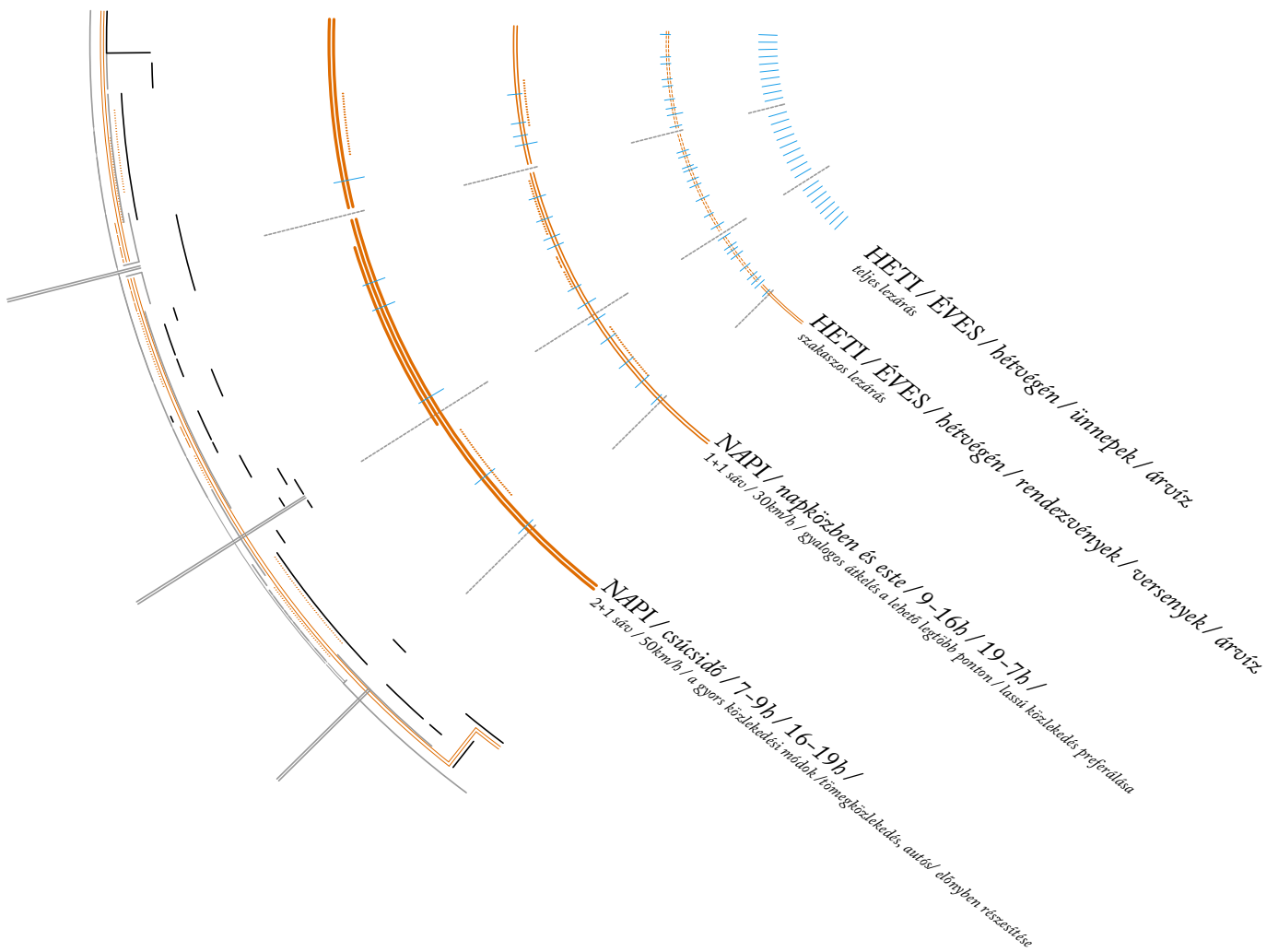
Ismertek külföldi példák, ahol a város nem áthidalandó akadályként gondol a vízzel való kapcsolatára, hanem törekszik fordulni felé. Öröndetes, hogy az utóbbi években Budapesten is hasonló folyamat kezdett kibontakozni, a Dunát egyre inkább a városfejlesztés egyik kulcselemének tekintve.



