

VÁROSI KAPCSOLATOK

A városfejlesztési elkészülések egybehangzó célként tűzték ki a belvárosi Duna-parti területek – ezen belül a jelen tervpályázattal érintett partszakasz – fejlesztését, a partszakaszok megnyitását és gyalogos megközelíthetőségét a mögöttes lakóterületek irányából, a vízparti rekreációs funkciók lehetőségének biztosítását, a közlekedési kapcsolatok javítását, a rekreációs és turisztikai potenciálók kiaknázását.

Jelenleg a Duna folyamot mind két oldalon nagy forgalmú rakparti utak választják el a várostól, ezzel azt az élményt, amit egy ilyen tekintélyes víztömeg látványban, színeiben jelent, azt sem a lakosok, sem a turisták nem élvezhetik közvetlenül. A parton jelenleg állandó és időszakos jelleggel láthatunk kikötve hajókat és egyéb úszóműveket, de a korzon sétálók csak körülményesen és balesetveszélyesen tudják megközelíteni akár a hajókon lévő éttermeket, akár a kikötő sétahajókat. A vízparti terület jelenlegi állapota valós kiaknázatlanságot, a vízelléni létrejöttére nem nyújt lehetőséget.

Tervünk elsődlegesen a fenti hiányosságok feloldására, a terület városzövegebe történő visszakapcsolására, nyüzsgő vízparti élmény, a rekreációs, kiaknázatlanságot biztosító funkciók megteremtésére nyújt javaslatokat.

A terv egyik hangsúlyos része a Bazilika felől érkező gyalogosok, turisták vízpart felé terelése: nagyjában nincs mért, és miként lejtuni a Duna partja: a megújuló - immár „gyalogosbarát” Széchenyi tér méltó kifutása a BAZILIKA ÁLTAL MEGHATÁROZOTT GYALOGOS TENGYELNEK, ahonnan pedig a vízparti sétány nyújt új perspektívát a budai látvány felé.

A vízparti panorámát élvezni vágyó emberek a Duna-parton egybefüggő, keltsen széles, szellős, zöldfelületekkel, éttermekkel, kávézókkal, üzletekkel tarkított GYALOGOS SÉTÁNY fogadja. E sétány lehetőségét teremt arra, hogy a Duna-part pesti szakasza több kilométer hosszan bejárhatóvá váljék. Cél és értelme nyer a Belváros Szíve program keretében megújult belvárosi területek felől a vízpart megközelítése.

Dél-felé tovább haladva, a közvetlen és tényleges VÍZELMÉNYT a Lánchíd és Erzsébet híd közötti 25.000 m² egybefüggő felület – a vízparti sétány felől tetszőleges pontról, hidakon át megközelíthető - ÜSZÓMÚ biztosítja, melyen parkok, éttermek, sportlétesítmények, közösségi terek (pl. kiállítóter) kapnak helyet, s amely egyúttal a Vigadó téri közforgalmú hajóállomás fogadására is helyet biztosít. A napjainkban itt kikötött állóhajók és pontonok helyett a visszafogott architektúrájú, áttetsző üvegepületekkel lazán beépített üszómú, mint „második” Duna Korzo, egybefüggő, átjárható felülettel közvetlen lehetőséget teremt a vízfelület szintjén is gyalogosan bejárni a Duna-partot.

A leginkább aluhasznosított BELGRÁD RAKPART új funkciókkal megtöltött, kevés számú transzparens épülettel, többszintű sétánnyal válhat méltó részévé a Rakpart megújuló tervének. Az itt folytatódó gyalogos sétány éttermekkel, teraszokkal olvad a nyüzsgő városi szövetbe, míg egy szinten lentebb korszerű mélygarázshoz kapcsolódó, üzletekkel tarkított, kikötőpontokat (vizitaci, személyszállító hajók, rendezvényhajó, múzeumhajó stb.) fogadó alsó szintű kialakításával válik lehetővé. A nagyrészt megtartott vízparti lépcsősor a csendes vízparti relaxációhoz teremt lehetőséget.

