

MŰSZAKI LEÍRÁS

A VÁROS JELENLEGI FEJLŐDÉSÉRŐL

A Főváros új fejlődési pályára állt a századfordulón, új paradigmák keresése zajlik a város építése, a városban élők életvitele, munkavégzése és lakásmódja terén. A „lakni és dolgozni” kultúrája számos összetevőjében már nagyot változott és ez a változás még további évtizedekig erőteljesen alakítja a város működését, szerkezetét, kultúráját, térigényét – térhasználatát. Ez a változás formálja a főváros és a Belváros egymásra ható szerepeit és ennek megfelelően a viszonyuk is folyamatosan átalakul.

A „város szívének” a városon belüli szerepét az alábbi fő rendeltetések határozzák meg hosszabb távon:

- o **Kulturális, közösségi és társadalmi szerep alakulása**

Az 1990 óta zajló folyamatok világossá tették, hogy történelmi fordulópontra ért meg Budapest. Ennek gazdasági és területi folyamatai már erőteljesen manifesztálódtak és átformálták a várost. Egy nagyvárosi régió arculata bontakozik ki. A társadalmi viszonyok terén tovább erősödött a közösségek szétesése, a lokalitások lebomlása, a szegénység tartós jelenléte és a kultúrát átható globális folyamatok összetett hatása. Budapest ebben a folyamatban még kevésbé találta meg kívánatos szerepeit és az ennek megfelelő kulturális stratégiát. Tudható, hogy kárpát – medencei regionális szerepeit számos vonatkozásban visszanyerheti a város, és ezek közül kiemelkedő a kultúra formálása és térségi közvetítése. Ebben rendkívül nagy jelentősége és különleges szerepe van a történelmi belvárosnak. A jelenlegi trendek alapján van esély arra, hogy a Belváros elkerülje a központok kiürülésének korszakát és az ezzel járó szlömösödést. Megóvható a Belváros a turista skanzenné válástól, a monofunkciós negyedé válástól, illetve a közlekedésből következő környezetterhelés további növekedésétől.

- o **Intézményrendszerben betöltött szerepek fejlődése**

A tradicionális központ a BELVÁROS, ahol folyamatosan felhalmozódnak, kicserélődnek és megújulnak a városi életben meghatározó intézmények (templomok, hivatalok-minisztériumok, bankok, szállodák, kiállító és kulturális intézmények, iskolák). Pesten ezek jelentős része beállt, jó minőségű, megfelelő helyen lévő, tradicionális ügyfélkörrel rendelkezik. Az intézmények sokfélesége igen előnyös, kedvezően befolyásolja, erősíti a „Belvárosságot”, nyitottá teszi a különféle célforgalmak számára és a jelentős állandó lakosságnak köszönhetően vonzó, folyamatos életű környezetet biztosít. A belvárosi intézményhálózat fejlődését a minőségi és magasabb státusz irányába mutató változások fogják továbbra is jellemezni, ugyanakkor Budapest átlépte azt a küszöböt, amikor még egyközpontú városként működhet.

- o **Kapcsolati szerep, közlekedés alakulása**

A fallal övezett Pest városszerkezetét az átkelő helyre irányuló forgalom és a térségi kapcsolatok, központi szerepek máig tartóan meghatározták. A belső területeken a legnagyobb hatású szerkezetalakítási beavatkozás a Kossuth Lajos utca mai méreteinek kialakítása volt. A modern korszak ezen kívül a fő forgalmi folyosóival elkerülte és kevésbé törte szét a korábbi szövetet. A Belvárost azonban mindig jelentős forgalom terhelte a sugaras gyűrűs szerkezeten belüli központi fekvése miatt.

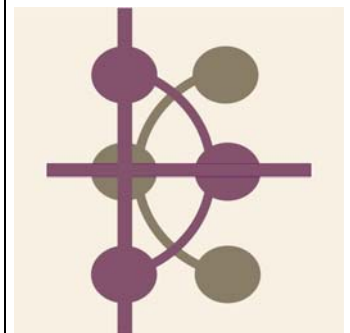
A BELVÁROSRA HATÓ, HOSSZABB TÁVON ÉRVÉNYES VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK

A pályázatban egy hosszútávon feltételezhető folyamat alapján alakítottuk ki a javaslatunkat. A feladat minél pontosabb meghatározásához, ezért nélkülözhetetlen Pest Belvárosának pozicionálása a városszerkezeten belül és a következő 15-20 év meghatározó szerkezetalakító folyamatainak

kívánatos szerepek kulturális stratégia

történelmi belváros

Célunk olyan alapvetések és szerkezetalakítási koncepció rögzítése volt, amely befolyással bír Budapest történelmi magjának rekonstrukciójára. Azokat az eszközöket és városépítészeti megoldásokat kerestük, amelyekkel továbbfejleszthetők az egyre több élhető és belakható hely kialakulását eredményező folyamatok. A vizuális megjelenítés vállalt naturalizmusának célja, hogy elkerüljük a magazinok fotó-kollázsainak felszínes világát.



áttekintése.

Fő hálózatok

A mellékelt áttekintő ábra a jelenlegi közlekedési főútvonalak rendszerét és a majdani metróhálózat, vasútállomások kapcsolatát mutatja be. A Belvárossal kapcsolatos hosszú távon is érvényes legjelentősebb tények:

- A Belvárost kettészeli a főváros K-Ny-i tengelye, melynek visszaépítését javasoljuk
- A Belvárost keletről határolja Pest É-D-i közúti közlekedésének fő tengelye (Váci út-Bajcsy-Zsilinszky út-Károly körút - Múzeum körút - Üllői út), ez a tengely hosszabb távon is erősen terhelő hatást fejt ki
- A Belvárost nyugatról a nagy forgalmú rakpart és a 2-es villamos határolja és tárja fel. A rakpart részben szintalatti vezetését és megújítását tervezzük. A 2-es villamost a Szabadság híd hídfőjében felszínen vezetjük Déli irányba
- A Belváros budai kapcsolatát öt híd és a metrók biztosítják. A hidak közül a szűk Belvárost északról határoló Lánchíd és délről határoló Szabadság-híd jóval kisebb kapacitású mint a másik három kapcsolat.

Ez a fenti szerkezeti - közlekedési - megközelítési - rendszer és a javasolt változtatások hosszú távon alapvetően meghatározzák a Belváros elérhetőségét, terhelését, élhetőségét.

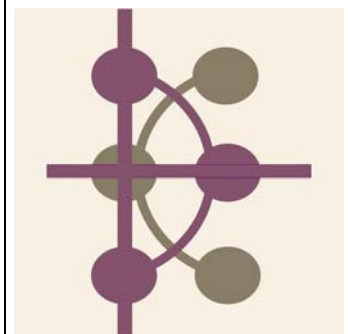


A belváros térrendszere

A Belvárost három nagy forgalmú, jó tömegközlekedésű, kapu szerepű téregyüttes dominálja.

- A Deák tér, Károly körút, Erzsébet tér területén három metró, sokféle busz és villamos hozza-viszi az utasokat. E téren éri el a Belvárost az M3 forgalma, valamint bel-Buda is a Lánchídon át.
- Ferenciek tere - Március 15-e tér, ahol az M1-M7, a hegyvidéki és 7-es buszcsoportok, a 3-as metró, a Duna parti villamos és a rakpart