## 2. árvíz

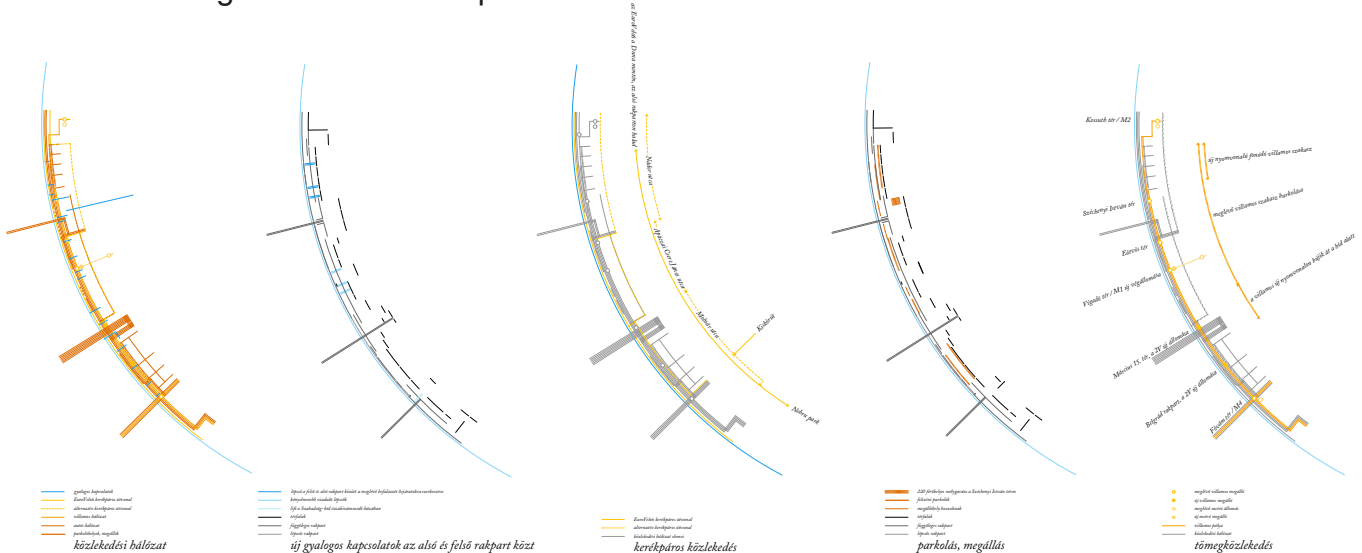
A város és a Duna bonyolult kapcsolatában több olyan pont is van, ahol lehet és érdemes beavatkozni, változtatni a kapcsolat dinamikáján. A vízszint ingadozása egyfajta mérhető ciklikusságot ad, egyben kihat a város működésére, korlátoz, ugyanakkor lehetőséget is felkínál. A pályázat felvetése az, hogy ezt a ciklikusságot át lehet fordítani a megoldás eszközévé: időbeli elválasztással, időben megosztott használattal.

Napi, heti és éves ciklusok határozhatók meg, melyek a közlekedési hálózatokon keresztül a városi élet szervezőjévé válnak ugyanúgy, ahogy az egyes évszakok jellemző viszonyai és a természeti események. Ezekből következően más és más a folyóparton tartózkodás élménye.



