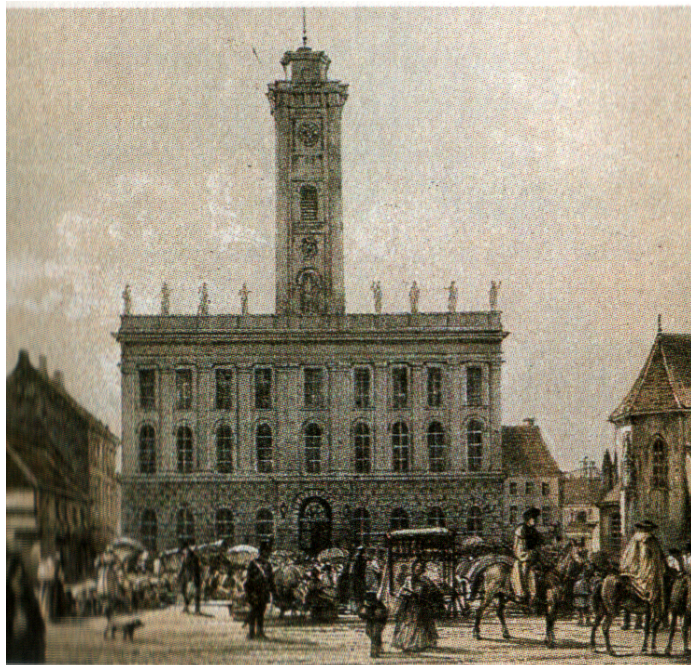


BUDAPEST SZÍVE ÖTLETPÁLYÁZAT



**ELŐZMÉNYEK, GONDOLATOK
A VÁROSÉPÍTÉSZETI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA
AZ ÉPÍTÉSZETI JAVASLAT ISMERTETETÉSE**

ELŐZMÉNYEK, GONDOLATOK

VÁROSHÁZA

A Kassalik féle régi pesti Városházát, melyet Hild József épített át három emeletessé 1863-ban, jellegzetes tornyával együtt, 1900-ban bontották el. Bontására az Erzsébet híd építése kapcsán a teljes régi Belváros bontása, a pesti hídfő beépítésének mai formában történő átalakítása során került sor.

A klasszicista épületet már korábban részben kiváltotta a váci utcai Újvárosháza (Steindl, 1870-75), de ennek sem méretezése, sem városszerkezeti helyzete nem alkalmas a funkció ellátására. A Főváros 1897-ben átvette a Hadügyminisztériumtól az akkor Károly laktanya épületét, azzal az elgondolással, hogy lebontják és telkére épül az új Városháza. Az 1900-as átköltözést ideiglenesnek tekintették. Az 1910-es években nagyszabású tervek készültek a tömb átvágására. A 30-as évekbe nyilvánvalóvá vált az épület megtartásának realitása.

A Központi Városháza, eredetileg Invalídusok Palotája (Martinelli 1727) a barokk Pest legkiemelkedőbb épülete volt. Folyamatosan bővült, az utcai frontokon és az udvarban is. 1745-től Gránátos, majd Károly kaszárnya. A Főváros többi katonai létesítményével (pl. Citadella, Újépület stb.) együtt került polgári kezelésbe, 1894-es törvény alapján, majd a Főváros tulajdonába. Városszerkezeti helyzete sok vitát váltott ki. Hatalmas tömbje beékelődik a Belváros szövetébe. Már József nádor által szorgalmazott Hild féle rendezési terv is teret kívánt nyitni előtte, mely gondolat az 1940-es években is visszatért, mikorra az épület megtartása nyilvánvalóvá vált.

Korábban felmerült a Városháza Erzsébet híd és Szabadság híd közötti Duna-parti elhelyezése (1899), továbbá az Erzsébet téren, majd a Dob utca, Rumbach utca, Király utca által határolt tömbben való felépítése (1912) is.

HIDAK, DUNAPART

Erzsébet híd (1897-1903)

Az Erzsébet híd megépítését hosszú vita előzte meg. Pesti hídfője kiépítésének áldozatául esett a régi városszerkezet, számos korábbi tér. A hídfő nekiszorult a Belvárosi templom déli homlokzatának A budai oldalon, eredeti állapotában, nem maradt elegendő hely hídfő kiépítésére. Ezen a helyzeten a háború utáni újjáépítés során (1964) jelentősen változtattak. A pesti hídfőben a Március 15. teret lesüllyesztették, a felhajtót lábakra állították, így a templom kiszabadult beszorított helyzetéből. A budai hídfőt, a lebontott Tabán és a háború után lebontott, súlyosan sérült, Rác templom területén, jelentősen módosították., melyre az adott lehetőséget, hogy a híd tengelyét az Ördögárok völgye felé fordították.

Súlyos hiba, hogy e két utóbbi híd építésénél a köztük lévő Dunapart méltó kialakításáról nem gondoskodtak. Nem tudtak már elődeink sem érvényt szerezni a Vigadót vagy a Parlamentet Dunaparra helyező koncepciók méltó folytatásának, pedig az ötletek: Városháza, Nemzeti Színház nem hiányoztak.

Ezen a szakaszon a dunaparti térfal sem olyan egységes és nagyvonalú, mint az Erzsébet híd és Lánchíd között és a tőle északra lévő Duna-parton. A hajó-kikötő itteni elhelyezése meggátolja az alsó rakpart forgalmi kihasználtságát., ezért a Korzó sem került itt kiépítésre, ezek a tömbök a Dunától teljesen el vannak vágva.