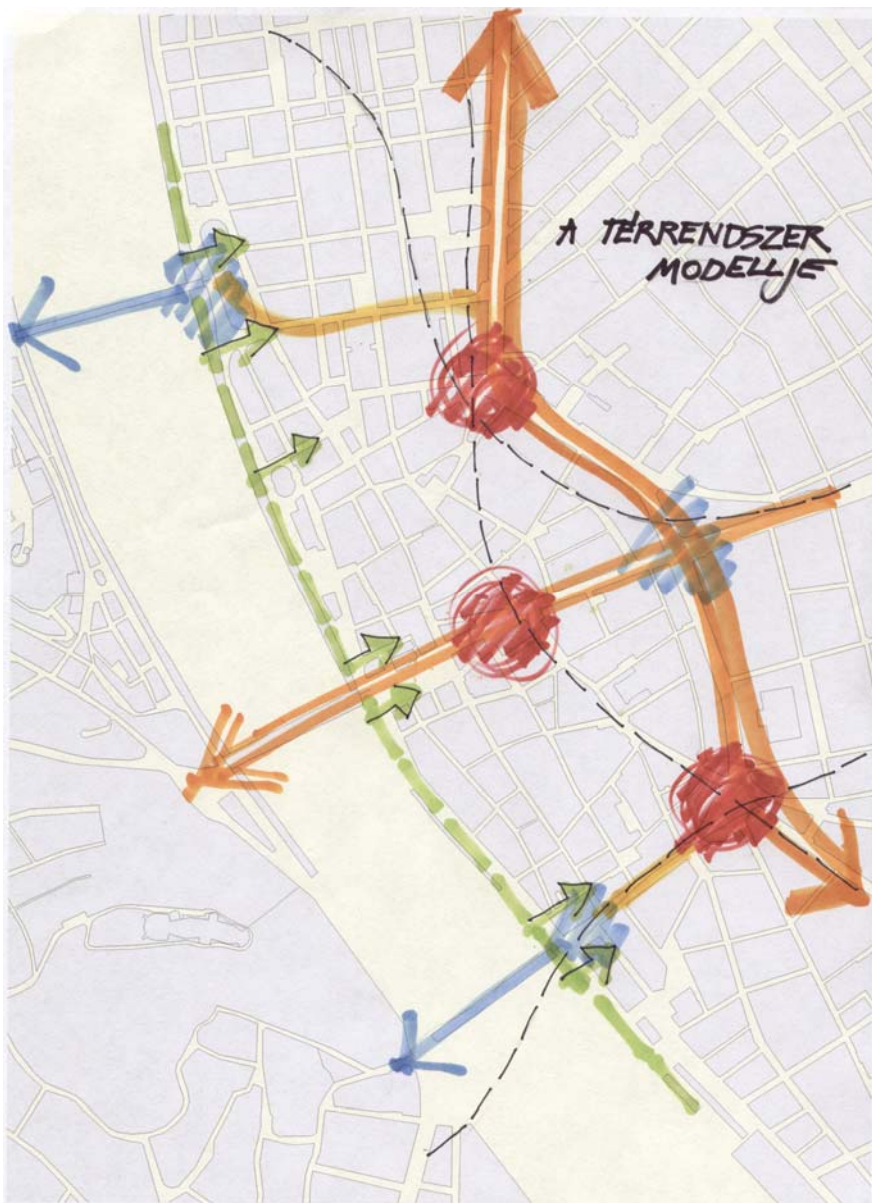
szervezetalkító folyamatok



találkozik a hídfő térségében. E térség a Belváros budai kapujának tekinthető és itt jelentkezik a csoportos turistaforgalom is.

- o A Kálvin téren három kerület főutcája találkozik, a 3-as metróon kívül, a tervezett 4-es és 5-ös metró csomópontjaként is fog működni és ide érkezik a 4-es és M5-ös utak forgalmának egy jelentős része. A téren a körüli villamos, troli és különféle buszok bonyolult kapcsolata okoz nagy környezetterhelést.

Döntően ez a három tér szervezi a Belváros forgalmát. Innen érhető el a köztes tömbök és a kapcsolódó terek, intézmények. E hármass városkapu szerepű komplex tér-együttest jól egészíti ki a Roosevelt tér – Astoria - Fővám tér kisebb forgalmú, többfunkciós tereinek csoportja. Ezeknek a sajátos, többfunkciójú tereknek is kiemelt szerepe a városkapu funkció, hiszen mind egy-egy belépési lehetőség a Pesti Óváros területére. Érdekes morfológiai kuriózum a tér-hármassok alkotta háromszögek egymásba tükröződő átmetsződése.



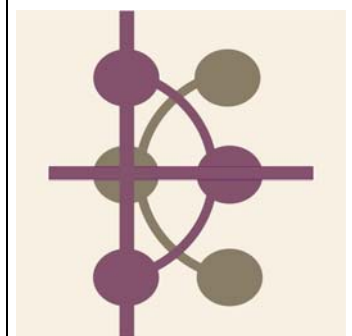
A térrendszer formai és építészeti értékei, üzenetei

A városi szövet szerves fejlődésének eredményeként alakult ki az a jelenlegi térrendszer, amelyben élünk. „... a múlt különböző korszakainak együttes, egyidejű jelenléte – és ugyanakkor a jövő különböző korszakainak a múltja is.” (Hajnal István)

Hajnal szerint az adott városi struktúra közvetítésével nemcsak a jelen,

budai kapu

három kerület főutcája



hanem a múlt valamelyik korszaka is meghatározza a mai környezetalkító tevékenységünket, ami pedig a létrejövő térrendszeren, építészeti környezeten keresztül távoli utódaink életét is befolyásolja majd. A Belváros alakulására többször is erősen hatott a Pesti Főtér kialakításának szándéka, miközben a térrendszer a város egyre komplexebb életének megfelelően fejlődött. Az egymásra torlódtól különféle gazdasági és politikai fordulatok hosszú időre levették a napirendről a város közösségét térben - épületben kifejező új városi együttes létrehozását. A kiírás józan megfontolással kér javaslatokat a város szívében hosszabb ideje fennálló méltatlan környezetállapot rendezésére.

A PESTI BELVÁROS KEZELÉSI STRATÉGIÁJA

Pest Belvárosa nem egyszerű Óváros, bár építészeti jellege, a Kiskörút által való mértéktartó bezártsága, sajátos karakterei, hangulatai miatt akár lehetne az is. Lényeges azonban, hogy a megmaradt – megújuló – megtartandó lakófunkciója erőteljes karaktert ad. További egyedi jelleget biztosít, hogy számos országos és nemzetközi szervezet működik itt, valamint a Duna – parti szállodasor modern elemeket is kever az összképbe, miközben számos palotája váltott funkciót. Pest Belvárosa tehát egy folyamatos funkcionális megújulásra képes, komplex működésű, helyi társadalommal is rendelkező városrész. Térszerkezete kialakult, miközben számos további szerkezetformáló beavatkozást mihamarabb indokolt megtenni a város életképességének fenntartása, megerősítése érdekében. Köztereire az elhasználódottság, az avultság és a város erejéhez képest szegényesség a jellemző, miközben építészeti arculatának modernizálódása, megújulása, kisebb mértékű változása folyamatos. A történelmi épületek többségére a magas minőség és a városias összhang a jellemző. A fővárosnak ezt a megújulásra képes kompakt városrészét, organikusán változó kompakt városnegyedet joggal nevezhetjük a város szívének.

A Belvárost jellemző folyamatokhoz igazodva kell kiépíteni azt a fejlesztési modellt, amelynek segítségével szervezettebbé és tudatosabbá tehető a Város szívének értékőrző, értékalkotó építési folyamata. A Belváros alakulása, megújulása, kiegészülése lassan haladó folyamat, melynek különböző dinamikájú szakaszai vannak. A pesti városközpont folyamatosan integrálta az egyes városépítészeti korszakok során megjelent új vagy megújult „termékeket”. Így azután megtalálhatók itt, a modern szállodák, új irodaépületek, különböző korokból származó nagyáruházak, régi épületek új funkcióval, parkolóházak és multifunkcionális épületegyüttesek is az elmúlt ötven év építésének eredményeként. Az ezredfordulón a város és a városi élet változása rendkívül dinamikus lendületet vett és láthatóan egyre erőteljesebben torlódnak egymásra a különböző ingatlanfejlesztési és kultúraváltási, valamint divat ciklusok, amelyek egyre inkább közvetlenül is hatnak a város és a Belváros fejlődésére. Egyre jobban belátható nagy erejű trend, hogy a fentiek mellett egyre jobban felértékelődnek Európa szerte az eredeti – történelmi városrészek, Óvárosok, Belvárosok kulturális – turisztikai – városmarketing szempontokból is. Ennek megfelelően egyre jobban sok szempontot integráló, lassú, de egyre szervezettebb folyamattá válik Pest belvárosának megújulása.

A javaslat azokra az elemekre teszi a hangsúlyt, melyek változása, változtatása 20 éven belül nagy biztonsággal várható. A lehetséges további változások számára inkább keretet és a megvalósulást segítő vonzó környezetet kínál a pályamű javaslata.

A stratégia főbb elemei:

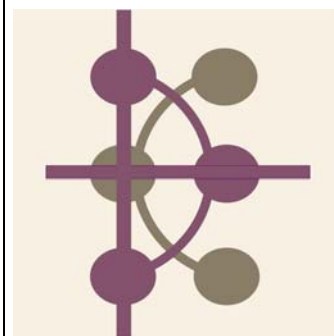
1. Az óvárosi karakterű térrendszer és közterületek további megújulásának rendszerbe szervezése
2. A belső területek fokozatos forgalomcsillapítása, a

város szíve

magas minőségű történelmi épületek

folyamatos integráció

Torlódás és globalizáció



forgalomcsökkentéssel együtt a felszíni parkolás visszaszorítása a parkoló kapacitások eddiginél erőteljesebb fejlesztésével, és a gyalogos elsőbbségű területek fokozatos térnyerésének megvalósítása

3. A minőségében újjászülető és mennyiségében gyarapodó szabad felületek gazdasági hozadékot termelő funkciókkal való feltöltése.
4. A Belváros tárgy- és környezetkultúrájának értékalkotó összehangolása az egyedi terek megkülönböztetett kezelésének hangsúlyával

1. A térrendszer tagolása szerepkörök és követelmények szerint:

Kitüntetett helyek (városkapu, agóra, találkozási pont, intermodális közlekedési csomópont, tér, park, központ, intézmény sűrűsödés,... a város szíve):

- o Kálvin tér
- o Deák tér– Károly krt. – Erzsébet tér
- o Ferenciek tere - Március 15. tér

