



1. Vezetői összefoglaló

Csapat kialakítása:

A 8 fős teamet közös megegyezés alapján úgy szerettük volna kialakítani, hogy a tagoknak ne ismeretlenül kelljen együtt dolgoznia. Ezért 8 olyan fő társult össze, akik már valamilyen felállásban dolgoztak együtt a múltban. Az hogy ismerjük egymás munkamorálját, tudjuk kinek mi az erőssége és ki kivel dolgozok jól párban nagyságrendekkel megkönnyítette munkánkat. Így már a kezdetektől fogva gördülékenyen tudtunk együtt haladni a feladattal.

Feladatok meghatározása és kiosztása:

A feladatokat közösen írtuk össze. Miközben haladtunk a kiírás pontjainkat értelmezésével és kiosztásával, a felmerülő új feladatrészeket is szétszítottuk. Az egyes alfeladatok felelősének kiválasztásánál figyelembe vettük, hogy kinek leginkább az erőssége az adott téma, valamint, hogy kivel kell majd együttműködni. A csapat ismeretségéből próbáltuk a maximális potenciált kinyerni, úgy dolgozni, hogy minden egyén a lehető legoptimálisabb munkakörnyezetbe kerüljön. Hiszünk abban, hogy így hatékonyabban és jobb minőségben sikerül elvégeznünk munkánkat.

Platformok:

A folyamatos kommunikáció alapja egy Facebook-os csoportbeszélgetés volt. Minden hátulütőjét felismerve, még mindig ez a legnépszerűbb közösségi média platform, így természetesen már az összes csapattag regisztrálva volt. A másodpercek alatt létrehozható csoportban történő üzenetváltásról mindig minden bevett tag kap értesítést, így könnyen figyelemmel követhetjük a történéseket. A linkek megosztását, képek gyűjtését is itt végeztük a folyamatosan felmerülő kérdések megvitatása és aktuális helyzetjelentés mellett.

Kiegészítő platformként létrehoztunk Trello-s listákat, ahol az elvégezendő feladatok vezettük be. Ha egy csapattag elvégezte az ő feladatát, kipipálta az adott téma checkbox-át. Ez a csoportbeszélgetés mellett párhuzamosan követte le haladásunkat.

Amikor elkezdtek véglegesen az egyes tagok által kidolgozott feladatrészek, egy közös Google Drive mappát is létrehoztunk. A privát mappát csak a tagok láthatják és szerkeszthetik. Ide töltöttük fel az elkészült feladatokat word formátumban. Almappában gyűjtöttük a lehetséges felhasználható képeket, linkeket és forrásokat. A Drive azért volt nagyon hasznos platform számunkra, mert egyszerre akár mind a 8 tag szerkeszthette, tölthetett fel vagy le fájlokat.



A Verzuh könyv alapján elkészítendő zárthelyi feladatot a Prezi platformján hoztuk létre. Az interaktív felület szabad utat engedett kreatitásunknak, míg az előre elkészített template-ek megkönnyítették munkánkat. Az online prezentációs szoftver alkalmazásánál figyelembe vettük azt is, hogy magyar termék. A magyar gyorstalpaló körülbelül 1 perc alatt megtanított minket a program használatára. Valamint a más hasonló online szövegszerkesztő oldalakon gondot okozó magyar karakterek itt természetesen bármiféle nehézség nélkül megjeleníthetőek.

Munkamorál:

Amellett, hogy ismerjük egymást és megbízunk a többi csapattagban, kölcsönös együttműködésre és elfogadásra volt szükségünk. Mivel különböző órákon veszünk részt az egyetemen, eltérő határidőkre kell feladatokat leadnunk és más időpontokban vagyunk elfoglaltak. A legnagyobb nehézséget a csapattagok összeegyeztetése jelentette, ki mikor ér rá. A Facebook-os csoportbeszélgetésben rendszerint ilyenkor egy „poll-t” indítottunk, ahol mindenki be tudta jelölni mikor ér rá. A közvélemény kutatás legtöbb szavazatát elnyerő időpontban találkoztunk a Bercsényi kollégiumban, mivel a többség itt lakik és a nagytársalgó tökéletesen alkalmas helyszín a megbeszélésekre.

Összegzés:

Az imént említett nehéz összeegyeztetésen kívül elégedett vagyok a team-mel. A magunk között meghatározott határidőket mindenki betartotta. A felmerülő kérdések megválaszolását és a folyamatosan kialakuló nehézségek megoldását mindig mindenki magára vette, és próbálta legjobb tudása szerint segíteni csapattársai munkáját.



2.1. Látogatók, felhasználók, közvetlen és közvetett érintettek, döntéshozók

A budapesti Déli pályaudvar a fővárosban működő 3 főpályaudvar közül a második legnagyobb; a Keleti után és a Nyugati pályaudvart megelőzve. A látogatók nagy részét évközben a hétköznapiakon a reggeli és délutáni csúcs folyamán az ingázó utasok teszik ki, míg hétvégén a fővárosból kimozdulni vágyók használják a pályaudvart. Alapvetően a pályaudvarról belföldi járatok indulnak az ország nyugati és délnyugati területeire, így értelemszerű, hogy az érkező látogatók a dunántúli tájegységről érkeznek, míg az induló látogatók ide utaznak. A hivatásforgalom egész évben jelentős, azonban nyáron az üdülőforgalom terhelése egyértelműen a kritikussabb. Meleg nyári hétvégéken a vízpartot kereső városiak mind a Balatont, mind a Velencei tavat erről a pályaudvarról tudják elérni. Ilyenkor rendszeresen előfordul, hogy helyjegy váltása nélkül nem lehet ülőhelyet találni a vagonokban. Nyáron ezenkívül plusz terhelést jelent az egyes fesztiválok előtt és után a reményekkel teli érkező fiatalok áradata.

A háromszög alakú intermodális csomópont hangsúlyos eleme a pályaudvar főépülete, amelyet két oldalról határolnak a villamosok sínjei. A BKK buszai és villamosai mellett a 2-es metró vonala csatlakozik be a fejpályaudvarba, mint a vonal egyik végállomása. A legtöbb közvetett felhasználó a metróvonal miatt halad át a pályaudvar földszinti emeletén, ahol is meg tudja közelíteni a csatlakozó BKK megállókat. A gyors megközelítés és elérhetőség miatt is sokan választják ezt a pályaudvart.

Óránként indul vonat Győrbe, Székesfehérvárra, Pusztaszabolcsba, Dunaújvárosba, Nagykanizsára. Ezenkívül a többi megszokott célállomásra naponta 1-4 pár járatot indítanak; Tapolcára, Keszthelyre, Celldömölkre, Zalaegerszegre.

A MÁV Magyar Államvasutak Zrt. által üzemeltetett pályaudvarról 3 féle vonat szállítja a közlekedési szolgáltatást igénybevevő látogatókat; személyvonat, gyorsvonat és InterCity.

„Az évek alatt sokat romlott az épületek állapota, ezért nemhogy a felújítás, hanem inkább a megszüntetés, illetve a feladatok Kelenföldre telepítése volt napirenden. Felmerült a lebontás lehetősége is, és hogy a pályaudvar helyén parkoló épülne, végül 2016 októberi információk alapján kiderült: a személypályaudvar megmarad, a Déli üzemi területein a Testnevelési Egyetem és a nagyközönség számára sportpályák, szabadidős területek létesülnek, a vasúti funkciókat a Kelenföldi pályaudvar és a két vasútállomás közötti négy vágány veszi át.”

forrás:

<https://wlovebudapest.com/budapest.nevezetessegei/erod.is.volt.majd.megsemmisult.a.deli.palyaudvar.tortenete>



„Nem zárja be egyelőre a kormány a Déli pályaudvart, megmarad a személyszállítás.