VÁROSRENDEZÉSI TERVEK, AKCIÓK

-Kiskörút, Calvin tér, Várház körút szabályozása, kiépítése (1872-82)

-Szervita tér-Bécsi utca, Vörösmarty tér, Rooswelt tér szabályozása (1869-73)

-Andrássy út Kiskörúti torkolatának kérdése, a mai József A. utca torkolatában kisméretű tér létesítése, az utca árkádosítása (1905-12) Ekkor még létezett a Bajcsy Zs. út és az Erzsébet tér közötti háztömb, a Marokkói udvar.

Ezt a háború alatt súlyosan sérült tömböt és a sarki két egyemeletes épületet, szemben az Andrássy torkolatával, 1964-ben bontották le. Ezzel lehetővé vált az Andrássy út és a Lánchíd közötti útszakasz forgalmi rendezése, majd a Bazilika felőli sarok – Finta féle – beépítése.

-Erzsébet-sugárút (Madách-út majd sétány) létesítésének tervei (1900-12), a Központ Városházára vonatkozó tervpályázat (1914), majd az első világháborút követő 15 éves szünet.

-„FÓRUM” ELGONDOLÁS :

„ A Fővárosnak van olyan helye, amely lehetővé tenné egy nagyszabású városi központnak a kialakítását, ez a belső Körútnak a Bazilikától kezdődő, a Deák tértől a Dohány utca kiágazásáig hatalmasan kitáguló, onnan kezdve ismét beszűkülő és a Kálvin térrel végződő része” (Harrer F.)

1936-ban a Közmunkatanács kiírta a „Budapest városközpont” tervpályázatot. A zsűri elsősorban a reprezentatív, monumentális megoldásokat részesítette előnyben. A Bajcsy Zs. út tengelyében torony, a Madách úttal szemben kiemelkedő szimmetrikus épülettömeg a pályatervek visszatérő motívuma.

Ebben a pályázatban merült fel Ligeti Pál javaslata a „**VÁROSTENGELY**” reprezentatív útvonal kiépítésére –**Szabadság tér- Október 6. utca-Bécsi utca-Petőfi S. utca-Egyetem utca-Kecskeméti utca-Kálvin tér nyomvonalon, a Petőfi S. utcából a Városháza felé nyitandó térrel.**

- A Városközpont tervpályázatot a „Központi Városháza” tervpályázat követte, 1940-ben. A program szerint csak a Martinelli féle szárnyat és a kápolnát kellett megtartani.

E pályázat alapján született 1943-ban Kertész-Weichinger tervezésében a Bazilika és a Madách tér közötti szakasz rendezési terve, az Erzsébet térre helyezett Nemzeti Színházzal, előtte nagyméretű térrel, a Deák téri templom elbontásával, a Madách térrel szembeni szimmetrikus beöblösődéssel és nagyméretű toronnyal a Bajcsy Zs. út tengelyében. A Főposta helyén nyitandó tér és a Gerlóczy utca szélesítése biztosítják a rálátást a Városháza tömbjére.

- a „FORUM” gondolat részeként került sor a Madách tér megoldására. Korábban láttuk az Erzsébet sugárút elgondolását. Torkolatának kérdése 1929-ben merült fel újra, először egy 90 m széles, majd 50 m széles térrel. Végül Walder Gy. 1936-ban, új szabályozási terv alapján - már csak 32 m a torkolati tér szélessége - megépíti a Madách teret és elindítja a Madách utat.

Az út méltó folytatásának lehetősége mára már teljesen megszűnt. Már a két háború közötti huzavona is azt bizonyítja, hogy az olyan városépítési akciók lehetősége, mint az Andrássy út és a Nagykörút létesítése - 1870 és 1885 között - végérvényesen elmúlt. Erre csak még kisszerűbben rimelnek a közelmúlt elvesztegetett lehetőségei.

- a „FORUM” gondolat harmadik csomópontja az ASTÓRIA.. Az 1936-os rendezési terv jól oldotta meg a feladatot, a régi Hatvani kapu szerepét - ami egy kis-várost zárt el -, átvette a tölcséres tér - ami egy nagyvárost nyit meg - elkerülve a korábbi Nemzeti Színház, Kamaraszínház, kapuzat, toronyház elképzelések csapdait.. Az északi oldal beépítése 1936-40 között kialakult, a déli oldalon Zalaváry L.. tiszteletre méltó módon csatlakozott az eredeti rendezési elképzeléshez.

- a háború utáni újjáépítés kapcsán 1952-53-ban, majd az 1966-os rendezési tervekben nem született végleges megoldás a „Fórum” területére. Megtörtént az Andrássy út torkolatának már említett végleges rendezése. Vitákat váltott ki a Nemzeti Színház megépítése, az Erzsébet tér és a Bajcsy Zs. út közötti sáv beépítése, vagy térként való kezelése. Adottság viszont a volt busz pályaudvar pavilonszerű épülete, és a „Gödör”-ként ismert kulturális fórum.

A Városháza tömb kiskörúti lezárására sok terv született. A háború előtti, reprezentatív, elgondolásokat asszimmetrikus tervek váltották fel. Egyik megoldás a Károly körúttal párhuzamos épület sávval és toronnyal a Bajcsy Zs. út tengelyében, a másik Nagyrútház építése a forgalmilag kiemelt helyzetű területen.