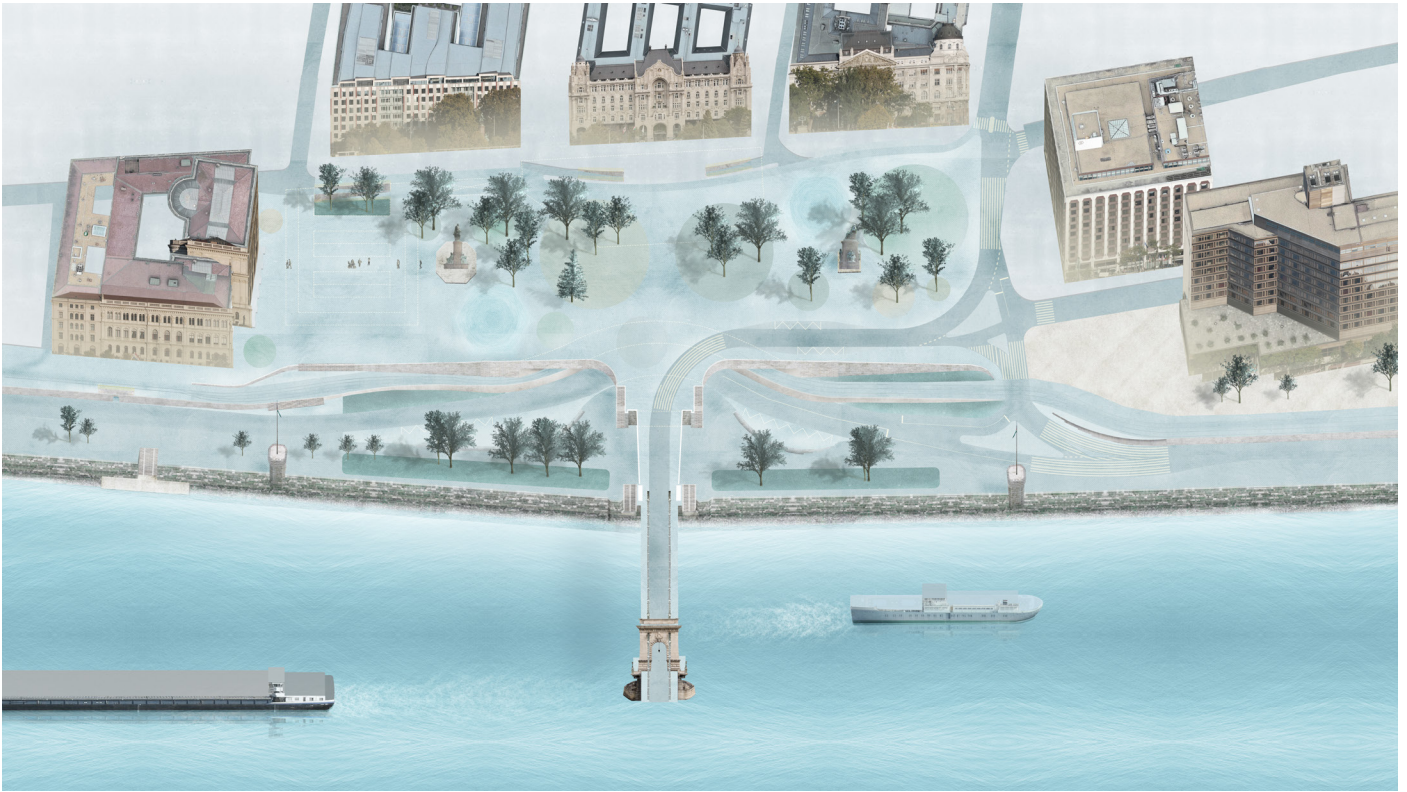
### 3. a közlekedési hálózat és annak egyes elemei

A fenti ciklikusságot kellően rugalmas rendszerek képesek kezelni. Ma már adottak a lehetőségek a forgalom olyan szervezésére, ami képes lehet mindezt integrált és dinamikus módon irányítani. A közlekedési hálózatban rejlő tudás intelligens forgalomirányítási módszerekkel a jelenleginél sokkal nagyobb hatékonysági mutatóval kiaknázható, szervezhető, az egypólusú forgalom-szervezési gondolkodást többpólusúvá váltva.



Az előzőekben csak szoftver-jellegű elemekről esett szó, de a célok eléréséhez a hardver is szükséges:

Olyan fizikai környezetet kell biztosítanunk, amelyek minél több lehetőséget hagynak nyitva és minél kevesebb akadályt képeznek. A rakparti védművek összetett rendszere önmaga is különböző karakterű felületekre bontja a partszakaszt, amik ennek megfelelően alkalmasak eltérő lehetőségek befogadására. Definiálva ezeket a felületeket, minőségükben összefogva biztosítani tudjuk az időben elválasztott tevékenységek széleskörű befogadását.