A Déli személypályaudvar utasai az ígértek szerint nem sok változást vesznek majd észre, a vonatok ugyanúgy indulnak, érkeznek majd, mint most.

A vágányok fölé gyalogos hidakat, rámpákat, lépcsőket terveznek, így a vasút két oldalának gyalogskapcsolata javulna a mai állapotokhoz képest.”

forrás:

http://hvg.hu/gazdasag/20161007_karcsusitjak_a_delit_es_sportkozpontot_csinalnak_a_rozsdaovezetbol





2.2. Az intézmény dolgozói, szervezetük, működésük rendszere

A Déli pályaudvar városi, sőt országos szintű központ, így különböző munkaköröket, feladatokat kell ellátnia. Dolgozói főként a fejpület fenntartóira, karbantartóira, és a vasúthoz kapcsolódó dolgozókra bontható, ez kb. 200 munkahelyet jelent.

A pályaudvaron személyszállításra alkalmas vágányok (összesen 19 db) találhatóak, melyek nemzetközi, belföldi és helyi személyforgalom lebonyolítására alkalmasak, valamint áruforgalomhoz tartozó vágányok vannak, ezek önkezelési forgalom lebonyolítására alkalmasak.

Ahhoz, hogy a pályaudvar működhessen, szükség van olyan szakemberekre, akik ezt lehetővé teszik. A pályaudvar méretéből adódóan nem kis feladat az ide érkező vonatokat összeszervezni, az érkezések és indulások szinkronizálása a vágányokkal, hogy elkerüljék a torlódásokat, vagy ütközéseket. Ezt a feladatot látják el a forgalomirányítók. A forgalomirányítók által létrehozott rendszert kell fenntartaniuk az állomásmestereknek. Ha beérkezik egy vonat, és leszálltak az utasok, akkor megérkeznek a takarítók és mozdonyvizsgálók, akik a mozdony itt tartózkodása alatt leellenőrzik annak megfelelő működését és kitarítják azokat.

Emellett a fejpületben dolgozókról sem szabad megfeledkezni, itt kaptak ugyanis helyet a belföldi és nemzetközi jegypénztárak, az információs pultok. Rengetegen betelepédtek ide, különböző büfék és újságosok, akik nem tartoznak közvetlenül az épület és funkció működésének elengedhetetlen dolgozói közé.

A déli pályaudvaron valamikor volt még üzemi forgalom is, mely összesen 29 vágányt számolt, ennek nagy része mára már használaton kívül esik.





2.3. Speciális értékek, tárgyak és eszközök az intézményben

A pályaudvaron több különböző érték is megtalálható. A funkcióból adódóan az ott lévő vonatok a legfontosabbak, enélkül a pályaudvar teljesen feleslegessé válna, hiszen nem töltené be az infrastruktúrában elfoglalt szerepét. A pályaudvaron szinte már kizárólag csak villanymozdonyok közlekednek, melyeknek összesen 19 személyforgalomnak megnyitott és 29 üzemi forgalomnak valaha megnyitott vágány áll a rendelkezésükre.

Ezek a mozdonyok az idő során hozzánőttek a vezetőjük szívéhez, melynek köszönhetően becenevet is kaptak. Ezek közül van olyan, mely az egész országban elterjedt név, és van olyan is, mely csak 1-2 vezető használja nap mint nap. Néhány mozdony, mely a Déli pályaudvaron is gyakran megfordul, beceneveik, és magyarázat mellé:



Ez a mozdony a V43-as modell a MÁV-nál, mely sok becenevet kapott. Ez a kék sárga a Papagáj, míg a szürke változata a Patkány, vagy a sárga csíkkal ellátott változata a Cirmos, vagy Zebra becenevet kapta.



Az 1047-es modell a Taurus, vagy Bika nevet kapta, melyet az eredeti megrendelő adott neki, hiszen mikor megérkezett a MÁV-hoz, ez volt a legerősebb vonat volt. A zöld-sárga változatra a Repcebika, a bérelt mozdonyokra a matricás Tau (ezeken a mozdonyokon csak matricát cseréltek a bérlés következtében).



Egy kicsit frissebb újabb modell, mely főleg az elővárosi vonalakon közlekedik, az 5342-es modell, mely a Talent, vagy Okoska becenevet kapta, melyet az eredeti fejlesztője adott neki.

https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1gi_mozdonyok_%C3%A9s_motorkocsik_becenevei

A vonatok mellett építészként nem szabad megfeledkezni a Déli pályaudvar egyik másik értékéről sem, a már-már ikonikussá váló fejpületről sem, mely a szocreál építészet egy jelentős alkotása, jól tükrözi a korszak főbb stíluselemeit. Az épület nagy üvegfelületeivel, lábakra állított vasbeton szerkezetével igencsak kitűnik annak környezetéből. Alaprajzi rendszere kifogásolható, és vannak egyéb hibái is az épületnek mind építészeti, mind használhatósági szempontból, de mégis fontos városi szintű központot jelent, viszont az infrastrukturális szerepén felül egy találkozóhely, vagy közösségi térként funkcionáló feladatot már nem tud magára vállalni. Az épületről vannak jó, és vannak rossz vélemények is, de egy biztos, mindenkinek megvan a sajátja. Az elmúlt év nagy kérdése volt ennek az épületnek, a pályaudvarnak a sorsa, mely végül is a megmaradás felé dőlt.



2.4. Telek, épület, berendezések, műszaki- technikai eszközök és speciális technológiák, energetika, fogyasztási adatok, költségek

Az általunk választott feladat a Déli pályaudvar, és kihasználatlan területeinek fejlesztése. Az Olimpia Budapesten való megrendezése esetén, megítélésünk szerint a legnagyobb problémát a közlekedés okozná. A budapesti infrastruktúra a mindennapokban is problémákkal küzd, gyakori dugók, metróállások jellemzik. Több száz ezres látogatottság esetén a város legnagyobb problémája az emberek közlekedése, és elhelyezése lenne. A Déli pályaudvar fejlesztése egy szükséges beavatkozás lenne Budapesten, egy Olimpia esetén pedig szükség lenne szállásokra, irodákra a sajtónak így a kettőt összekötve az Olimpia idején és azt követő jövőben is kifizetődő lenne a beruházás. Ezen kívül a város életéből hiányzik még egy lokális csomópont Budáról, ami az Olimpia idején még érezhetőbb lesz.