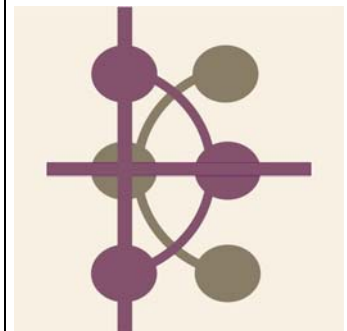
Sajátos többfunkciós helyek, városkapu szereppel (közlekedési tér, városkapu, agóra, átszállóhely, tér, park,):

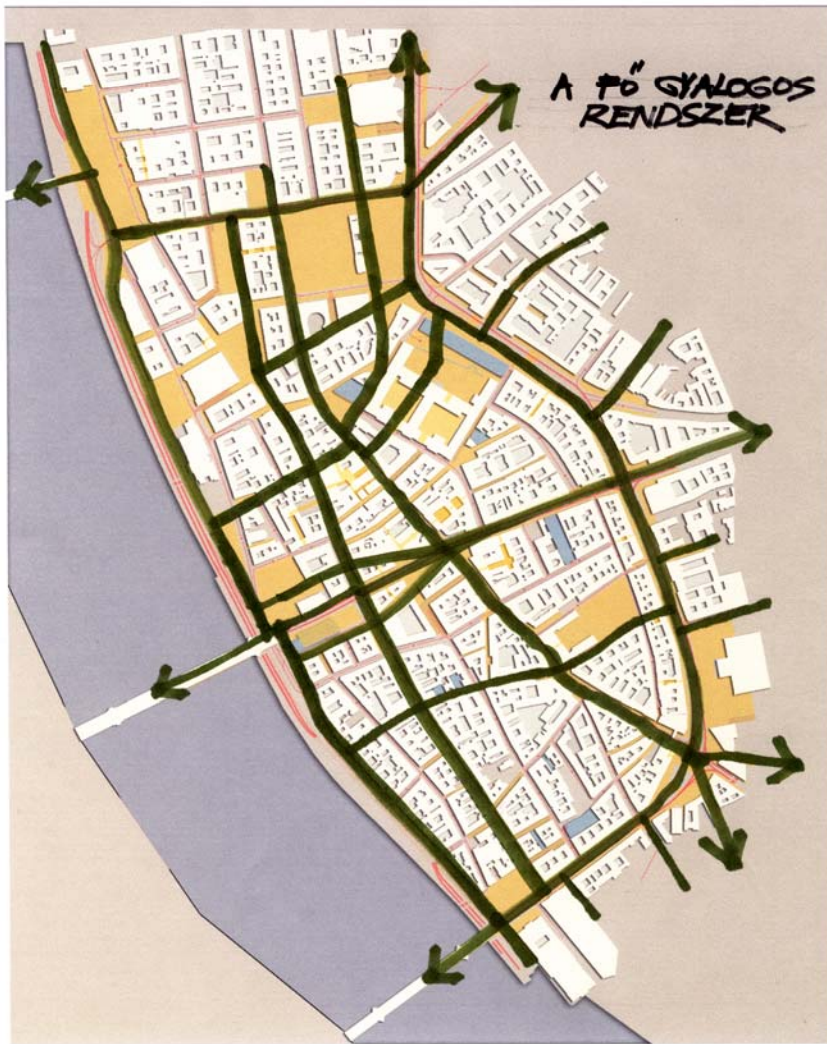
- o Roosevelt tér
- o Astoria
- o Fővám tér

Összetett szerepű terek (agóra, reprezentatív tér):

- o Belgrád rakpart
- o Vörösmarty tér
- o Bazilika
- o József nádor tér

Városi terek: Egyetem tér, Kammermayer tér, Martinelli tér, , Duna-part multifunkcionális térsora Duna Korzó – Vigadó tér

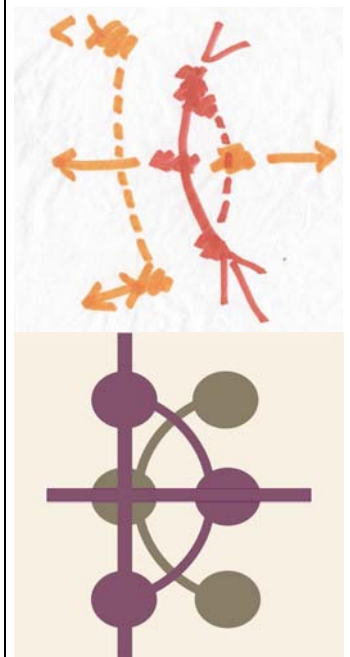




2. A Belváros és a Kiskörút forgalomszervezésével és ennek arculatalakító, térrendszert befolyásoló súlyával és hatásával két ütemben kalkulál a terv. A városon belüli nagy volumenű és tömeges átmenő gépjárműforgalom 10-15 évig csak kisebb mértékben csökkenthető, de nyilván ez az a mérték, amit viszont el is kell érni. A Budapesti Közlekedési Rendszerterv szerinti eszközökkel a bejövő, vonzott célforgalom növekedése visszafogható. Ezekkel a korlátozó, hangsúlyáthelyező lehetőségekkel is kalkulál a pályázat. (A közlekedési szituáció további modellezése meghaladja ennek a pályázatnak a kereteit.)

A főváros térségének terhelésére és a Belvároson áthaladó forgalomra is hatással lesz az országos gyorsforgalmi-hálózat kiépülése és a vasúti hálózat korszerűsítése. Ezek kiépülésének és a közlekedési rendszeren való végiggördülésének hatásához legalább két ciklusra van szükség, de ezek a nagyléptékű folyamatok is hatnak a belvárosban átáramló forgalom nagyságára.

Jól ismert, hogy számos, a város külső zónáiban megvalósuló közlekedési beruházás közvetlen, esetenként közvetlenül befolyásolja a belső területek forgalmi terhelését – átkelési – kapcsolati szerepét (Körvasút menti körút és hídjai, M0 keleti ága és a gödöllői átkötés, az M0 északi hídja, az Aquincumi híd, Galvani híd, a rakpartok fejlesztése és a tömegközlekedés teljesítménynövekedése). 2020-ra várhatóan kiépül az 5-ös metró első szakasza is (Kvassay út – Astoria). Mindezek hatására a belső területek és a pesti Óváros közlekedési terhelése várhatóan a mainál kisebb lesz.



A belső városrészekre a közeljövőben a legnagyobb hatással az épülő és megvalósuló 4-es metró lehet. Ez mind a közlekedésszervezés, mind pedig a közterületek arculati megújulása terén lendületbe hozza a Belváros Déli részét. A Fővám és Kálvin terek magas színvonalú építészeti megújulása mellett a közlekedési beavatkozás adhatja azt a lendületet, mely biztosítja a Déli Belváros forgalomcsillapításának lehetőségét: a tömegközlekedés teljesítményének növekedése a 4. és 5. számú metróvonalak és a környezetet kevésbé terhelő rendszerek (villamos, trolis, kerékpár, gyalogos) fejlesztése mellett, valamint a személygépjármű és buszforgalom (7-es buszcsoport) szervezett visszaszorítása.

A Belvárosban a közterületek legnagyobb konfliktusa az autóparkolás. Erre vonatkozóan pályázatunk a parkoló-építmények erőteljes fejlesztését javasolja, ugyanakkor a forgalmi rend átalakítására, fokozatos fejlesztésére kidolgozott hálózati modell olyan hurokrendszert épített föl, ami az átmenő forgalmat ellehetetleníti. Ez jelentős mértékben korlátozza a Belváros forgalomvonzását, miközben élhetővé teszi azt az itteniek számára. Lényeges figyelembe venni azokat az aggodalmakat, mely szerint több parkoló több forgalmat vonz, de sajnálatos tény, hogy a Belváros parkoló kapacitások bővítése nélkül rohamosan veszíthet vonzásából. A parkolók fejlesztése során lényeges, hogy a nagyobb szintterületű új létesítményekhez megépülő parkolók többcélú, nyitott használata is megvalósuljon. A gyalogos-zónák és sétányok folyamatos szövetté fejlesztésének feltétele a parkolás további kiszorítása a közterületekről. A terv gyalogos rendszert bemutató lapja meghatározza azokat a közterületeket, amelyekről eltűnik a parkolás és a közúti közlekedés.

3. A forgalomcsökkentés és a parkoló-kapacitások fejlesztésének hatására a közlekedési összefoglaló lap szerinti gyalogosfelületek vonzásában olyan összefüggő térszövet alakul ki mely, mint felértékelt terület-kínálat jelentkezik a Belváros hosszabb távon meggyökeresedő új funkciói számára. A minőségében megújított területek nem csak az ingatlanpiac számára kedvezőek, hanem ezek magukhoz vonzzák azokat a különleges, egyedi szolgáltatásokat is, amelyek számára egy rendezett, eredeti, történelmi környezet üzleti tényező.

