

# BUDAPEST, A BELVÁROS ÚJ FŐUTCÁJA

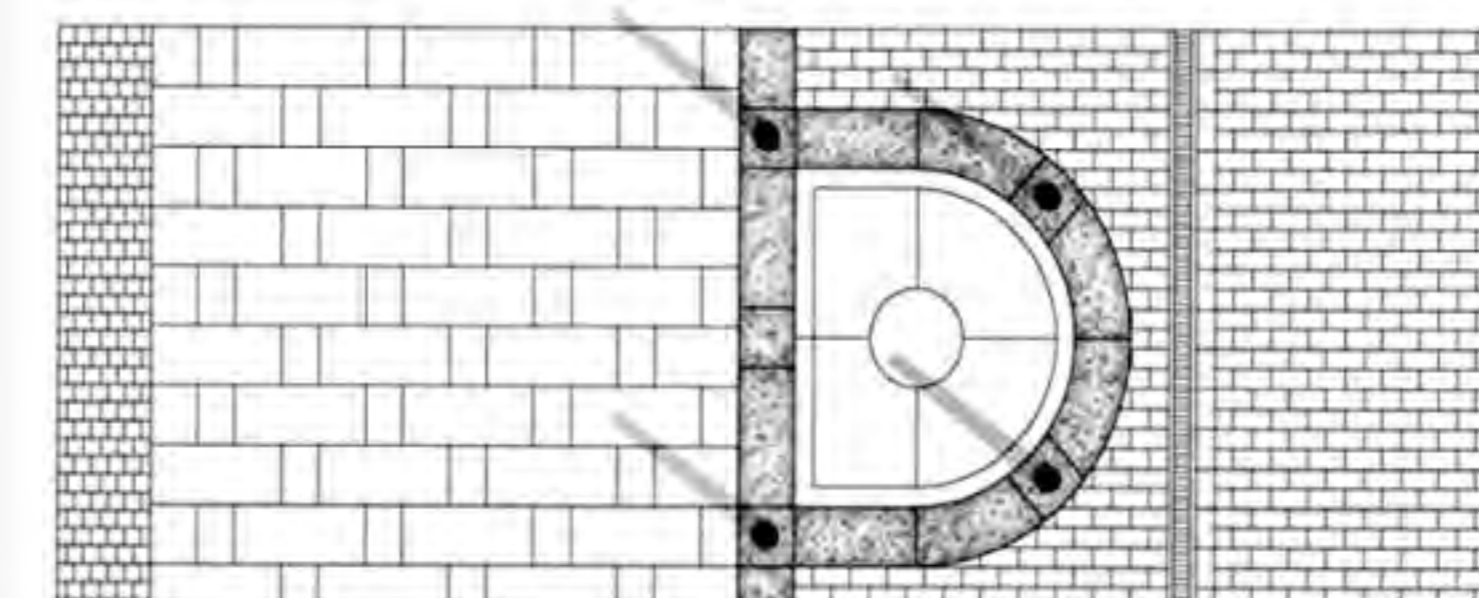
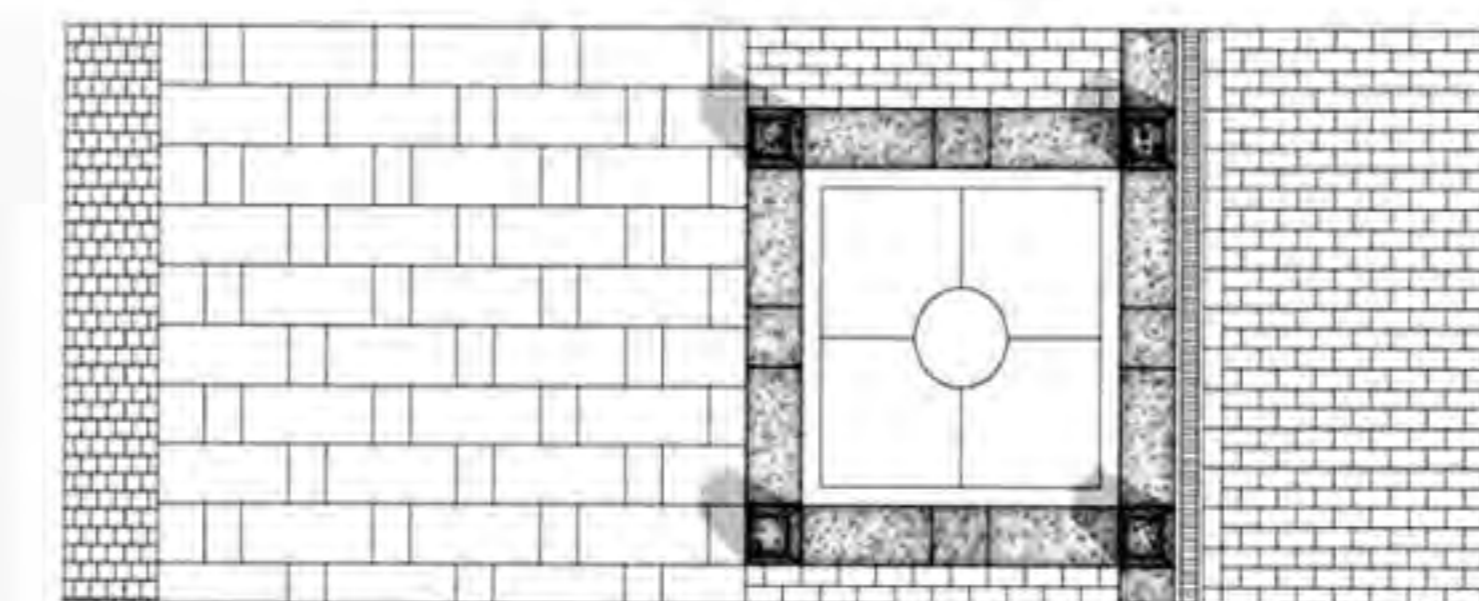
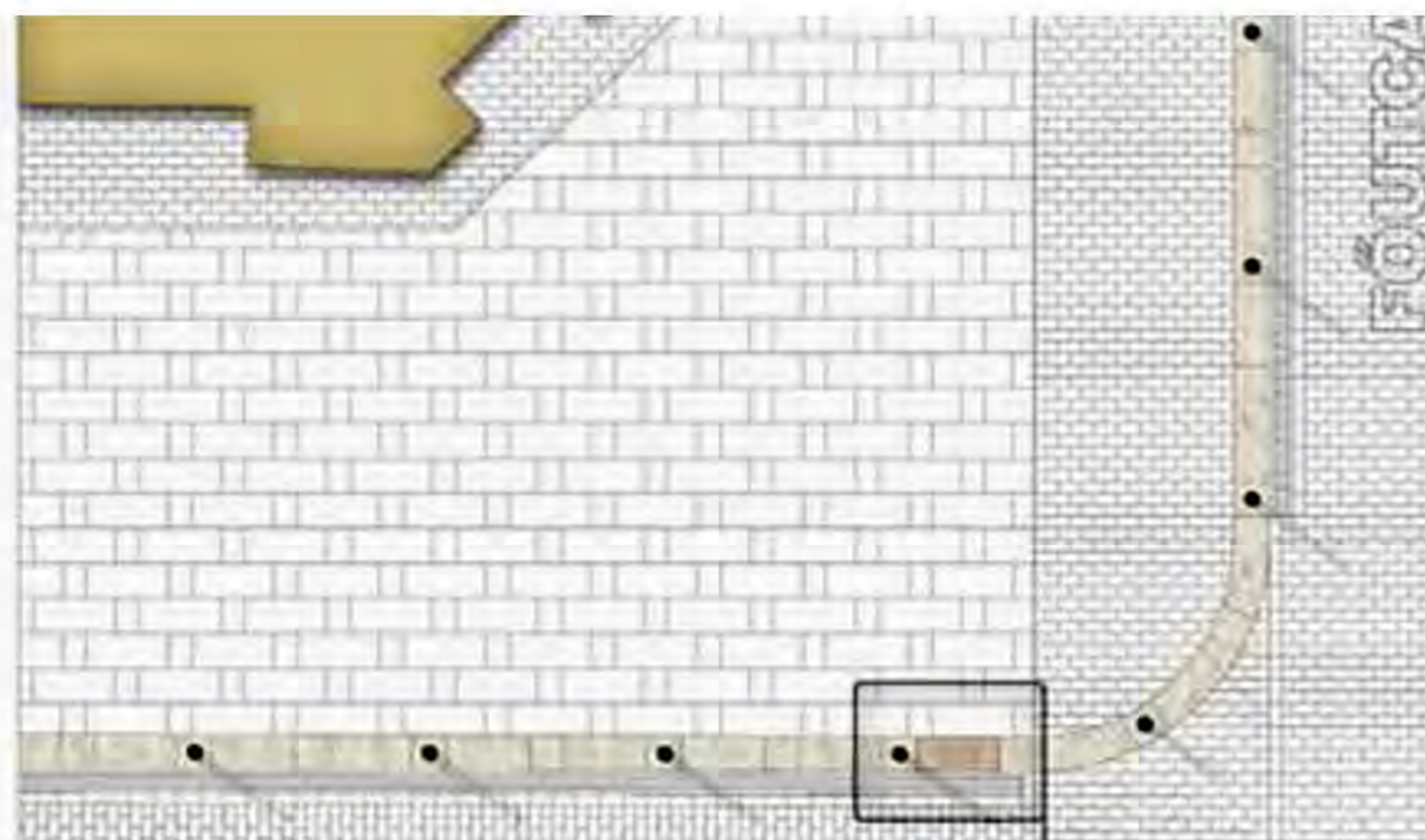
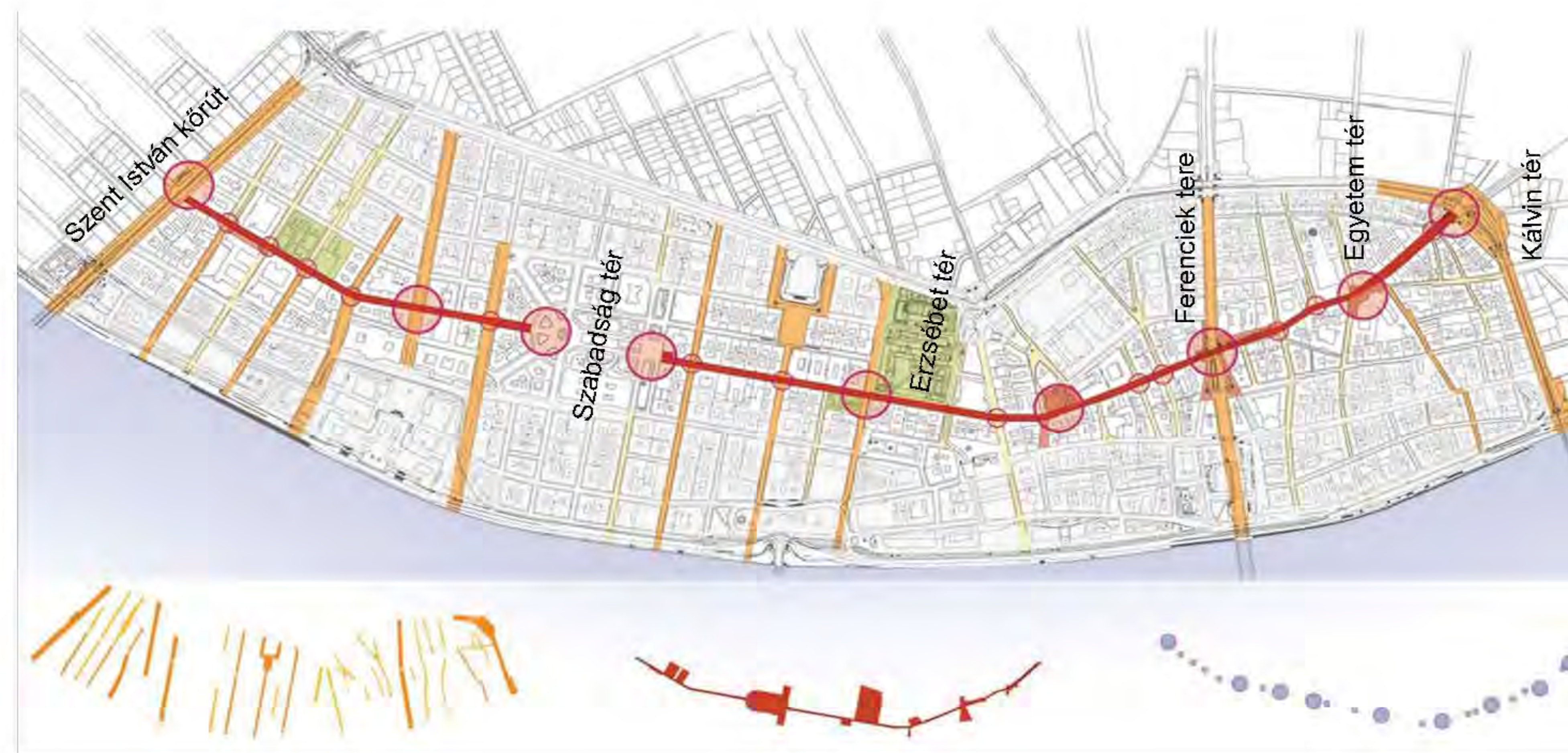
