

„UTCÁKBÓL FŐUTCA” A PESTI BELVÁROS ÚJ FŐUTCA PROGRAMJA

“FROM ORDINARY STREETS
TO MAIN STREET”

THE NEW MAIN STREET PROGRAM
OF THE CENTRAL AREA OF PEST

SZERZŐK:

BALOGH PÉTER ISTVÁN, KOSZORÚ LAJOS,
MOHÁCSI SÁNDOR

LEKTOR:

SZILÁGYI KINGA

A HUSZONEGYEDIK század elején új paradigmák keresése zajlik Budapesten 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 és -használatát. Ez a változás formálja a főváros és a belváros egymásra ható szerepeit, és ennek a változásnak az egyik jele a Belváros Új Főutcája program is.

1. TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉS

A pesti belváros (korábban maga Pest) észak-déli tengelyének kialakítása közel másfél évszázada foglalkoztatja a várostervezőket, a városban gondolkodókat. Az 1871-ben kiírt nagyszabású városrendezési pályázat¹ egyik győztese, Feszl Frigyes vetette fel először egy, a várost a Dunával párhuzamosan átszelő út gondolatát, amely a mai Kecskeméti utca - Károlyi Mihály utca - Petőfi Sándor

utca nyomvonalat követte volna (igaz, ekkor az Újépület miatt még a mai Roosevelttér volt a végpont).² Bár a „várostengely” első szakaszának kialakítására csak a Belváros rendezésének első szakaszában tettek félénk kísérletet, a téma továbbra is élénken foglalkoztatta a várostervezők képzeletét.

A Szabadság tér alakjának megformálásakor³ is jól láthatóan számításba vették a Várostengety megvalósítását - a mai Október 6. utca méltó fogadására és a „tengely” lezárására szolgáló jellegzetes, félkörívvel záródó térforma. Közel negyven évvel később, 1935-ben a városfejlesztési program megállapítására kiküldött közmunkatanácsai bizottság újra kimondta, hogy a Duna-part és a Kiskörút között észak-déli főútvonal kialakítása szükséges; de hasonlóan sok más, a Belvárost érintő jelentős beavatkozáshoz, ennek kiépítése újból elmaradt.⁴ A „Várostengety”, mint a Belváros Dunával párhuzamos feltárási eszközének nagyvonalú eszköze utoljára 1959-ben bukkant fel Granasztói Pál és Polónyi Károly „Budapest holnap” című

könyvében, hogy azután - engedve az egyre erőteljesebb motorizáció térnyerésének - átadja helyét az északi Váci utca és környéke jóval kisebb léptékű fejlesztésének. Eközben az új Erzsébet hídhoz⁵ csatlakozó nagyszabású, és alapvetően gépjárműforgalom-központú változások - közöttük a Kossuth Lajos utca átépítése - évtizedekre szabályosan „kettévágták” a Belvárost. Ehhez a kelet-nyugati irányú, kétszer három sávos közlekedési folyosóhoz szervesen hozzátartozott az észak-déli irányú átmenő forgalom megtartása és megerősítése a Kecskeméti és Petőfi Sándor utcák tengelyén.

Évtizedek múltak el, mire Belváros-Lipótváros ma is hatályos szabályozási tervében⁶ ismét felszínre került - ha távlati javaslatként is - a „tengely” egy részének megvalósítása. Az igazi áttörés aztán a 2006-ban kiírt „Budapest szíve” pályázat eredményének⁷ tudható be: a széles szakmai közvélemény elfogadta a Belváros új szerepének meghatározását⁸ és kezelési stratégiáját⁹, amelyek fontos eleme a térség funkcióinak megújítása, az új



1. kép: Az Egyetem tér látványterve - rajz: Zöldi Péter

főutca és a belső városszövet átmenő forgalomtól való mentesítése.

2. CÉLKITŰZÉS

Mi a főutca program célja? A Belváros megújuló szerepeinek megfelelően tagolt térrendszer kialakítása: a turistakorzóként működő Váci utcával párhuzamosan egy olyan új főutca kiépítése, amely csatlakozik a szomszédos térségekben kialakult megújulási folyamatokhoz¹⁰. Cél egy olyan belső, városi főutca kialakítása (a másik a Dunapart!), amely a budapestiek és az idelátogató vendégek számára is képes – mentális és fizikai értelemben egyaránt – összefűzni a Belváros és Lipótváros különböző karakterű területeit. Cél, hogy a Belváros, a főváros új főutcájának közlekedési szerepe nagy mértékben háttérbe szoruljon, „az utca” a városi élet terévé váljon, olyan sokfunkciós térré – agórává, üzletutcává, korzóvá – ahol az átközlekedők csak vendégek; a valódi főszerep azoké, akik itt töltik idejüket, itt találkoznak, itt pihennek és szórakoznak – vagyis itt élnek „belvárosi” életüket.

1. Pályázat „Budapest általános beosztási és rendezési tervének” készítésére, Fővárosi Közmunkák Tanácsa, 1871. Első díjas lett Lechner Lajos „Veritas” jellegével, második „Metropolis” jellegével Feszli Frigyes.

2. Feszli elgondolása jelentős bontásokkal járt volna, de ő felismerte ezek szükségességét. Így írt: „Szakítani kell azzal a baltelettel is, hogy a háztelkek a városokban igen drágák ahhoz, hogy utcák és terek céljára használtassanak fel. Ellenkezőleg: a telek csak akkor lesz igazán értékes, ha olyan útona-ra kerül, amelynek van világszaga, lebegője és közlekedése.” idézi: SIKLOSSY, 1931, 121

3. Az FKT 1897-ben egyezett meg a Szabadság tér beépítési tervének végleges formájáról. Tervező: Palóczy Antal
4. A terület történetéről bővebben ld. Déry Attila:

Belváros - Lipótváros (Budapest építészeti topográfiaja 2.) Terc Budapest, 2005

5. Az újjáépített hidat 1964. november 20-án adták át a forgalomnak.

6. Belváros-Lipótváros Kerületi Várorendezési és Építési Szabályzata és Szabályozási Terve, URBAN-LIS STUDIO Kft., 2004.

7. I. díjban részesült a Teampannon Kft. pályaműve, szerzői: Koszorú Lajos, Góldai János, Mohácsi Sándor, Madzin Attila vezető tervezők és munkatársaik

8. A „város szívének” a városon belüli szerepét az alábbi fő rendeltetések határozzák meg hosszabb távon: Kulturális, közösségi és társadalmi szerep alakulása; Intézményrendszerben betöltött szerepek fejlődése; Kapcsolati szerep, közlekedés alakulása (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007.)

9. A stratégia főbb, városi szabadtérek érintő elemei:

1. A Belvárosi térrendszer és közterületek további megújulásának rendszerbe szervezése, 2. A belső területek fokozatos forgalomcsillapítása, a forgalomcsökkentéssel együtt a felszíni parkolás visszaszortítása a parkoló kapacitások erőteljes fejlesztése és a gyalogos elsőbbségű területek térnyerésének megvalósítása, 3. A minőségében újjászülető és gyorsuló városi szabadtérek vonzó, hasznosító funkciókkal való feltöltése, 4. A Belváros környezetkultúrájának értékalkotó összehangolása az egyedi terek megkülönböztetett kezelésének hangsúlyával (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007.)

10. Andrassy út, Szent István tér, „Fusion Street”, Gödör

11. KÖZLEKEDES Fővárosi Tervező Iroda Kft., FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt., M-TEAMPANNON Építész és Mérnöki Kft., MOBILTERV 2000 Kft., RODEN Kft.

