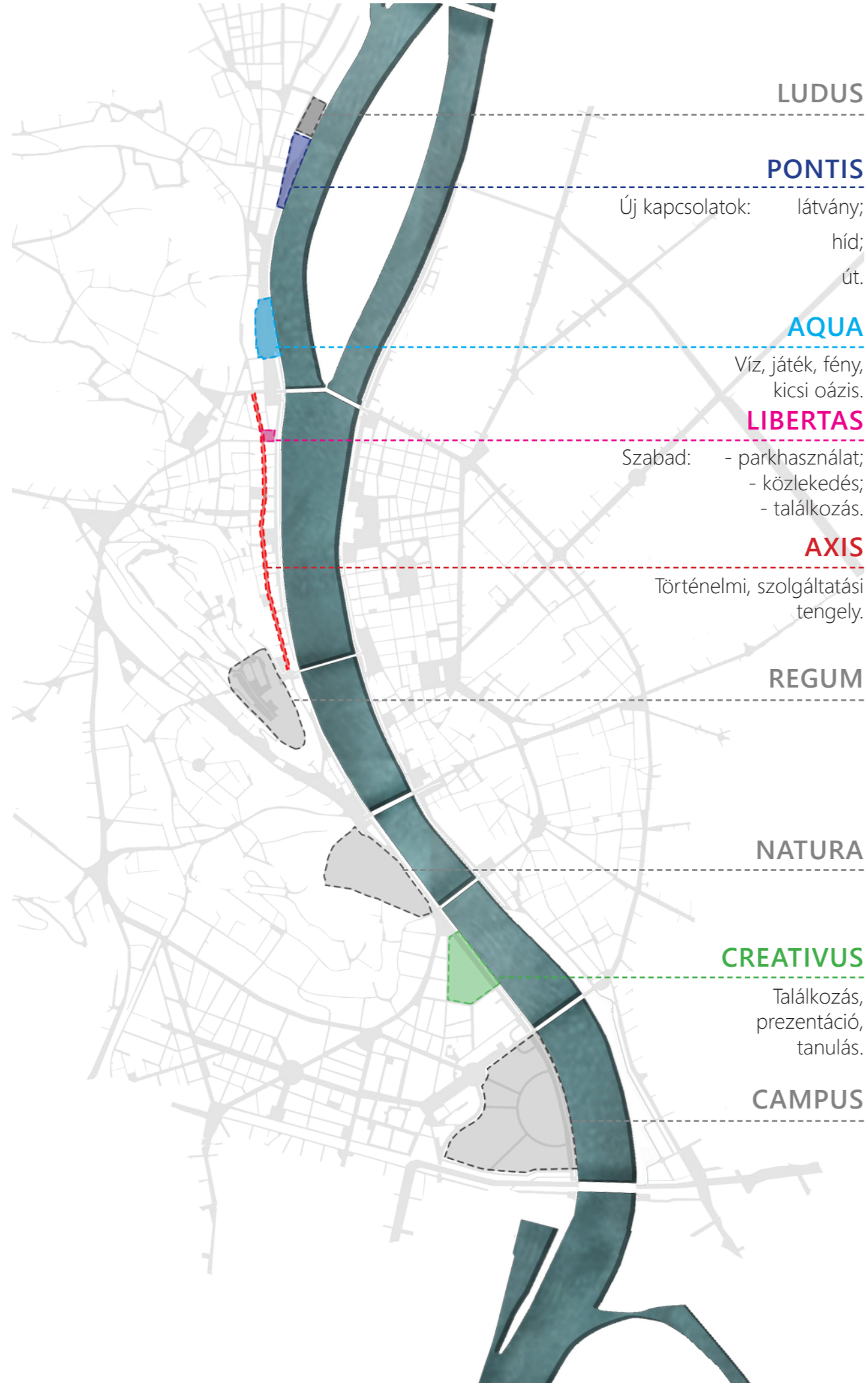
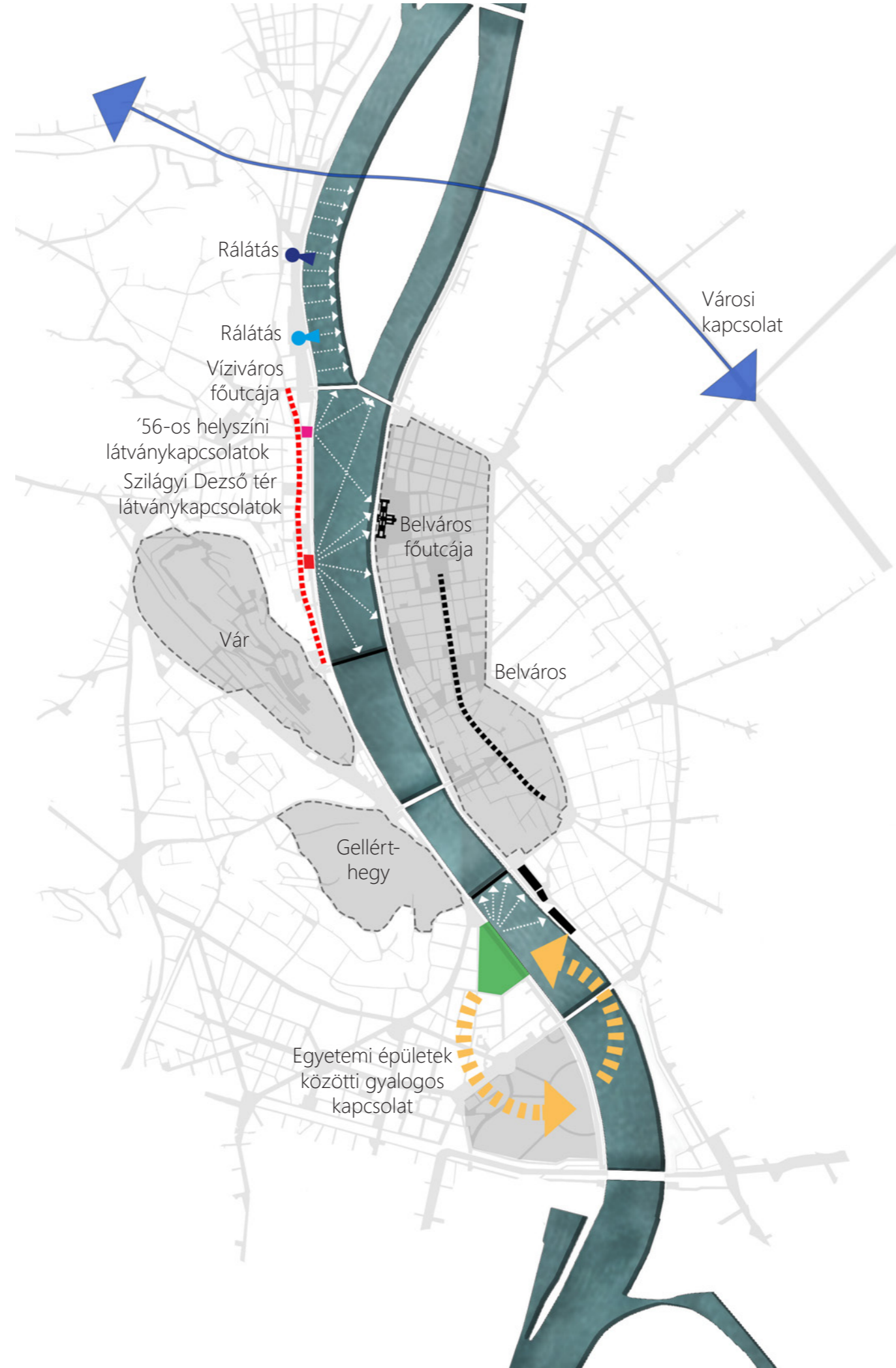