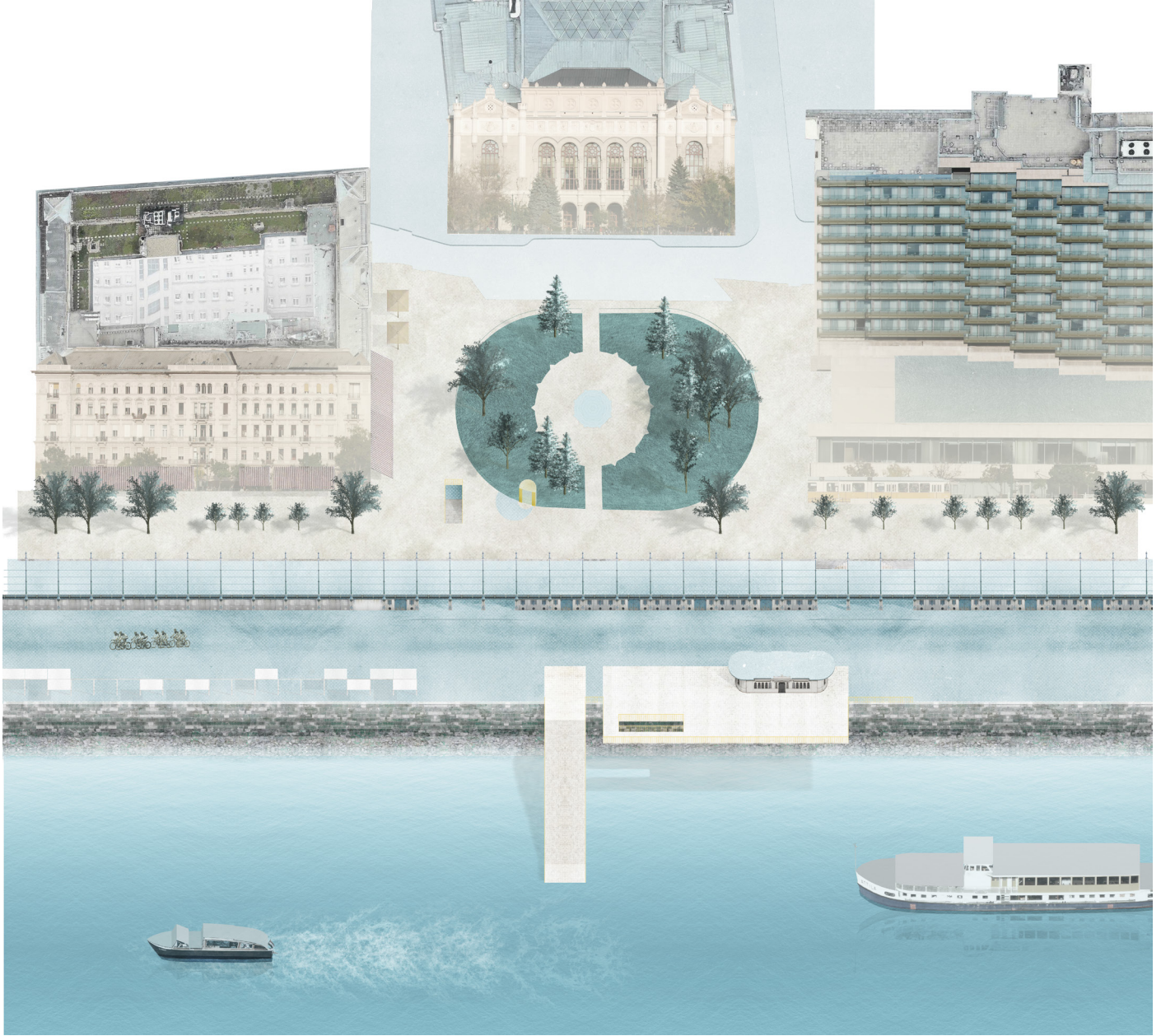


Az "összefogás" itt azt is jelenti, hogy a lehető legkevesebb szintbeli váltással és ennek megfelelően a lehető legkevesebb vizuális elkülönítéssel dolgozunk. Ez a felfogás tudatosan szembe helyezkedik a mindent felszabdáló, minden eltérő igénynek egyidőben lehetőséget adó és állandóan jelen levő - de egymástól anyagában, felületében, kialakításában eltérő minőséget adó tervezői szemléletnek.

Az egységesen kezelt felületek vizuálisan közelebb hozzák a városhoz a vízfelületet, csökkentik a városban több rétegben is érzékelhető zavart, nagyobb gesztusokkal és vonalakkal hangsúlyozzák a Duna városban betöltött szerepét.

Az egységesen kezelt felületek vizuálisan közelebb hozzák a városhoz a vízfelületet, csökkentik a városban több rétegben is érzékelhető zavart, nagyobb gesztusokkal és vonalakkal hangsúlyozzák a Duna városban betöltött szerepét.