12. Tervezők: Teampannon: Koszorú Lajos, Mlakár Vivien, Üveges Péter, Zöldi Péter; 873: Balogh Péter István, Mohácsi Sándor, Pécsi Máté, Pintér Klára Katalin, Radics Mónika; Designer: Kukorelli Péter, Oriol Balázs (Kolbászból kerített! stúdió)



3. ALAPADATOK

Pest új főutcája egy észak-déli irányú, közel három kilométer hosszú, radikálisan csökkentett gépjárműforgalmú városi tengely a Vigszínház és a Kálvin tér között. Magában foglalja a Honvéd utcát, a Szabadság teret, az Október 6. utcát, az Erzsébet teret, a Bécsi és Petőfi Sándor utcákat, a Ferenciek terét és a Kecskeméti utcát az Egyetem térről.

Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. Kerület Önkormányzata 2007. augusztus 8-án írt ki nyílt közbeszerzési pályázatot „Főutca Program tervezése” címmel. A pályázat alapján a tervezési megbízást a Közlekedés Kft. vezette konzorcium nyerte el,¹¹ a városépítészeti és komplex környezetrendezési munkarész készítője az M-Teampannon Kft. – s73 Kft. tervezőcsoport volt.¹² A munka első ütemében egy egységes városépítészeti koncepció született, amely egyformán alapja az út- és közműtervezési, valamint a környezetépítészeti

engedélyezési tervnek. Vagyis – Magyarországon szokatlan módon – egy új városi szabadtér megtervezésekor a mérnöki szakágak tervei egy átfogó, komplex szemléletmódú tanulmánytervre támaszkodva készülhetnek; a környezetépítészeti munkarész pedig nem merült ki a kész nyomvonalak és téri helyzetek „felöltöztetésében”.

4. ELMÉLETI MEGKÖZELÍTÉSEK A FŐUTCA TERVEZÉSÉBEN

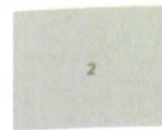
Városszerkezet

Városfejlődési és -szerkezeti szempontból a „Tengely” területe nem egységes, több szerkezeti- és három funkcionális egységből áll. Az egykori városfalon belüli terület (a valódi Belváros) a Kálvin tértől a Deák Ferenc utcáig tart – ez gyakorlatilag két utca, a Kecskeméti és Petőfi Sándor utca területe, a közbeeső terekkel (Egyetem tér, Ferenciek tere, Szervita tér) együtt. De mivel a „két utca” nagyon nem azonos karakterű, tehát inkább

itt is két külön szakaszcsoportról beszélhetünk. A lipótvárosi rész Erzsébet tér és Szabadság tér közötti szakasza egységes térszerkezetű, szabályos, hálós utcarendszerű – a Bazilika tengelyében meghatározó kereszt tengellyel. A Szabadság tér és a Szent István körút közötti szakasz két „alszakasszal” bír: az egyik a Kossuth tér és az Alkotmány utca környéke; a másik a Honvéd utca északi szakasza. Az egyes rész-szakaszok – miközben szükséges a teljes tengely egységét meghatározni – alapvetően más-más tervezői megközelítésmódot igényel(het)nek.

Stílus

A városi szabadterek (utcák, terek, parkok) tervezése, kialakítása különbözőképpen reagálhat a történeti környezetre.¹³ Lehet megidézni történeti korokat, lehet (sőt, valamilyen formában kötelező) igazodni az építészeti környezethez; de fontos szabály, hogy nem szabad megtéveszteni a szemlélőt, nem szabad (város)történelmet hamisítani, sosem volt állapotot „rekonstruálni”, letúnt



2. kép: A „Főutca projekt” nyomvonala Pest-Buda 1854-es térképére vetítve

3. kép: A „Főutca” Erzsébet tér melletti szakasza - rajz: Zöldi Péter

4. kép: Pest új főutcája a Kálvin tér és a Vígsház között

5. kép: A Hild tér látványterve - rajz: Zöldi Péter

6. kép: A Főutca program üzenete

korok másolatát létrehozni.¹⁴ Meggyőződésünk, hogy egy 21. századi európai világváros belvárosának főutcája nem alkotható meg historizáló modorban. A Belváros világviszonylatban is jelentős, fokozatosan megújuló eklektikus épületállománya és a város történeti légköre megfelelően erős háttér egy minőségi, de alapelemeiben inkább semleges; önmaga helyett a meglévő értékeket hangsúlyozó, azok előtt tisztelgő új főutca kialakításához.

Belső pozíció, státusz

A tengely teljes hossza leírható tömbök utcáinak és a közöttük lévő terek, teresedések, keresztutak ritmikus rendszereként. Az egyes utcaszakaszok kialakítását meghatározza a két végén található teresedések, terek, keresztutak (tengelyek) karaktere, minősége, „ereje”, valamint a szakasz téraránya, térfalainak „nyitottsága”, vagyis földszinti nyilvános funkciókkal való elláthatósága. Ha egy szakasz „cél” karakterű (jó térarány; intenzív földszint-kapcsolat; eleve jellegzetes, markáns, egyedi funkció és/vagy hangulat), akkor az utca új

13. A témáról bővebben ld.: Balogh Péter István: Szabadtervezés történeti környezetben. In: 4D Tájépítészeti és Kertművészeti folyóirat. 2006/3. szám. 38-44. oldal

14. A kérdéssel ld. bővebben az ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottságának Nyilatkozatát, 2006. február 17.



2007



2009



7. kép: A Ferenciek tere 1870 körül

11. kép: Taximegálló-pont.

8. kép: A Kecskeméti utca 1870 körül

12. kép: Növénykazetták a berendezési sávban

9. kép: A Honvéd utca elvi metszete

13. kép: Növénykazetta a berendezési sávban

10. kép: A „24 órás Főutca” változó fénymennyiségei

kialakítása szükségszerűen „szerényebb”, visszafogottabb. Ha egy szakasz „átmenő” karakterű (kedvezőtlenebb térarány, nagyrészt vagy egészében zárt földszintek, semleges funkció és/vagy hangulat), akkor az utca új kialakítása izgalmasabb, dinamikusabb, emlékezetesebb lehet. Ha két szakasz közötti teresedésben, téren, keresztengelyben a tengelytől „elszívó” hatás erős (vizuális, mentális, funkcionális értelemben), akkor különböző eszközökkel fel kell/lehet hívni a figyelmet a tengely folytatására, a következő szakasz(ok) jelentőségére, üzenetére, programjára.

Használat

A főutca forgalmi karakterének radikális megváltoztatása meghatározza az új használat kereteit. A Belváros életvitele megköveteli a sokszempontúság követelményeinek érvényesítését; a térség hihetetlen funkciógazdagsága és sűrűsége – ami nagyon fontos örökség – megkívánja a magas szintű kiszolgálást. Ez azt jelenti, hogy a gépkocsival történő mértéktartó célforgalomnak és a sokoldalú gyalogos-sétáló főutca szerepeknek új egyensúlyát kell felépíteni. Itt tehát a gépkocsi cél- és kiszolgáló-forgalma elfogadott, de mindenképpen alárendelt az új szerepek – ez együtt jár a „szabványos” megoldásoktól eltérő részletek, újszerű megoldások alkalmazásával. A környezeti elemek indirekt és nyilvánvaló rendszereivel kell biztosítani az itteni „közlekedők” együttműködését, egymásra figyelését.