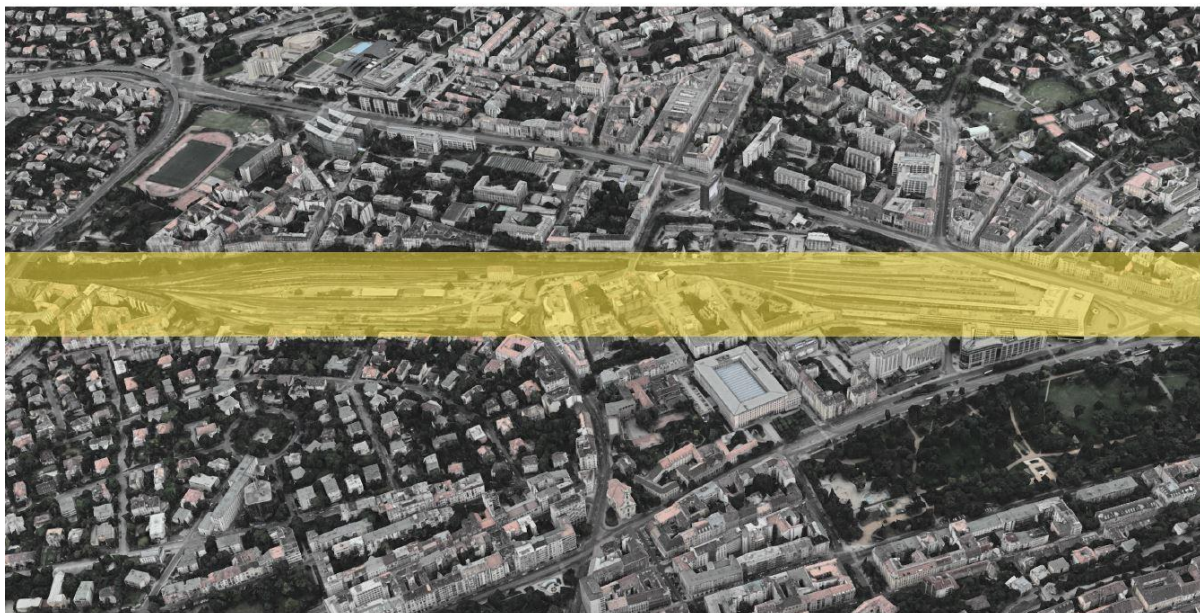


Lokális központok a városban

A telek az első és a tizenkettedik kerület határán helyezkedik el, valamint a Móricz Zsigmond körtér és a Szél Kálmán tér között fél úton, így elhelyezkedése rengeteg lehetőséget rejt magában. Ki tudja szolgálni a kerületek szükségleteit, valamint kialakítható rajta egy regionális csomópont. A sínek mellett rengeteg kihasználatlan terület, bontandó, korszerűtlen épület helyezkedik el, amik a városban való kiváló elhelyezkedésük miatt értékes telkek. A terület nagy hibája, hogy elvágja a két kerületet egymástól, mint egy városszöveten ejtett „seb”.



A városszövet szétválasztódik



A Déli körüli közlekedés igen átláthatatlan, a zebrák, járdák, aluljárók kesze-kusza hálóját forgalmas utak, és villamos pályák keresztezik, ennek megoldása az Olimpia megrendezése nélkül is fontos lenne.



A pályaudvar főépülete körül rengeteg vita felmerült az utóbbi években. Egy 2016-os cikkben még a pályaudvar lebontásáról beszéltek: „Nemsokára megszűnhet a budapesti Déli pályaudvar, lebonthatják – értesültünk kormányközeli forrásokból. Úgy tudjuk, a mostani építmény helyét a Délivel határos Vérmező park „folytatása” foglalhatja el. A vasúti síneket felszedik, a terület azon részén P+R parkolót létesítenének. Ez azért lenne praktikus, mert a Délit most több villamos- és buszjárat is érinti, s a 2-es metró végállomása is itt van. Így a Budára érkező autósok, letéve kocsijukat, tömegközlekedéssel érhetik el majd innen a belvárost.” *¹ Ezek előtt szuperkórházról, majd a felhasználatlan területeken épülő sportcentrumról szóló hírek is megjelentek, ám a pályaudvar sorsa a mai napig nem tisztázott.

Meglátásunk szerint az épület lebontásával építészeti értéket tüntetnénk el, így felújítással és a benne helyet foglaló funkciók újragondolásával tennénk korszerűvé. A vonatos és



tömegközlekedést kiszolgáló funkciók, például jegypénztárak, valamint biciklikölcsönző, tourinform kapna helyet a megmaradó épületben.

A főépület elég rossz műszaki állapotban van, ezért a teljes körű felújítás elkerülhetetlen. Idézet egy Index cikkből az épület állapotáról: „Olvasónk küldte a képet a szél által megtépázott Déli pályaudvarról. Látszik, hogy a tetőből levált egy nagyobb fémlemez, amit a szél lenget, és előbb-utóbb nyilván le is fog esni. És akkor nagyon nem kéne senkinek alatta állnia.” *² A rossz állapot mellett feltűnő, hogy kevés a zöldterület az épület közvetlen környezetében, ami miatt a terület nem egy esztétikus városrész képét mutatja.

Az épület felújítása során figyelembe kell venni az eredeti épület koncepcióját, és azt tiszteletben tartva kell megtervezni. Speciális műszaki megoldásokat igényelhetett a környék nagy forgalmi terhelése. A vágányok területén a tisztítás speciális technológiákat igényelhet.

A Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar összekötése régi urbanisztikai téma. Az Olimpia megrendezésénél erősebb indokunk nem is lehet a beruházás mellett. A sínpályák föld alá süllyesztése Budapest keleti és nyugati oldalát összekötné, így a külföldről érkezőknek megkönnyítené a közlekedést. A területen kialakított P+R parkolókkal a jövőben pedig a külvárosból érkezők közlekedését könnyíthetnénk meg.

A lesüllyesztett, felülépített sínpálya miatt felszabaduló és a most használatlan területekre plázát, irodaépületet és lakóházakat építenénk.

*¹: http://magyarhirlap.hu/cikk/44133/Lebonthatjak_a_Delit_park_lehet_a_helyen

*²: <http://index.hu/mindekozben/poszt/2017/02/28/deliputy/>



3.A. (audit) Helyzetelemzés, történet, problématérkép, alapadatok, megfigyelések eredményei, interjúk és vélemények

A Déli pályaudvar egyike Budapest legfontosabb közlekedési csomópontjainak. Az Alkotás utca és a Krisztina körút találkozásánál lévő fejpályaudvar, mely egyben a 2-es metróvonal végpontja, illetve számos villamos és buszjárat érinti. Ennélfogva a terület infrastruktúrája viszonylag jól kiépített, azonban különösen egy olyan hatalmas beruházás esetén mint az Olimpia, nem elegendő, hiszen jelenleg is problémák merülnek fel, nem szolgál ki minden igényt.

Számos hátrányt rejt a Déli területe, annak ellenére, hogy lehetőségekben igen gazdag. Az egyik legnagyobb problémát talán a városszövetben kialakult helyzete jelenti, hiszen elvág két városrészt, melyek a telken belül csak egyetlen ponton, a Márvány utcánál kapcsolódnak össze. A környék gyalogos és kerékpáros közlekedése sem a legmegfelelőbb. Fejlesztéseket igényel. Az Alkotás utca forgalma jelentős zajszennyezéssel jár, mely a környék lakó övezetének is hátránya, nincs lehetőség rekreációra. Szükség van a forgalom könnyítésére, alternatívák kialakítására a közlekedési infrastruktúra terén.

További probléma az 1858. óta üzemelő pályaudvarnál az épületek leromlott fizikai állapota, elavultsága. A fejpület hordozza a legnagyobb építészeti értéket, de ez a modern stílusú épület is felújításra szorul.

Könnyen szembetűnik ebben az „ipari” környezetben a zöldfelületek hiánya is. A mellette fekvő Vérmező szerepe pedig egyre visszább szorul, állapota nem a legmegfelelőbb egy korszerű városi parkhoz viszonyítva.

A pályaudvar szakaszosan épült. A második világháború alatt lebombázták, később rekonstruálták. A vasúti közlekedés hamar helyreállt, jelenleg is ellátja a hivatását, azonban a korábbi rangos szerepét már nem őrzi. Innen indulnak a Dunántúlt kiszolgáló vasútvonalak, illetve a déli agglomeráció fontos közlekedési útvonala kapcsolódik ide.



a Déli pályaudvar környéki legfontosabb útvonalak, tömegközlekedés, megállók

Az elmúlt években történt kisebb-nagyobb problémák egyike volt a támfal leolmlása 2015-ben. A pályaudvar felé érkező vonatok jelentős része Kelenföldre közlekedett, átvette a szerepét.

A közelmúltban számos tervezetről hallhattunk a Déli pályaudvar jövőjéről tekintve. Ilyen például egy park kialakítás, mely a Vérmezővel kapcsolná össze a területet, ebben az esetben Kelenföldre venné át a vasúti közlekedésben kialakult szerepét. P+R központot is alakítanának ki, mellyel az agglomerációkból érkezők mindennapjait könnyítenék meg. Szó volt a Testnevelési Egyetem fejlesztéséről, egyéb sport létesítmények kialakításáról.