A legutóbbi, 1990-es évekbeli tervpályázat sem jutott eredményre. Szabadonálló épületeket, szivacszerű szerkezet javasolt. Felmerült a régi pesti városfal előkerült szakaszának parkba ágyazott bemutatása.

TANULSÁGOK

Meggyőződésünk, hogy **MA** Budapest városrendezésének nem lehet feladata, több, mint száz év késéssel olyan jellegű belvárosi térsorozat képzése, amilyeneket a 19.sz.-ban Párizsban, Berlinben és Bécsben létrehoztak.

Egyetértünk azzal a gondolattal, amelyet már 1955-ben, az előző reprezentatív ötletek kapcsán elődeink megfogalmaztak:

A Városközpont nem egy tér, hanem a Duna-partok és a város központi területén fekvő terek és utak kapcsolata útján alakul ki.

A BUDAPESTI FŐPOSTA ÉPÜLETE

V. Petőfi s. u. 13-15, Párizsi u. 8. Városház u. 18.

M 15432 törzsszámú műemlék, korábban V_k, jelenleg VFT besorolás.

Az épület a Genthon-Zakariás : Budapest Műemlékei 1961. kötetben még nem volt műemlékként nyilvántartva. Magyarország Műemlékjegyzéke 1990. már a fenti számon nyilvántartja, tervezőjének Koch Henriket jelöli meg, építési éve 1871.

Részletesebb ismertetést Postaépítészet Magyarországon, 1992 c., többek által szerkesztett, kiadványban találtunk.

Ezek szerint a kiegészítés után a Magyar kir. Posta részére a központi küldemény feldolgozási munka részére korszerű épületet kellett építeni, mely helyét a Főváros, az akkor még beépítetlen **Szerviták**

kertje helyén jelölte ki. Korábban a Hild János féle , első, városrendezési terv a Hildebrand féle kaszárnya érvényesülésére **városi teret** tervezett ide. Pályázat útján a Posta megbízását Koch Henrik kapta, aki sógorával, Skalnitzky Antallal - számos budapesti középület neves tervezőjével - együtt tervezte az épületet 1871-73 között. A jó arányú, kellően tagolt földszint + 3 emeletes, vakolat architektúrájú homlokzatok mögött a földszinten hét felvételi terem, az első emeleten a küldemények feldolgozásának szintén nagy terei, a felsőkön pedig távirda és irodák helyezkedtek el. Ezekről a funkciókról a homlokzat semmit sem árult el, kivéve a légvezetékek befogadására szolgáló kupolák, azóta már elbontott, fémzsalus lefedését. A középfőfalakat, a szükséges nagy terek miatt, öntöttvas oszlopokra váltották ki, amiket azóta már - a nagyobb terhek miatt - körbe betonoztak. Ugyancsak átalakították a harmadik emeletet, még 1907-ben , távirda részére össze nyitották a tetőtérrel. A 16,5 m fesztávú lefedést, a korai vasbeton építészet műves Vierendel tartójával, Zielinsky Szilárd tervezte. A földszint felvételi korlátját eredetileg Gregersen Quilbrand építette, de még a 30-as években átépítették.

Az épület fokozatos belső átalakulása azt bizonyítja, hogy alkalmatlan mai funkciók ellátására. A posta sem igényel belvárosi, gyalogos zónában technológiai épületet. Műemlékké vált, az omladozó vakolat architektúrával együtt.

Belvárosi felvételi helyet és irodákat nyilvánvalóan továbbra is fenn kell tartani, de erre a célra a Szervita templom melletti beépítés (mely műemlék bontás után alakult ki az 1970-es években) átalakítható.

Javasoljuk a műemléképület elbontását (a Postával történő megegyezés alapján) és helyén Városház tér kialakítását.

Ezzel az új térrel elődeink városépítési gondolatai méltóképp követhetjük.

- az elbontott, egytornyú ,Városháza előtti térhez hasonló arányú, egytornyú tér alakul ki, mely kapcsolódik a **Várostengelyhez** is
- megvalósul Hild János javaslata (19.sz. eleje) a Hildebrand féle kaszárnya monumentális homlokzatának érvényesítésére.
- megvalósul Weichinger Károly és Kertész K.Róbert 1938-as, és az 1953-as Városrendezési Terv javaslata a Városháza előtti tér kialakítására.
- a Városháza tömbje átjárhatóvá válik, újabb elemmel gazdagodik a Belvárost a Dunával összekötő tér-rendszer.

Úgy véljük, hogy az áldozat, egy műemlék bontása, arányban áll az eredménnyel.

Ennél sokkal nagyobb, merészebb városépítési átalakítások formálták Budapest mai arculatát

A VÁROSÉPÍTÉSZETI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

Városszerkezet, építészeti hangsúlyok

Javaslatunk **Várostengely** reprezentatív útvonal létrehozásán alapul, melynek indokoltságát, szellemi előkészítését, az előzőekben ismertettük. Ez a tengely a Belváros adminisztratív központjától – a Kossuth L.- Szabadság tértől a Kálvin tér- Ráday utcán keresztül a város új fejlesztési területéig (Milleneumi Városrész) terjed. A tengely a Belváros területén felfűzi a Szt.István-Erzsébet-Martinelli-új **Városháza-** Ferenciek, -Egyetem tereket, és párhuzamosan halad a meglévő **kereskedelmi tengellyel** (Váci utca a Vörösmarty tér és Vásárcsarnok Között) Erre a tengelyre fűzzük fel a Városházát is. Nem kizárólagosan gyalogos útvonalról van szó, hanem a gépjármű- tömegközlekedés (városi villamos), - parkolás – gyalogos forgalom integrált kialakításáról.