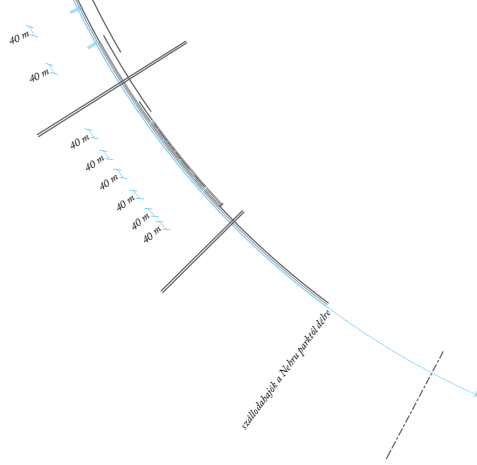
Az egynemű, sokféle használatot kezelni képes felületek fenntartják a kapcsolatot a hálózat meglévő elemeivel, miközben több, pontosan meghatározott helyen tett beavatkozással erősíti a hálózat elemei közt a kapcsolatot: új és kényelmesebb gyalogos kapcsolatokat ad; konfliktus-mentessé szervezi az EuroVelo6 hálózat pesti rakparton futó szakaszát; javítja a meglévő tömegközlekedési kapcsolatokat és újakat ad; logikussá szevezi a parkolóhelyek és megállóhelyek rendszerét úgy, hogy nem sérti a meglévő zöldfelületi rendszert a felszínen, sem a közművek hálózatát a felszín alatt.



#### 4. a vízén

A változó vízállás, az egyes évszakok jellemző klímája, a szinte mindig jelen lévő szél, az egyre tisztább vízminőségű folyó magától értetődően a vízén természetesen is létező hajózás egyre élénkebb életét vetíti előre. A várossal való kapcsolatuk, a kikötők kérdése kardinális.