Alapkérdés, hogy végig kell-e menni a főutcán? Kell-e tudatosítani a tengelyen haladóban a „főutca érzést”, kell-e, hogy ragaszkodjon hozzá,

vagy szabadon hagyhassa-e el, abban a biztos tudatban, hogy bármikor könnyen visszatál (ha akar)? Van-e saját, a többi utcától eltérő, egyéni karaktere a főutcának, vagy csupán egy, léptékében meghatározó „hálózati elemről” beszélünk? A főutca egyszerre cél- és átmenő terület – és e két alapkarakter ritmikusan váltja egymást a tengely teljes hosszán.

Részletképzés

A tengely „üzenetét”, alapkarakterét, összhatását a részletek fogják a befogadó felé közvetíteni; ugyanakkor az egyes rész kérdésekre adott szakmai válaszok (világítás, parkolás szabályozása, szegély és vízelvezetés kapcsolata stb.) alapjaiban határozhatják meg az egyes szakaszok arculatát. E két megközelítésmód („üzenet kontra szakmai kérdések”, „rész / egész”) harmonizálása, színergikus együttműködése a projekt sikerének alapkérdése. Általános alapelv, hogy a főutca teljes szakaszán azonos környezeti minőség jelenjen meg. Ez nem jelenti a szakaszok teljesen azonos megjelenését, de feltételezi a kompromisszummentesen magas anyag- és berendezési tárgyminőséget. Az alkalmazott anyagokat és berendezéseket messzemenően a sokszínű használatnak kell alárendelni; a kényelmes, akadálymentes és biztonságos gyalogosmozgások kiszolgálása az elsődleges.

5. AZ ÚJ FŐUTCA KÖRNYEZETALAKÍTÁSI KONCEPCIÓJÁNAK GONDOLATMENETE

A tervezés első ütemében – nagy mértékben megfelelően a megbízói kritériumoknak is – kialakultak

az új főutca „hívószavai”, üzenetei, amelyek kifejezik a főutca új szerepét, és egyben meghatározzák a tervezés irányvonalait és súlypontjait. Ezek a hívószavak: „Utcákból főutca”, „Alkalmazkodó főutca”, „Kommunikáló főutca”, „Tiszta főutca”

„Utcákból főutca” – a folyamatosság és az összefüggések megteremtése

A főutca térben és időben is megjelenik: a Belváros tengelye, azaz a kerület teljes kulturális hosszmetrát magába foglalja. Gyűjtő-elosztó szereppel bír, ahol elsődleges feladat a terek és utcaszakaszok ritmusának differenciált kezelése, a forgalom funkcionális szervezése, a „csomópontok” visszafogott kezelése – ez utóbbiak esetében következetes törekvés a folyamatos átjárhatóság a főutca prioritásának megteremtésében.

„Alkalmazkodó főutca” – az élő város tengelyeként követi a folyton változó várost és megmutatja annak új arcait

Cél egy időben hullámzó, „24 órás” főutca kialakítása, amely alkalmazkodik az élet ritmusához, pl.: ünnepek – hétköznapiak – rendezvények, halványabb világítás a késő éjszakai órákban. Az új utcának alkalmazkodnia kell az egyre szélsőségebb városklíma kihívásaihoz (árnyékolás, víz) és akadálymentes módon kell kielégítenie a biztonsági követelményeket (faltól-falig burkolat, sík felületek, kiemelt biztonsági elemek, térfigyelő rendszer igény szerint, többsikű tájékoztatás).



„Kommunikáló főutca” – többrétegű kommunikációs rendszer

A főutca-főtér ősidők óta létező találkozási pont, a személyes kommunikáció helye. Az új főutca célja a tradicionális kapcsolatok megtartásának erősítése; a kulturális miliő közvetítése, a történeti, kulturális keresztmetszet bemutatása. Ehhez mindenki számára elérhető információk szükségesek a Főutcáról (honlap, tájékoztató füzet), és a Főutcáról is elérhetővé kell tenni a világhálót (WIFI az egész utca + 20 m lefedéssel). Az egységes utcakép érdekében szabályozni kell a reklámeszközöket.

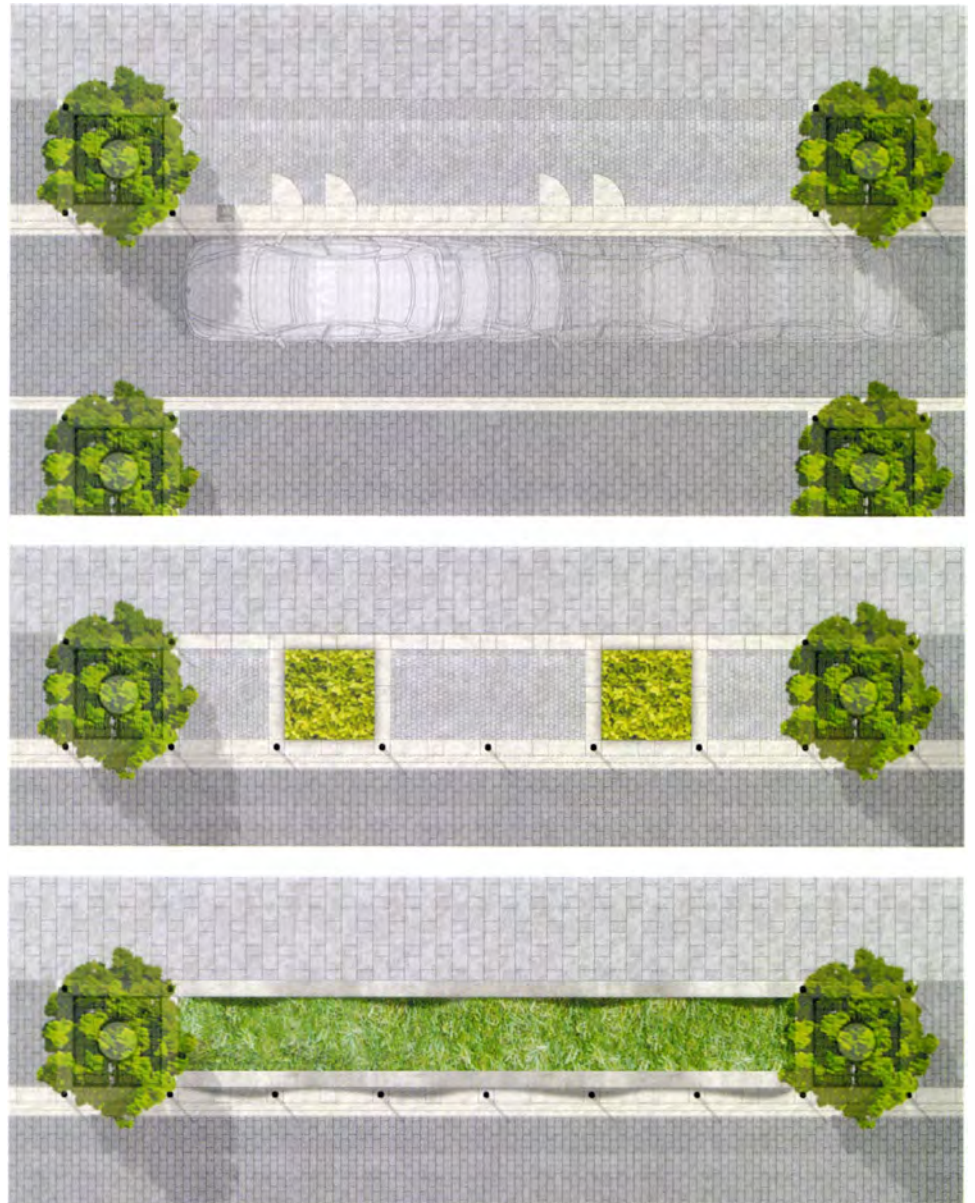
„Tiszta főutca” – funkcionális és fizikai megtisztulás