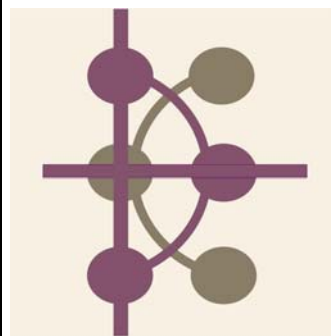
4. A belváros épületállományának cserélődése és megújulása egyre erőteljesebben zajlik, miközben egy kiterjedt védelmi rendszer is szabályozza ezt a változást. Ez a folyamat nagymértékben átfurmál tereket (pl. Vörösmarty tér), új funkciókat telepít a Belvárosba és a modern építészettel megújítja, színesíti a városképet. A javaslatunkban meghatároztuk azokat a telkeket, ahol átépítéssel, foghíj beépítéssel számolni kell. Ezzel összefüggésben fel kell gyorsítani a terek, közterületek „viakolor” utáni átfurmálását. Javaslatunk szerint üzemeltetőtől függetlenül össze kell hangolni a közterületeken elhelyezhető köztárgyakat.

A KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE

A Belváros jelenlegi közlekedési hálózata nyitott, mind észak-déli, mind kelet-nyugati irányból átjárható. A Duna hidak elhelyezkedéséből fakadóan a kelet-nyugati irányú átmenő forgalom teljes megszüntetése nem kitűzhető cél, csak csillapítására lehet és kell törekedni.

Javaslatunk szerint a csatlakozó híd, illetve a budai hálózati kapacitáshoz illeszkedően a rávezető utak keresztmetszeti kialakítását módosítani kell. Ennek megfelelően **a József Attila utca és a Kossuth Lajos utca csillapításával – beszűkítésével számoltunk.**

A Belváros – Lipótváros területét érintő észak-déli kapcsolatok közül a tömbök között vezetett egyirányú utca-pár (Nádor utca – Apáczai Csere



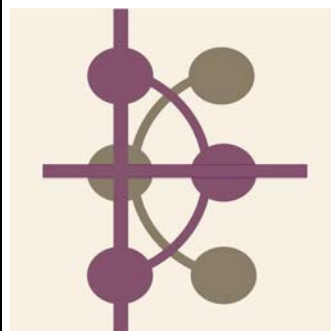
János utca – Belgrád rkp., illetve Kecskeméti utca – Petőfi Sándor utca – Október 6. utca) megtörését javasoljuk. Ezekon a belső tengelyeken az egyirányú hálózat szakaszos szembeforgatásával **egy hurkos – csak a tömegközlekedés számára átjárható – hálózatot** alakítottunk ki. Az előzőekből következik a Ferenciek tere alatt lévő elágazó közúti aluljáró szükségtelessége, melyet teljes egészében elhagytunk.

A Dunával párhuzamos főhálózati elemek közül a Bajcsy-Zsilinszky Endre út – Károly körút – Múzeum körút tengely legszűkebb, Astoria csomópontnál lévő pontjához igazítottuk a tőle északra lévő hálózati elemek keresztmetszeti kialakítását. A felszabaduló közlekedési terület a kötöttpályás közlekedés – villamos – számára biztosít helyet. A hídfőknél a harántirányú hálózathoz kapcsolódó Pesti alsórakpart a Lánchíd és a Szabadság híd térségében változatlan, az Erzsébet hídnál a felső rakparton keresztül a híd irányába kap jó kapcsolatot. Itt a Kossuth Lajos utca felől, illetve felé való áramlatokat nemkívánatosnak tekintettük.

Mind a déli, mind a középső Belváros területén a már megkezdett **gyalogos utca hálózat fejlesztésével számoltunk, kiegészítve és szövegszerű rendszerre téve azt**, gyalogos és vegyesforgalmú felületek kialakításával, valamint a meglévő elemek passzázsokkal való összekötésével. Kizárólag gyalogosok számára történő kiépítést csak a közúti forgalom elől már ma is elzárt, vagy arra alkalmatlan, ugyanakkor a gyalogos közlekedés számára hasznosítható (pl. Bástya utca, Pintér utca, Cukor utca, Szivárvány köz) utcák esetében javasolunk.

A forgalmi rend változása magával vonja a tömegközlekedés változását is. A DBR metróvonal üzembe helyezését követően a Kossuth Lajos utcán közlekedő 7-es autóbusz családból várhatóan egy alapjárat megtartása szükséges. A Ferencváros és Újlipótváros között közlekedős 15-ös autóbusz útvonalát a déli Belvárosban kissé korrigálva megtartottuk, de a jelenlegi közlekedési tapasztalatok alapján járműcserét javasolunk, egy city busz közlekedésével (kb. 30 férőhely) számoltunk. Szerepe kevésbé a távoli pontok közötti kapcsolat biztosítása, inkább az érintett tömegközlekedés átszállási pontjai közötti területek tömegközlekedési ellátása. Délről észak felé a kerület tengelyében halad, viszont a Roosevelttér és Március 15. tér között a jelenlegi útvonalon (Apáczai Csere János utca) közlekedik, majd az Irányi utca – Veres Pálné utca útvonalra tér rá. A tömegközlekedés számára a Ferenciek terén a Petőfi Sándor utca felé és az Erzsébet híd felé biztosítjuk a felszíni gyalogos átkelés árnyékában a továbbjutást.

Tervünk a felszíni parkolást csak indokolt esetben és a gyalogos felületek védelme, arányos bővítése és az úthálózat működőképessége érdekében csökkenti. A jelenlegi parkolási feszültségek oldására több közepesnél kisebb (400 férőhely alatti) és egy nagy, a Károly körút menti új beépítéshez kapcsolódó garázs építésével számolunk. Az igények mértéktartó kielégítését a meglévő közterületek alatti mélygarázsok építésével kívánjuk megoldani. A parkoló műtárgyak építésével a felszín rendezésre kerül, az igénybe vett parkok felújítása, környezetének forgalommentesítése megtörténhet. A legjelentősebb mélygarázsok a Roosevelttér alatt az MTA előtt, a József nádor tér középső részén, a Március 15. téren a hídfőben, a Károlyi kert alatt létesülnek, melyek lakossági, ügyintéző és kereskedelmi célokat szolgálnak. A további kis befogadóképességű parkolóházak elsősorban a lakossági parkolást szolgálják.



VÁROSHÁZA KONCEPCIÓ

A városháza visszafogott továbbépítése és egy többfunkciós építészeti együttessé formálása a kiírás világos elvárása, és ez gyakorlatilag egybeesik egy huszonegyedik századi nagyváros identitás keresésének kihívásával is.

A megújuló közigazgatás és a nagyvárosi közösség sokrétű kapcsolatának funkcionális értelmezése és kellően reprezentatív megjelenítése csak a térrendszer ennek megfelelő alakításával képezhető le. A reprezentativitás másik síkja, hogy Budapest, mint európai nagyváros, miképpen fogalmazza meg térben az imázsát. A klasszicista szerkesztésű nagysúlyú építészeti együttes kisugárzása és a modern értékálló térképzés igénye közötti kapcsolat és egyensúlykeresés adja az általunk javasolt megoldást.

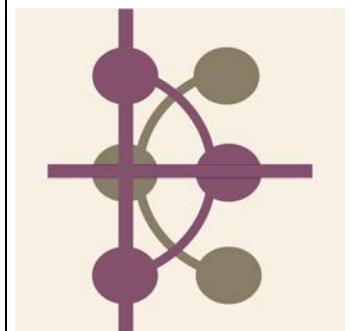
A nagyvárossal szemben támasztott jelenkori kihívások és követelmények közül a terv az alábbiakat kezelte kiemelten:

- o összetett, a Belváros értékeihez illeszkedő, nagyobb léptékű, érzékeny környezetalakítás
- o reprezentáció és a városmarketinget támogató megoldások
- o multifunkcionális térrendszer kialakítása
- o tágran értelmezett transzparencia
 - átlátható szervezet és működés
 - átlátható térrendszer
 - átlátható és hozzáférhető információrendszer
 - folyamatosan követhető és egy többcélú nyitott térben közvetített városi döntések

A városháza visszafogott továbbépítése és egy többfunkciós építészeti együttessé formálása a kiírás világos elvárása, és ez gyakorlatilag egybeesik egy huszonegyedik századi nagyváros identitás keresésének kihívásával is.

Az építészeti kihívás lényege, hogy egy klasszicista városházában működő, megújuló szervezet környezetét, hogyan lehet továbbfejlesztve megújítani az egyre nyitottabb társadalom számára. Ennek egyik eszköze a *fórum*, ahol a legkorszerűbb informatikai és média eszközökön követhető a város állapotának változása és a helyi politika működése. A *fórum* az evangélikus templom melletti sarkon helyezkedik el, a tömb új főbejáratánál. Ez egy többszintes, jól átláthatóan tagolt tér, amelyben az elhelyezett interaktív kommunikációs rendszeren át elérhető a város működését ismertető gazdasági, környezetvédelmi, forgalmi, pénzügyi, társadalmi és kulturális adatok; a város fejlesztési elképzelései és tevékenységei, valamint annak monitoringja. A tér folyamatosan nyitva van, egész évben működik.