ÜSZÓMÚ TELEPÍTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

PONTSZERŰ ÜSZÓMŰVEK ESETÉN

- Az állóhajókhoz hasonló megjelenés
- Kizárólag célirányos megközelítésük lehetséges, nincs átjárhatóság
- Nincsenek variábilis összefüggővé tehető területek
- Több, járulékos műszaki probléma (uszadék és jég torlódása, többszörös rögzítés)



EGYBEFÜGGŐ FELÜLETKÉNT

- Teljes hosszában átjárható, bejárható, valódi vízelléni biztosító felület
- Nagyobb mértékű funkcionális szabadság
- Egybefüggő mivolta révén a beépítetlen területek összehozhatók (pl. időszakos vásárok)
- A teljes üszómú-hosszon szabadon működtethető kikötő, kapcsolat biztosítása a budai oldalal
- Időszakosan bővíthető (színpad, nyári hónapokban üszó fürdő)



Szókököt

Széchenyi tér új park

Bazilika tengely

Új közlekedési csomópont

Megközelítés a Széchenyi tér felől

Vigadó terasz, közvetlen kapcsolat a Vigadó tér és a part között

Hajós kapcsolat a Várkert Bazár felé

Viadukt alatt tervezett multimédiás kiállítóter

Megközelítés a Március 15. tér felől

BELGRÁD RAKPART

MEGLÉVŐ ÁLLAPOT

Széles közlekedési felület miatt kevés gyalogos- és zöldfelület

Duna és utca kapcsolatát blokkoló tömör épületek és zárt parkolók

Kevés a házakra tapadó parkoló, étterem terasz

Látványt blokkoló szállodahajó

TERVEZETT ÁLLAPOT

Szállodahajók csak a kilátást, és sétányt nem zavaró helyen marad

Keskenyebb közlekedési terület

Kevés számú, transzparens épület, tetején kilátóteraszai

Belső sétány, üttéstől széles zölddel elválasztva, alatta süllyesztett parkoló

Kiszélesített alsó sétány

Kapcsolat a folyóval, csenget

Hajófedélzet - hangulatos felső sétány, fedett - nyitott éttermi teraszokkal

- Vizitaci kikötő
- Étterem
- Hajóállomás
- Személyszállítóhajó kikötő
- Múzeumhajó
- Étterem
- Rendezvényhajó kikötő
- Étterem
- Szállodahajó kikötő

HELYSZÍNRAJZ M=1:2500



LÁTVÁNYTERV A VIGÁDO FELŐL



LÁTVÁNYTERV A SZÉCHENYI TÉR FELŐL



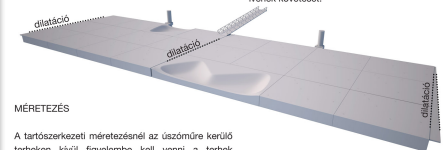
LÁTVÁNYTERV AZ ERZSÉBET HÍD FELŐL

AZ ŰSZÖMŰ VÁROSKÉPBE ILLESZTÉSE

Célunk a védett Duna partok architektúrájával kontrasztban álló, üozó, mesterséges sziget kialakítása. A beépítést más lépték, jelleg, anyaghasználat és struktúra teszi különbözővé a meglévő városzövetből. Az egyszerű platformra olyan organikus, nőt jellegű sejtarchitektúrát tervezünk, amely úgy kell randomszerű hatást, hogy közben logikus mértani összefüggések alapján jön létre. Emelet mind modulárisak, bonthatók, módosíthatók és gazdaságosan rendszerben gyárthatók. A transzparens pavilonok fluid formavilága szinte feloldódik a zöld környezet lágy vonalaiban, szoros kapcsolatot épölva a Dunával így inkább természetes környezetként, minsem épített szövetként olvad a városképbe.

AZ ŰSZÓ PLATFORM MODULRENDSZERE

A platformot derékszögöszerű, cca 50 m-es egységeként dilatált, egyébként merev kapcsolható üozó üozó pontrendszer alkotja. A dilatációs elemeknél trapéz alakú töltéssel oldjuk meg a Duna ívének követését.



MÉRTEZÉS

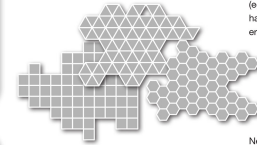
A tartószerkezeti méretezésnél az üozóműre kerülő terheken kívül figyelembe kell venni a terhek egyenlőtlenességéből, deformációkból, hullámszövből, szelvéből, sodródási számzó terheket valamint az üozómű stabilitásának, elfordulásének problémáját. Figyelmekezzentelínazüozóművet érő szélsőséges folyami hatásoknak pl. uszadék, jég illetve az ezzel járó mechanikai védelem kidolgozásának. A betonszerkezet vízzáróságát erre a célra fejlesztett betonverekkel biztosítjuk.

