

**„KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE”
VÁROSRENDEZÉSI – VÁROSÉPÍTÉSZETI –
KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZAT**

MŰSZAKI LEÍRÁS

2007. szeptember

TERV ÉS IRATJEGYZÉK

„KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE” VÁROSRENDEZÉSI – VÁROSÉPÍTÉSZETI – KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZAT

Iratjegyzék

Előlap

Terv és iratjegyzék

Építész műszaki leírás

Területi mérleg

Tervjegyzék:

T01	Városfejlesztési és városrendezési javaslat	M=1:4000
T02	Városépítészeti javaslat	M=1:2000
T03	Helyszínrajz	M=1:1000
T04	Alaprajzi koncepció vasútlefedés	M=1:1000
T05	Alaprajzi koncepció P+R – Keresztmetszet	M=1:1000
T06	Alaprajzi koncepció BKV-VOLÁN – Hosszmetszet	M=1:1000
T07	Homlokzati tömegek	M=1:1000
T08	Koncepció modell – Őrmező oldal	M=1:1000
T09	Koncepció modell – Etele téri oldal	M=1:1000
T10	Metszetek	M=1:500

MŰSZAKI LEÍRÁS

„KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE” VÁROSRENDEZÉSI – VÁROSÉPÍTÉSZETI – KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZAT

JELENLEGI ÁLLAPOT:

A tervezési terület Budapest délnyugati felén helyezkedik el. Jelenleg a területet két részre osztja a Kelenföldi Pályaudvar és ennek megfelelően két olyan közlekedési csomópont is kialakult, melyen jelen terv nem is tud alapvetően változtatni, viszont csillapítani hivatott azok környezetterhelését. A vasúttól keletre elhelyezkedő területen vegyes területfelhasználás van, melyen kollégiumi épület, autókereskedés valamint sportpályák helyezkednek el. A vasúttól nyugatra eső területen már vegyesebb kép fogad minket. Itt forgalmas utak találkozásánál autóbussz pályaudvarok (BKV, VOLÁN), lakóépületek, irodaépületek, kisebb zöldterületek találhatóak, valamint a Kelenföldi Pályaudvar utasforgalma is itt csapódik le. Jelenleg a tervezett 4-es metró felszíni munkálatai is itt zajlanak. Az övezeti besorolásokat a T01-es tervlapon tüntettük fel.

JAVASOLT SZERKEZET:

Tervezett területfelhasználás:

A korábbi különleges városüzemeltetési övezeteket városközponti övezetek váltják fel, ezzel is erősítve a területnek szánt központi jelleget. A pályázat célja, hogy egy mai modern városközpont, Budapest nyugati kapuja jöjjön létre. A terv koncepciója, hogy a meglévő közlekedési utakat, csomópontokat úgy kapcsolja össze, hogy a közben a két, vasút által elválasztott városrészt is összeolvassza.

A korábban kialakult területek alapvetően más funkciókat látnak el és eddig itt nem látott fejlődésnek indulhat a városrész. A használaton kívüli vasúti területek beépítésre kerülnek, irodaházak, szálloda- és lakóépület, bevásárló központ, és a budapesti közlekedés csillapításának legfontosabb elemei P+R parkolók kerülnek kialakításra. Építészeti eszközökkel alakítottuk ki az egyes tömegközlekedési eszközök (autóbussz, villamosok, metró közötti legrövidebb utakat, lehetőleg úgy, hogy az a gépjárműforgalomtól elválasztott legyen. A két elválasztott terület közötti egységet a bevásárlóközpont hivatott alapvetően megteremteni.

Építészeti-, városépítési javaslat:

Az épületek elhelyezésénél törekedtünk a Városközpont jelleg láthatóvá tételére. Ezzel együtt az épületek tömege és formája mintegy terelik az embert a központ felé. A vasút és a bevásárló központ keresztezése lesz az új, többszintes közlekedési csomópont. Itt a legsűrűbb a beépítés, keleti és nyugati irányban pedig egy fellazított szövetet hoztunk létre, ahol terek, parkok alakulnak ki, így teremtve kapcsolatot a tervezési határon túl lévő városrészekkel.