A terület jelenleg is számos intézményi, oktatási területtel áll kapcsolatba. Egészségügy területei, sport, oktatás, irodák kapnak helyet a közelben. Ezek a funkciók is fejlesztésre szorulnak, különösen egy Olimiai beruházás esetén. Azonban talán „veszélyt” jelentene a szezonális, szükséges olyan funkciók fejlesztése, melyek a mindennapokban is javítják a városrész minőségét, fejlesztik az infrastruktúrát.



3.B: (benchmark) Példák: más intézmények működése, műszaki megoldásai, normák: jogi és műszaki szabályozás, követelmények

A Déli pályaudvar működése ellátja a kívánt funkciót, azonban fejlesztésre szorul, a városszövetben kialakult helyzetén változtatásokra van szükség, a két városrész összekötésére, közlekedési útvonalak, tömeg-, és gyalogosközlekedés fejlesztésére.

Más intézményi példák közül a Bécsi főpályaudvar működése említésre méltó, mely „ több mint pályaudvar” –írják a Hauptbahnhofot bemutató különböző kiadványok. Itt az egykori pályaudvar helyett új fejépület épült, mely véglegesen 2014-ben nyílt meg az utazóközönség számára, de 2020-ra egy újabb városközpont kialakítása a cél.

Az új pályaudvar összeköti az egykori Keleti és Déli pályaudvarokat, és olyan központi pályaudvart hoz létre, melybe több irányból érkehetnek a vonatok.

Ausztria a közlekedési - és ezen belül a vasúti - infrastruktúra fejlesztésével jelentős eredményeket érhet el az Európára jellemző, romló gazdasági tendenciákkal szemben. Sorra valósulnak meg egyéb vasúti beruházások (Westbahnhof, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Graz Hbf, Feldkirch, Leoben). Ezek központja a bécsi főpályaudvar.

Az állomás épületébe kereskedelmi és szolgáltatási egységek integrálódnak, ezen kereskedelmi létesítmények üzemeltetője maga a vasúttársaság.

„Az Albert Wimmer, Ernst Hoffmann és Theo Hotz építészek neve által fémjelzett főpályaudvar építésével a környező városrész is átalakul. Az összesen 109 hektárra kiterjedő beruházás Bécs jelenlegi legnagyobb volumenű városépítészeti projektje. Közvetlenül a Hauptbahnhof szomszédságában, a használaton kívüli vasúti raktárépületek és korábbi fejpályaudvarok sínpárjainak felszabadításával, közel 550.000 négyzetméteren irodai és szolgáltató központ épül, megteremtve egy új, déli városközpont alapjait. A vágányoktól délnyugat felé eső területeken pedig egy 8 hektáros parkot, illetve lakásokat alakítanak ki. A 2019-re végleg elkészülő új városrészt a tervek szerint mintegy 30.000 ember fogja használni (az állomás forgalma nélkül).” - írja az epiteszforum.hu.



<https://www.wohnet.at/business/branchen-news/wien-hauptbahnhof-12870>

Alapvetően ma már követelménynek tekinthető, ha egy vasúti, barnamezős fejlesztésről beszélünk, hogy ne csak egy adott fejéületet fejlesszenek, síneket javítsanak, hanem az egész közlekedési infrastruktúrát alakítsák át, tegyék korszerűvé. Profitáló egyéb kereskedelmi, rekreációs és egyéb szolgáltatási funkciókat hozzanak létre, alakítsák a városszövetet.



3.C: (koncepció) A megfigyelések alapján felmerülő problémák, hiányosságok, illetve ezek lehetséges szervezési, műszaki és építészeti megoldásai (és ezek nagyságrendi költsége)

A Déli Pályaudvar meghatározó szerepet tölt be egy a városban szervezett sportesemény, kiváltképp egy olimpia esetén. A területnek közlekedési csomópontként, és a vonattal érkezőket elsőként fogadó helyszíneként nagy tömeget kell kiszolgálnia magas színvonalú szolgáltatásokkal és funkciókkal.

A jelenlegi állapotban is számos problémát figyelhetünk meg, a főépület és a környezet a mostani jóval alacsonyabb igényeket sem elégíti ki maradéktalanul, az épület és környezetének városépítészeti fejlesztése az olimpia nélkül is indokolt lenne.

A városszövetet távolról szemlélve első szembeötlő hátrányosság, hogy a pályaudvar fejpályaudvarként jelentős területet foglal el egy ingatlanpiaci és városépítészeti szempontból meglehetősen értékes környéken, hosszú, átjárhatatlan közlekedési helyzeteket alakítva, az első és tizenkettedik kerület között éles határként megjelenve, rontva a terület esztétikai nívóját. Ezen fő problémára való megoldást egy más európai nagyvárosokban már jól működő nagyléptékű átszervezés jelenthet, mely során a sínek felszín alá kerülnek, és maga a pályaudvar funkció föld alatt működne. A fejpályaudvar megszüntetése és a közlekedés javítása céljából a Déli Pályaudvar föld alatti összeköttetésbe kerülhetne a Nyugati Pályaudvarral. Az átszervezés hatására felszabadult terület beépíthető, fejleszthető, összeolvasható a viszonylag sűrű nagyvárosi környezettel. A beépített funkciók az olimpia idején szolgáltatást, szállást és irodai helységeket nyújtanának, de a sportesemény végeztével ezek a funkciók kissé átalakulva megmaradnak.

A területen a viszonylag intenzív beépítés mellett törekedni kell a zöldterületek növelésére, a megjelenő épületek között parkos, élhető rekreációs területek létrehozásával emelhető az életszínvonal.

Ahogy ez korábban említésre került, a csomópont jelenlegi tömegközlekedését az esemény idejére fejleszteni kell, a lökészerűen érkező érdeklődők zökkenőmentes közlekedése érdekében. Cél lenne a belváros közelsége miatt az autóforgalom mérséklése, elsősorban a Krisztina körút és Alkotás utca terheltségének csökkentése. Ennek módja P+R parkolók létesítése, vagy megfelelő tömegközlekedés kialakításával az autók Kelenföldig történő kiszorítása.



környezet közlekedési problémái (fotó: Tábi Sára)



A meglévő pályaudvari főépület karakterével már annyira a város köztudatába ivódott, hogy elbontása rossz és indokolatlan városépítészeti döntés lenne. Bár az épület állapota kihasználatlansága és elhanyagoltsága miatt megromlott, felújításával és üres tereinek belakásával, új funkciók beköltöztetésével tökéletesen megfelelné céljának. Megoldandó kérdés az

akadálymentesség, melynek az épület szintkülönbségeivel jelenleg nem felel meg, de a közlekedőrendszer újragondolásával ez a probléma is orvosolható.

A tervezett projekt, ha az épületen túlmutatva a környezet és a közlekedés fejlesztését is számoljuk több százmilliárdos nagyságrendű beruházásról beszélünk, kiindulva csak a 4-es metró megépítésének költségeiből (forrás: index.hu*¹). Bár ez az összeg elsőre soknak hangzik egy olimpia kedvéért, de a fejlesztés hosszú távon is pozitív hatással lenne a környező kerületekre és a városra, így a befektetés idővel visszafizetődne.

*¹ http://index.hu/belfold/budapest/2014/03/28/mennyire_draga_a_4-es_metro/



3.D: (olimpiai fejlesztés) A javaslatokhoz tartozó intézkedési/cselekvési tervek, ütemezés, javaslatok a döntéshozók számára



Egy ilyen nagy, városi léptékű fejlesztés ütemezése nagyon pontos, előkészített és összetett munkát igényel. A projekt egyszerre több mindenre van hatással, többek között Budapest és egész Magyarország vonatkozlekedésére, a közvetlen környezet tömeg- és autóközlekedésére, az utasforgalomtól eleső helyi üzletekre, szolgáltatókra. Ezért mindenképp fontos egy jól előkészített reális ütemterv megalkotása, mely igyekszik a lehető legrövidebb időt elvenni a pályaudvar működéséből.