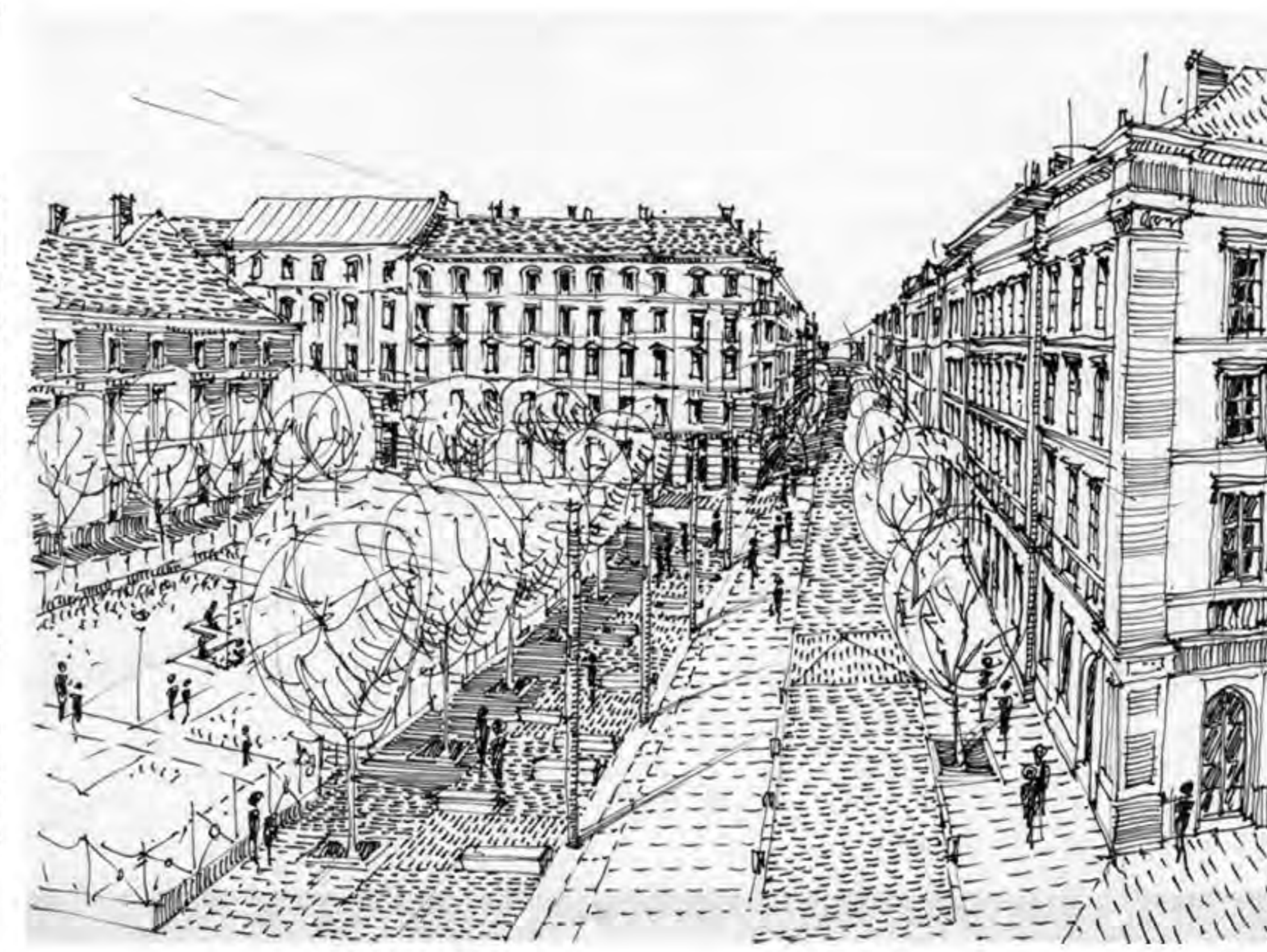
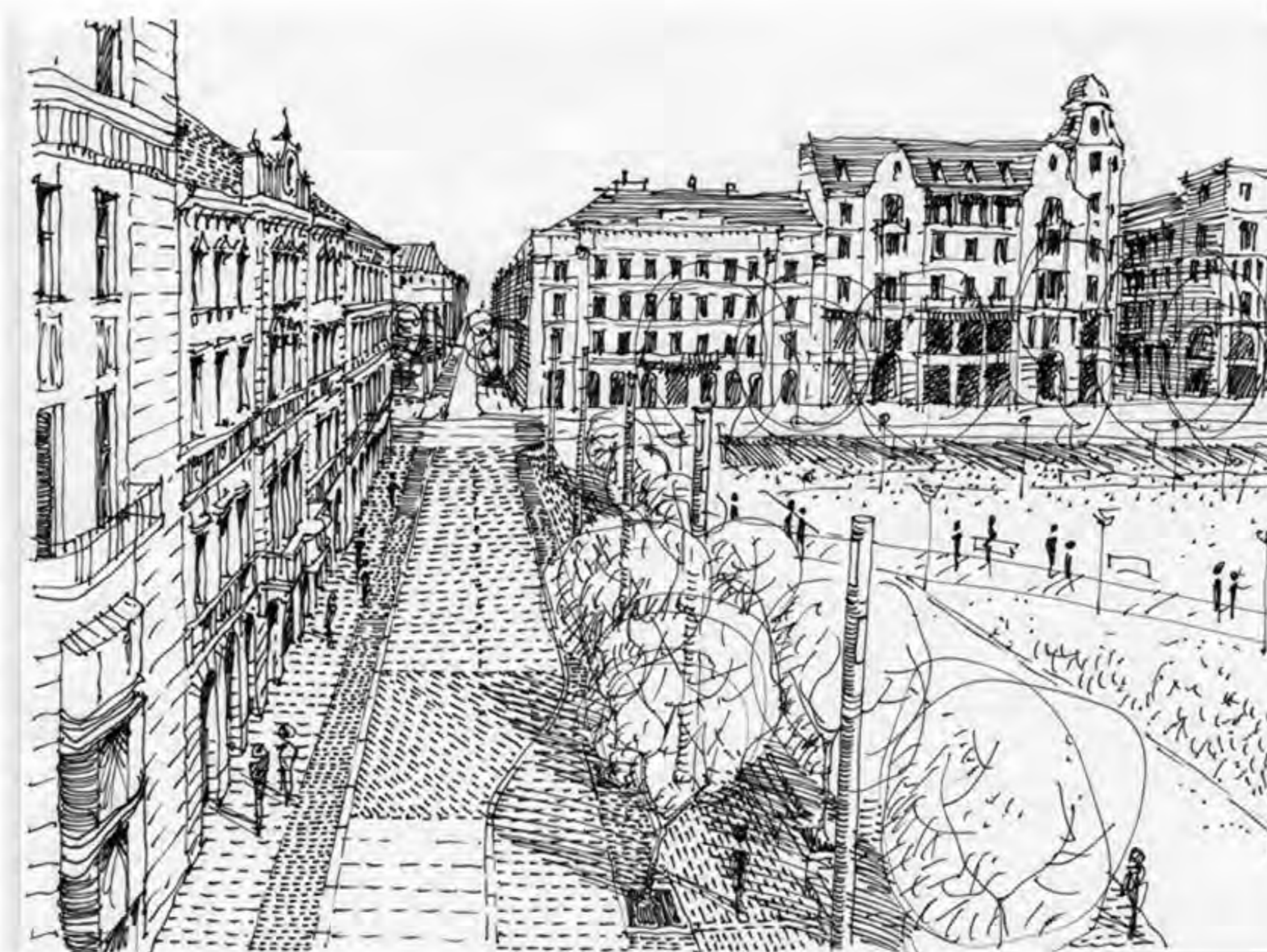
A „Belváros új főutcája” projekt az eltérő szerepű belváros-részek – szakasról-szakaszra változó keresztmetszetű és funkciójú, szakasról-szakaszra eltérő korú és arculatú építészeti térfalakkal határolt – közös (többé-kevésbé észak-déli) tengelyű utcáinak egységes városszerkezet-alakító, integráló, identitásteremtő főutcává fejlesztését célozta meg. A fejlesztés keretében javult a belváros térbeli funkcionális egysége, kedvezőbbek lettek a Duna és a főutca kapcsolatai, összekötődtek olyan embematikus terek, mint a Kálvin tér, Egyetem tér, Szervita tér, Erzsébet tér, Hild tér, Szent István tér, Szabadság tér, és a Honvéd tér.