A hajzósi felületeket egyszerű alaprajzi kontúrúal üozó üozó pontrendszer hozza használható kikötésre. Helyenként az emelt kontúrúon belül a folyó vízzel összekötött, öbölöszerű Duna "szemek" segítségével érünk el közvetlen vízkapcsolatot.

A platform rögzítése a geológiai adottságoktól függően cölöpös, vagy támdorongos.

A FELEPÍTMÉNY ORGANIKUS, NŐTT JELLEGŰ - MODULÁRIS SEJTSTRUKTÚRÁJA

Az ismert egyszerű periodikus térkitöltő struktúrák (egyforma szerkezeti csomópontok és elemek használata mellett, unalmas, ciklikus geometriákat eredményeznek).

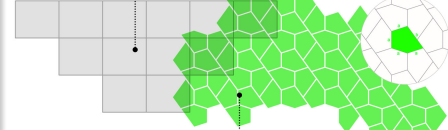


Néhány szabálytalan pentagon alkalmas a sikterkitöltő "csempezésre", igazlamos, komplex struktúrákat alkotva, miközben több típusú négyzöges raster mentén is metődik.



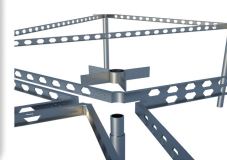
(pl. K. Reinhardt, Richard B. Kershner, Richard James, Marjore Rice, Rolf Stein, Mann/McLoud/Von Derau féle konvex pentagonok)

Üszómű modulrendszer



Májore Rice féle konvex pentagon struktúra a felepitmény raszerkezet modulárisan kompatibilis az üozómű négyzögháló raszerével.

MODULÁRIS TARTÓSZERKEZETI RENDSZER



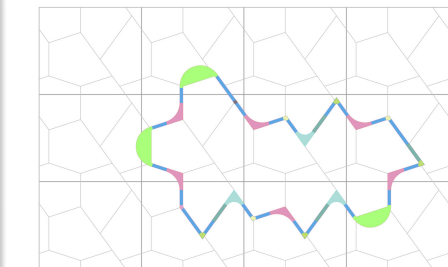
A raster mentén, moduláris acél szerkezeti elemek segítségével egyszerűen lefedhető a kívánt alaprajzi kontúr

(A pentagont 2 különböző hosszúságú oldal, illetve 3 különböző szög alkotja így a szerkezet nagyfokú modularitással bír.)

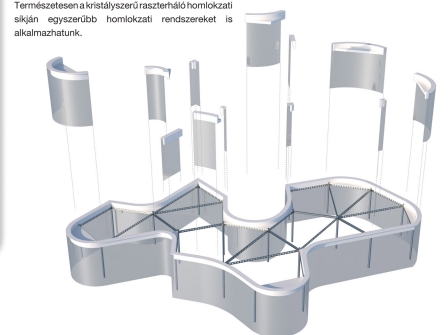
Az erre a célra kifejlesztett elemrendszer tetszőlegesen bővíthető és módosítható.

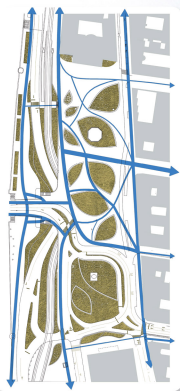
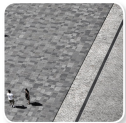


MODULÁRIS HOMLOKZATI RENDSZER: Egy 12 elemből álló homlokzati modulrendszer segítségével a rasterháló mentén változatos fluid alakzatokat kapunk.



Természetesen a kristályszerű rasterháló homlokzati síkján egyszerűbb homlokzati rendszerek is alkalmazhatók.