Emellett érdemes szem előtt tartani az ütemterv összeállításakor a határidők teljesíthetőségét, hiszen egy ilyen nagy kihatású beavatkozás túlzott elhúzódása közfelháborodást kelthet, vegyük például a Déli pályaudvarra vezető alagút felújítása körüli problémákat és felháborodást. Az elhúzódó munkálatok miatt zárva tartó pályaudvar és a rosszul szervezett vonatpótlás sokak életét nehezítette meg: „Messze még a fény a Déli alagút végén” (forrás: origo.hu*¹).

A cselekvések három fő ütemre bonthatók, melyek közül első lépés a sínek lesüllyesztése, ezt követi a felszínen felszabadult terület beépítése, mely során az állomás már ideiglenes megoldásokkal használható. A harmadik fő ütem a főépület felújítása, mely körülményektől függően folyhat az első kettővel párhuzamosan, vagy utánuk is.



A helyzetből és funkcióból adódóan a projekt összes szakaszában elengedhetetlen az együttműködés a BKK-val és a MÁV Zrt.-vel, hogy a fejlesztés a városi közlekedés szempontjából viszonylag zökkenőmentesen haladhasson.

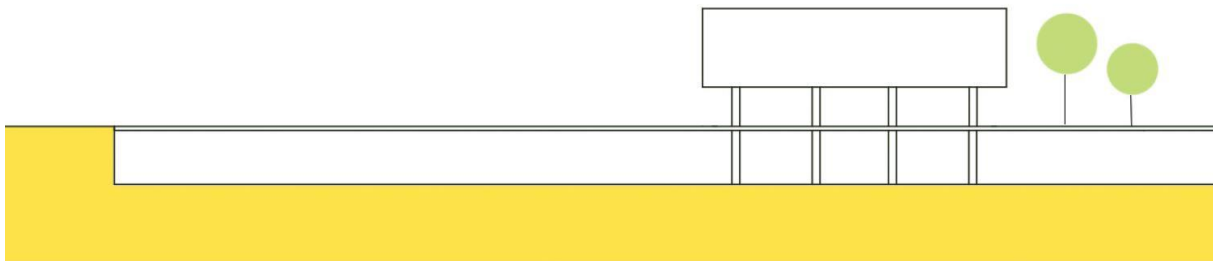
A projekt előkészítésénél felmerülő főbb döntéseknél meg kell találni az egyensúlyt idő és minőség között, hiszen legjobb, ha a projekt a lehető legrövidebb ideig tart, de nem egy ideiglenes beavatkozásról beszélünk, a fejlesztés egy hosszútávú beruházás, így a tartós minőség nem mehet az idő rovására.

*¹ <http://www.origo.hu/itthon/20150224-egy-honapig-is-eltarthat-a-megcsuszott-alagut-tamfal-ideiglenes-javitasa.html>



4.3. Az olimpiai működéshez szükséges építészeti átalakítások, fejlesztések

Az Olimpia működéséhez Budapesti viszonylatban a legfontosabb elem a közlekedés és infrastruktúra átdolgozása, újratervezése, melynek egyik kritikus csomópontja a Déli pályaudvar. Az Olimpia idején szükség lesz még egy nagy, budai közlekedési csomópontra, ennek központi eleme lenne az épület, így befogadóképességének növelése, a környék gyalogos, autós, biciklis és tömegközlekedésének racionalizálása elengedhetetlen feladat lesz. Ha a közlekedési problémák megoldódnak, a Déli pályaudvar főépületének felújítása, funkcióinak újragondolása szükséges.



Az épület homlokzata jelenleg nagyon rossz állapotban van, ezért annak felújítása az egyik legfontosabb elem. A föld alá süllyesztett vágányok esetén az épület alapjának és tartószerkezetének megerősítése elengedhetetlen lesz. A föld alatt futó vágányokkal felszabadul az épület egy teljes szintje, így a befogadóképessége kellőképpen növelhető. Az igényes környezet kialakítása miatt fontos lesz a főépület közvetlen környezetében kialakítani zöld területet, parkot, városi teret. Fontos, hogy reprezentatív teret és épületfelújítást tervezzünk, hiszen az Olimpiára érkezők ezen a helyen találkoznak igazán először Budapesttel, és első benyomásként ezt a területet jegyzik majd meg.

Az épület funkciói között szerepelnie kell az ott most is megtalálható MÁV jegypénztáraknak, kiegészülve BKK jegypénztárakkal. Olimpiai információs központ elengedhetetlen lesz, hiszen a vonattal ide érkezők számára a legideálisabb, ha rögtön tájékozódni tudnak az őket érdeklő



sporteseményekről, szállásokról stb. Mint minden információs pont mellett, itt is meg fog jelenni az ajándékbolt, ez a két funkció később tourinformnak és budapesti ajándékok boltjának adhatna helyet. Biciklikölcsönzési pont is szükséges lenne, mind az Olimpia, mind a későbbi működés idejére. Az Olimpia idején nagy mennyiségű csomagtárolókra lesz szükség, amiknek száma később csökkenthető lesz. A most a területen megtalálható kisebb-nagyobb boltok, gyorséttermek az általunk tervezett plázában kapnának helyet, mostani helyüket lebontanánk, átalakítanánk, így a Keleti pályaudvarnál kialakult városi tér/aluljáró egyvelegét tudnánk létrehozni, amely sokkal reprezentatívabb, mint a szűk aluljárók.

Fontos lesz, hogy közvetlen kapcsolat alakuljon ki a szomszédos, általunk tervezett plázával, hiszen a várakozók ott tudják eltölteni idejüket kávézással, vásárlással.

A Déli pályaudvar előtt még egy megállót létesítenénk az Olimpia idejére, a szállások és irodaépület között, így könnyebb dolga lesz a célforgalomnak.



4.4. A 2024-es Olimpiára való fejlesztési beruházások tervezése (visszaszámlálás): tevékenységek – ütemezésük – szereplők kiválasztása (beruházás-tervezés)

Egy ilyen nagy léptékű eseménnyel kapcsolatban felmerülő fejlesztési szükségletek pontos tervezést igényelnek. Szűkös határidőn belül kell elvégezni maradandó és ideiglenes fejlesztéseket, amelyhez elengedhetetlen a megfelelő, ilyen léptékű fejlesztésekben jártas szakember.

Jelenleg rendelkezésre álló idő szerint 7 év lenne az elvégzendő beavatkozásokra melynek utolsó egy évét az utó munkálatok vennék igénybe ezért a teljes átalakítási idő így 6 évre szűkül. Ez az idő a 4es Metró építésének alapján elég rövid egy ilyen mértékű beavatkozás elkészüléséhez, de nem lehetetlen megfelelő tervezés mellett.

Az első ütemezési pont:

A sínek felszedése és lesüllyesztése, illetve az ezt követő felszíni munkálatok, ami körülbelüli becslések szerint az első 3-5 évet igénybe veszi.

Ehhez fontos alpontok lehetnek:

- beruházó megjelölése (kerületi vagy fővárosi)
- projekt-team felállítása (megfelelő szakemberek)
- kivitelező, tervező megjelölése (kivitelező hasonló léptékű projekteknél pl.: MARKET, tervező nagyléptékű városfejlesztéseknél pl.: Alföldi György, Sárkány Csilla, Kolossa József DLA , Rév8 Zrt.)
- az átalakítási munkálatok alatti forgalomátirányítás kijelölése, ez nagyrészt Kelenföldet terhelne és az összekötő pótló járatokat, ehhez elengedhetetlen a MÁV Zrt. és a BKK közreműködése

Ennek az ütemezési szakasznak a végére a helyszínnek olyan állapotba kell kerülnie, hogy mialatt megkezdődnek a további építkezések, az elkészült rész elláthassa funkcióját.