Ez a tér egy épületmagasságú kapuzat egyik térfalát adja, ez tömeg azonban több építészeti elemmel is össze van kötve a hajdani várfal elé – az új városházát, a Kiskörút vonalára komponált hosszabb többfunkciós irodai épületszárnyal.



A Városháza története

-1692

Invalídusház alapítása (Széchenyi György esztergomi érsek)

-1716

Hadirokkant katonák hadikórház (Fortunato de Prati hadmérnök terve)

-1727-47

építkezés, Martinelli barokk főhomlokzata, Szent György templom főtengelyben

-1786

II. József laktanyává alakítja

-1894

A város megvásárolta: Városháza (Hegedűs Ármin tervei szerint)

-1898

-1912

sikertelen tervpályázatok

-1935

-2006 Budapest Szíve

VÁROSHÁZA ÉPÜLETÉNEK HASZNOSÍTÁS

A XVIII. Századi épületszárnyak teljes külső-belső felújítása, az emeleti szinteken a városházi irodai funkció elhelyezése

Martinelli-szárny földszintjén kulturális funkciók

Kammermayer-Gerlóczy-szárny földszintjén éttermek, kávézók, galériák

Bárczy-szárny földszintjén kulturális információs irodák, üzletek, szolgáltató egységek

Egykori Szent György templom alagsorában söröző az udvarról, földszinten Városháza információs előcsarnok, emeleten díszterem

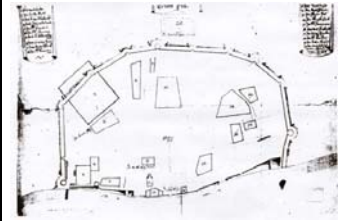
Kereszt-szárny (II. Világháborúban lebombázva) eredeti szintek, tömeg és tetőidom visszaállítása, Városháza új ügyfélforgalmi főbejárat kialakítása

Belső udvarok: a 70-es években épült szárnyak lebontásával tágas díszudvar-pár kialakítása

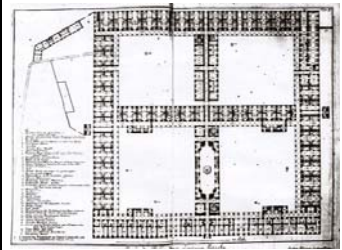
Károly-kapu a Városház-tér felé

Városház-tér : (agóra) a régi és az új épületszárnyak között

A városfal és sarokbástya bemutatása, falon kívül zöld, falon belül burkolt szabadtéri rendezvények számára.



1728



1739



1808



1871



KÁROLY KÖRÜTI ÚJ SZÁRNY:

A soha meg nem épült történelem beteljesülése,

A tervezett épület úgy állítja vissza a Károly körüti térfalat, hogy közben átengedi magán a tekintetet. A körút hosszanti mozgalmas tere átsejlik a városháza tér intimebb, de szintén összetett világába. A transzparens ,nyugodt ,befoglaló tömeg belső magja a klasszicizáló pesti homlokzati nyílásarányokat veszi át és ezzel folytatja a XVIII. századi épületszárnyak architektúráját. Az alsó szintek publikusak, átjárhatóak, üzletekkel, vendéglátóhelyekkel gazdagított összefüggő interaktív városi térstruktúrába rendeződnek.

A Városi Info Tér az evangélikus templom melletti tér földalatti 90FH black-box színházzal, földszinti találkozóhellyel, dús belső növényekkel, kilátóterasszal kialakított nagybeltmagasságú hely.

Földszint, első emelet: Átjárható és publikus térszint üzletekkel, vendéglátóhelyekkel, művészeti kereskedelmi galériákkal, szolgáltatásokkal

Emeleti szintek: piaci alapon működtethető funkciók
Iroda, szálloda, lakás

Szeretnénk ha az épületegyüttes városi fórummá, kulturális találkozóhellyé válna.

Mélygarázs: a térszint alatt 4 szinten 776 parkolóhellyel

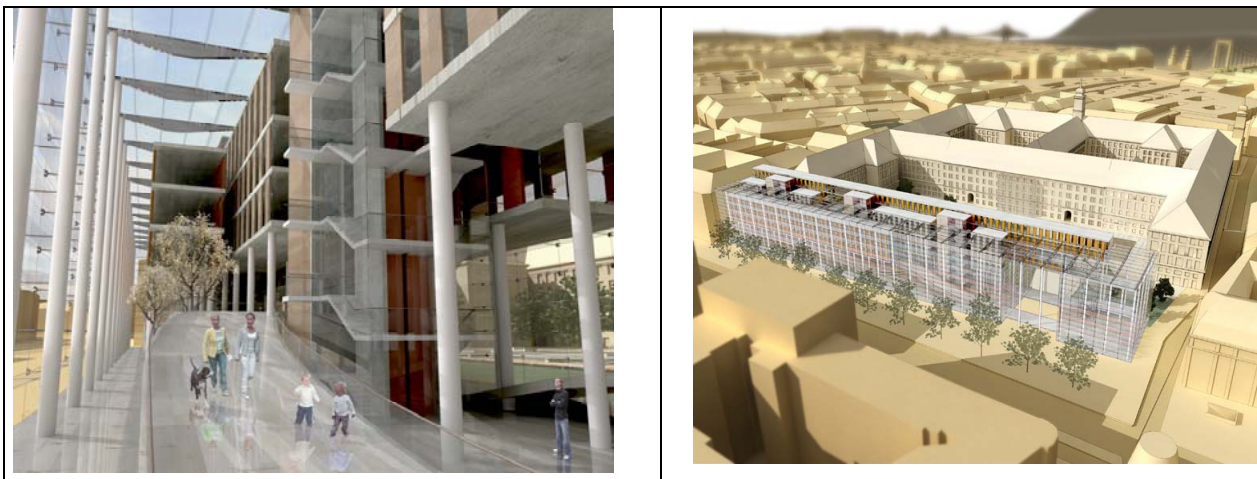
Szinterületszámítás:

„Károly –kapu” új épület
összes szinterülete: 20.350 m²

Parkolóépítmény szinterülete: 22.200 m²

Régi városháza közösségi célú hasznosítás
szinterülete : 6450 m²





TEREK LEÍRÁSA (MELLÉKLET LÁTHATÓ A TABLÓKON)

Kálvin tér

A Kálvin teret a Belvárost határoló Múzeum és Várház körutak mellett, három kerület főutcája emeli ki környezetéből. A nagy gyalogosforgalomhoz mérten szűkös és alkalmatlan járdák területét és használhatóságát az új beépítések és az árkados kialakítás még zavarosabbá teszi. A téren a ma meglévő felszín alatti térbe pár éven belül megérkezik a 4-es metró is, ami a tér városkapu és elosztó szerepét tovább erősíti. A közlekedés hangsúlyainak átrendezésével **feltételezhető a közúti közlekedésben betöltött szerep mérséklődése, ami lehetővé teszi az útterületek helyigényének visszaszorítását.** A tér azonban nem csak a közlekedésről szól. A felújított és kitelepülni vágyó teraszokkal kitáguló Szabó Ervin tér és a vegyes forgalmú Ráday „woonerf” reprezentatív és turisztikai szerepkörének is meg kell felelni, és ez a Kálvin tér számára is lehetőségeket jelent. A tér külső ívén a vendéglátás azzal kap lehetőséget, hogy javaslatunk az utakat rászorítja az V. kerületre. A javaslat figyelembe veszi azt a forgalmi rendet, amelyben a Baross utca már csak a Névtelen utcán és az Üllői úton keresztül éri el a teret, így az aluljáróból feljövő lépcső a sétánnyá alakult Baross utca és a Szabó Ervin könyvtár bejáratának tengelyében éri el a felszínt. A lépcső kimozdításával a sarokra beépült irodaház előtt is lehetővé válik a kultúrált gyalogosforgalom. Hasonlóan tengelybe került elhelyezésre a Ráday utcára vezető új aluljárólépcső is. A két említett lépcsővel egy íven került kialakításra a tér északkeleti oldalának harmadik lépcsője, közel a templomhoz és az azzal szemben induló gyalogátkelőhöz. A templom előtti sáv a javaslatban magas minőségű díszburkolatot kap és ezen a felületen a templomhoz közelebb kerülhet a Kálvin szobor is. A tér külső ívén a lépcsőkhöz kapcsolódóan a teret tagoló dőlt síkú kőtömbökkel kombinált víz-architektúra is elhelyezésre kerül. Ezek kialakítása elkerülhetővé teszi a téli időszak használhatatlanságából eredő zavaró hatásokat. A tér ív mentén történő tagolása szerencsésen alakítja a tér funkcióit a környezetterhelő hatások szempontjából is, hiszen a rövid idő alatt áthaladóknak vannak legközelebb az úthoz és a teraszon üldögélőket a tér rétegei jól védik a zajtól és más kedvezőtlen hatásoktól. A teret kialakítása és funkcionális zónákba szervezése alkalmassá teszi, hogy három kerület határán egy újszerű városkapuként szerény reprezentációs szerepet is betöltsön.