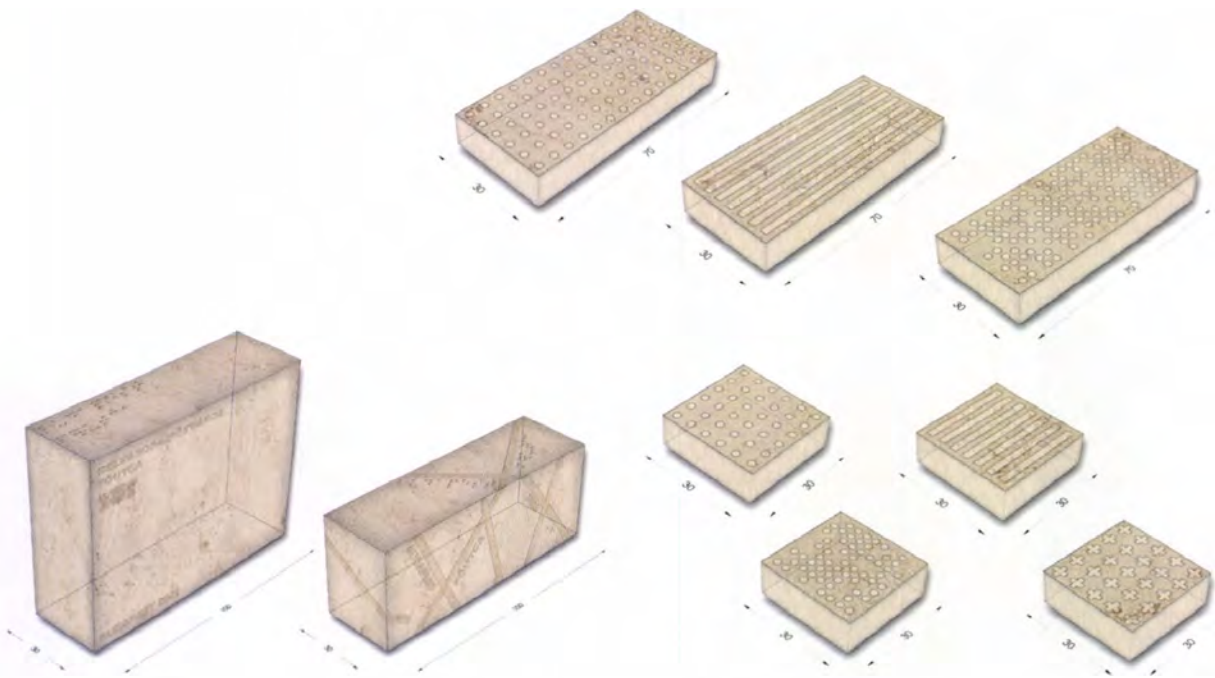
A funkcionális tisztaság elérését szolgálja az átmenő forgalom megszüntetése, a parkolóterületek lecsökkentése, az információs zűrzavar megszüntetése, a tiszta utcakép, téri rend kialakítása; a térfalak megújítása. A fizikai tisztasághoz nélkülözhetetlenek a jól takarítható részletek és anyaghasználat, a „kosz-gyűjtő” részletek elkerülése; az üzemeltetés szervezethez.

6. AZ ENGEDÉLYEZÉSI TERV ALAPVETÉSEI

Burkolatrendszer

A főutca kiemelt szegélyektől mentes burkolati rendszerének „gerincét” az utcák középtengelyében vezetett gépkocsi-közlekedési sáv adja (3,25 méter), amelyet egy vagy két oldalról parkoló vagy berendezési sáv (2 m) kísér. Ezek burkolata egymással azonos méretű, esetleg színárnyalatában különböző, 10 cm vastag szürkegránit kőburkolat.





A gépkocsisáv ill. parkolósávok homlokzatok felőli oldalán 30 cm széles dísz-szegély fut, amely szükség esetén a parkolásgátló elemeket is hordozza. Hasonló szegély alkotja a faveremrácok keretét. A gyalogjárók a széles szegélyek és a házak homlokzata előtt 50 cm-rel futó, kisebb elemekkel burkolt bordűr közötti „járdasávban” alakulnak ki, burkolatuk nagyobb, elegánsabb kőlapokból áll.

Növényalkalmazás¹⁵

FÁK

A főutca karakterét, arculatát jelentős mértékben megváltoztatja a növényállomány telepítése, ezen belül is kiemelt szerepe van a szabályos ritmusban megjelenő új fasoroknak. A fasorok egy ill. két oldali megjelenését az utcák szélessége, a közművek sokasága és a közlekedési funkciók kialakítása határozza meg. Az utcai fasorok fajájának kiválasztásakor fontos szempont a jó várostűrő, a felfelé törő, nem terebélyes ágrendszer. A fényeslevelű díszkörte (*Pyrus calleryana* 'Chanticleer') a fenti kritériumoknak megfelelően felfelé törő ágazatú, egyenes törzsű fafaj, amely habitusából következően egyenletes, szép faállományt képez. A főutca vonalán megjelenő terek eltérő karakteréből következően a díszkörte csak az utcaszakaszokon jelenik meg. Az Egyetem tér esetében a jelenlegi faállomány megtartása, a Szervita téren a lombkoronaszint elhagyása, az Erzsébet tér oldalán a jelenlegi fasor azonos fajból történő megkettőzése javasolt. A Honvéd és a Hild téren a hátrahúzott kerítésvonalból következően a megmaradó fák jelentős része az utca

terébe kerül, ezért a változatos faállományt terebélyes és szabálytalan ágrendszerű várostűrő és szárazságtűrő fajok (ostorfa - *Celtis australis*, csörgőfa - *Koelreuteria paniculata*) egészítik ki.

CSERJÉK

A berendezési sávok és a terek oldalán megjelenő zöldfelületek változatos elemei lehetnek a burkolat anyagával megegyező, kőszákkal szegélyezett növénykazetták. Az örökzöldek télen is magas díszértéket képviselnek, ezért elsősorban a lomblevelű örökzöldek és virágos félcserjék alkalmazása javasolt (örökzöld orbáncfű - *Hypericum calycinum*, mirtuszlonc - *Lonicera nitida* 'Maigrün', levendula - *Lavandula angustifolia* 'Hidcote').