Második pont:

A felszabaduló terület beépítése funkcióknak megfelelően, maradék 2-3 év, illetve a tervezési, pályázási, engedélyeztetési procedúra lefolyása az ezt megelőző évekre terhelhető. Ezek a munkálatok már kisebb beruházókra is feloszthatók, akik ezen a területen építkezni szeretnének.



A meglévő főépület felújítása is ebbe a pontba sorolható, valami a szerkezet megerősítése, ami a lesüllyesztett sínek miatt kialakított környezett miatt szükségeltetik, már az első pont építkezésével egyidejűleg kell, hogy folyamatosan épüljön.

A szakasz végére a tervezett épületeknek a funkciójukat ellátva készen kell lenniük, hogy folytatódhassanak az utómunkálatok.

Harmadik pont:

Utómunkálatok, utolsó 1-2 év. Ide tartozik az aktuális eseményre pluszban kialakított ideiglenes funkciók lehelyezése, melynek tervezési része már az előző ütemezési ponttal együtt lezajlott.

Ennek a pontnak a végén a terület teljes kialakítása készen kell hogy álljon az Olimpia fogadására.

A részletes ütemezési terv, hónapos ütemezési lebontásához, egy megfelelő csapatra van szükség, melynek tagjai a legjobb szakemberek. Ennek a beruházásnak nem csak az Olimpia időszakára kell pozitív hatású fejlődést kiváltania, hanem a későbbiekre nézve is. A város ennek a csomópontjának ésszerűbb és nyereségesebb kihasználásnak érdekében precíz kivitelezésre van szükség.

Ehhez elő példaként említhető hasonlóan nagy léptékű városfejlesztési projektek:

Magdolna Negyed <http://epiteszforum.hu/magdolna-negyed-szocialis-varos-rehabilitacios-program>

Józsefvárosi rehabilitációs fejlesztések <http://epiteszforum.hu/jozsefvarosi-rehabilitacio>

Corvin Sétány projekt <http://epiteszforum.hu/a-corvin-setany-lett-europa-legjobb-varosfejlesztési-projektje>



BUDAPEST

CANDIDATE CITY
OLYMPIC GAMES 2024





4.5. A beavatkozások várható költsége és megtérülése (költség-haszon elemzés)

Tapasztalatból tudjuk, hogy az Olimpia rendezése nem hoz feltétlenül gazdasági fejlődést magával. Rengeteg országban, az esemény lezajlása után a fejlesztett területek kihasználatlanok maradnak, így csak az egyszeri, a rendezvény folyamán befolyó haszon származik a beruházásból. Ezt elkerülendő, fontos egy olyan tervet alkotni, mely az esemény lezajlása után is alkalmas használatra, és további bevételt termel.

Ezt figyelembe véve, a fejlesztési folyamatok finanszírozása négy fő elemre bontható: a vasúti pályák föld alá helyezése, a felszabadult terület rendezése és beépítése, a főépület renoválása és a kizárólag olimpia idejére kialakított fejlesztések.

A teljes beruházás költség többszáz milliárd forint nagyságrendű. Azonban a fejlesztések jellege miatt, azok könnyen ütemezhetőek és nem szükséges a négy pont egyszeri megépítése. A vasút fejlesztés biztosan mondhatjuk, hogy az az olimpia után is profitot fog termelni, hiszen a megkönnyített közlekedés továbbra is kedvező lesz az azt használóknak, sőt, több embert is vonzhat a területre, vagy országba. A vasúti közlekedés kialakítása alatt fontos a pótló tömegközlekedés biztosítása, és annak olyan szintre való fejlesztése, hogy kielégítse az Olimpia alatt érkező tömegeket. A felszabadult területen kialakított ingatlanoknál fontos, hogy egyszerre lássák el az Olimpia alatt felgyülemlt tömeget, és a rendezvény után, alkalmasak legyenek helyi használatra, akár lakó akár irodaépületekként. Amennyiben ez biztosítva van, akkor egy szintén hosszútávon megtérülő befektetésről beszélhetünk, hiszen biztos nyereséget jelent. A terület parkosítása minden szempontból fontos, erre akár pályázat útján is szereshető pénz, de ennek megtérülése nincs, mégis elengedhetetlen a városfejlesztés és utólagos használat szempontjából. Tehát mondhatjuk, hogy a sínek elvétele által létrejött szabad terület felhasználható úgy, hogy az mind az Olimpia alatt és után, hasznos befektetés legyen. Pénzügyi szempontból a főépület kérdéses pont. Építészeti értéke miatt lebontása nem jó döntés, de megtartásával nagy költségek járnak. Ahhoz, hogy olyan szintű, minőségű csomóponttá alakítsuk, ami képes nagy tömegeket fogadni, és utána a nagy üres tereket képes valamely módon kihasználni, nehéz és költséges. Profit szempontjából, az Olimpia alatt csak az itt elhelyezett kisboltok/souvenir boltok jelentenek mértékadó hasznot, hiszen ezeken kívül helyet kell adni a közlekedő tömegnek. Egy felújítással, mely az esemény után, olyan funkciókkal tudja ellátni a felszabaduló tereket, melyek hasznot termelnek, egy összességében pozitív befektetés alakítható ki. Az utolsó tétel, az Olimpia idejére kialakított fejlesztések. Ezt a legnehezebb úgy kialakítani, hogy az a sportesemény lezártaival megtérüljön. Ennél a pontnál a legfontosabb, más országok példájának elemzése. Felmérni, hogy mik voltak azok a befektetések melyek megtérültek, vagy akár továbbra is működnek. Ezen példáknek a sikeres



integrálása a tervbe biztosíthatja azoknak a megtérülését, és egy sikeres olimpia megrendezését.

A teljes költség, mint korábbiakban említettem többszáz milliárd forint nagyságrendű, és a várt költségek egy ekkora volumenű rendezvénynél csak növekedni tudnak. Ahogy külföldi példákban láttuk, a rendezvény ideje alatt robbanás szerűen nő a fogyasztók száma a városban, ez értelemszerűen gyors, nagy jövedelemmel jár, mely akár a teljes esemény árát is fedezheti jó esetben. Ennél azonban sokkal fontosabb, hogy az olimpia lezártaival, ne egy halott terület maradjon hátra, hanem egy frissen felújított, fejlett, élhető terület, mely további hasznot termelhet a város számára. Ezért fontos részletesen kidolgozott terveket készíteni, melyek segítségével megközelíthetőleg számolható a rendezvény ideje alatti, és az azt megkövető hasznok mértéke.



5.M1. A munkacsoport tagjainak bemutatása

1.Név: Kupi Julianna

Feladatrész száma: 4.1, 4.2

Feladatrész: 4.1: a választott épület és működésének bemutatása az olimpia ideje alatt 4.2 példák hasonló szituációban lévő épületekről

Tanulság: „A kutatások közben kiderült, hogy az olimpia megrendezéséhez mennyire fontos a közlekedési hálózat kiépítése, hiszen rengeteg embert kell ebben a három hétben megmozgatni. Ennek lebonyolítása, megszervezése komoly előmunkát igényel.”

2.Név: Kiss Luca

Feladatrész száma: 2.4, 4.3

Feladatrész: 2.4: telek, épület, berendezések, műszaki- technikai eszközök és speciális technológiák (oktatás-, múzeum-, konyhatechnológia, stb.), energetika, fogyasztási adatok, költségek, stb. ; 4.3. az olimpiai működéshez szükséges építészeti átalakítások, fejlesztések

Tanulság: „A kutatás során felismertem, hogy Budapest infrastruktúrája az Olimpia megrendezése nélkül is fejlesztésre szorulna. Megtanultam azt is, hogy az építészeti értékek karbantartása mennyire fontos. Ezen kívül a csapatmunkáról is sokat tanultam.