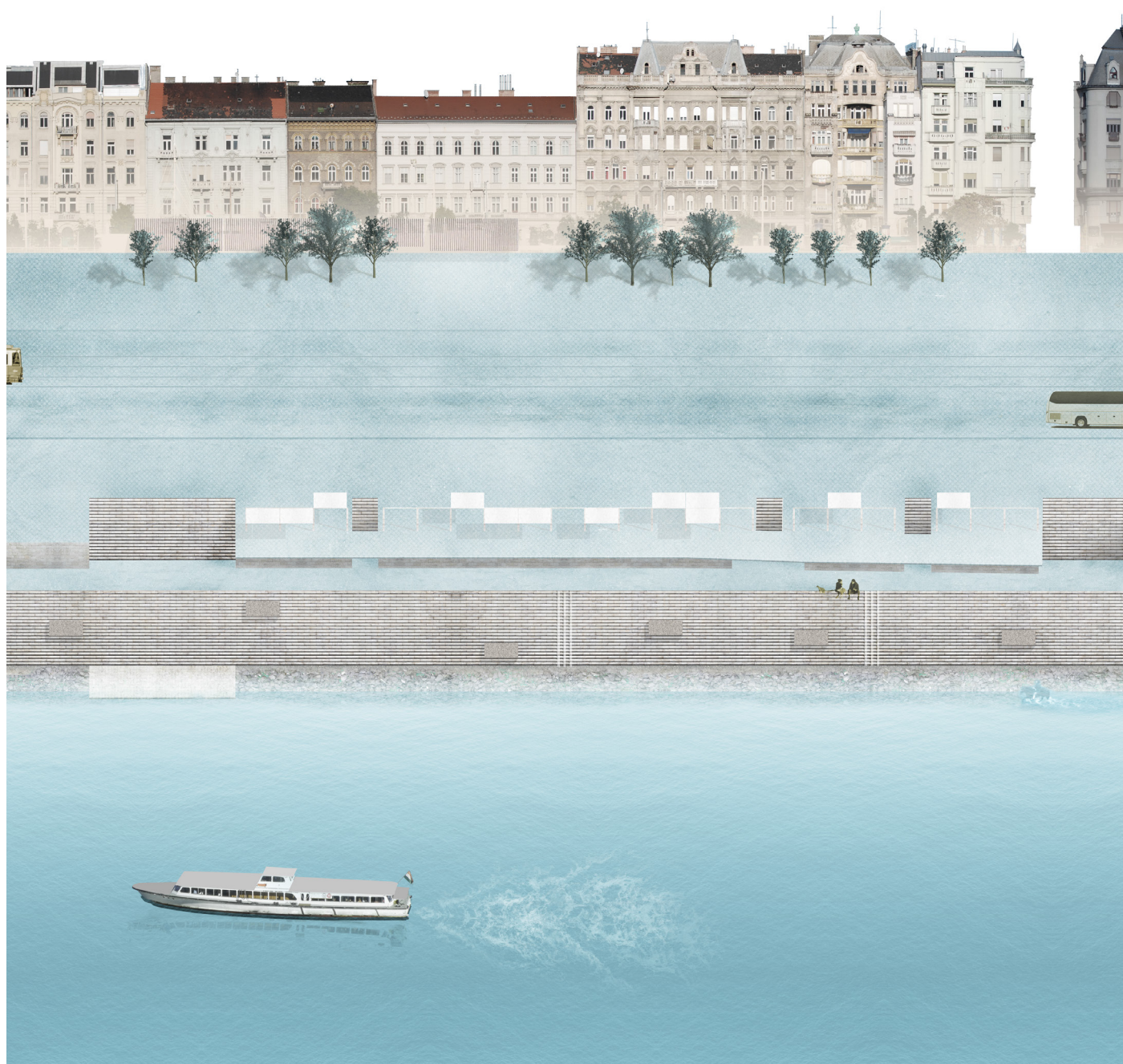




A mostani, a szabályozatlanság érzetét keltő állapotot egyértelmű, magától értetődő szabályok közé tereljük: a rakparti védművek rendszere építésétől kezdve differenciált, jellegénél fogva rámutat a lehetséges kikötési pontokra, a védművek most is meglévő, de jelenleg kihasználatlan lépcsőire. Fontos, hogy az alsó rakpart élét nem szabdaljuk fel a jelenlegi módon, a pontonokra vezető rámpákkal, hanem szabadon hagyjuk, hiszen a lejutási pontok a lépcsőkre tevődnek át.



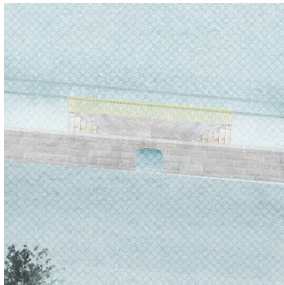
A jövőben várhatóan élénkebbé váló hajós és rakparti élethez szükséges kiszolgáló funkciókat a rakpart jelenleg, kihasználatlan pontjain helyezük el: a közterületi illemhelyeket, a nagy, több ezres tömegeket megmozgató események háttérét, raktározási szükségleteit a 2-es villamos viaduktjának helyiségei fogadják be. A viadukt egyes traktusainak kibontásával a kisérdalatti új, Vígadó téri végállomásának adunk közvetlen alsó rakparti kapcsolatot, több helyen pedig a felső rakpart jelenleg is meglévő lépcsős kapcsolatait tesszük kényelmesebbé.



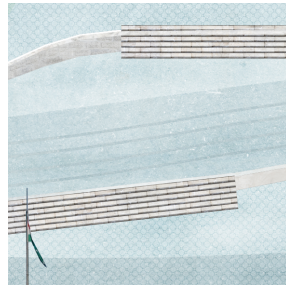
A volt Nemzetközi Hajóállomás a rakparti rendszer része, sok, felszínre hozható értékkel. Az alsó rakpart szintjére épített épületekbe vendéglátó egységek költözhetnek, a felső rakpart szintjén, meg-megszakítottan felépült építmények helyén pedig könnyűszerkezetes árnyékoló rendszert helyezünk el, mely rendszer a pesti rakpart több pontján is megjelenik.

## 5. azonos karakterű felületek / a felületek ciklikus használata

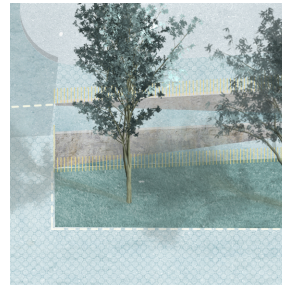
A jelenlegi zöldfelületi rendszert megtartjuk, pár ponton bővítve, néhány helyen átstrukturálva. A Dunakorzó fasora által összefogott tér-rendszer a város zöld gyűrűjét jelölő északi /újpesti, óbudai/ szigeteitől a déli városrész szigeteiig /Csepel, Budafok, Háros/ húzható meg.