DUNA-BUDA TERVPÁLYÁZAT VÁROSI KAPCSOLATOK

KONCEPCIÓ - A VÁLTOZTOS DUNAPART



FUNKCIÓELEMZÉS



LEJUTÁSI LEHETŐSÉGEK



Buda Dunával kontaktusban lévő egyedi sajátossággal bíró felületeit felosztottuk jellemző adottságaik, sajátosságuk, potenciáljuk alapján. Mindezek által egyedi attribútummal bíró felületek jöttek létre.

A tervezett beavatkozásoknak összhangban kell lenniük a Duna túlsópartjával is. Az új funkciók, közlekedési irányok és struktúra megteremtése kapcsán a pesti oldal városzerkezete, látványai meghatározóak.

Olyan közteréhhálózat jön létre, amely a lakosság és a turisták számára egyaránt vonzó alternatívát kínál a part menti tartózkodásra, valamint elősegíti a budai háttérterületek és a folyó-part kapcsolatát.

Forgalmi szempontból a legjelentősebb változás, hogy a Slachta Margit rakparton a parti sáv mentén sétány jön létre a közlekedési felületek átcsoportosításával. Középtávon a HÉV vágány mellé kerül a kerékpárút és a közúti nyomcsávok. Hosszú távon az Elvis Presley parkból, a Germanus Gyula parkból, illetve a Komjádi Béla uszoda és a Zsigmond tér közötti szakaszon mindenfajta felszíni közút és parkoló eltűnik, így az Üstökös utcától a Zsigmond térig egy összefüggő sétány alakul ki. A kieső parkolóhelyek pótlására egy befüggő mélygarázs épül a Komjádi uszodától a Harcsa utcáig, egy-egy kijáratral a Frankel Leó útra, illetve az Árpád fejedelem útra. A garázs megépítéséhez nincs szükség jelentős költségű közmű kiváltására és a műtárgy megépíthető az Árpád fejedelem útja jelentős zavarása nélkül. A garázs egyetlen szinten 200 férőhelyet ad, a mainál jobb helyzetet teremt. Természetesen drágább technológiával lehetőség van a szintek számának növelésére.