Az épületek szabad tömegformálása biztosítja a laza városzövet kialakulását. Az így létrejött terek és utcák szabálytalansága-játékossága a kialakult városközpont élhetőségét kívánja létrehozni, elrugaszkodva a merev utca-házsor rendszertől. A beépítés koncepciója alapvetően

a terület természetes adottságait veszi figyelembe és ebből emelkednek ki változatos, de már építészeti elemek, épületek. Így például a terület átszellőzése megmarad, nem jönnek létre bezárt terek és az épületek benapozása is biztosított. A bevásárlóközpontban létrehozott üveggel fedett passzázs teremt kapcsolatot a két városrész között, de megmarad a jelenleg meglévő gyalogos alagút kiegészül egy kerékpárúttal is. Az épületek szerkezetei, homlokzatai a mai modern építéstechnikát jellemzik, adott esetben előre mutatnak a jövőbe. Acél, üveg és beton adják az épületek alaphangulatát, a homlokzaton elhelyezett esztétikus kő- és fémburkolatok pedig a belső funkciót tükrözik.

Közlekedési javaslat:

Cél:

Intermodális központ kialakításához elengedhetetlen egy jól működő közlekedési rendszer kialakítása. A célponti területre való legegyszerűbb eljutást kell biztosítani, valamint a területen kialakuló közlekedési kapcsolatokat a lehető legjobban kezelni.

Úthálózat bővítés:

A célterületet a Kelenföldi állomás két oldalán kialakított P+R parkolók jelentik. Ahhoz hogy, ezeket a területeket jól lehessen megközelíteni, a rendelkezésre álló úthálózatot kell bővíteni és a kapcsolatokat a lehetőségek teljes kihasználásával átszervezni.

Örmező oldal:

Ha ezt az oldalt vizsgáljuk, területünk a jelen körülmények között is megközelíthető, de nagyobb forgalom lebonyolítására nem alkalmas. A terület jó közlekedését úgy kívánjuk megoldani, hogy az érkezési irányok figyelembevételével Budapest belvárosa felől kisebb, a külső peremterületek nyugati irányból nagyobb forgalommal számolunk. Ezért a „körkörös” forgalmat az érintett csomópontnál részben a meglévő Balatoni út be- és kivezető szakaszának plusz egy sávval való bővítésével, valamint a Budaörsi útról való be- és lekötésével alakítjuk ki. Az így létrejött felüljáró az egyetlen olyan mérnöki létesítmény amely városépítészeti szempontból vizuálisan megjelenik.

A célterület ezen oldalára nemcsak a Budaörsi és Balatoni útról érkező kétszer két sávós felüljáró és út vezetne, hanem az Egér út irányából érkező szintén kétszer kétsávós út is ezen az építményen vezetné keresztül a forgalmat.

Ez az úthálózat az alapja az örmezői oldalnak, továbbá a másodrendű úthálózat további kialakítása is erről az útról történik.

Etele téri oldal:

A tervezési terület ezen oldalán a meglévő úthálózatban nagyobb rendszer alakulhatott ki, mivel a meglévő városszerkezeti rendszer sokkal tisztább formában jelenik meg. A Somogyi út kétszer kétsávós kibővítésével és annak az Egér útba való bekötésével az úthálózatot be lehet kapcsolni az elképzelt intermodális központba.

BKV-VOLÁN

A tervezett úthálózati rendszerben a BKV-VOLÁN buszok megfelelőképpen tudnak mozogni. Adott helyeken külön buszsávok biztosításával lehet segíteni a tömegközlekedést használók gördülékeny szállítását.

Villamos:

Az Etele út középső tengelyében elhelyezhető az 1-es villamos vonalának meghosszabbítása. Ennek a pályának a végállomása az Etele út végéig futna, de nem keresztezné a Somogyi utat, elkerülve így egy bonyolult és nehézkes közlekedési csomópont kialakítását.

A 19-es és 49-es villamos új nyomvonal kialakításával közelebbi kapcsolatba tud kerülni a kialakuló metrókijárat. Ezt úgy oldottuk meg, hogy a Bartók Béla út tengelyében lévő pályarendszert tovább vezettük a vágányok irányában és így a Vasút utcával párhuzamosan a meglévő Kelenföldi pályaudvar épülete mögötti részre tud érkezni.