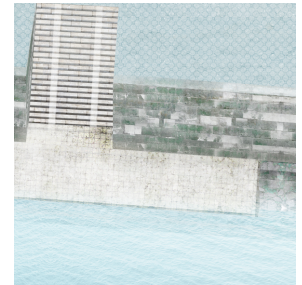
*Gyalogos lejtás a Széchenyi rakpartról a meglévő befalazott átjárók kibontásával.*



*A gyalogos lejtás erősítése a Széchenyi térről az alsó rakpartra .*



*Új autós lehajtó az akadémia előtti térrész 220 férőhelyes mélygarázsába.*



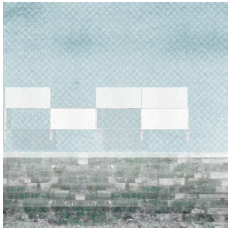
*A gyalogos felület kibővítése a magaspartfal alatti területen, a partfallal párhuzamosan elnyújtott vízszintes felületen mely az év nagy részén közvetlen vízfelületi kapcsolatot biztosít, a meglévő lépcsők alsó vonalának síkjában.*

A Széchenyi rakparton a középre helyezett fonódó villamos pályáján halad a rakparti gyűjtőút forgalma is, így a felső rakparti házsor előtt létrejött szélesebb járda megadja a lehetőségét a házak jelenleg zárkózott földszintjeinek megnyitására. A fonódó villamos a felső rakpart éle mentén gyalogos korzónak is helyet ad, ahonnan a meglévő, befalazott átjárók kibontásával közvetlen átjárások nyílnak az alsó rakpartra. Itt a Kossuth tér rekonstrukciójával megkezdett, szűkített 2x1 sávú autótút halad, keskenyebb sávokon, szélesebb helyet hagyva a gyalogosoknak.



A Széchenyi István tér pazarló úthálózatát racionalizálva egy, a meglévő növényzetet átstrukturáló hozzáállással a tér minden irányban jól átjárható, az Akadémia és a Lánchíd tengelyében nagyobb szabad felületeket hagyva.





*Árnyékoló rendszer az alsó rakparton időszakosan kitelepülő teraszok, rendezvények kiszolgálására, szélsőséges időjárás esetén behúzható ponyvaszerkezettel.*



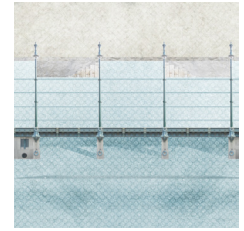
*A kisérdalatti tervezett meghosszabbításának felszíni kapcsolata a vígadó térbe illesztett lifttel és lépcsővel, közvetlen kapcsolattal az alsó rakpartra a viadukton keresztül.*



*Vízbe nyúló kikötő dekk.*

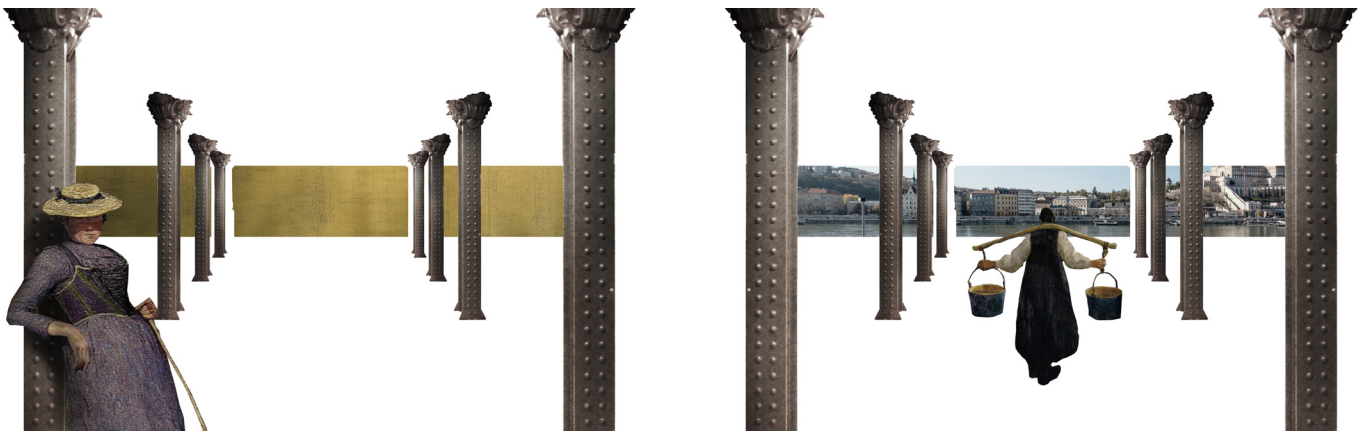


*Vígadó téri közszolgáltatási hajóállomás. A meglévő jegypénztár épület környezetének rendezésével.*