A Komjádi Béla uszoda előtt az Árpád fejedelem útján 150 m-es parkolóóbból alakul ki a BKK buszok, a különbuszok, a taxik, a Bubi, a mozgáskorlátozottak és az áruakadás céljára.

A Komjádi Béla utca, a Zsigmond tér és a Lukács utca vonalában a zebrákhoz igazodva akadálymentes szintbeli gyalogos átvezetéseket javasolunk kialakítani a HÉV, illetve HÉV mellé helyezett új rakparti út biztonságos keresztezésére.

A Műgyetem rakparton a Gellért tér és a Bertalan Lajos utca között a cél a terjedős útpálya összehúzása és Duna felőli oldalon egy sétány kialakítása volt. Az útpálya javasolt szélessége 12,5 m, ami a beépített oldalon párhuzamos parkolósáv, irányhelyes kerékpársávok és 2x1 forgalmi sáv elhelyezését teszi lehetővé rövidtávon. Középtávon, ha megépül a rakparti villamos, akkor a 12,5 m-es útpálya forgalmi rendje két módon valósulhat meg: vagy 4 sávra osztható fel, amelyből a szélsőket az autóforgalom és a kerékpárosok közösen használja - 20 km/h-s forgalomcsillapítás mellett -, a középső két sáv pedig a villamos; vagy megmarad a parkoló- és kerékpársáv, az autók pedig a villamossal közös keresztmetszetben közlekednek.

A Bertalan Lajos utca és a Goldmann György tér közötti szakaszon merőben más a helyzet. Itt a parkolókat a műgyemteri dolgozók töltik meg, ezért itt a tervezés célja a parkolóhelyek maximalizálása volt a fasorok megtartása, kiegészítése mellett.



FELHÉVÍZ



LÁGYMÁNYOS

- Főútvonál
- Mellékút
- Új útvonál
- - - Megszüntetett útvonál



ÚJLAK



BEM TÉR



FŐ UTCA

Közlekedési szempontból a legfontosabb változás a Szépvölgyi út és a Slachta Margit rakpart kapcsolatának megteremtése, első útemben a HÉV szintben való keresztezésével. A T-csomópont nem az értékes Dunapart-ra kerül, hanem a HÉV-vágányok mellé. A Szépvölgyi út Árpád fejedelem útja-Lajos utca közötti szakaszának átalakításával nagyméretű zöld park alakul ki. A 65-165-os buszcsalád megállóhelye a HÉV nyomvonalának közelében kerül elhelyezésre, a Kolosy téri buszvégállomás pedig közterérré alakítható. Középtávon a Slachta Margit rakpart közúti forgalma a Szépvölgyi út és a Margit híd közötti szakaszon a HÉV vágányok mellé kerül. A vágányok és a tervezett úttest között egy 5 m-es sáv marad kerítéssel, fasorral, kerékpárúttal – ezáltal a Duna-parton értékes sétány jön létre. Lehetőség van a szintbeli csomópont külön szintű kiváltására, ha a HÉV járatszáma sűrűsre kerül.

Alapvető cél a Bem tér közút által széttagozott struktúrájának újragondolása. Az átlós út és a kávézóteraszokkal jól kiszolgálható északi és nyugati térfal menti út megszűnik. A közlekedési kapcsolat megtartása miatt a Liptahy és a Bodrog utca kétirányú. Fontos változás, hogy a Fő utcában a Bem tértől a Jégverem utcáig 3 m-rel növekszik a járda szélessége, ami jelentős gyalogosbarát intézkedésnek tekinthető. A 3 m-es szélesítés mindig az „értékesebb”, vagyis funkcióban gazdagabb oldalon valósul meg.

A Szigligeti Dezső téren az északi és déli útpálya járdaszintre kerül, ezáltal a tér építészeti egysége jobban érvényesül. Az oldalváltásoknál elhúzás alakul ki, amely forgalomtechnikai szempontból szerencsésen összeeszen a sebessécsillapítási igényekkel. Utóbbi érdekében az útpálya járdaszintre emelése is megtörténik, egyes, kiemelten gyalogosbarát szakaszokon, például a Baththány téren. Bár a járdaszélesítés több száz parkolóhely megszűnését eredményezi, fontos megjegyezni, hogy ezek a fonódó villamos 2016-os átadáskor jöttek létre, amikor a feleslegessé váló busz sáv helyén – jobb híján – parkolóhelyeket festettek fel. Annak érdekében, hogy a közút szélessége 6,5 m-re csökkenthető legyen, a parkolósáv váltakozva, a kiszélesített sétány ellenkező oldalára került.