Elemrendszer, berendezések¹⁶

UTCABÚTOROK TERVEZÉSE, KIVÁLASZTÁSA

A tiszta utcakép kialakítása érdekében törekedni kell arra, hogy a szükséges-elégséges utcabútor mennyiségnél ne legyen több a térben, valamint a megalkotott utcabútorok minél kevesebb helyet foglaljanak el a tér látványában. Törekedni kell arra, hogy mai új funkciókat (netpoint) ne kelljen régen volt stílusú burkolat-ruhába öltöztetni. Az utcákban a történeti stílusú épületek többsége miatt az utcabútorok formatervezésénél érdemes a régi formajegyek direkt átvétele helyett mai formai eszközökkel és gyártástechnológiával felidézni a régi hangulatot, megtartva a klasszikus utcabútoroknál (pad, kuka, poller, faveremrác stb.) a hagyományos szerkezeti felépítést. A magas

fénypontú világításnál érdemes visszafogott, finom vonalú, egyszerű formájú lámpatesteket és kandalábereket választani. Célszerű minél több helyen megőrizni a függesztett útközepes világítási rendszert, vagy a konzolos megoldást (nem véletlenül alakult ki az idők során...). A két nézetű tárgyak az utca-tér tengelyével párhuzamosan vannak telepítve. Egyik nézetükben plasztikák, vékony, lágy íves formavonalakkal mintegy „kinőnek a talajból”. Hosszában belenézve az utcába a tárgyak ezen dimenziója látszik, így művészségükben kapcsolatot teremthetnek a klasszikus stílusokkal. A másik nézetet a használati funkció jellemzi: egyszerű, geometrikus. Az utcára merőleges tárgynézet: „megállók a tárgy előtt és használom” (netpont), „leülök rá” (pad).

7. AZ EGYES SZAKASZOK BEMUTATÁSA

Kecskeméti utca

A Kecskeméti utca kellemesen széles tengelye a Déli-Belvárosnak, az utca térfalainak összképe kedvező. Az utca legfőbb sajátossága, hogy megőrzendő fasor díszíti - amellet, hogy a parkolósávok két oldalán bőven jut hely árnyas vendéglátó-teraszok kialakítására. Ez utóbbiak létének a nagyszámú, vendéglátásra alkalmas (vagy azzá tehető) földszinti üzlethelység is kedvez. Az utca keresztmetszvényi kialakítása hét sávra tagolódik: gyalogoszóna - fasor / berendezési sáv / teraszok - parkoló - út - parkoló - teraszok / berendezési sáv / fasor - gyalogoszóna. Az utcába reggel 10-ig lehet kiszolgáló céllal behajtani és a Szerb utca felé elhagyni a térséget. A behajtás szabályozása

TEGLALAP ALAKU ELEM



NÉGYZETES ELEM



rendszámfelismerő rendszerrel valósítható meg. A szállodákhoz érkező buszok a 15-ös (112-es) vonalán tudják elhagyni a forgalomcsillapított térséget.

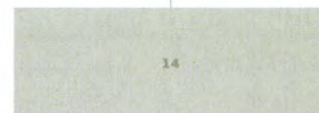
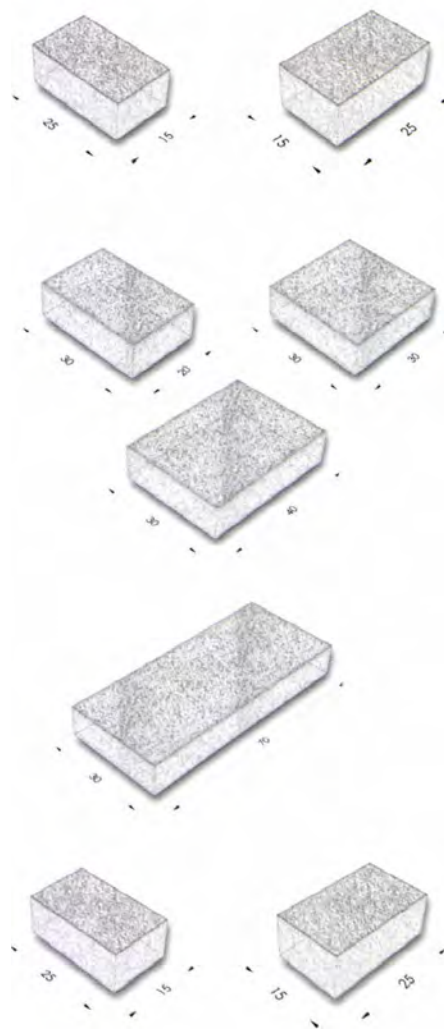
Egyetem tér

Az Egyetem tér inkább sajátos utcabövíület, illetve csomópont, mintsem klasszikus városi tér – alapkarakterét a hat idefutó utca, a Jogtudományi Kar neobarokk, illetve a Kisboldogasszony – közismert néven Egyetemi – templom barokk épülete határozzák meg. Mai, gépkocsiforgalommal bőven terhelt állapotában még a valóságosnál is keskenyebbnek hat. Az új kialakítás alappillére a drasztikusan csökkentett gépjárműforgalom: csak a BKV buszok haladhatnak át a téren – ezt, hasonlóan a Ráday utcához, jeladóval működtetett, süllyedő forgalomlezáró pollerek biztosítják. A rendezvények megtartására is alkalmas új Egyetem tér egységes burkolatában két nagyobb, „faltól-falig” húzóódó, kiemelt minőségű felület jelenik meg: az egyetem és a templom homlokzata előtt. Ezek az „előtereként” működő részek a találkozás, várakozás, pihenés funkcióinak megfelelően bútorok kihelyezésére és árnyékoló, tértagoló szerepe miatt a meglévő fa megtartására van szükség. Az egyetemmé szemközt, az épületek földszintjén helyet kapó vendéglőhöz, kávézóhoz kapcsolódóan a kiszélesített sétány „teraszként” működhet. A Henszlmann utca sarkán, a bank előtt szabadon álló köztéri szobor elhelyezésére nyílik lehetőség.

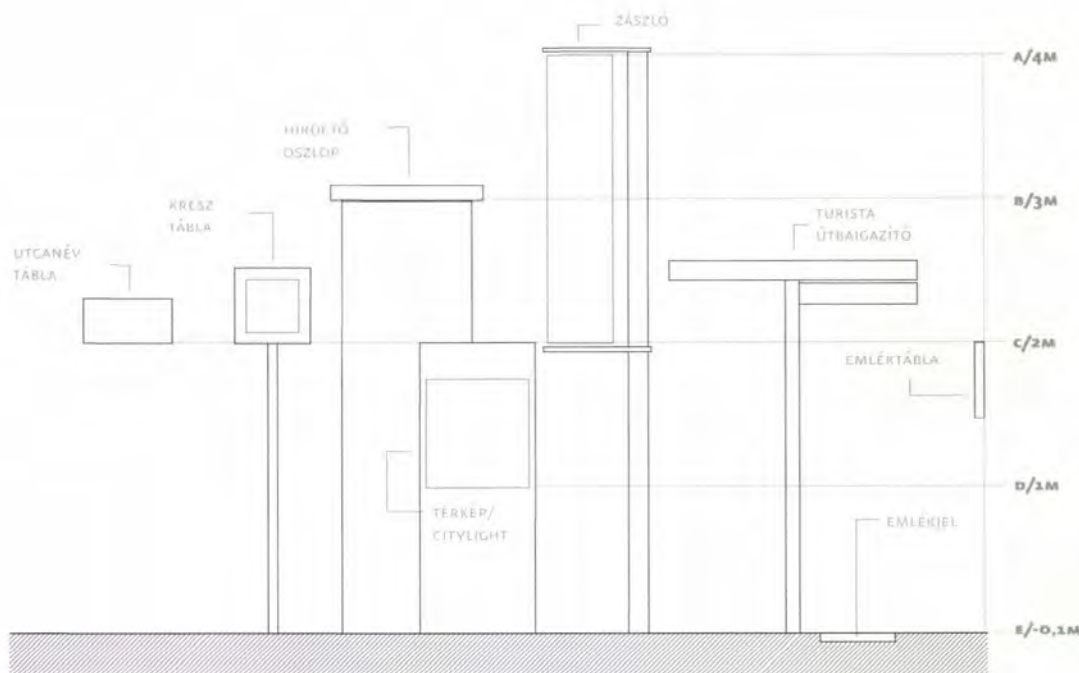
Károlyi Mihály utca

A Károlyi Mihály utca az Egyetem teret köti össze a Ferenciek terével. Az utca térfalai vegyes képet mutatnak – a klasszicizmustól a modernig sokféle