Javvaslatunk szerint a Károly körút felőli **Fórum** nem reprezentatív, hanem városi rendezvény-tér, fasorokkal, szabadidős létesítményekkel, populáris hangulattal, folyton változó arculattal.

Ezeket a, Dunával párhuzamos, útvonalakat, tereket a **Dunára merőleges gyalogos utcákkal és a Városháza tömbjében Agórával** kapcsoljuk össze, melyeket következetesen kivezetünk a gyalogos felületre alakított rakpartokra is. **Szándékos megkülönböztetés a Fórum és Agóra** elnevezések használata. Szándékaink szerint az előző populáris, míg ez utóbbi reprezentatívabb, nyugodtabb, állandó hangulatú.

Új szerepet szánunk a Kossuth L. utcai városi főtengelynek is. Itt is a sokrétű közlekedési igény integrálása volt a fő cél. Az átmenő forgalom, a helyi kiszolgáló forgalom, parkolás, gyalogos felületek és fasorok együttes kialakítására teszünk javaslatot.

Hangsúlyozzuk, hogy szemléletünk nem az igények hierachiáján (pl elválasztott közlekedés) alapul, hanem a különböző igények toleráns együtt-élésére helyezi a hangsúlyt. Jellemző, hogy a gyalogos aluljárókat, a Metró megállóik felszíni kapcsolatán kívül, következetesen megszüntettjük és megfelelő felszíni átkelőkkel alakítjuk át.

A Belváros és a Duna-part gyalogos kapcsolatának visszaállítását is az előző – együtt-élést hangsúlyozó – megoldásban látjuk. A 2-es villamos pályája és a viadukt kiszélesített járdája a Korzóval együtt képez gyalogos felületet, melyről az alsó rakparti út parkolósávjába vezetett lépcsők és átkelők útján lehet elérni a parkolóktól megtisztított rakpartot.

Építészeti hangsúlyt csak az ismertetett terek és gyalogos-jármű nyomvonalak **jó helyeket összekötő** nyomvonalainak szánunk. A meglévő „jó helyek” láncolatát – ötletszerűen 12db (többé-kevésbé) új hellyel egészítjük ki, melyek kialakíthatósága elsősorban a parkolás kérdésének radikális szabályozásán múlik.

A Városháza tömbjének beépítését elsősorban rendezvényi tér és kulturális-idegenforgalmi célok kielégítésében látjuk célszerűnek. Hangsúlyozzuk **a zöld-felületek jelentőségét**, ezért is gondolnánk premisszaként a Gödör jelenlegi formájának megtartását. A Kiskörút mentén **zöld - gyűrűt** irányoztunk elő, ezért a nyugati járdát a villamos vágányokig szélesítettük meg, intenzív fasorokkal, a Madách tér felőli széles járda változatlan megtartásával.

Fasorok

A Kossuth Lajos - Szabad sajtó utcákban visszaállítjuk a fasorokat, magas kőris (Fraxinus excelsior) telepítésével, mely jellemző a Múzeum körútra és az Andrassy út új telepítésére. A növény utcatelepítésre alkalmas, magasan boltozott koronájú

A Károly körút jelentősen kiszélesített nyugati járdáján, a Fórumon, 3 sorban ostorfát (Celtis occidentális „Globosa”) telepítünk, mely jellemző az Andrassy út elejére. A középmagas, nagy lombkoronájú fa „várostűrő”, árnyéka a nem reprezentációs igényű Rendezvényi terünk használhatóságát kiválóan megnöveli.

A Városháza udvarára, az Agórára 3-5 m-es lapított gömbkoronájú „Acer platanoides „Globosum” és alacsony gyökérzetű, zöldtetőre is alkalmas „Catalpa bignonioides „Nana” fákat telepítjük.

Közlekedés

1. A jelenlegi helyzet és a kitérés iránya

Budapest belvárosának **tradicionális karakterét** – furcsa paradoxon – leginkább azzal állíthatjuk helyre, **ha bátran hozzájárulunk**. E megállapítás a közterületekre, azok elrendezésére, kapcsolatrendszerére, arculatára, funkcionális használatára egyaránt igaz. A történelmi belváros egészen a XX. század első harmadának végéig lényegében az autós közlekedést mellőzve fejlődött és a XX. század második felét is – kivétel az utolsó 10-15 év – a korlátozott autóhasználat jellemezte. E tendencián az elmúlt 15-20 év alapvetően változtatott, s az erre szerkezetében, struktúrájában felkészületlen városmagot ma az autós mobilitás valóságos terrorja uralja úgy, hogy szinte semmi nem történt a térség ezen új helyzetéhez történő hozzáigazítása érdekében. Kivéve a gyalogos utcák rendszerének kialakítását, amelyek – lokálisan – nyilvánvalóan sokat segítettek a belváros turisztikai arculatának fejlesztésében, de a lakosság lakhatósági feltételeinek javításában hatásuk ellentmondásos, hiszen nem az autóhoz való alkalmazkodás, hanem az autó kiszorítása eszközökül szolgáltak.