MÁV:

Az Őrmező oldalon lévő 6 db vágány megszűnésével ki tud alakulni az a megfelelő számú pályaszerkezet, amire maximálisan szükség lehet a jövőben. Az Etele téri oldalon lévő szélső vágányok kapnák meg az elővárosi és Ferihegyi gyorsvasút befogadására szolgáló területeket.

Személygépkocsi közlekedés:

Személygépjárművel a legfontosabb a P+R parkolóházak könnyű megközelítése a cél. A tervezett úthálózat úgy lett kialakítva, hogy ezeket a területeket több irányból is könnyen és gyorsan el lehessen érni.

A beépítési javaslatban az Őrmezői oldalon 1900 db, az Etele téri oldalon 1556 db, összesen 3456 db P+R parkolót alakítottunk ki. Az irodaépületek, lakóépületek, valamint a szálloda parkolóigényét az egyes épületek alatti mélygarázsokban oldjuk meg.

Kerékpár:

Cél:

a meglévő kerékpárutak közvetlenül be tudjanak kapcsolódni a tervezett úthálózatba. A meglévő aluljáró részben helyet biztosít az áthaladó kerékpárforgalom számára, így egy könnyen átjárható útkapcsolat tud kialakulni az Őrmező és az Etele téri oldal között.

Gyalogos közlekedés:

Cél:

a gyalogos forgalom jó szervezése. Fontos a rövid átszállás és könnyű akadálymentes közlekedés.

A tervezett metróállomásról közvetlen kapcsolat alakul ki a peronokkal. Az Etele téri oldalon tervezett metrókijárat közvetlenül a 19-es 49-es villamos végállomás, valamint a BKV-VOLÁN pályaudvar közelében ér a felszínre. A tervezett új vasútállomás épülete is aktívan a metrókijáratra szerveződik, így közvetlen kapcsolat alakul ki a metró és a fejépület között is. Azok az utasok, akik ezen az oldalon nem tömegközlekedéssel utaznak tovább, vagy az Etele téren keresztül hagyhatják el a területet, a peronlefedés magasságában a térszint felett tudnak biztonságosan Kelenföld városközpont felé közlekedni. Azok az utasok, akik a P+R

parkolóba igyekeznek közvetlenül a metró ezen oldali kijáratánál tudnak belépni a parkolóházba.

Az érkező utasok fedett területre érkeznek, akár BKV-val, VOLÁN-nal, villamossal vagy személygépkocsival közelítik meg a területet. Tömegközlekedéssel vagy gépjárművel a parkolóba érkezve az utasoknak nem kell az úttesten áthaladniuk, akadálymentesen és biztonságosan tudnak közlekedni minden irányba.

Az átmenő gyalogos forgalom a Hadak útjától egy folyamatosan emelkedő rámpán tudják elérni a pályalefedés magasságát és így tudnak átközlekedni az úthálózat felett. Ezen a szinten érhető el a Bevásárló Mall, aminek középső passzázsként kialakított tere fedett utcaként fogadja az áthaladó vagy éppen várakozó forgalmat.

Azon utasok, akik a metró az Őrmező oldali irányban kívánják elhagyni, szintén biztonságos közlekedés biztosított. A metrókijárat ezen oldalán közvetlenül a BKV-VOLÁN pályaudvarára érkezünk, valamint a P+R parkolók egy része a pályaudvar felett kapott elhelyezést. Az átközlekedő vagy várakozó forgalom a Budaörsi út magasságába feljutva tud könnyedén áthaladni vagy bejutni a bevásárló Mall-ba.

ÖSSZEGEZVE:

A bemutatott terv megfelel egy intermodális központ kialakításának. Épületeivel és tereinek kialakításával, valamint úthálózatával összeköt két elválasztott városrészt. Kialakítja Budapest nyugati kapuját, elosztja a beérkező és egyesíti kimenő forgalmat. A gyalogos- és gépjárműforgalmat elválasztja egymástól, azokat több szinten szervezi, épületeinek tömegeivel, kialakított tereivel és zöldfelületeivel egy élhető városrészt hoz létre.