

Építészeti szándék

A pályázatban feltett építészeti és közlekedési kérdésekre komplex választ kínál a pályamű, a környezetalakítási mind városépítészeti szempontok mérlegelésével.

A tervezési terület kerületi és fővárosi léptékben egyaránt jelentős. A meglévő igen heterogén beépítés, adott egységekben beépítetlenség számtalan városépítészeti, építészeti kérdést vet fel, ugyanakkor a városrész jövője szempontjából fejlesztési potenciált is magában hordoz. A pályamű az egyetemes értékek és rend mentén valamiféle „nagy egységet” keresve, mégis a mindennapok szemszögéből tekintve kínál attraktív megoldást az érintett, az egész főváros számára fontos térség rendezésére.

A tervezési terület elemzése illetve a meglévő (vagy hiányzó) városi kapcsolatok vizsgálata alapján a pályamű alapelvei az alábbiakban foglalhatók össze.

Szétszakadt város – Téralkotó összekötés

A pályázati terület máig magában hordozza a vasúti és közúti közlekedési kapcsolatok (például autópálya) térszükségletéből fakadó „sebeket”. Az egykor szerves egységet képező térséget a közlekedési gerinchálózati elemek, illetve a pályaudvar és a közúti csomópontok két, egymástól fizikailag is elváló területre szabdalják. Ezek gátat szabtak a településszövet és városi (kerületi) kapcsolatok egészséges fejlődésének. A 4.metro térségi megjelenése lehetőséget kínál a tervezési terület egyre konkrétabb és hangsúlyosabb közlekedési konfliktusainak megoldására. Az adott hely (vasút, busz, P+R, taxi, metro, gyalogos) és a város egyre sürgetőbb rendezési igényeit – azok komplex módon feltérképezése alapján - *a kiszolgált utasok számára előnyösen koncentrált módon* képes a javasolt rendezés .kielégíteni.

Így alakult ki a pályázat gerincét alkotó téralkotó kapcsolat, mely hídszerűen összeköti a vasút most izolált két oldalát. Az elvégzett közlekedési és városszerkezeti elemzés alapján a városrész / kerület két részének (Etele tér környéke, a „síkság” és a Sasadi út környéke, a „hegyoldal”) közvetlen kapcsolatát is biztosítja a pályamű egyrészt a metróhoz illeszkedő

gyalogos – kerékpáros kapcsolattal, másrészt pedig a Beregszász utca és a Bartók Béla út közötti közúti kapcsolat révén. . Ezzel *újraegyesíti* a szétvágott városrészeket és egyben helyet biztosít és *szervezi a tömegközlekedést*. A híd felső síkja a városlakók által benépesített *zöld sétány és tér*, míg a híd köztes tere a távolsági és helyi busz járatok a vasút, metro, és taxi közlekedési áthatása.

Konfliktus (hiány) zónák – Építészeti többletérték

Egyik legfontosabb tervezési szempont volt a terület „*helyiérték*” vizsgálata, mely a helyszínt nem pusztán hasznosítási, közlekedési, hanem *befektetési területként* is értékelte. Ennek eredményeként került kijelölésre a legértékesebb zónának szánt, magas nivójú irodaházak helyszíne, kereskedelmi passzázzsal az autópálya felőli oldalon, ill. az értékesnek tekintett egyéb befektetési területek (vegyes kereskedelmi-lakó, szolgáltató, szálloda, konferencia központ stb.).

A pályázamû fő értéke a vasút feletti területek hasznosítása: a legértéktelebb (és ehhez képest komoly helyigényû) funkciók (Volán, BKV) kerültek e területekhez társításra, megtartva ezzel város ill. befektetési szempontból értékesebb telkeket. A vasút felett létesülő új tér izgalmas lehetőséget ad *építészeti „többletérték”* teremtésére.

Technológia – Emberléptékűség

Tekintettel az új igények kielégítését célzó új közlekedési terek fokozott technológiai jellegére az építészeti alakítás a *technológiához igazodó*, öszinte, nagyvonalú és mégis emberléptékű városrészt formál sok zöldfelülettel. Ebben a „*új modern*” közegben megfelelő helye és jelentősége maradt a régi vasútállomásnak új kulturális funkcióval (galéria, múzeum, kávéház), illetve a tér másik felén igazi piac kapott helyet, jó közlekedéssel.

Átmeneti zónák - Új életterek

A tervezési terület újraértékelésekor a vasút feletti területek hasznosításával, értékes „átmeneti zónák” szabadultak fel. Ezek kiváló területei olyan indokolt fejlesztéseknek melyek „átmeneti lakásmegoldásként” kifejezetten a fiatal generációt célozzák meg. Itt ifjúsági hotel, kollégium és fiataloknak épített zöldbeágyazott lakópark került betervezésre, melyek a kerületi oktatási

intézményekhez illetve a vidéki fiatalok számára jelentene megfelelő lakásmegoldást jó közlekedéssel.