A maihoz képest jelentősen összehúzott, különböző irányokba kanyarodó és továbbhaladó sávok között középperonon került kialakításra az új villamosmegálló, amelyből egy lépcső vezet az aluljáróba, és a peron mindkét végén lehetőség nyílik a felszíni átkelésre is. A Duna felé eső gyalogátkelőhöz az V. kerületi oldalon lift is csatlakozik. Az északi oldali gyalogátkelőhöz pedig a Kecskeméti utca és az Üllői út torkolatában vált lehetségessé új felszíni gyalogátkelők elhelyezése. A Kecskeméti utca felőli oldalon a téren néhány párhuzamos parkolóhely és fa elhelyezését is biztosítja a javaslat. A teret a Várház körút felé a Királyi Pál és Lónyai utcák torkolatában ma is meglévő gyalogátkelői teszik teljessé a gyalogos közlekedők számára.

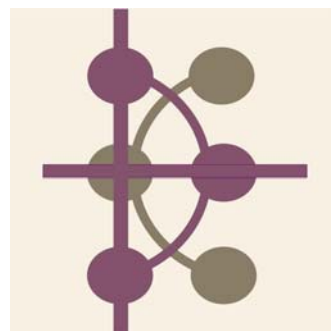
A téren áthaladó buszok megállóit közel a mai módon és helyszíneken kerültek elhelyezésre, kivételt csak a 9-es busz új megállója képez, amely közelebb kerülve a térhez, a jelenleginél előnyösebb lehetőséget kínál az átszálláshoz.

Belgrád rakpart - Fővám tér

A Belgrád rakpart magas minőségű épületállományával erős ellentmondásban áll a közterület és az útfelületek mai elrendezése és kiépítésének minősége. A nemzetközi kikötő felső szintjének Duna parti éle és az épületek homlokzatának éle között mintegy 42 m széles sávon belül javasolt új elrendezést a mellékelt metszet ábrázolja. Az épületekhez kapcsolódóan 12 m széles korzó kialakítása javasolt, melynek tagolását egy dupla fasor biztosítja. A homlokzat előtti 5 m-es sáv az itt működő számos étterem teraszainak kitelepülését teszi lehetővé. Az ezt követő 7 m-es sávban kerül elhelyezésre az egyik fasor, a gyalogos sétány és mellette a Duna parti kerékpárút. A következő sávban az egyirányú északi kiszolgáló forgalom és a parkolás kap helyet a másik fasorral. Ezt követi a zárt villamos pályatest. A Havas utca és az Irányi utca térsége között a Belgrád rakpart 2x1 sávos forgalma a felszín alatt, a Duna part felé kiszellőztetett műtárgyban kerül levezetésre. A mai nemzetközi kikötő dekkje alatti területen helyezhető el a kikötőhöz kapcsolódó parkoló zóna. Erről a dekről a Dunával párhuzamos lépcsőkhöz lehet lejutni a kikötő megközelítését szolgáló ma is meglévő lépcső- és járdarendszerre. A Belgrád rakparti villamost korrigált nyomvonalon, a felszínen vezetjük át a Szabadság híd torkolatában. A szabadkikötőhöz is kapcsolódó, 12m széles, teraszos Duna parti sávon pavilonok, utcabútorok, pihenőhelyek elhelyezését terveztük, differenciált közvilágítással együtt.

A Váci utcát lezáró Fővám tér a Vásárcsarnok tágabb előtereként is értelmezhető. Felületei a közlekedés térfoglalása miatt rendszerüket, funkciójukat és reprezentatív szerepüket elvesztették. Ennek a városi térnek, agórának a feltámasztása csak a környező jó minőségű épületállományra, és igényekre reagáló burkolati és zöldfelületi rendszerre támaszkodva képzelhető el.

Ennek érdekében a téren csökkentésre kerültek a gépjármű közlekedés területei és megnövekedtek, szervezhetővé váltak a gyalogos felületek. A javaslat leglényegesebb elemeként a téren áthaladó villamosok felszínen keresztezik egymás pályáját. Ezzel megszűnhet



az a kínos és méltatlan állapot, hogy a turisztikailag is jelentős, „városnéző” szerepű 2-es villamosról a pénzköltésre invitáló Vásárcsarnokhoz szűk, levegőtlen, graffitikkal elcsúfított vakondjárat vezessen. A kiskörúti villamos új középperonja a híd tengelyében került kialakításra. A peront a híd felől a metró és gyalogos aluljáró lépcsője, a Vámház körút felől pedig a Vásárcsarnok bejárati előtere és a Váci utca összeköttetését biztosító felszíni gyalogos átkelőhely zárja le. A 2-es villamossal együtt a Belgrád rakparti korzósáv is a felszínen nyer kapcsolatot a Közgazdaságtudományi Egyetem előtti kétszintű térrel, ahol a Dunai oldalon kerülnek elhelyezésre a megállók lépcsői és berendezései. Lényeges szempont, hogy a villamos pálya a híd mindkét oldalán, a gyalogos felületekkel egy szinten és azonos minőségben kialakított burkolattal kíséri a korzót.

A Fővám tér északi oldala új, egyszerűen értelmezhető és használható felületeivel alkalmassá válik a rövidebb megállásra, megpihenésre. Ennek a városkapunak, városi köztérnek kondicionáló szerepe, zöldfelületi jellege csekélyebb, így a fásítás és egyéb növénytelepítés is csak mértéktartó módon javasolt. A cél a gyalogos forgalom megfelelő elosztása, vezetése, akár csak a téren áthaladó közúti közlekedés esetében. A tér túloldalán a meglévő és igen nehezen tompítható szintkülönbségek a térség egyik legszebb épületét és legjelentősebb közintézményét súllyesztik el. A javaslat a súllyesztett terek arányos kitágításával tud ezen javítani. Az Egyetem előtti kiszolgáló utca és parkoló burkolata a tervben a korzóval és villamosmegállókkal egy szinten és minőségben kerül kialakításra, jelentős mértékben csökkentve a parkolófelületeket. A troli a Duna-part helyett a Pipa utcából kanyarodik a Vámház körútra. A gépjárművek által használható tereket és a használat módját a burkolat rakásmódjával, raszterével célszerű jelezni.

Egyetem tér

Az Egyetem tér a Kecskeméti, a Papnövelde, a Károlyi Mihály és a Henszlmann Imre utcák összefutásánál létrejött, a városszövetbe ékelődött szűk tér. Meghatározóak a teret kimetsző utcák és térfalak irányai, a Jogtudományi Kar neobarokk, illetve a Kisboldogasszony - közsímetr néven Egyetemi - templom barokk épülete. Az egész belváros koncepciójának megfelelően az Egyetem téren megszüntettük az átmenő forgalmat, a Jogi Kar épülete előtt csak a „city-busz” halad át. A sebesség csökkentése és a tér egységének megteremtése végett a „city-busz” felhajtja a térburkolatra, a forgalmi sávot burkolati minőség-, illetve rakásrend-váltás jelzi (nincs kiemelt szegély, pollersor). A forgalomcsökkentés és a parkolás megszüntetése révén jelentősen növeltük a gyalogosfelületeket. A térburkolat kifut a klasszicista Károlyi-palota elé, így a Károlyi Mihály utca e szakasza vegyes forgalmúként üzemel. Ugyanígy a Papnövelde, és a Henszlmann Imre utca vegyes forgalmú, de ezekben (a templom előtti szakasz kivételével) megengedett az egy-, illetve kétoldali parkolás. A Kecskeméti utcán megengedett a kétoldali párhuzamos parkolás, a parkolósávokat fasor tagolja. A meghatározó épületek előtti térrészt kiemelt minőségű díszburkolat fogja össze. Ezen az „előtérként” működő részen a találkozás, várakozás, pihenés funkcióknak megfelelően bútorok kihelyezésére és árnyékvetésre, tértagoló szerepe miatt a már meglévő fa megtartására van szükség. Az egyetemmel szemközt, az épületek földszintjén helyet kapó vendéglőhöz, kávézóhoz kapcsolódóan a kiszélesített gyalogosfelület (sétány) „teraszként” működhet. A Kecskeméti utcából induló fasor itt erős irányultságot ad, jelzi a belvárosi sodrás irányát, és árnyékvetésével, ritmusával, tértagoló hatásával élehetővé, szerethetővé teszi az Egyetem teret. A burkolatok rendjét, bútorok, fényforrások és a kerékpártároló helyét a homlokzatok határozzák meg.

Ferenciek tere és Március 15-e tér

A jelenlegi használat és szerepek szerint a két tér együttese nagyon is szerves része a városzívét meghatározó formációnak. Ez Pest nyugati kapuja és innen érhető el legkönnyebben a Belváros. Ez a szerep a 4-es metró hatására jelentősen áthelyeződik majd a Belváros Déli határvonalára, és ez a koncepció szerkezeti és kapcsolati alapja.