Megtanultam, hogy vannak olyan feladatok, amik átfedik egymást, és hogyan tudok az én kutatási kérdésem során koncentráltan a feladatommal foglalkozni, a mások kuttási kérdéseit nyitottan hagyni.”

3.Név: Tábi Sára

Feladatrész száma: 3.C, 3.D

Feladatrész: 3.C: az elemzések alapján felmerült problémákra keresett lehetséges megoldások, ezek alapján koncepció megfogalmazása és a projekt költségének becslése 3.D: (olimpiai fejlesztés) a javaslatokhoz tartozó intézkedési/cselekvési tervek, ütemezés, javaslatok a döntéshozók számára, stb. a javaslatokhoz tartozó intézkedési tervek és ütemezés kidolgozása, az felmerülő problémák és nehézségek kiemelése

Tanulság: „A problémák elemzése és válaszkérés során megtanultam, hogy egy ilyen nagyléptékű fejlesztés során milyen sok összetevőt és szempontot kell figyelembe venni és mérlegelni, és mennyire fontos a folyamatos együttműködés az összes kapcsolódó és



érdekelt résztvevővel, beleértve az olyan szereplőket, akikre csak hatással van a projekt. A sikeresség érdekében elengedhetetlen az alapos előkészítés és előzetes vizsgálódás, tervezés, mely már a mi feladatunk során is megmutatkozott, fontos volt a csapatmunka, egymás segítése és az információk megosztása.”

4.Név: Berkeszi Balázs

Feladatrész száma: 2.2, 2.3 és 5.M.3, 5.M.4

Feladatrész: a 2.2-es feladatban a középület működésével, a dolgozókkal és az egész felépítéssel kapcsolatban kellett írnom, a 2.3-as feladatrész pedig a területen és az épületben található értékekről kellett írni

Tanulság: „Megtanultam, hogy a déli pályaudvaron, sokkal többen dolgoznak, sokkal több emberre szükség van, mint azt először gondoltam, összesen ugyanis majdnem 200an dolgoznak ott. Emellett azt is, hogy a mozdonyok beceneveket kapnak, melyeket leginkább az ott dolgozók ismernek.”

5.Név: Bakó Bettina

Feladatrész száma: 3.A, 3.B

Feladatrész: 3.A. részben a helyszín bemutatása, történetének ismertetése, helyzetelemzés a feladat; 3.B rész: példák ismertetése, más, hasonló intézmények működésének bemutatása a cél

Tanulság: „A feladat elvégzése közben az a felismerés tudatosult bennem, hogy a Déli gazdag lehetőségekben, melyeket meg kéne ragadni, nem csupán egy ilyen beruházás, mint az Olimpia kapcsán. Fejlesztésre szorul a közlekedési infrastruktúra, erre külföldön számos jó példával lehet találkozni.”

6.Név: Hedari Dániel

Feladatrész száma: 4.5

Feladatrész: 4.5. a beavatkozások várható költsége és megtérülése

Tanulság: „Megtudtam pár érdekes infót a déli pu-ról. Kis betekintést kaptam egy projekt költségvetésébe. És motivációt szereztem ahhoz, hogy jobban belenézsek költségvetésekkel való témába.”



7.Név: Kristóf Dóra

Feladatrész száma: 4.4

Feladatrész: 4.4 Ütemezés,tevékenységek,szereplők

Tanulság: „A tevékenységek elemzése során és az ütemezés sorbarendezése közben tudatosult bennem, hogy mennyi részmunkával jár egy ekkora léptékű beavatkozás, és milyen mértékű pontos tervezésre lenne szükség, amihez ténylegesen hozzáértő emberek kellene. A hasonló projektek kutatása utánajárás közben találkoztam érdekfeszítő és elszomorító részletekkel is, hogy mennyi minden tudott tényleges megvalósulni ekkora projektekből, mi funkcionál jól és mi nem, vagy hogy még a pontos tervezés sem mindig elég ahhoz, hogy a tervezett költségvetés és idő elég legyen az építkezésre.”

8.Név: Telek Zsófia

Feladatrész száma: 1, 2.1. és 5.M1, 5.M2

Feladatrész: 1: Vezetői összegzés, 2.1: látogatók és felhasználók, 5.M1: munkacsoport tagjainak bemutatásához táblázat elkészítése, 5.M2: munkamódszer leírása

Tanulság: „Vezetőnek lenni a legjobb és leghálátlanabb feladat egyben”



5.M2. A munkamódszer leírása

Feladatmegosztás:

A feladatok kiosztását mindig közösen beszéltük meg. Ha volt jelentkező, aki egy adott témával szeretett volna foglalkozni, próbáltunk ezt megvalósíthatóvá tenni és a többi feladatot mások között szétosztani. Átfogó megegyezés alapján úgy gondoljuk, hogy ha olyan területtel foglalkozik a team tagja, ami érdeklő, sokkal szívesebben és ez által jobb minőségben fogja a feladatot elvégezni.

Feladatmenedzselés:

A feladatokat mindig szétosztottuk és egy viszonylag bő határidőt szabtuk hozzájuk. Ez amiatt volt szükséges, mivel a team tagjai másféle időbeosztásokkal és egyéb elfoglaltságokkal rendelkeznek. Így elkerülhettük azt, hogy kicsússzunk határidőkből és felesleges találkozókát és gyűléseket szervezzünk. Tapasztalataink alapján, ha egy - relatív se nem sietős, se nem szétfolyós – határidőt szabunk, mindenki jól tudja időzíteni a munkavégzést más tevékenységeihez, és nem fog kapkodni.

Munkanapló:

Munkanaplót nem vezettünk, a csoportbeszélgetésből azonban pontosan visszakövethető, hogy ki mikor mivel foglalkozott, mikor voltak csapatgyűléseink és mikor voltak a belső határidőink.



5.M3. Műszaki és intézményi dokumentáció





Helyszínrajz - pályaudvar tér
0. szint

- Alkotás út
- Régi körpénztár - tetőszelvény lépcső
- Váro tornyok
- Metró kijárat
- Belső sétáló
- Jegypénztár, peronzár
- Beépítési javaslat - szolgáltatás, kereskedelmi
- Peron
- Függőleges közlekedő
- Krisztina Pláza
- Bicikli tároló
- Krisztina kert
- Mánvány utcai torok
- Vérmező



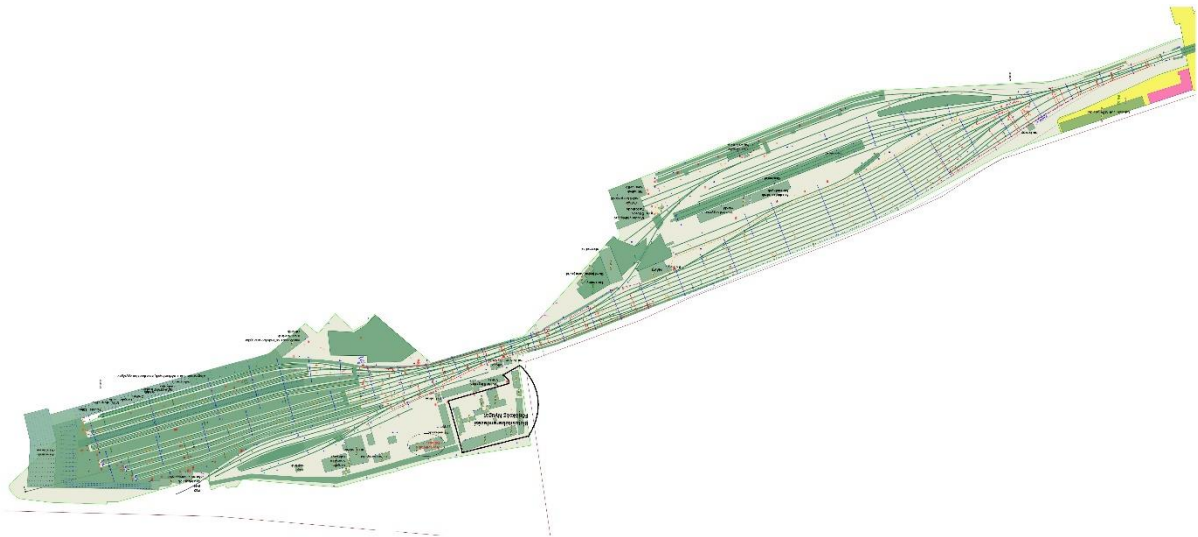
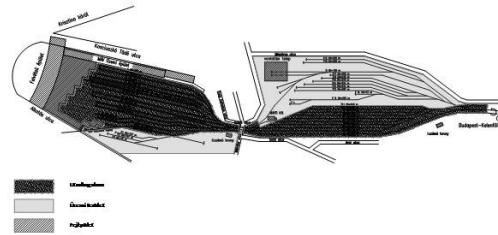
Helyszínrajz - tető szint
2. Szint