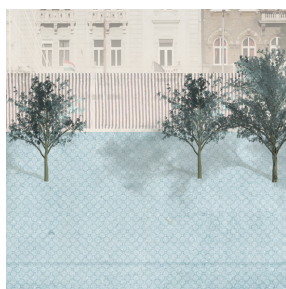
*A viadukt jelenlegi lejáratainak szélesítése egy traktus kibontásával biztonságos gyalogos átjutás erősítése az átiútás előtti emelt szegéllyel.*

A Vígadó tér közlekedési kapcsolataiban fejlődik: a kisérdalatti új végállomásával és a hajóállomás felfrissítése fontos ponttá teszi Pest életében.

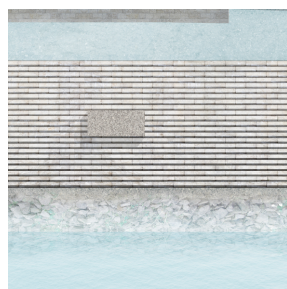


A Dunakorzón továbbhaladva a Hotel Marriott déli oldalának rendezésével, az elhanyagolt kétszintes lepényépület frissítésével, a Régiposta utca vonalának meghosszabbításával a pesti belvárossal való keresztirányú kapcsolat erősödik, egyben méltó előteret adva a Petőfi téri ortodox templomnak.

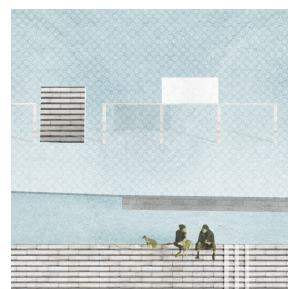
A villamos, elhagyva a viaduktot más nyomvonalon bújik át az Erzsébet híd alatt, így a villamospálya és az autóforgalmi sávok cseréjével lehetőség nyílik a hídfőtől északra, a nemrég felújított térhez kapcsolódó villamosmegállót létesíteni. Az új villamos nyomvonal kompaktabb módon oldja meg a nemrég felújított közlekedési csomópont rakparti csatlakozását, több helyet adva a híd alatti gyalogos átközlekedéseknek.



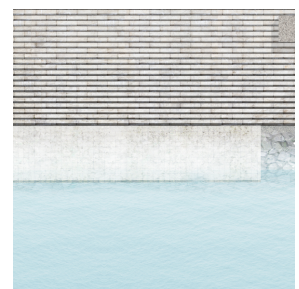
*A Belgrád rakparton párhuzamos parkolás kialakításával nagyobb teret kapnak a homlokzatok, a vendéglátó helyek a kitelepülésre.*



*Rakparti lépcsőre ülő kikötőplatform, 40 m hosszú hajó fogadására alkalmas.*



*A nemzetközi hajóállomás épülete a rakpart részeként megmarad, alsó rakparti szintjén vendéglátó egységek, letisztított tetején vendéglátó teraszok kapnak helyet.*



*A lépcsős rakpart alsó síkjában a használati zóna kiterjesztése egy vízszintes felülettel, az év nagy részén közvetlen vízkapcsolatot biztosít.*

A kompaktabb közlekedési keresztmetszetnek köszönhetően a Belgrád rakpart házsora előtt szélesebb helyen telepedhetnek ki a földszintek bérlői, míg a felfrissített egykori hajóállomás épületegyüttese könnyebben megközelíthető és az új betelepülő vendéglátó funkcióknak köszönhetően marasztaló helyé válik, kihasználva a Gellért-hegy örökpanorámáját.



Ezek a helyek a megújult Fővám térről is könnyebben elérhetők, a jobb gyalogos kapcsolatoknak, a Szabadság híd északi hídfőjébe illesztett liftnek és a Sörház utca vonalában létesített új villamosmegállónak köszönhetően.

Bokányi Imre, Csík Zsolt, Tóth Gábor