A Belváros közlekedésének feszültségeit alapvetően két tényező okozza. Az egyik az oda nem illő közúti **átmenő forgalom** nagysága, a másik **az álló autók elhelyezésének megoldhatatlansága.**

- A belvárosba nem illő (nem oda irányuló) **átmenő forgalom származása kettős.** Egyfelől városhatáron kívülről érkezik (elsősorban az M1-M7 autópályákról az Erzsébet-hídon, Szabadsághídon és Lánchídon át, másfelől az egyes városrészek közötti). A megoldás kettős:
 - = **a városhatáron kívüli és a külső városrészek közötti** forgalomtól elkerülő utak építésével kell mentesíteni a belső városrészeket, megakadályozva azt például, hogy az M1-M7 autópálya közvetlenül a Kossuth Lajos utcába vezessen be. (M0 autópálya, Csepel-Albertfalvai Duna-híd, valamint a Hamzsabégyi út és a Budaörsi út és a Lágymányosi híd között).
 - = **a belső városrészek közötti forgalomtól** a városszerkezet sajátosságaiból eredően a városmag teljesen nem mentesíthető. A pályázati terület (Duna-Kiskörút- József Attila u.) összes közúti forgalmának ma mintegy 80 %-a átmenő forgalom. Amennyiben ebből kivonható a városhatári és külső városrészek közötti átmenő forgalom, a maradvány még mindig jelentős. E forgalom elsősorban a Kossuth Lajos u. – Rákóczi út vonalat, valamint a Pesti rakpartot terheli, másodsorban a Kecskeméti utca – Károlyi Mihály utca vonalat és a Kiskörutat. Az átmenő forgalom a Kossuth Lajos utcában az utca és a kereskedelem életfeltételeit rombolja, a pesti rakparton elvágja a Dunát a várostól, a Kecskeméti utcában a 4-es országos főút (Üllői út) és Erzsébet híd közötti közvetlen kapcsolattal akadályozza a belvárosi életet, míg a Kiskörúton – különösen a Károly körúton a „*mindenhonnan – minden elérhető*” effektus okoz zavarokat. Mind a négy vonalon beavatkozást javasol a pályázat (Lásd később)!
- **Az álló autók elhelyezésének megoldatlansága** már ma is súlyos probléma, de 5-6 éven belül a legnagyobb – átmenő forgalomnál is nagyobb – problémává nő ki magát. A jó tömegközlekedési

feltételek lehetővé teszik az autós célforgalom egy részének távoltartását (P+R parkolók), ez szükséges is. E mellett, a közterületek arculatának visszaadása, valódi köztérre formálása, a lakossági igények kielégítése és a belváros kereskedelmi, üzleti kiüresedésének elkerülése érdekében alapvetően szükséges parkológarázsok és parkolóházak építése. (Lásd később)!

A Belváros tömegközlekedési feltárása kiváló és a jövőben – a tervezett fejlesztések eredményeként – tovább javul. A térséget jelenleg három metróvonal és két villamosvonal (Duna parton és a Kiskörúton 3 viszonylattal) érinti, a közeljövőben megépül a 4-es metró és tervezhető időn belül az 5-ös metró (észak-déli regionális gyorsvasút). Az autóbusszközlekedés jelentősége – különösen az Erzsébet-híd, Rákóczi út vonalon a 7-es buszcsalád – ma még nagy, a kötőpályás fejlesztésekkel e jelentőség csökken. Hátrányos, hogy a Kiskörúti villamosvonal végállomása a Deák téren van (üzemi funkciókat visz a térre és funkcionálisan féloldalassá teszi a Kiskörut), valamint, hogy a 4-es metró csak a Kálvin téren érinti a térséget.

A pályázati javaslat közlekedési álláspontja, hogy – mint az európai városfejlődés számos példája bizonyítja –, egy kétmillió lélekszámú, kiterjedt agglomerációval rendelkező nagyváros nem működhet kiegyensúlyozottan kiterjedt, kötőpályás gyors-tömegközlekedési hálózat – ezen belül metróhálózat – nélkül. Ugyanakkor – és ezt is több európai város gyakorlata igazolja, metróhálózat kiépítésével párhuzamosan hibás elképzelés lenne automatikusan visszafejleszteni a felszíni tömegközlekedést, hanem inkább annak fejlesztése indokolt.

A metró: városon belül, nagytérségek közötti megbízható, gyors, kapacitív kapcsolatokat létesítő magisztrális tömegközlekedési elem, egy-egy konkrét területi egységet inkább áthidal mint feltár (a tömegközlekedés tranzitja).

A villamos: belsővárosi területeken egy-egy konkrét térség közvetlen feltárásának környezetbarát eszköze, Budapest esetén a tradíciókból eredően a városkarakter, a városkép része is (a tömegközlekedés gyűjtőeszköze).

2. Megoldások

- **Belső Várostengely:** A Várostengely „jó helyeket”, köztereket fűz fel. Célja a valódi belvárosi élet visszahozatala a város. Közlekedési rendje ennek megfelelő. **A tengelyt forgalommentes zónák és vegyes használatú útszakaszok füzére alkotja**, faltól-falig kiépített, járdaszintre emelt, de burkolatában funkciók szerint változó (színezett, mintázott) kialakítással. A vegyes használatú útszakaszokat a tömegközlekedés, az engedéllyel (vagy díjfizetéssel) behajtott célforgalom, a gyalogos és a kerékpáros együtt használja, mint oly sok városban Európában. Parkolni csak közterületen kívül lehet. Az átmenő forgalom a közbeiktatott gyalogoszónák miatt (Egyetem tér és Károlyi Mihály utca egy szakasza, illetve Városháza tér) kizárt, kivéve a tömegközlekedést, amelyik áthajthat a zónákon.