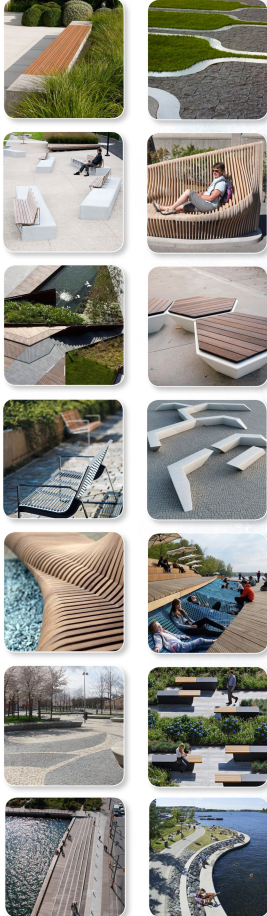


Térépítészeti koncepció
 Az átmenő forgalom kiszorítása a Desk szobortól D-re, forgalmi okokból nem volt lehetséges. Így a gyalogos zóna a Méleg utcától az Akadémiáig tart.
 A térre érkező utcák tengelyei, és a Lánchíd tengelye ellérek egymástól, az észket folytatva természetesen nem tudna harmonikus rendszert alkotni. Ugyanakkor a Gresham-palota homlokzata közel merőleges a Lánchídra, így a látogató szemszögéből egyértelműen a Duna – Lánchíd rendszer a meghatározó irányultság, egy érzékelhető térszimmétriával.
 A gyalogos mozgásokat elemezve a helyzet már nem annyira egyensúlyos. Folyamatos az É-D-i mozgás, de ez a Lánchídtól északra az alsó, délre a felső rakparton (Duna közör) a meghatározó. A kereszttutak közül kiemelkedik a Zrínyi utca jelentősége.
 Míg ma a tér jellemzően (létközlekedő zóna, keskeny „panoráma sávval”) a duna oldalon, addig koncepcióinkban tartózkodó – pihenő disztréé vlik. Felfogásunkban a Széchenyi István tér a megérkezés tere.
 Nagy hangsúlyt fektettünk fő irányokban közlekedők átvezetésére, de nem jelöltük ki ezeket a tér geometriájában. A lineáris mozgások hangsúlyban teret képeztünk, melyek közül legjelentősebb az Akadémia előtti disztré a homlokzat tengelyében elhelyezett szökőkútta.
 A dizájn koncepcióra hatással volt a szecessziós Gresham-palota, ezért is alkalmaztunk növényi motívumokat a tér arculatának alakításakor. A „levelek” súrlódása – ritkulása teret alakít, kijelöli a mozgásirányokat, és térbeli dinamikával is rendelkezik: a tömbkövekkel alakított szegélyek magassága változó.
 A Lánchíd tövében a parkolók megszüntetésével a teret visszaadtuk a Duna melletti korlátozottnak. Színjelket a gyalogos átjáró színtéjehez igazítottuk, a támfalat leve vonalban az út felé toltuk, a fal alatt és fölött zöldfelületeket hozva létre.





BÚTOROZÁSI KONCEPCIÓ



Üszó közlérendszér

A tervezett nagy léptékű üszó platformmal kapcsolatos tájépítészeti feladatok a kapcsolódó alsó rakpart gyalogosbarát kialakítását, magának az üszó közlérendszernek a szabadtér-építészeti megfogalmazását, és a városzöveggel való harmonikus kapcsolat megteremtését foglalták magukba.