A tér-együttes jelen állapotában rendkívül leromlott.

A Március 15. tér helyzetéből és adottságaiból adódó potenciálja ellenére a Belváros egyik leginkább alulhasznált szabadtere. A római kori emlékek és a középkori eredetű barokk templom közvetlen környezetében leromlott beton támfalak, nem működő víz-architektúra és kihasználatlan, rossz minőségű zöldfelületek vannak. Az Erzsébet híd lehorgonyozó műtárgya nyers brutalitással töri meg a templom homlokzatának terét, a hajdani Plébánia teret.

A Március 15. tér helyzetéből következik, hogy szerepe szerint a **pesti korzó áramlásának** egyik örvénylő öble lehet. Koncepciónk szerint a szakrális épület előtt feszesebb burkolt tér alakul ki a középkori térszínen. A Plébánia tér hajdani északi térfalának térbeli helyzetét **laza tömegű fasor** jelöli. A római kori romok környezetét tiszteletteljes homogenitású, a fasorból feloldódó gyepek liget alkotja.

A hídfő déli oldalán **parkolóház és mélyparkoló** épül mind a turistabuszok, mind a városközpontot jelenleg felszíni parkolással terhelő autósok kulturált kiszolgálására. Tetősíkjá a híd felhajtó rámpájával párhuzamosan emelkedik. Így valamelyest csökkenthető a templomot elkerülő rámpa ívének városépítészeti tengelyeket zavaró kitérésének mikrokörnyezeti negatív hatása. A kialakuló terület belakható fedélzettelé válik, közvetlenül a Duna-parton, Gellérthegy panorámával.

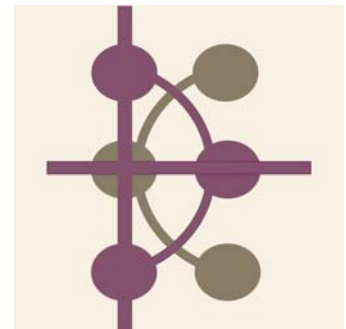
A tér forgalmi rendjét tekintve a híd 2 x 3 sávjából a Budáról lehajító sáv szolgálja ki a mélygarázs - parkolóházat, a tömegközlekedést és a rakpart csatlakozó forgalmát. A budai irányba a piarista tömb kerülésével hajthatnak fel a hídra. A Váci utca felszíni összeköttetése zebrával oldódik meg, ami elengedhetetlenül fontos az északi és a déli belváros szerves kapcsolata szempontjából.

A Ferenciek terét a Kelet- Nyugati közlekedési főtengegy visszaépítésével összefüggően kell átformálni. A közúti aluljárók megszüntetésével a tér közlekedési csomópont szerepe is megszűnik. A **felszíni gyalogos átkelő** létesülnek a Ferences templom és a Váci utca vonalában, ezzel a Belváros Észak - Déli gyalogos tengelyei kényelmesebbé válnak és jelentősen megerősödnek. A Klotild és Matild palotától a tér felé meg kell újítani a fasorokat és a nagymértékben csökkenő buszforgalom miatt megnövelhetők és ezért tagolhatóak a főutca melletti felszabaduló terek. Ezzel együtt a beavatkozás fontos városképi hozadéka, hogy jelentős mértékben kiigazíthatóvá válik a Kossuth Lajos utca hídra vezető zavaros nyomvonalának megjelenése. A főutca átláthatóbb és rendezettebb lesz. A térburkolatoknak mind formai, mind anyaghasználat tekintetében a különféle építészeti elemek összefogását kell biztosítaniuk.

A **gyalogos terek bővítése** a Ferenciek terének Déli irányba elnyúló szakaszának forgalom - mentesítése és a városi élet számára való berendezése révén valósul meg.

József nádor tér

Az északi oldalával a József Attila utcára csatlakozó József nádor tér passzázzsal kapcsolódik az Erzsébet térhez, a Harmincad utca által a Vörösmarty térhez, és közvetve a Deák térhez. A teret meghatározza a négyszögletes alaprajz adta tiszta szerkezet, melyet a hossz- illetve keresztirányú tengelyek tovább erősítenek. József nádor szobra jelenleg e két, egymásra merőleges tengely metszéspontjából kimozdítva áll. A terv a szobor áthelyezésével megtartja a szabályosságot, de erősíti a hosszanti irányultságot és a Szende Pál utca felől egy újabb, aszimmetrikus, ám a történeti városszerkezetből következő tengellyel lazítja azt.



A térről kizárt parkolás a mélygarázsban kap helyet, mely a József Attila utca felől közelíthető meg, az áthaladó forgalom pedig a tömegközlekedésre korlátozódik. A térfalak mentén, és a mélygarázs-lejáratok sávjában lévő vegyes forgalmú területeket kivéve az egész tér gyalogosfelületként kerül kialakításra. A reprezentativitást, mint funkciót erősítve, a zöldfelületek szabályos sávokban jelennek meg, az északi részen alacsony, a déli oldalon magas kiültetéssel. A téren dél felé emelkedő burkolat, növénymagasság, döntött víz-architektúra egyaránt a szobor kiemelését szolgálja és erős irányultságú téri helyzetet teremt.

Roosevelt tér

A Roosevelt tér új karakterének kialakítása során együtt kezeltük a térfalat alkotó reprezentatív épületek térhez való viszonyát illetve az egyes épületek szerepével összefüggő kapcsolódó térhasználat és térfunkció alakítását. Ahhoz, hogy a mainál jóval kedvezőbb térhasználat jöhessen létre, a tér forgalomvonzó szerepét az elmúlt évtized beavatkozásait folytatva, tovább gyöngíti a javaslat. A körforgalom kiiktatása csökkenti a téren egyidejűleg tartózkodó járművek számát, és lehetővé teszi a déli irányban elhúzott forgalommal a tér egybefüggő kezelését és összefüggő térfelületek kialakítását. A tér nyugati oldalán található paloták főhomlokzata előtt indokolt egy szélesebb, az épülethez kapcsolódó, magas minőségű, burkolt előtér kialakítása. A Roosevelt tér keleti oldalán futó útfelület kiegyenesítésre került, és a Zrínyi utca magasságában kis töréssel csatlakozik az Akadémia utca meglévő útfelületéhez. A Zrínyi utca gyalogos forgalma az Akadémia előtt lévő díszburkolatú teret lezáró sétányon átvezetésre került a hídfőhöz. A Széchenyi szobor az Akadémia előtt létesítendő 250-300 fh-es mélyparkoló létesítésével egyidejűleg az Akadémia és a Deák szobor alkotta tengelyre kerül áthelyezésre. Az Akadémia előtt kialakítandó mélyparkoló megközelítése a Vigyázó Ferenc utca torkolatában alakítandó ki, a parkoló ürítése pedig a Duna felé, a Széchenyi rakpart-Arany János utca irányába történik. Lényeges javaslat a Lánchíd hídfője alatt áthaladó közúti és villamos kapcsolatok kisebb mértékű átalakításával összefüggő loggiák kialakítása. Az áthaladó villamos és közút hosszszelvényének kismértékű módosításával lehetővé válik, hogy a hídfelhajtóhoz csatlakozóan egyszerű, geometrikusan lelépcsőző, Dunára és a Vár látványára néző térfelületek jöhessenek létre. Ezek a többfunkciós mellékterek (találkozás, városnézés, kávézás, fotózás, napozás) jól kiegészítik a felsőbb síkon található, alapvetően reprezentációs és esztétikai szerepű, részekre tagolt térrészt.

A tér meglévő növényállományát a felületek alakítása alig érinti és a kialakuló új esztétikai-vizuális, kedvező pszichikai hatású és összefüggő, zöldfelületű térrész egységbe szervezi a tér egészét.

Az Akadémia épülete előtt magas minőségű díszburkolat került kialakításra a meglévő szobrok visszahelyezésével.

Kammermayer Károly tér

A városszövetbe ékelődött, a szerves történeti fejlődés során kialakult, háromszögletű tér, mely a Gerlóczy és a Vitkovics Mihály utcák összemetsződésében található. A Kammermayer tér a belváros szabadtereinek rendszerében betöltött funkciója szerint egyedi hangulatú, felfedezésre váró, tavasztól őszig a kapcsolódó vendéglátóhelyek kerthelyiségeként szolgáló, barátságos léptékű városi, fásított tér. E szerep betöltésére csak csillapított forgalommal alkalmas, ezért a Gerlóczy utca vegyes forgalmú, a Vitkovics Mihály pedig csak gyalogosforgalmat bonyolít. A tér egyedi hangulatát az elhelyezett berendezési tárgyak (ülőkék, térplasztika), valamint a fák adják, súlypontját a Kammermayer szobor jelöli ki. Az egységbe foglalás érdekében egy síkban jelenik meg a gyalogos- és vegyes forgalom, melyeket a burkolati minőség és rend, valamint az 1m fénypontmagasságú lámpatestek vonala határol el egymástól. A tér többi részének megvilágítása a térplasztikákba rejtett.