- Belsővárosi villamos

A várostengely gondolat természetes következménye, hogy a tengely teljes vonalán, a Kálvin tér és a Kossuth Lajos tér között rövid kocsiszekrényű, a gyalogoszónákat is keresztező belvárosi villamosvonal épüljön (abba a térségbe, amelyet egykor villamoshálózat szőtt be). A vonal, alap elképzelés szerint, **a csillapított környezethez illő jelleggel és funkcióval épül ki**, – a 3-as metró állomása (Kálvin tér) és a 2-es metró állomása (Kossuth Lajos tér) között –, de a közlekedési hálózattervezők figyelmét fel kell hívni arra a lehetőségre, hogy különösen **Dél-Buda** (Műegyetem rakpart, Egyetemváros) **felé**, a Szabadság hídon történő hosszabbítással csökkenthető a 4-es metró vonalvezetéséből eredő hátrány (a belváros elkerülése) ugyanis, a belváros, Dél-Buda felől (fonódva a metró 2 állomásával is) **e villamossal jól feltárható**.

- Károly körút, Deák tér

A Károly körút közterületi rehabilitációjának, közlekedési rendszerének lehetséges legfontosabb célja a város történelmében, szerkezetfejlődésében betöltött tradicionális szerepkörének megőrzése, illetve megújítva történő visszaállítása. Figyelemmel e szerepkörre, valamint a belvárosi környezet megkövetelte értékrendre, javaslatunk, hogy:

- = szoruljon vissza a körút átmenő forgalmat vezető szerepköre, legyen domináns a feltáró, kiszolgáló forgalom,
- = csökkenjen a közúti kapcsolatok száma és a közlekedés által igénybevett terület,
- = növekedjenek a gyalogos felületek, a keresztmetszeti berendezés tegye lehetővé a kerékpáros forgalmat,
- = rendeződjenek a belvárosi kiszolgáló funkciókhoz nélkülözhetetlen (indokolt mennyiségű) parkolási viszonyok.

Javasolható a **villamosközlekedés kiterjesztése** az északi szakaszra is, kerékpárút kialakítása a középső és északi szakaszon. A Deák téren a megszűnő végállomási terület új hasznosítása a gyalogos- és zöldfelületet növeli Deák-Madách tér együttesen csökkennek a közúti funkciók és az

útpályafelület. A teljes kiskörúti vonal nyugodtabb, kiegyensúlyozottabb közterületi arculatot és működést kap.

- Kossuth Lajos utca

A Kossuth Lajos utca üzleti, **bevásárló utcává formálásához** elengedhetetlen a **gyalogos járdák szélesítése, szegéllyel párhuzamos, rövid idejű parkolósáv kialakítása**, a felszíni forgalom csökkentése. Az új keresztmetszet a haladó forgalom számára csak 2x1 forgalmi sávot tud biztosítani (kiszolgáló és környéki forgalom). Ezért szükséges a Ferenciek tere és az Astoria között egy legalább 2x1 forgalmi sáv, **a területen áthaladó forgalom vezetését biztosító alagút építése**. (Ennek költségénél jóval nagyobb a felszíni rehabilitációból eredő haszon.) Az alagút a Petőfi Sándor utcai csomópont előtt kezdődik és az Astoria csomópont után végződik. A Károly Mihály utca-Petőfi Sándor utcai közúti aluljáró megszűnik, megszűnnek e szakaszon a gyalogos aluljárók is, a gyalogosok szintben keresztezik a csökkentett forgalmú Kossuth Lajos utcát. A metrókijáratok a felszínre érkeznek.

- Pesti rakparti út

A pesti rakparti út a Lánchíd és a Szabadság híd között térszint alá süllyed és zárt keretben halad át a térségen. Budapest legszebb és funkcionálisan legértékesebb Dunaparti zónája e beavatkozást megérdemli. A mai felszíni útvonal csak a belváros feltárását szolgálja úgy, hogy a forgalmi rendből eredően ott az átmenő forgalom kizárt.

- Belső úthálózat

A térség belső úthálózata a gyalogos utcák és a járdaszintre emelt vegyes használatú utcák rendszeréből áll össze olyan forgalomszervezéssel, hogy az átmenő forgalom kizárt legyen. A gyalogos utcák rendszerét a **kiemelt helyek, a „csomósodások” hálózatba szervezése alakítja**. A vegyes használatú utcákban a kerékpáros közlekedés biztosított.

Parkolás jelenlegi helyzete

A Belváros közterületeinek legégetőbb problémája a parkolás kérdése. A gyalogos szemléletre méretezett közterületek legjelentősebb közlekedési és építészeti problémája a parkoláshoz kapcsolható. Az elsődleges problémával, a minden talpalatnyi helyet kitöltő helyigénnyel, közel azonos súlyú a parkolóhelyet kereső, emiatt kiszámíthatatlanul közlekedő autók, forgalomnövelő mozgása is.

Sajnálatos az a szemlélet, hogy a tulajdonosok - lakók nem tekintik saját problémájuknak járművük elhelyezésének kérdését. Az épületek rehabilitációja során is csak elvétve kerül megépítésre az OTÉK szerinti parkolóhely. A lakosság - engedély ellenében - térítésmentesen parkolhat a közterületen. A tényleges lakossági tulajdonban lévő szgk.-k 50-60%-a napközben sem mozdul el helyéről, ezzel tovább csökkenti a szűkös térbeli lehetőségeket.