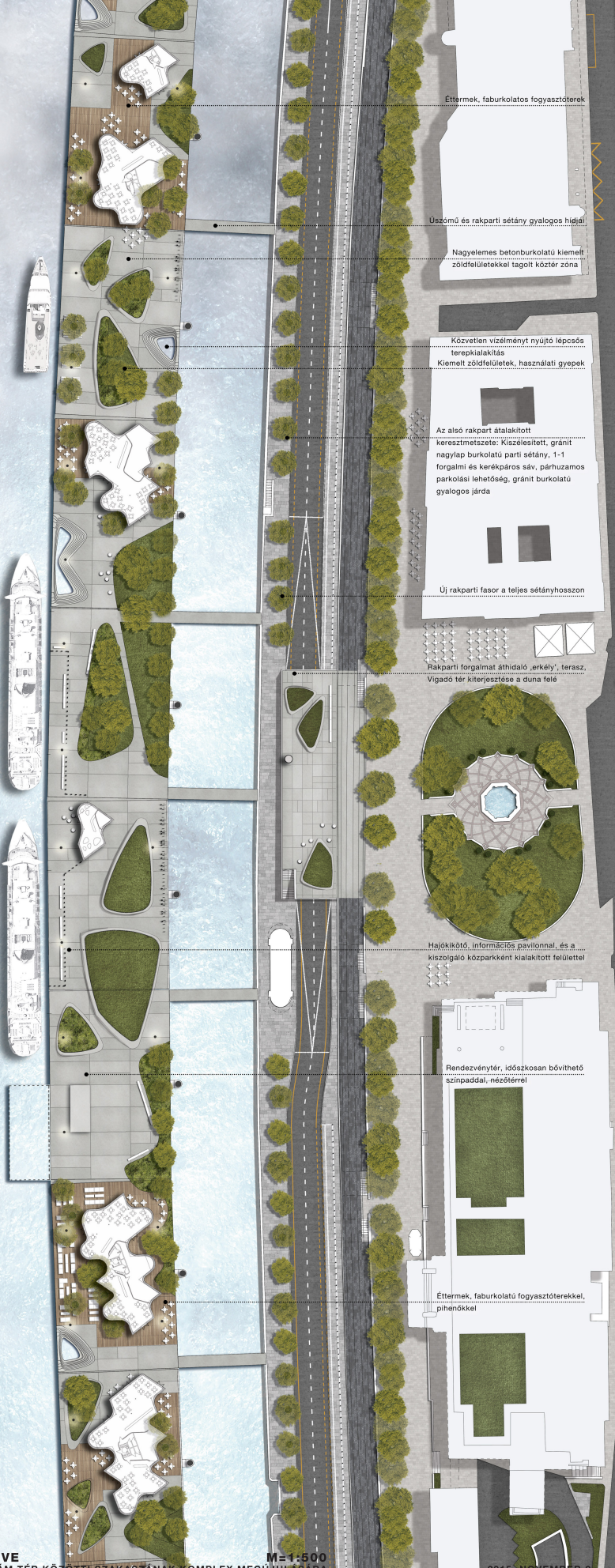
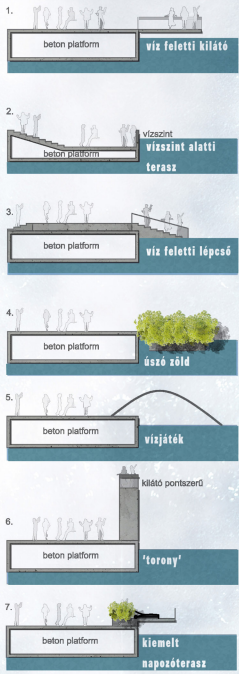
Jelenlegi állapotban a terület felő része jellemzően jól működő egységekből áll, Duna Korzó, Váci utca, Vigadó tér, de ezek Duna partját nem oldják meg, a szakaszt alkotó üszó közlérendszer létrehozásával újabb Duna parti területet alakítható ki, mely követi a folyó vízjárását, így minden vízalásnál vizközeli eleményt biztosít, és anélkül új látványt hozhat fel a budai panorámára. Az alacsony intenzitású, de funkcionálisan jól pozícionált beépítés szükséges kiegészítője az üszómóvön végigvonuló közlérendszernek.

És egész üszómű kialakításánál fontos a végiggondolt funkcionális séma, melyet részben a kirás is meghatározott. Így alakult ki az eltérő méretű zöldfelületekből, teresdedésekből álló, sport, rekreációs, illetve kereskedelmi, vendéglátó, vagy hajózási funkciójú zónák dinamikus hullámzó szövete. Jelentős hangsúly a Vigadó térről létesített közvetlen kapcsolat, mely az autótól fölött létesített összeköttetést az alsó rakpart gyalogos zónájával.

A part mellett végighúzó üszómű hidak sorával kapcsolódik a rakpart megújító gyalogos sétányához. Általános elv volt, hogy a rakpart felől oldalon a fasorokkal, jelentős növényfelületekkel kialakított zöld-zóna vonal végig, míg a Duna felől oldalon hullámzó sétányrendszer húzódik fel a funkciókat, így itt nézőoldali panorámateraszok, napozófelületek alakulhatnak ki, míg a fő sodorvonalon a szabad drámás biztosított.

Teresedéseket jellemzően az épületek közelében alakítottunk ki, ahol ezek elsősorban külső fogaztótérként funkcionálnak. Két nagyobb egybefüggő zöldfelület zárja az üszómű rendszert, biztosítva ezzel a „szakúta szakaszok” parkosított használatát. A területen, a sétányok szétbontását, egyesítését, a gyalogos forgalmi irányítását, kiemelt szegélyű zöld szigetek, ligetszerűen ültetett fásítás, tériutak, illetve lépcsősen mélyített teraszok szolgálják. Ez többféle többféle módon kialakítható: lelepközölhetne a vízfelület, vagy éppen levegővel feltöltött modulós műanyag elemek összekapcsolásával víz felülről platformok, „viziglyát” képezhetnek, esetleg a nyit- és víz felülről szegélyű befutó szolgálhatnak pihenőfelületeknek. Lehetőség van a platformokhoz kapcsolt szerkezetek révén egyéb funkciók elhelyezése is. Ilyen lehet a tényleges vízkapcsolatot is biztosító uszolystrand, vagy faszuoda, az élővízben elhelyezett vízjáték, víz színpad, vagy a kikötő hajókban biztosított egyéb funkciók (pl. rendezvényhajó).