15. Pinter Klára Katalin műleírása nyomán
16. Úveges Péter műleírása nyomán



14. kép: „Kapukövek”, egyedi vakvezető kövek a burkolatban, a Duna távolságát jelző szegélykő és a burkolati rendszer elemei



15. kép: Információk térbeli elhelyezkedése az utcán

16. kép: Poller és kerékpártároló - terv: Úveges Péter

17. kép: Padok - terv: Úveges Péter

18. kép: A burkolati rendszer elemei, faveremrácsok kialakításának lehetőségei a burkolat rendszerébe illesztve

épület található e rövid, tört vonalú utcában. Az Irodalmi Múzeum előtti szakaszon csak a busz és a megkülönböztetett járművek hajthatnak át. A faltól-falig járdaszinten kialakított köburkolaton az Erzsébet szálló és a Centrál kávéház előtti szakaszon párhuzamos parkolók építendők ki. A Ferenczy István utca forgalmi iránya megfordul, az Eötvös Gimnázium épületéig tartó szélesebb szabályozás térszerűen alakítandó ki – a meglévő fák figyelembevételével. A sarokház arkádja alatti területet minőségében az utca részeként kell kezelni. Az utcában a közművek sűrűsége miatt új, „ültetett” növényzet nem telepíthető.

Ferenciek tere

A tér jövőjének szempontjából kiemelt fontosságú a nagy forgalmat bonyolító közúti aluljáró tervezett megszüntetése – amely teljes egészében a Március 15. tér átépítésének és ezáltal a térség új forgalmi rendjének függvénye, s ma még nem prognosztizálható. Egy biztos: a közúti aluljáró megszüntetésével a tér közlekedési csomópont szerepe eltűnik és egy karakteres, nagyvonalú városi tér jöhet létre – autómentesen, buszközlekedéssel feltárva.

Petőfi Sándor utca

A Petőfi Sándor utca a Pilvax köztől tervezhető, mivel az alagút „még tartja magát”. A Pilvax köz és a Párisi utca között kétoldali fasor telepíthető, míg innen északra a Szervita térig, komoly közműkiváltások árán a keleti oldalon telepíthető fasor. A főutca többi szakaszához hasonlóan a közlekedési sáv két oldalán parkoló és berendezési sáv, illetve teraszok helyezkednek el 2-2 m-es sávban – és ezeken kívül jön létre a mainál jóval

szélesebb, háborítatlan korzó. A Taverna szálló mélyparkolójába vezető, meglehetősen primitíven kialakított rámpa humanizálása kapcsolódó építészeti feladat.

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 együttessel definiált tér térfelülete és térfalai méltatlanok a tér és környezetének kiemelkedő szerepéhez. A Szervita tér jövője egy új épület¹⁷ várható megjelenése miatt meglehetősen bizonytalan. Ami biztosnak látszik, az a déli és a nyugati térfal - a főutca ez utóbbi mentén, határoló helyzetben vágja át a teret. A tér végleges képe csak az új beépítéssel együtt határozható meg, ezért jelen program a szobor és környezetének helyben megőrzésével és az azt övező burkolat felújításával számol.

Bécsi utca

A Bécsi utca gyakorlatilag a Petőfi Sándor utca folytatása, de ezen az utcaszakaszon nincs mód fák ültetésére. Különösen izgalmas feladat az északi és déli utcaszakasz közötti csomópont teresedésének kialakítása: itt több, eltérő karakterű szabadtér-kialakítást kell összehangolni. Az Erzsébet térbe torkolló csomópont fontos közlekedési szelep: itt szakad meg a Petőfi Sándor és Bécsi utcák észak felé haladó forgalma azzal, hogy a Kempinsky szálló előtt kötelező haladási irány kijelölésével a feltároló hurok visszakanyarodik. Az angol követség épülete balra kisívből

érhető el, míg a busz a jeladóval áthaladhat a le-süllyedő behajtásgátló felett a csomóponton.

Erzsébet tér

A Szervita térhez hasonlóan a nyugati térfal mentén érkezik a főutca az Erzsébet térre – de a néhány éve felújított, minimalista stílusú közpark hatalmas fáival és gyepfelületével, műemlék Danubius-kútjával a kisebb városi terekhez képest merőben más léptéket képvisel. A park és a térfal közötti széles útszakaszon ma igen jelentős gépjárműforgalom zajlik – ez az átépítés nyomán nagy mértékben lecsökken, átadva helyét a gyalogosoknak. Ennek köszönhetően a park oldalában lehetőség nyílik a zöldfelület növelésére, illetve szakaszosan egy második fasor telepítésére is. A buszmegálló kedvezőbb pozícióba, a „nagy át-ló” végpontjába kerül – itt már a József Attila utcai csomópont miatt süllyesztett az útpálya, így külön buszmegálló-sziget kiépítésére nincs szükség. A Bécsi utca forgalmának drasztikus csökkenésével és a szomszédos József nádor tér átépülésével megnő a kettőt összekötő passzázs jelentősége – ennek gyalogos forgalmát a park rendszerébe jól beilleszthető úttal lehet a „Gödör” felé továbbvezetni.

Hild tér

A Hild tér gyermekjátszótere különösen fontos szerepet tölt be a térség életében, s az Október 6. utca átépülésével ez a szerep – köszönhetően a csökkenő zajterhelésnek – még indokoltabbá válik. Azonban mind a játszótér állapota, mind megváltozó környezeti kapcsolatai indokoltá teszik a tér átépítését. A bejáratok megfelelő helye az utca felé alakul, hiszen hasonlóan az Erzsébet



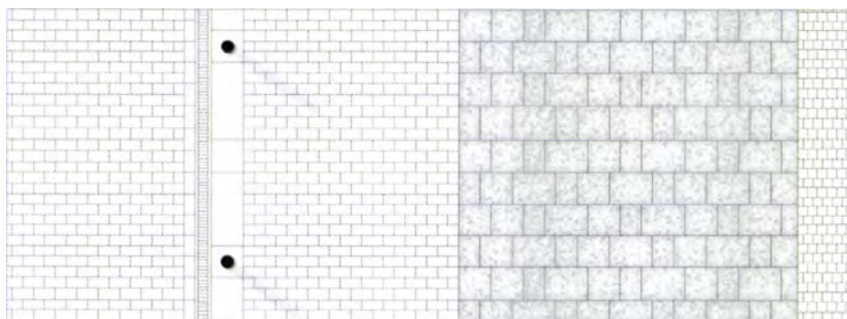
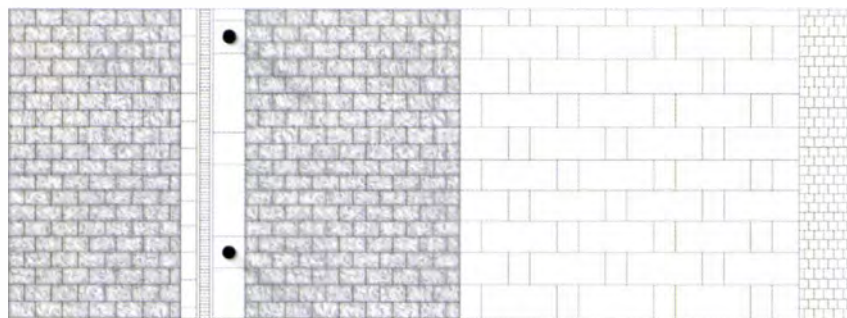
térhez vagy a Honvéd térhez, itt is kellemes átmeneti pihenősáv alakul ki a főutca és a tér határán. A tér átépítésével lehetővé válik a nyugati térfal előtti, meglehetősen leromlott állapotú (jelenleg parkolásra használt) utcaszakasz rendezése is.