Szervita tér

A Szervita tér a Városháza tömbjéhez, illetve a Deák- és Erzsébet térhez szervesen kapcsolódó, ám a belváros térrendszerében azoktól eltérő szerepet betöltő, részben a város szerves fejlődésének nyomait viselő, részben alakított tér. A modern irodaház és parkolóház együttesével definiált Szervita tér térfelülete és térfalai méltatlanok a tér és környezetének kiemelkedő szerepéhez. A jelenlegi térhasználat a nehézkes forgalomszervezés és a parkolás miatt a gépkocsiforgalomra korlátozódik. Az irodaház előtti, közkert jellegű térrész zöldfelületi minősége, és használati értéke rendkívül alacsony. A javaslatban az irodaház és a parkoló elbontása után a térszín alatt mélyparkoló kap helyet a jelenlegivel azonos férőhellyel, és a Városház utcai és a Fehérhajó utcai térfal összemetsződésével új épülettömeg jelenik meg, amely egyrészt megnöveli a teret, lehetőséget adva egy minőségi térhasználatra, másrészt biztosítja a beruházás gazdaságosságához szükséges térszint feletti hasznos szintterület elhelyezését. Ezzel a javasolt elrendezéssel együtt átalakítandó a tér közlekedési rendje is, az átfogó közlekedési javaslatához illeszkedően.

A tér tagolására javasolt fasor enyhe törésével kilép a Városház utca geometriájából, izgalmas vizuális hatásokkal egészítve ki a tér vonzását. A Fehérhajó utca gyalogosforgalmú, belefut a Szervita tér egységben kezelt felületébe, és ott feloldódva szerves kapcsolatot teremt a Szomorj Dezső, közvetve pedig a Deák térrel.

Deák Ferenc tér

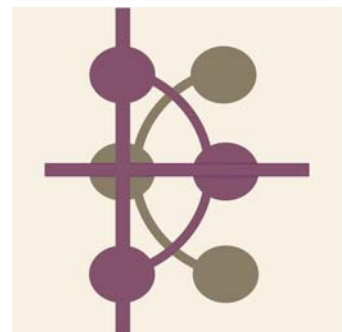
A Deák Ferenc teret és az Erzsébet teret meghatározó történeti térfalakat adó háztömb hiányzik. Helyén új park és kulturális tömb épült, így maga az újrastrukturálódó tér vet fel új kérdéseket Budapest legnagyobb központi elhelyezkedésű szabadterének kialakításával kapcsolatban. A tér a város jelenleg legnagyobb forgalmú csomópontja. Szerepét alapvetően determinálja a metrónalakkal összemetsződése. Az Andrassy út érkezésének közelsége a Bajcsy Zsilinszky út és a Károly körút csomópontjában feltárult Deák Ferenc tér összvárosi találkozási pont. A dinamikus, sokirányú váltóhely funkcióknak megfelelő találkozópont megfogalmazása javasolt lehet az egyszerű köztömb ülőkék kihelyezése.

A metróépítmények földemére helyezett növénykazettáknak álcázott tetőkert nem tudja betölteni a humanizált köztér funkcióját. A jelenlegi Deák tér klasszikus példája hogy a fragmentált szakmai gondolkodás hogyan vezet egy átfogó koncepció megjelenésének elsikkadásához.

Az országos szintű középületek, közterek más szerepet játszanak, mint egy Budapestet kifejező tér, ami fő feltöltő pontja a Belvárosnak. A metrókijárat pavilonja a téren állva szemmagasságban kitarja a belvárosi szövetet leginkább feltáró utca terét és így zavarja a klasszikus téri vizuális kapcsolat megélését. Az egységes téri kompozíció városépítészeti illetve az ebből sugárzó városmarketing szempontok mellett a pavilon elbontása és a mozgólépcsők bécsi mintára időjárásállóvá tétele fontos kérdés.

A Gödör felső síkján parkkal „beépült” tömb alapsíkján közvetlen kapcsolatba kell, hogy kerüljön a Deák térrel. A jelenleg izoláló gépjárműforgalom erős korlátozásával és a burkolati minőségek összekapcsolásával ez a téri hatás erősíthető.

A kör alakú szökőkút irányulatlan formai megoldással áll a központi téri szituációban. A vízmedence középpontja a Gödör téglalap alakú vízfelületének tengelyébe esik, a vízfelület arra válaszol. A Bazilika irányából várhatóan erősödő gyalogos forgalom érkezik majd a térre. Ennek a forgalomnak és a burkolt felület szigorának vizuális oldása indokolta a 2 x 3 db fa



telepítését.

Budapest ritkán vállalja, hogy konkrét válaszokat adjon köztereinek kialakításában az oda oly sok okból determinált funkció, szerep felvetéseire. Ez nem nagyvárosi gondolkodás. A tér azért tér, hogy tér legyen. nem park, nem utca, nem sugárút, hanem tér. Nyílt, amit a város ritmusa, szellemi és lelki állapota tölt fel étellel.

Erzsébet tér

A belváros parkja. Klasszikus zöld tömb a város csuklópontjában. Alulhasznált jelentőségéhez képest rendkívül alacsony esztétikai és környezetminőségi állapotban van. Jelenleg sokkal inkább átközlekedésre használható, mint kulturált módon megélni a városközponti létet egy rekreatív környezetbe. Tervünk alaprajzi szerkesztésének alap gondolata hogy a szökőkút helybemaradása mellett a Design Centrum közelségét kihasználva a központot a szökőkút mögé toljuk szoros kapcsolatot teremtve a fő gyalogos tengellyel és a Gödörrel. Ez a térrész súlypontjában van a Károly körút, a Bajcsy-Zsilinszky út a be nem épített Gödör fölötti parkrész a Deák tér és az Erzsébet tér szabad terei által alkotott térszövetnek. Sok szempontból ebben a zöld tömbben jutna hely átélni igazán Budapest jövőjét. A parknak és minden fejlesztésnek arra kell koncentrálnia, hogy ez a központi szabadterület struktúra, mint célprogram szerepeljen városi életünkben.

Városháza udvarok

A Nagy Udvar elsődleges szerepe reprezentálni egy közép-európai nagyváros vitalitásának erejét, kulturális és gazdasági potenciálját. Mindezt nem állami szinten, hanem konkrétan a városhoz, a Fővároshoz köthető térbeli helyszínen. Erre a legmegfelelőbb az a tér, ami az új és a már meglévő épületszárnyak között alakul ki.

Az udvar terében találkozik a múlt és a jelen, ami méltó környezetet biztosít egy kedvező jövő megélésére. A klasszikus formaképzésű, rendezett térfalú tér két minőség és tartalom találkozására komponált. A várfal vonala erősen definiált különbséget tesz a múlt, a jelen, a gyepek zöldje és a burkolat ereje közé. A Károly kapu portikusza alatt az udvar terébe érkezve egy "hídként" értelmezhető burkolaton kelhetünk át a várfalon belülré. A burkolt felület fegyelmét, reprezentativitását nem rontva, de a burkolat rideggé váló monotonitását enyhítve a felület képzését **a vízmedencék és a zöldfelületek** egymásba oldódó szórt rendszere tagolja. A burkolat tagolása az új tömb szerkezetének raszterrendjére szerkesztett. A kőburkolatból elszórtan néhány **tömbkő pad** emelkedik ki. A tér este enyhén megvilágított. A homlokzatok megvilágításából adódó, valamint a kiszűrődő fények mellett erősen kirajzolódnak a vízmedencékbe helyezett reflektorok által kirajzolt világos vízfelületek, valamint a burkolatból **megvilágított fák lombkoronái**.

Belső udvarok

A Városháza tömb két kisebb belső udvara az „emberközpontú hivatal” arculatának felépítésében játszik fontos szerepet. Az ablakon kitekintő szemszögéből lombkoronák megjelenítésével oldani lehet az építészeti környezet fegyelmét. A kibontott épületszárnyak által feltárt szabad terek léptéke, arányrendszere feszes. Az alapsíki tengelyes átközlekedést nem zavaró, hanem azt megtámasztó kialakítást terveztünk. Az udvarok elsődleges megközelítését biztosító kapuk tengelyéig, mind a déli, mind pedig az északi oldalon burkolat-domináns felület kerül kialakításra, **a meglévő és az újonnan telepítendő fák** kazettáinak tagolásával. Az átközlekedő tengelyek mellé ebédidőben „belakható” faburkolatú felület kerül, ami egy nagyméretű **ülő és pihenőbútor hullámzó felülettel**. A zöldfelület és a közlekedési kapcsolat határán - azonos időpontban – napos, félárnyékos és árnyékos területek vehetők biortokba. A zöld szigetet keretező erős, világos mészke tárgy, mint kiemelő keret helyezi posztamensre a részben meglévő, részben új telepítésű fákat, mint a természet absztrahált képét. A kisebb udvarok szerkesztése szimmetrikus, sötétebb elegáns kőburkolatával mindenhol biztosítja a szükséges közlekedési kapcsolatokat.