KÖZVETLEN VÍZKAPCSOLATOK



Éttermek, faburkolatos fogazstóteretek

Üszómű és rakparti sétány gyalogos hídja

Nagyelemes betonburkolatú kiemelt zöldfelületek tagolt közlérendszer

Közvetlen vízelérményt nyújtó lépcsős terepkialakítás

Kiemelt zöldfelületek, használati gyepek

Az alsó rakpart átalakított keresztmetszete: Kiszélesített, gránit nagylap burkolatú parti sétány, 1-1 forgalmi és kerékpáros sáv, párhuzamos parkolási lehetőség, gránit burkolatú gyalogos járda

Új rakparti fasor a teljes sétányhosszon

Rakparti forgalmat áthidaló „erkély”, terasz, Vigadó tér kiterjesztése a duna felé

Hajózikötő, információs pavilonnal, és a kiszolgáló közparkként kialakított felülettel

Rendezvényter, időszakosan bővíthető színpaddal, nézőtérrel

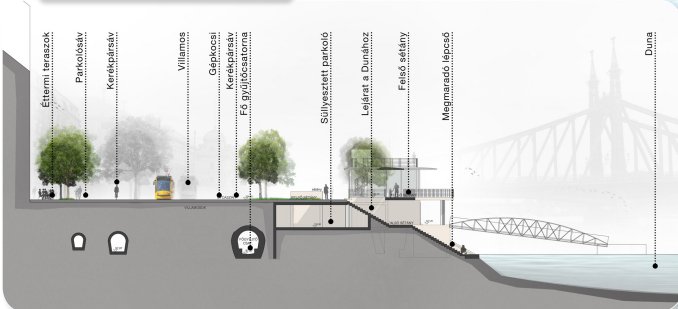
Éttermek, faburkolatú fogazstóteretek, pihenőkkel



LÁTványTERV A BELGRÁD RAKPART FELŐL



DUNA PARTI KISZÉLESÍTETT GYALOGOS SÉTÁNY



A Duna-parttal kapcsolatos stratégiai célokat számos tanulmány, dokumentum, köztük a Balázs Mór terv is megfogalmazta. Az élebb és élhető Duna közeli közterületek létrejötte kialakítása valóban nem várhat tovább. Tudatos szemléletváltásra van szükség elsősorban a várost a Dunától elszigetelő közlekedési rendszer reformja tekintetében (látható, utasbarát rendszerek, magas szolgáltatási színvonal). Bár a jelenlegi pályázat a tárgyban született tanulmányokban felkínált alternatívák közül a legfontosabbnak választotta, ennek megvalósítása is már jelentős eredménnyel járna.

A Dunához kapcsolódó meglévő és új turisztikai attrakciókat szisztematikus és hajó megközelítési megközelítéssel beavatkozások között szükséges módon áttervezni a kabines szállodák hajók fogadására szolgáló infrastruktúra kijelölés bősége, városi, világörökségi státuszú Duna-szakaszról. Ezzel a város szívében lévő folyamatszakaszt a jelenleginél nagyságrenddel közelebb hozhatjuk az emberekhez.

A Duna től a hajózási szerepén színes kulturális tér is, Budapest egyik legfontosabb fűtőjára, partján a város védett történelmi emlékeivel, épületeivel, páratlan táji adottságaival. A Duna menti belvárosi területek a turisták legfőbb célpontjai, ahogy a Duna, vagy a folyó főle szervezett látványos események (tűzijáték, repülőshow) is. Ezek melletti gazdaságilag is nyereséget termelő kiszolgálószálohoz kiépített közterületi infrastruktúra, igényes korzókra és kellemes zöldfelületekre, valamint kiszolgáló létesítményekre van szükség.

A zöldfelületek növelését, aktív fejlesztését a Duna menti zónában a biológiaiilag aktív területek csökkenése is indokolja.