Október 6. utca

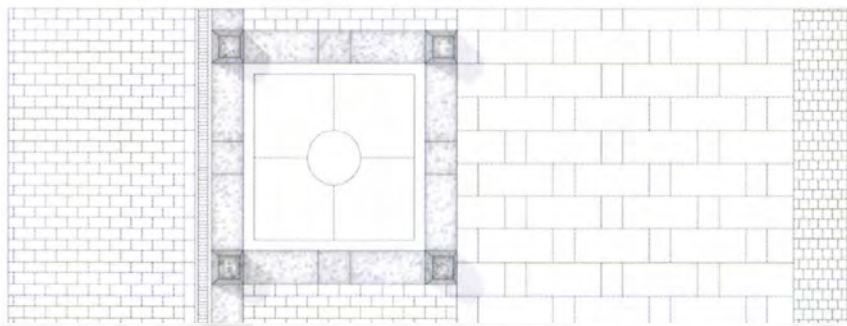
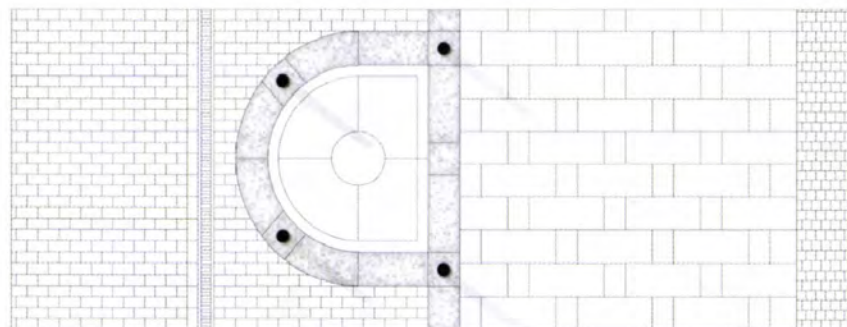
Az utcaszakaszon a Mérleg utca torkolatától az engedéllyel nem rendelkezők számára megszűnik az áthajtás lehetősége. (A reggel 10-ig tartó időszakban a terület kiszolgáló forgalma biztosított.) A terület üzletei, vendéglátó létesítményei számára a parkolósávban három koncentrált rakodóhely létesül. A berendezési sávban végig lehetőség van a teraszok kitelepülésére. Az Arany János utca és Szabadság tér közötti szakaszon célforgalom behajtása megengedett.

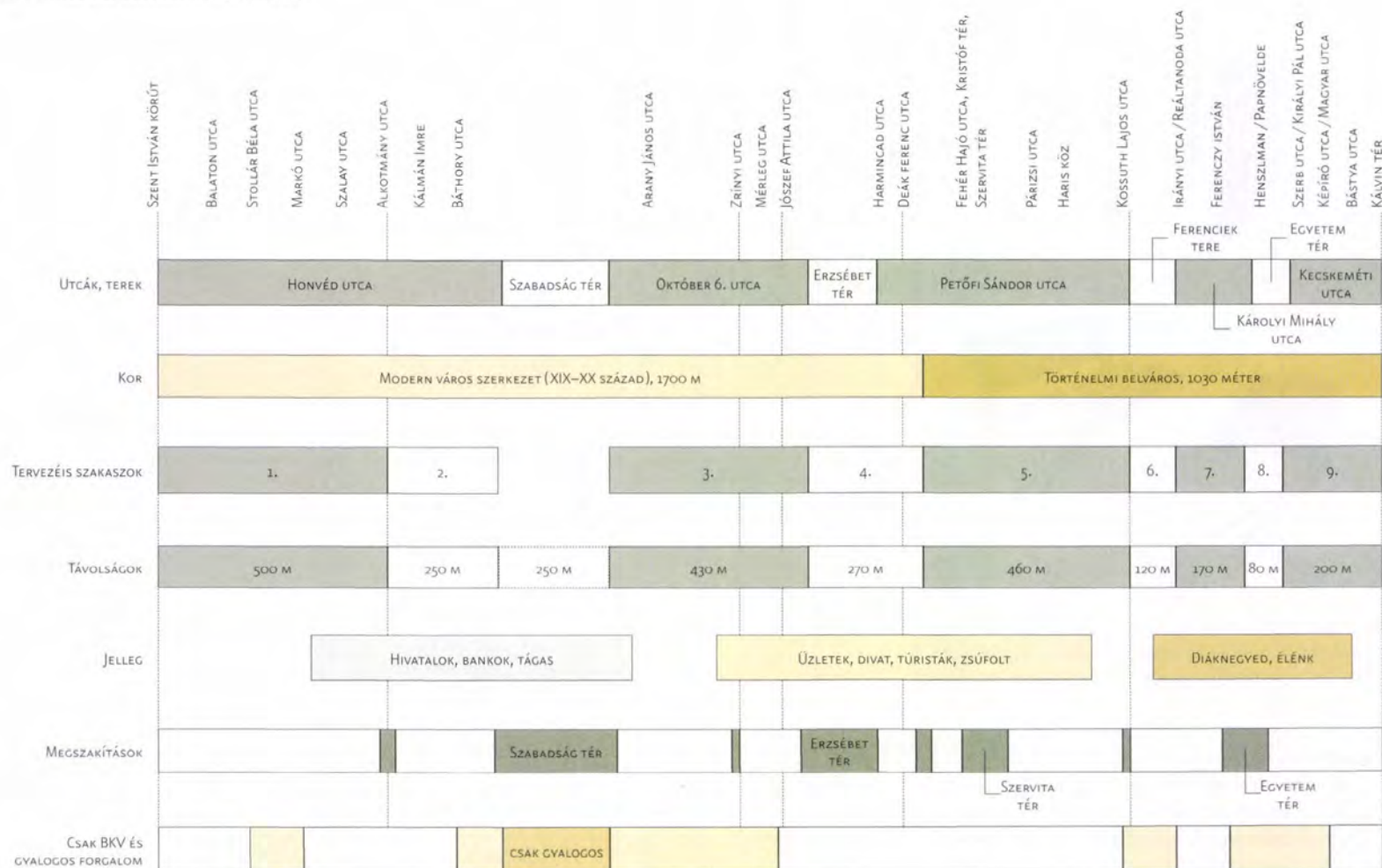
Honvéd utca

A Honvéd utca középső szakaszán három fontos keresztengely metszi a Főutcát. Ezen utcák jövőbeli kialakítása és forgalmi szerepe - a térségben bekövetkező változásoknak megfelelően - még nyitott kérdés. Ebből adódik, hogy a Báthory és Alkotmány utcák csomópontjában a közlekedési szakág tervezői a keresztutcák prioritásának biztosítását kérik. Ebben az esetben a keresztező utcák kiemelt szegélyei közötti süllyesztett útpálya szinten kerül átvezetésre a díszburkolat, mely rövid rámpával csatlakozik a Főutca kiemelt szintjéhez; az ívek pedig pollerekkel és más berendezési tárgyakkal, esetleg burkolatmintával megerősítve kerülnek meghatározásra.