A tervezési területen, tehát a Belváros középső és déli harmadán jelenleg

közterületen	szabályosan	2710 db
	szabálytalanul	1850 db

(a rakpartot is beleértve)

közforgalmú parkolóházban	1025 db
---------------------------	---------

magánterületen (szállodák
irodák, üzletek stb) meglévő

.és tervezett	2215 db
---------------	---------

tehát összesen **7760 db** parkolóhely található

Céljaink

1. a közterületi parkolás **jelentős csökkentése** :
a lakóutak integrált gyalogos felületté történő átalakítása, *woonerf szerű, faltól falig burkolattal, zöldfelülettel kombinálva*
szabálytalan parkolás meggátlása,
a kétoldali járdaszegély menti parkolás átalakítása, egyoldali, általában 30° -os parkolássá
a közterületi parkolást magas tarifájú fizető övezetté kell átalakítani
2. **a lakossági szemlélet átalakítása** :
Fővárosi, kerületi támogatási rendszer amely ösztönzi **a saját ingatlanon, a funkció nélküli pincékben kialakítandó garázsok építését**,
Parkolóházakban támogatott, bérleti díjjal történő gépkocsi elhelyezés.
A lakossági parkolóházak a lakóövezetek peremén, de minden lakástól 300 m-en belüli távolságból megközelíthetően épülnek.
3. **a közforgalmú parkolóház hálózat bővítése**, a jelenleg is hiányzó kapacitás pótlására és a fejlesztések kerületi rendelet szerinti parkolóhely ellátásának kiépítésére.

Parkolási mérleg

1. Lakossági parkolás

	lakásszám	lakos
középső Belváros	3600 (3900)	8 800 fő
déli Belváros	5850	12 900 fő
Összesen	9450 db	21 700 fő

A parkoló igény meghatározása nem ad reális eredményt a lakásonkénti 1 db gk szükséglet alapján a Belváros speciális adottságai következtében. Itt ugyanis a lakosság szociális és demográfiai összetétele, a budapesti átlag többszörösét meghaladó tömegközlekedési ellátottság, valamint a mindig szűkös és egyre drágább parkolási lehetőségek más motorizációs szintet jelentenek, hosszú távon is. Ezt a motorizációs értéket a budapesti alsó szinten határozzuk meg : **284 gk/ 1000 lakós** vagyis **6200 gk**

Ezt az igényt a céljaink alapján az alábbiak szerint tervezzük kielégíteni:

Lakossági parkolóházban

középső Belváros (József nádor tér, Martinelli tér, Városház tér, Aranykéz u.)	1220 gk
déli Belváros (Kossuth L. u., Március 15. tér, Molnár u., Belgrád rkp., Bástyá u., Károlyi kert)	1580 gk
Összesen	2800 gk

Magánterületen

lakóházak pincéjében, iskolák udvarai alatt (becslés)	
Összesen	2200 gk

Közterületen

különidejű használat 18-8 óra között A tervezett fizető 2000 gk 60%-a	
Összesen	1200 gk
Összesen	6200 gk

2. Egyéb parkolás

(intézmények, kultúra, irodák, kereskedelem, vendéglátás)

A rendelkezésünkre álló adatok nem teszik lehetővé a jelenlegi igény pontos felmérését. Az általunk javasolt bővítés igényét tudjuk meghatározni.

Itt is a Belváros speciális helyzete a meghatározó. Ebből a szempontból a legjelentősebb tényező **a kiváló – de még tovább javuló - tömegközlekedés** Ezt veszi figyelembe a kerület parkolási rendelete is, amikor az OTÉK igények 50%-át követeli meg. Az előírás az új létesítményeknél betartható, de a meglévőknél nyilvánvalóan nem követelhető meg. Komplex parkolás gazdálkodásra lenne szükség, mivel nyilvánvaló, hogy Budapest parkolási helyzete más európai városokhoz viszonyítva kedvezőtlen. A legnagyobb, a **Belvárosra is kiható hiányt, a P+R parkolást jellemzi**

Az igények jellemzésére ismételjük, hogy milyen kapacitású - a lakossági parkoláson túli - a jelenlegi szabályos közterületi parkolás.

közforgalmú parkolóházban	1025 db		
magánterületen (szállodák irodák, üzletek stb) meglévő .és tervezett	1955 db		
ez utóbbihoz számíthatjuk a Városháza részére tervezett	300 db		
Összesen	3280 gk	parkolása van biztosítva	
Az igények bővítését csak az alábbi értékeknek megfelelően javasoljuk			
Kereskedelem jelenleg	72 000 m ²	bővítés	15 000 m ²
Vendéglátás	jelenleg 41 000 m ²	bővítés	10 000 m ²
Iroda	jelenlegi alapterület	bővítés	10 000 m ²
Szálloda	jelenlegi alapterület	bővítés	5 000 m ²
Kulturális lét.	jelenlegi alapterület	bővítés	10 000 m ²

Céljaink alapján az alábbi bővítéseket irányoztuk elő :

Közterületi parkoló

A jelenlegi szabályos parkolóhelyek (2700 db)

0,75 csökkentését előirányozva, fizető	
parkolóhelyé átalakítva	2000 gk
Összesen	2000 gk
<u>Parkolóházak</u>	
középső Belváros (József nádor tér, Rooswelt tér	
Martinelli tér, Városház tömbje, Aranykéz u.)	1420 gk
déli Belváros (Kossuth L. u., Március	
15. tér,., Belgrád rkp., Bástya u.)	880 gk
Összesen	2300 gk
<u>Magánterületen</u>	
(iskolák udvarai alatt)	50 gk
Összesen	50 gk
Összesen	4350 gk
Meglévő parkolók	3280 gk
Összesen	7630 gk