A partok közhatalmat és lehetőség szerint korlátozás nélküli megközelítését a vízzel érintkező külső zóna megnyitása, szélesítése, rehabilitációja érlelheti, illetve teheti lehetővé. A privát állóhajók, vagy a túzótt léptékű üzemi területek ellehetlenítik a városi ember és a folyó közvetlen kapcsolatát, gátolják ennek kibontakozását. Ezért pályázati tervünkben ennek a kapcsolatnak a megszakításmentes biztosítását céloztuk meg, akár több szinten a Belgrád rakpart esetében, akár az egybefüggő üzemrendszer segítségével.

A Belgrád rakparti hajóállomás építészeti átalakítása terjed enged a Duna-part gyalogos feltárásának. A közlekedési beavatkozások, a felszíni parkolók csökkentése, illetve a Duna oldalán a mélygarázs létesítése lehetővé tették a gyalogos-kerekáras forgalom előtérbe kerülését. A házkok előtt jelenleg is több terasz, kiülő helyezkedik el, azonban a parkolás miatt ezek a járdák keresztmetszetét helyenként zavarosan leszűkítik, átterestőképességüket csökkentik. A tervezett párhuzamos parkolás lehetővé tette egy olyan járdák keresztmetszet kialakítását, melynek közepénalában a fasor húzódik, ezen belül az épületek felé jellemzően egy berendezési sáv alakul ki teraszokkal átjárva, míg a Duna felőli oldalán zavartalanul haladhatnak a gyalogosok.

A felső rakparton, az épületek kitolása a víz felé hármas sétányrendszert hozott létre. A felső szinten –az út és a házak beépítési vonala között- létrejött egy elegáns korzó, melyet intenzív zöldés és fasor határolja el a autós forgalomtól. Ez a zóna fogadja a turistabuszokkal érkezőket, illetve vezet a három gyalogosú felőli áramlat. A sétány közlekedési szakaszai növényzettel, árnyékos, illetve rámpás csatlakozás jelöléssel, környedi, és különböző világított területtel. Ugyanezen a szinten indul az az épületek körül forduló faburkolatú sétányrendszer, melynek hosszabb szakasza szokatlanul magas, lebegő útvonalat alkot és teljesen zavartalan kiutazást biztosít. A sétányról rámpával is lejutunk az alsó szintre, de a levezött lépcsők is „átbújnak alatta”, így a vízpart megközelítése megoldott. A középső részen széles beépítés nélküli szakaszt alakítottunk ki, ahol az a lejutási lehetőség válik dominánssá. A faburkolatú sétányrendszer part felőli oldala növényzettel körülvéve a körülvett részhez, melyeket a mélyparkoló födémen alakítottunk ki. A sétány nem csupán közlekedési útvonal, de az épületek mellett külső fogyasztótérre szélesedik, ami vonzerőjét tovább növeli.

Az alsó szint –éppen a felső sétány kiépítése miatt- jórészt fedett, így árnyékos és esővédett gyalogos útvonalat válik, ami szintén egyedülálló teszi ezt a szakaszt. A két sétány viszonya, az egymás alatt-állás vezetése, átjárása, illetve rámpás csatlakozás jelölése, környedi, és különböző világított területtel. A forgalmi sávok átvezetése azt is lehetővé tette, hogy az itt elindított sétányok az északi részen található gyalogosú felől egyenesen tovább folytatódnak a Jane Haining rakparton, majd az Erzsébeti hid alatt átívelve a tervezett üzemrendszerrel is kapcsolatot teremtenek.

Hiányzó gyalogos kapcsolat megteremtése

Alsó felső sétány szétválasztása

Fogyasztó, bűtorozási és közlekedési zónák szétválasztása a parkolás és közlekedés átvezetésével kialakított szélesebb gyalogos zóna területén