A szabadtér-építészeti kialakítás koncepciója a közterületek használói közötti prioritási sorrendből indult ki:

1. gyalogosan közlekedők (különös tekintettel a mozgásukban korlátozottakra), továbbá a különféle közösségi használatok (teraszok, rendezvények, találkozások),
2. kerékpárosok,
3. közösségi közlekedés (autóbuszok)
4. egyéb gépjárművek.

A szakaszonként változó keresztmetszeti adottságok és funkcionális elvárások mellett az egységességet a keresztmetszeti kialakítás – térbeli és időbeli flexibilitást (változatosságot és változtathatóságot) megengedő – tipizálásával lehetett biztosítani. Ennek fő elemei: az épületekhez csatlakozó bordűr (2x), a gyalogosoknak, teraszoknak, rendezvényeknek, találkozásoknak fenntartott gyalogos sáv (2x), és az ún. berendezési sáv, melyben igénytől függően parkolóhelyek, kerékpár-rögzítők, fák, növénykazetták, vízjátékok, padok, lámpaoszlopok, hulladék tárolók, közlekedési táblák stb. kaphatnak helyet (2x). Középre került a közlekedési sáv (1x).

Míg a berendezési sáv és a közlekedési sáv fix méretű és méretezésüket a gépjárművekre vonatkozó előírások határozták meg, addig a bordűr a csatlakozó épülethomlokzatok szabálytalan profiljának lekövetését szolgálta. A közölt részletrajzokban feltüntettük az Október 6. utca tervezett keresztmetszetét és a burkolási rendjét.



GYALOGOS FORGALOM



BERENDEZÉSI SÁV PARKOLÓ



ÚTTEST



Október 6. utca

2007



2009



# BUDAPEST, A BELVÁROS ÚJ FŐUTCÁJA (EGYETEM TÉR)

Az Egyetem tér a Kálvin tér és a Szent István körút között kialakított új főutca fontos eleme. A Belváros és Lipótváros területén olyan módon alakították ki a közlekedés új rendjét, hogy megmaradjon a működőképesség – a sokféle belvárosi funkció kiszolgálása (lakó, intézmény, hivatal, üzleti szolgáltatás, kereskedelem, vendéglátás) – az átmenő forgalom teljes mértékben történő kizárásával. Ahogy ezt a kiviteli tervi részlet is mutatja, a teret a gyalogosok szinte korlátozás nélkül használhatják, ezt szolgálja a szegélymentes burkolat. A járművek mozgásterét az erre a célra kialakított, nagyobb teherbírási felületekre korlátozódik. Az anyagválasztást az egyes struktúrák, elemek és berendezések (el)várható élettartama határozta meg. A közterület-hálózat évszázadokban mérhető élettartamával szemben az infrastruktúra élettartama évtizedekben, az utcabútoroké 10-20 évben, kisebb berendezési tárgyaké 1-2 évben mérhető. Az utcaburkolat tartóssága, jelentős rombolás nélküli megbonthatósága, könnyű visszaépíthetősége tehát alapvető szempont. Az időtálló burkolat (gyalogos felületeken világos mészkő, gépjárművel járható felületeken világosszürke gránit) a történelmi városrész időtállóságának is közvetítője, miközben a világos színek eleganciát, derűt, üdeséget, fiatalos dinamikát hoznak a belváros évszázados falai közé. A terhelés- és fagyállóságot a szokatlanul vastag burkolóelemek biztosítják. Az egyedileg tervezett utcabútorok és berendezések, beleértve a csatorna-fedlapokat, a faverem-rácsokat, a hulladékgyűjtőket és kerékpár-rögzítőket, egységes rendszert alkotnak, és az igényektől függően különböző kombinációban helyezhetők el.