17. tervező: Zaha Hadid (?)





A Szalay utca fontos töréspont a Főutcán, itt a tengelyek összemetsződésénél az emelt szinten vezetett burkolatban olyan talapzat kerül megépítésre, amelyen szobor is elhelyezhető. Ez a kitéüntetett tájékozási pont – hasonlóan az Alkotmány és Báthory utcák tengelyeihez – a Duna felé nyit, Pest és Buda kapcsolat-vizualizálását erősíti.

Honvéd tér

A Honvéd tér és környéke nagy változások előtt áll, hiszen nem csak a Honvéd utca átépítése várható, hanem – Budapesten igencsak szokatlan módon – a park területének jelentős növekedése is (a megszűnő pénzjegynyomda területének parkosításával). Fontos, hogy a megnövekedett park egységes módon forduljon a főutca felé, méghozzá a már korábban látott (itt kb. 9 méter széles) árnyas, fás pihenősávval, amely a főutca „bővületeként” átmenetet képez az utca és a park között. Ennek kialakítása során a park kerítése a maihoz képest hátrébb húzódik, sőt a parkban álló emlékmű tengelyében újabb beugrót képez

– kis városi teret hozva létre, s még jobban ráirányítva ezzel a figyelmet az emlékműre. A Honvéd utca „maradék” két északi tömbjében a kétoldali fasor, parkoló és berendezési sávval, szélesebb járdákkal lendületet adhat az utca teljes megújulásának. Kiemelten fontos a Vigszínház előtti nagykörüti térrendszer és a főutca kapcsolata, amit a XIII. kerület fejlesztési elképzeléseivel összhangban kell majd megtervezni.

"FROM ORDINARY STREETS TO MAIN STREET" THE NEW MAIN STREET PROGRAM OF THE CENTRAL AREA OF PEST

THE URBAN planners and designers have been interested in the creation of the North-South Axis of the central area of Pest for over a hundred years: the "Axis of the City" was well considered already in 1897 while shaping Szabadság square. It was not until 2006 – after 100 years – that the competition called "The Heart of Budapest" brought a breakthrough, i.e. the new role and the management strategy of the central area was welcomed by the professionals.

What is the goal of the "Main Street" program? Creating a public space structure in compliance with the renewing roles of the centre of Pest: the construction of a new main street – parallel with Váci utca, a precinct for tourists – which joins the neighbouring areas as well as the processes of renewal. The target is to establish an urban main street (in addition to the Danube bank) which will unite the areas of different character – in both mental and physical sense – in "Belváros" and "Lipótváros" for not only the local citizens but the visitors as well. The cross traffic of the main street should entirely be pushed to the background, so as to give the street back to the traditional urban life; an "agora" with attractive shops, where the trespassers are nothing but guests. The main role is of those who spend their time, meet, relax and enjoy themselves here.

The new main street of Pest running along 3 kms in north-south direction is the urban axis between "Vígyszínház" and "Kálvin tér" with its radically reduced motor traffic. In the first phase of the project an unified urban design conception was born forming both the basis of the road- and public facility plans and that of the licence of landscaping schemes. In other words – in a so far unusual way in Hungary – these plans could be drawn up relying on a comprehensive study; as for the landscaping part of the job, it was not merely restricted to the decoration of the finished lines and spacial features.

The basic question is whether to take the whole way through the distance or to make the passers-by be aware of the feeling of walking down the main street. Should the passers-by be made to insist on leaving the area being sure that they can return any time if they wished so. Does the main street have a character of its own – differing from the other streets – or is it only about a determining element of the network? The main street in itself is a target as well as a trespassing area and these basic characters replace each other rhythmically along the axis.

Pályázat „Buda-pest általános beosztási és rendezési tervének” készítésére, Fővárosi Közmunkák Tanácsa, 1871. Első díjas lett Lechner Lajos „Veritas” jellegével, második „Metropolis” jellegével Feszl Frigyes.

Feszl elgondolása jelentős bontásokkal járt volna, de ő felismerte ezek szükségességét. Így írt: „Szakítani kell azzal a balítélettel is, hogy a háztelkek a városokban igen drágák ahhoz, hogy utcák és terek céljára használtassanak fel. Ellenkezéleg: a telek csak akkor lesz igazán értékes, ha olyan útvonalra kerül, amelynek van világossága, levegője és közlekedése.” idézi: SIKLÓSSY, 1931, 121

Az FKT 1897-ben egyezett meg a Szabadság tér beépítési tervének végleges formájáról. Tervező: Palóczy Antal

A terület történetéről bővebben ld. Déry Attila: Belváros – Lipótváros (Budapest építészeti topográfiaja 2.) Terc Budapest, 2005

Az újjáépített hídát 1964. november 20-án adták át a forgalomnak.

Belváros-Lipótváros Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzato és Szabályozási Terve, URBAN-LIS STÚDIÓ Kft., 2004

I. díjban részesült a Teampannon Kft. pályaműve, szerzői: Koszorú Lajos, Golda János, Mohácsi Sándor, Madzin Attila vezető tervezők és munkatársaik

A „város szívének” a városban belüli szerepét az alábbi fő rendelkezések határozzák meg hosszabb távon: Kulturális, közösségi és társadalmi szerep alakulása; Intézményrendszerben betöltött szerepek fejlődése; Kapcsolati szerep, közlekedés alakulása (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007)

A stratégia főbb, városi szabadtérek érintő elemei:

1. A Belvárosi térrendszer és közterületek további megújulásának rendszerbe szervezése, 2. A belső területek fokozatos forgalomcsillapítása, a forgalomcsökkentéssel együtt a felszíni parkolás visszaszorítása a parkoló kapacitások erőteljes fejlesztése és a gyalogos elsőbbségű területek térnyerésének megvalósítása, 3. A minőségében újjászülendő és gyarapodó városi szabadtérek vonzó, hasznosító hozzá funkciókkal való feltöltése. 4. A Belváros környezetkultúrájának értékalkotó összehangolása az egyedi terek megkülönböztetett kezelésének hangsúlyával (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007)

Andrássy út, Szent István tér, „Fashion Street”, Gödör

KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft., FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt., M-TEAMPANNON Építész és Mérnöki Kft.,

MOBILTERV 2000 Kft., RODEN Kft.

Tervezők: Teampannon: Koszorú Lajos, Mlakár Vivien, Úveges Péter, Zöldi Péter; s73: Balogh Péter István, Mohácsi Sándor, Pécsi Máté, Pintér Klára Katalin, Radics Mónika; Designer: Kukorelli Péter, Orlai Balázs (Kolbászból kerítést! stúdió)

A témáról bővebben ld.: Balogh Péter István: Szabadtér-tervezés történeti környezetben. In: 4D Tájéépítészeti és Kertművészeti folyóirat, 2006/3. szám. 38.-44. oldal

A kérdéssel ld. bővebben az ICOMOS Magyar Nemzeti Bizottságának Nyilatkozatát, 2006. február 17.

Pintér Klára Katalin műleírása nyomán

Úveges Péter műleírása nyomán