

A korábbi Kálvária útvonalat a Stációkkal szeretnénk helyreállítani az eredeti helyén. A fakeresztek mögött modern, kortárs építészeti – grafikai alkotások képezhetik a háttérret (például: sötét felületben fehér grafika , kéregbetonba gravírozva)

A Szent Gellért Emlékút a Vizeséstől kiindulva vezet fel az EMLÉK_HELYRE, a jellemző „töréspontokon” a Püspök élete, és tragikus halála, illetve a történelmi és vallási háttér mutatható be interaktív információs pontokon.

A Gellért tér felől induló gyalogutakat tematikus tanösvényekkel tennénk még érdekesebbé.

A legfontosabb útvonal mentén a Sziklatemplom és az EMLÉK-HELY között egy Bibliai Tanösvény hozható létre, melynek fontos pontjain a Biblia meghatározott üzenetei és háttere mutatható be.

A másik nyomvonalon létesítendő tanösvény a Gellért-hegyen őshonos növényeket mutathatná be.

Végül egy harmadik tanösvény a magyar történelem szabadságharcait időrendben Dózsától, Rákóczin keresztül, negyvennyolc és ötvenhaton át egészen a rendszerváltásig, végpontban egy új Emlékhellyel a Citadella nyugati részűjén. Az egyes „stációknál” képzőművészeti alkotások emlékeznének az eseményekről, rövid leírással kiegészítve QR kóddal vagy ide készülő applikációval, ahonnan további információk nyerhetők.

KÖZLEKEDÉS, MEGKÖZELÍTÉS

A pályamű készítői a közlekedést, megközelítési lehetőségeket a javasolt elrendezéstől, funkciótól nem választották el, a funkciók tagolási rendszere, azon belül az EMLÉK-HELY strukturális felépítése a hegy közlekedési hálózatához illeszkedik.

A gyalogos megközelítés a fentebb ismertetett Kálvária – úton a Sánc utca irányából, a Szent Gellért szobor felől a Szent Gellért Emlékúton, a Gellért tér felől a javasolt Bibliai Tanösvényen, a Történelmi tanösvényen és a Növényzetet bemutató Tanösvényen keresztül egyaránt biztosítható.

Kerékpárosok számára a Sánc utca felől lehetséges a lépcsők nélküli megközelítés, illetve megengedhető a déli lankákon kijelölt útvonalon keresztül. A nagyobb esésű szakaszokon a két irány egymástól térbeni elválasztása szükséges.

Az utóbbi években egyre nagyobb problémát jelent a Citadella környéki személygépkocsi és autóbusz forgalom, különösen az itt parkolni kívánó járművek.

Ennek elkerülésére a világ számos más turisztikailag számottevő helyszínéhez hasonlóan a KÖZÚTI JÁRMŰVEK SZIGORÚ KORLÁTOZÁSÁT javasolják a pályamű készítői.

Természetesen a személygépkocsival vagy turista busszal érkezők számára is biztosítani kell a feljutást. E célból a Gellérthegy környezetében több ponton a Gellértheget kiszolgáló – fizetős és őrzött – parkolók kialakítását javasoljuk. Ezen új parkolási egységeket elektromos, akkumulátoros vagy kondenzátoros autóbuszok fűzik fel, és 24/7/365 folyamatos üzemben, ~10-15 percenként szállítják fel és le, a szezonban napi 4-5000 főt kitevő látogatókat.

Új parkolóhelyként elsősorban a Mészáros utca menti MÁV terület többszintes kialakítása jöhet szóba, de felmerül a Karolina út eleji / mögötti ipari zóna ilyen irányú hasznosítása is, illetve az Erzsébet híd budai hídfőjének műtárgya alatt már felmerült terület turistabusz parkolásra hasznosítása is. További vizsgálatot érdemel, hogy mely pontokon van lehetőség további, elsősorban személygépkocsik befogadására szolgáló többszintes parkoló garázsok létesítésére.

Az ELEKTROMOS BUSZJÁRATnak a parkolóházak mellett átadóponttal kell rendelkeznie más turisztikai központtal, pl. Belvárosi indulás, Lánchíd – Várkert – mozgólépcső kapcsolattal. A buszok töltése a Látogatóközpontnál történne.