Zöld Sport Levegő

Az újonnan kialakításra kerülő, építményként megjelenő városelemeknél is nagy figyelmet kapott az átjárható zöldfelületek megtartása illetve kialakítása. Ilyen újszerű zöldterület jelenik meg az egyébként közösségi célokra alkalmassá tehető köztérként magtartandó Etele térre is.

E mellett szükséges új, egybefüggő zöldfelületek kialakítása is a sport és szabadidős tevékenységekre, kerékpározásra az új városközpont életminőségének javítására. Szinte mindkét oldalán a vasútnak védőzöld-sáv kerül kialakításra a javaslat szerint, összeolvasztva az ott kialakítandó funkciókkal.

Közlekedési konfliktusok - Tömegközlekedés

Villamos vonalak

A Bartók Béla úton ma is közlekedő 49-es villamos a jövőben is megmarad, Vasút utcai fejevégállomással (a 19-es viszonylat a Műegyetem rakparton közlekedik majd a Lágymányosi egyetemi városrészig). Ezen kívül az 1-es villamos halad még az Etele téren keresztül, ennek vonalvezetése a XI. kerületben hurokszerűen kerül megoldásra. (Lágymányosi híd – Szerémi út – Hengermalom út – Etele út – Bartók Béla út – Hamzsabégi út – Lágymányosi híd útiránnyal). A Bartók Béla úti szakaszt kivéve (ahol a meglévő pálya városközpont irányú vágányát használja ez a járat is), elegendő egy új vágányt építeni, melynek elhelyezése a meglévő elválasztó sávokban, illetve zöldfelületekben egyszerűbben megoldható, mint kétvágányú pálya esetében. A Kelenföldi pályaudvar mellett, a Vasút utcában van lehetőség (a 49-es villamoséval együtt) végállomási funkciók elhelyezésére.

Autóbusz vonalak (BKV)

Az állomási vágányok felett elhelyezett végállomási felszálló- és leszállóhelyeket 11 autóbuszjárat veszi igénybe. Ebből 9 érkezik az örmezei oldal felől, kettő pedig a kelenföldi oldalról. Ez utóbbiból egyik (141-es) a jelenlegivel egyezően közlekedik, csak itt a végállomás közelében módosul a vonalvezetése. A másik járat (73-asnak jelöltük) Kelenföld városközpont felől érkezik, további útvonala – a jelenleginél természetesen ritkább járatsűrűséggel – megegyezhet a mai járáttal (vagy annak egy szakaszával). A jelenlegi autóbuszviszonylatok közül megszüntetésre javasolt a 7-es, 173-as, a 40E, a 140E, és a 103-as. A 139-es, a 40-es, és a 41-es a jelenlegi vonalán közlekedik továbbra is, ezzel biztosítható, hogy az Alkotás u. – Déli pályaudvar, a Villányi út – Móricz Zs. körtér, illetve a Nagyszőlős u. (Hamzsabégyi út) – Kosztolányi D. tér irányában maradjon közvetlen tömegközlekedési kapcsolat a jövőben is. A 40-es járat Budaörsi végállomását – a megszűnő 140E végső szakaszának pótlására – a Törökugratóhoz kell áthelyezni. A különböző irányból a Kelenföld végállomásig közlekedő viszonylatokhoz a városközpont irányába tovább menő (illetve onnan érkező) járatokról történő közvetlen átszállást 1-1 közös megálló kialakításával az M1-M7 bevezető szakaszán (a Lapu utcai felhajtó után), illetve a Budaörsi úton (a Nagyszében út csatlakozása közelében) biztosítja a javasolt megoldás. A 239-es járat a Madárhegyi, illetve Budaörs irányába tervezett további lakóterület-fejlesztések kiszolgálására meghosszabbítható, de elegendő a tervezett Kelenföldi végállomásig közlekednie. A többi jelenlegi buszjárat (beleértve a nemrég indított 187-est is) szintén eddig a végállomásig közlekedik. Ezeknek a járatoknak a tároló kocsistállásait az örmezei oldalon kialakított felületen biztosított.

Autóbusz vonalak (VOLÁN)

Ezeknek a viszonylatoknak a végállomási le- és felszálló helyei szintén a vasúti vágányok felett vannak elhelyezve, így biztosítható a lehető legközvetlenebb kapcsolat mind a metró, mind a vasút, mind a BKV járatok irányába. A tároló helyek szintén az örmezei oldali P+R parkolóhelyek tetején kialakított felületen biztosíthatók. A járatok túlnyomó többsége az M1-M7 felőli lehajtó irányából, valamint az Egér út felől a Péterhegyi út irányából érkezik, néhány pedig az Etele út – Borszék u. (vagy Somogyi B. út) felől a tervezett felvezető rámpa igénybevételeivel jut el a végállomásra.