Meglévő fasor kiegészítése

Mélygarázs lehallgató

Buszparkoló várakozási területtel

Duna parti faburkolatú terasz és sétányrendszer

Nemzetközi hajóállomás új épülete

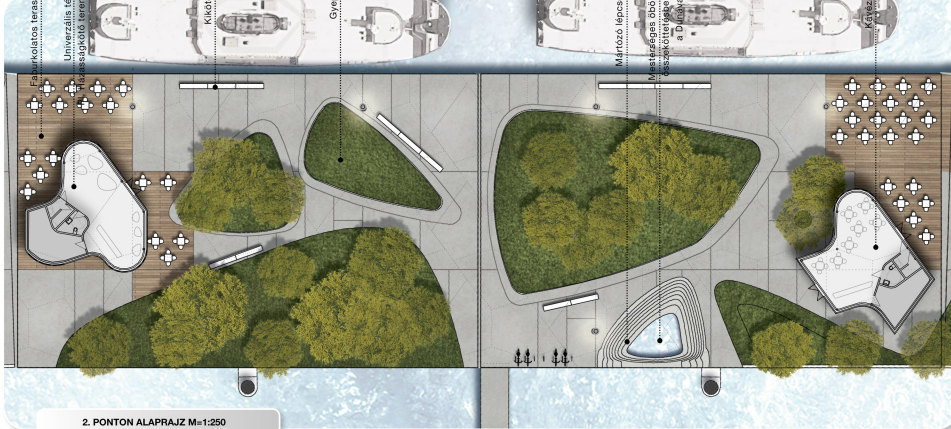
Akadálymentes kapcsolat az alsó és felső sétányok között

Közvetlen vízkapcsolatot biztosító lépcsősor

Sétány kialakítása: védő zöldésű (j fasornal, berendezési zóna, közlekedési zóna, vízparti faburkolatú sétánnyal)

Panoráma étterem fogyasztó terasszal

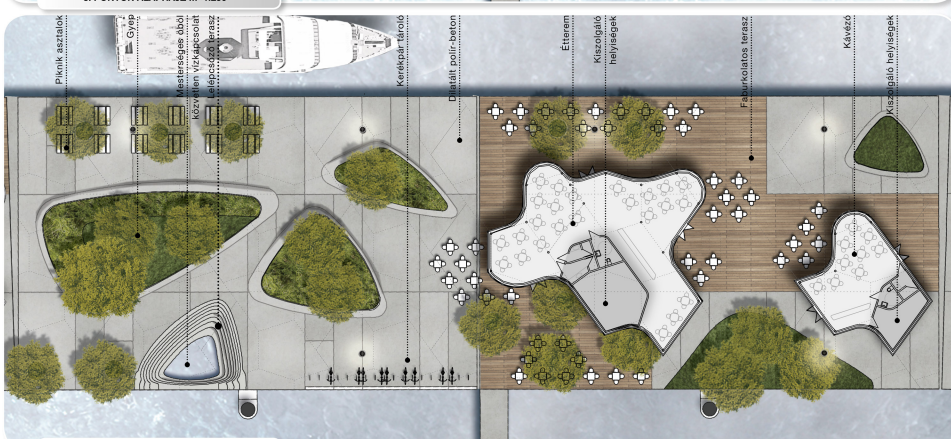
Panoráma étterem fogyasztó terasszal



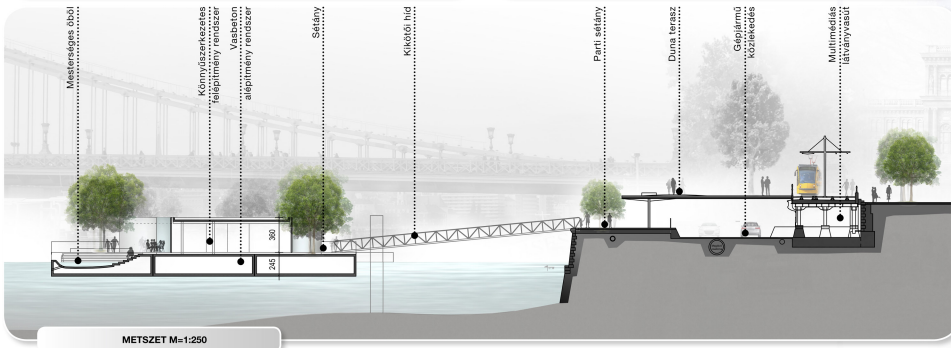
2. PONTON ALAPRAJZ M=1:250



3. PONTON ALAPRAJZ M=1:250



6. PONTON ALAPRAJZ M=1:250



METSZET M=1:250

Napozó park



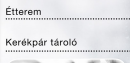
Játsszóház



Játsszóter



Kávézó - étterem



Lounge terasz



Étterem

Kerekpár tároló



Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú



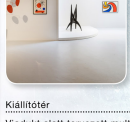
Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú



Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú



Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú



Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú



Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú

Kávézó - étterem

Mesterséges öböl nyitott oldalfalú