A TÖMEGKÖZLEKEDÉSI MEGKÖZELÍTÉS – e vonatkozásban az elektromos buszok közlekedtetése speciális viteldíjjal történne, így nem feltétlenül a városi autóbusz hálózat részeként működik – megoldására további elemzést végeztek pályázók az ismert, illetve várható látogatók körét és számát figyelembe véve.

Ezek mindegyike a hegy sajátosságaira alapozott alternatív tömegközlekedési megoldás, mely nem „csak” a látogatók szállítását hivatott biztosítani, de városképi elemként, hangulatteremtőként és sajátos vonzerőként egyaránt hozzájárulhat a terület felértékelődéséhez.

A vizsgált, javasolt megoldások között olyan javaslat is szerepel, mely a környékbeli lakosság számára is szolgáltatási színvonal növekedést és jobb elérhetőséget biztosít.

A vizsgált / javasolt megoldások:

Természetesen első helyre az I. kerület Szabályozási Tervében szereplő, a Rác fürdőtől a Citadelláig vezető SIKLÓ sorolható, mivel ennek van már előzménye, a köztudatban már „forog”. Ugyanakkor ennek alsó állomásán a biztosítható parkolási kapacitás korlátozott, és gyalogos elérhetősége sem különösebben kedvező.

A pályamű készítői a hegy déli oldalának utcarendszerét, adottságait vizsgálva arra a következtetésre jutottak, hogy a Belváros irányából érkező gyalogosok számára rendkívüli vonzerőt képezhet egy újonnan kiépítendő, nem feltétlen tömegközlekedést szolgáló, inkább látványelemként szolgáló VILLAMOS, amely szükség esetén a terepszint alatti kábeles segítséget kaphat. Nagy emelkedésű villamos pályák működnek például Lisszabonban, ahol a kábeles alsó vontatású villamosok is nagy közkedveltségnek örvendenek.

A kis utcákban le és fel irányban nagyjából 1.100 m hosszban kiépíthető villamos vonal az autóforgalommal egyesítve, egy vágánnyal, esetleg a becsült forgalom növekedésére számítva közbenső kitérőkkel akár 10 perces fordulóidővel is feljuttathatják az utasokat a Gellért térről, a Szabadság híd hídfőjéből a Látogatóközpontig. A lakosság számára egy vagy két közbenső megálló is kialakítható, mellyel eddig tömegközlekedésileg nem ellátott területek számára kínálható a szolgáltatás.

Vizsgálták a pályamű készítői a következő lehetőségeket is:

- A Rudas fürdő déli végének magasságában, a hegyoldalban ferdén futó gyorslift a Raoul Wallenberg rakpartról a Citadelláig. Ez a megoldás az Erzsébet híd irányából gyalogosan feljutni kívánók számára lenne kiváló felvezetés, részben a hegyoldal zöldjében elbújthatató, ugyanakkor bizonytal számos ellenvetést kapna a környezetvédelem oldaláról.

- drótkötélpálya a Duna túloldaláról, a Bálnától a Citadellába Ez a megoldás funkcionálisan kiváló lenne, mert a Bálna parkolási és szolgáltatási kapacitására épülhet, azonban mivel a Szabadság híd felett harántolná a városképet, ez bizonytal nem tudna engedélyezésre kerülni.

- Lift a hegy gyomrában (A Gellért és Rác Fürdőt összekötő alagútban egy elektromos kisvasúttal lehetne bejutni a liftekig, mely közvetlenül a Citadellába emelné a látogatókat. Ez a megoldás a forrásfoglaló zónákban érvényes tiltások miatt nem jöhet szóba.

Pályázók úgy vélik, a hegy több irányból „megközelíthetősége” tömegközlekedésben is célszerű, erre az elektromos autóbusz egy megoldást kínál, a másik megoldásként javasolt villamos vonal létrehozása a Gellérthegy egy új vonzerejét képezheti a Budavári Sikló sikeréhez hasonlóan.

Végezetül fontosnak tartjuk, hogy a közbiztonság javítása érdekében minél több elérési ponttal épüljön ki a segélyhívó rendszer, rendőrőrsöt és lovas rendőr járőrszolgálat felállítását is javasoljuk a hegy közvilágításának teljes újra gondolásával együtt.

MŰSZAKI LEÍRÁS