Tehát lakossági és egyéb parkolás **13820 gk**
(különidejűséggel is számolva)

AZ ÉPÍTÉSZETI JAVASLAT ISMERTETÉSE

1. Városház tömbje

A Várfal nyomvonala mentén ketté osztjuk a tömböt. A Károly körút felé eső terület a „ piaci hasznosítású „, a nyugati pedig a Városházához csatlakozó kulturális, közösségi hasznosítású terület. A két sávot a **Madách teret, a Városháza déli udvarát és az új Városháza teret összekötő Agóra szervezi** gyalogos szövetté.

A Körút felé az Agóra -tól északra elsősorban iroda jellegű funkciókat alakítunk ki, a hajdani Vörösmarty téri irodaház pótlására (pl. Filharmónia, művészeti szövetségek, egyesületek stb) A déli szakaszon a Merlin színház szellemiségét további területeken bővítő kereskedelmi alapon működő, új kulturális tömbre teszünk javaslatot, melyben többcélú rendezvényi tereket (divatbemutató, filmszemle, kiállítás, politikai gyűlés stb) és ezekhez a funkciókhoz esetenként csatlakozó kisebb konferencia központot terveztünk.

Az alsó szint (ek) kereskedelmi (divatház), üzletek, galériák és vendéglátás funkciójú. A +6,0 m-es szintre, a Várfal nyomvonala mentén felvezetjük a belső zöldterületeket is, így ezek kapcsolatba kerülnek a Károly körút felőli városi rendezvény térrel, a **Forum** –mal is.

Az **Agóráról** nyílnak a Város kulturális hálózatához tartozó, önkormányzati, funkciók is. Ezeket a tereket a járószinten és a –1 szinten alakítjuk ki, tető-kertekkel lefedve, átriumokkal áttörve. Ezekben a terekben jelenik meg a **Városház**. A hullámzó tetőkertek összefügnak az előző terület teraszaival, így **homogén gyalogos-zöld szövet** alakul ki a Károly krt, az Agóra, a Gerlóczy (Semmelweis) és a Bárczy I. (Sütő) utcák között

Az Agóráról nyitjuk a Városháza új bejáratát is, a Martinelli féle középső szárny földszinti terének méltó hasznosításával, az innen nyíló ügyfél térrel, az emeleti díszteremmel.

A középső szárny pincéjét „ Rathaus-keller” jelleggel hasznosítjuk.. A déli udvar Gerlóczy utcai földszintjén éttermet, kávézót terveztünk, a városi alkalmazottak és utcai közönség kiszolgálására egyaránt.

A Városháza jellegzetes építészeti hangsúlya a **barokk torony**, melyet mind a Városház tér, mind az Agóra felőli nézetekben – látványban - kiszabadítunk

2. Főposta épülete

A Szervita templom melletti épület Városház u- Petőfi S. u. közötti szárnyát lebontjuk, egy traktussal bővítve átépítjük, így a földszinten a Városház tér felé megnyitott felvételi-teret létesítünk.

3. Városház tér

Az új tér 55 m szélességben a Váci u. és Városház u. között létesül, kb 95 m mélységben. A tér nyugati térfalát a Gerlóczy Gedeon tervezte, passzázsokkal átszőtt, épület és a Taverna szálló coeur d' honneur-je alkotják. A tér alatt mélygarázst terveztünk, a Taverna szálló kiszolgáló forgalma is innen biztosított, ezért a Petőfi S. utca felőli lehajtót gyalogos felületté átépítjük.

A parkoló és a környező épületek kiszolgálása, az átépített Szervita téri parkolóházzal együtt **térszint alatti, egyirányú, szervíz-útról történik**, melyet a Városháza tömbjének kiszolgálására, a Károly körút mellett tervezett mélygarázs megközelítésére, a Bárczy I. u- Városház u.- Gerlóczy u. nyomvonalon vezetünk – a Károly krt. felőli és a Szervita téri lehajtókkal feltárva.

4. Tervezett szintterületek és parkolási mérleg (kerületi rendelet szerint)

4.1 Üzletileg hasznosítható területek

Irodák	9600 m ²			
Kereskedelem, szolgáltatás	5200 m ²			
Vendéglátás	1100 m ²			
„Budapest Ház”	3900 m ²			
multifunkcionális terek, 350 fős konferenciaközpont	19800 m ²			
Parkolási igény		irodák 0,5x480	240gk	
		egyéb 0,5x480	240gk	

4.2 Kulturális és közösségi funkció csoport

Merlin színház	250 fő			
Információs központ, konferencia terem	500 m ²			
étterem, kávézó	500 m ²			
Turisztikai KHT				
Fesztiválközpont. irodái	300 m ²			
Kiállítóterek Bp, Galéria BTM Képtár				
Időszakos építészeti kiáll.	3000 m ²			

Parkolási igény	Merlin	50gk		
	vendéglátás	60gk		
	irodák, konferencia	40gk		
	kiállítóterek	60gk		
	0,5 x	210gk		105gk

4.3 Városháza

Összes igény			250gk	835gk
--------------	--	--	-------	-------

<u>Tervezett négyszintes mélygarázs</u>				<u>850gk</u>
---	--	--	--	--------------