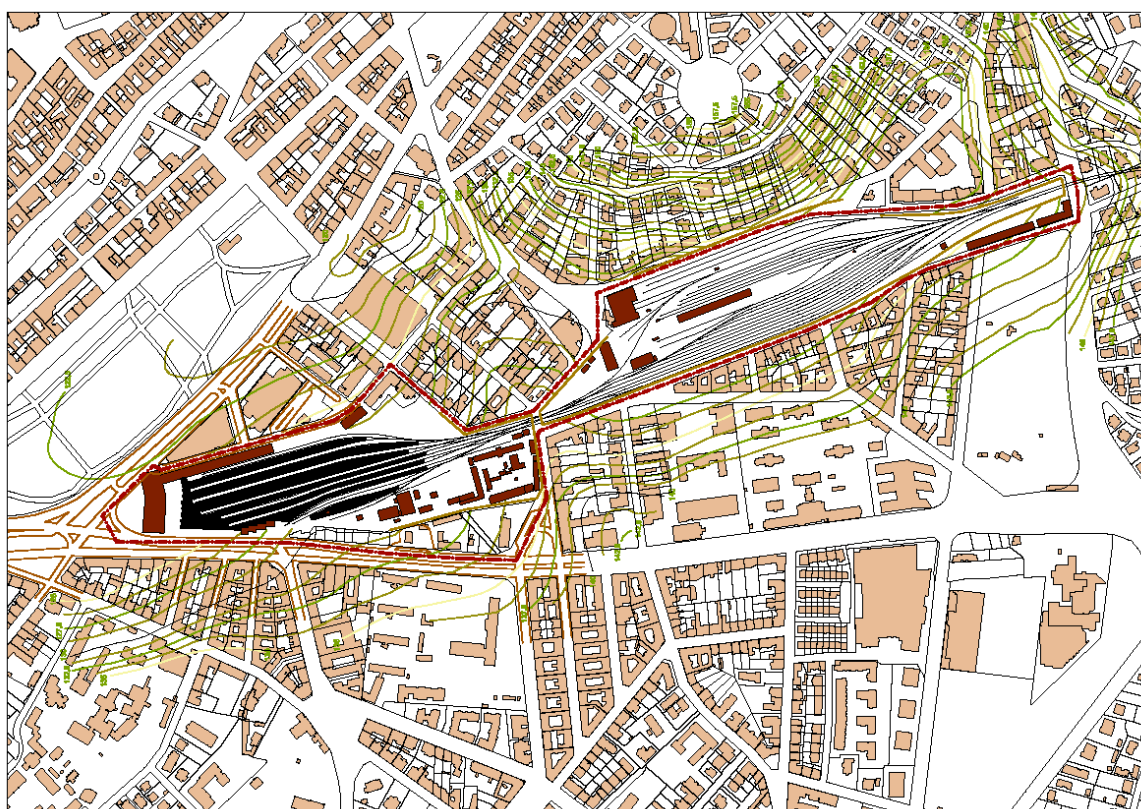
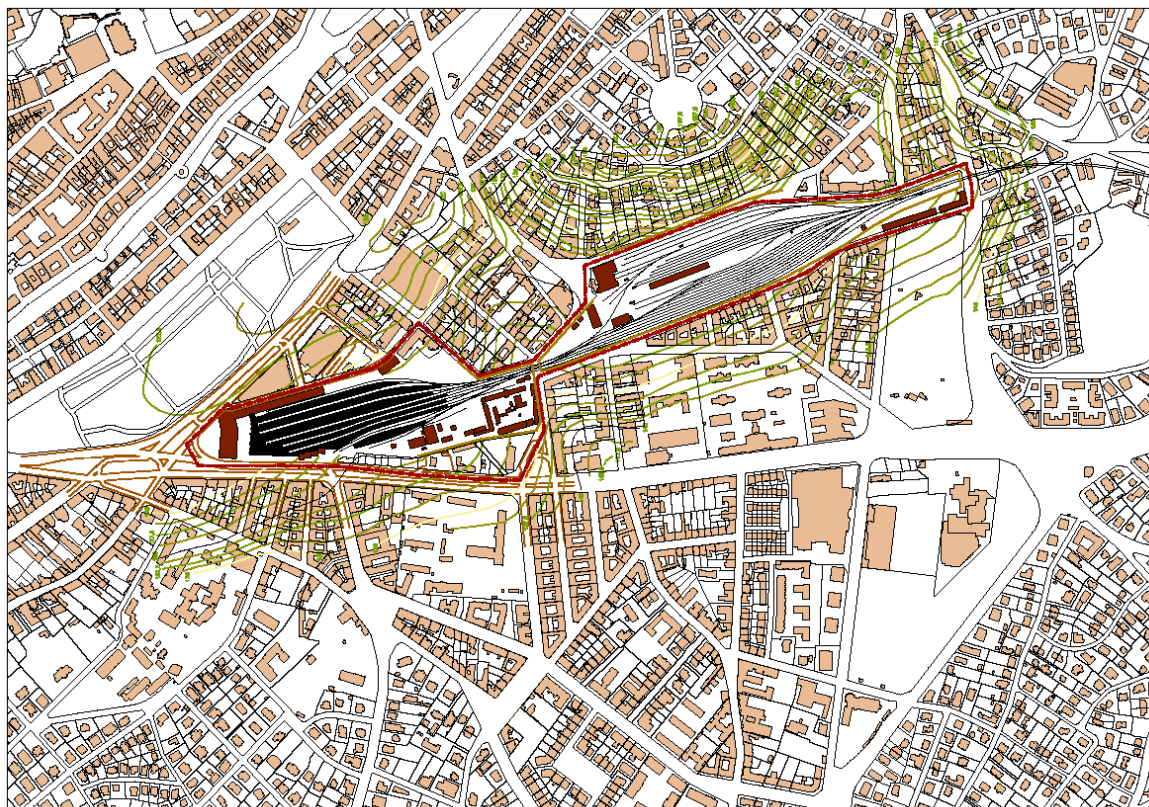
- Alkotás út
- Alkotás úti új park
- INTERAKTÍVUS székfűrés
- Régi körpénztár - tetőszelvény lépcső
- Hasadékos szint - kulturális funkciók
- Régi jegypénztár földem
- Belső sétáló főkölti bevilágító
- Beépítési javaslat - szolgáltatás, kereskedelmi
- Vagánykövető lefedés
- Vagánykövető tetőbevilágító
- Függőleges közlekedő
- Krisztina Pláza
- Piacterfő
- Krisztina kert
- Mánvány utcai torok
- Vérmező

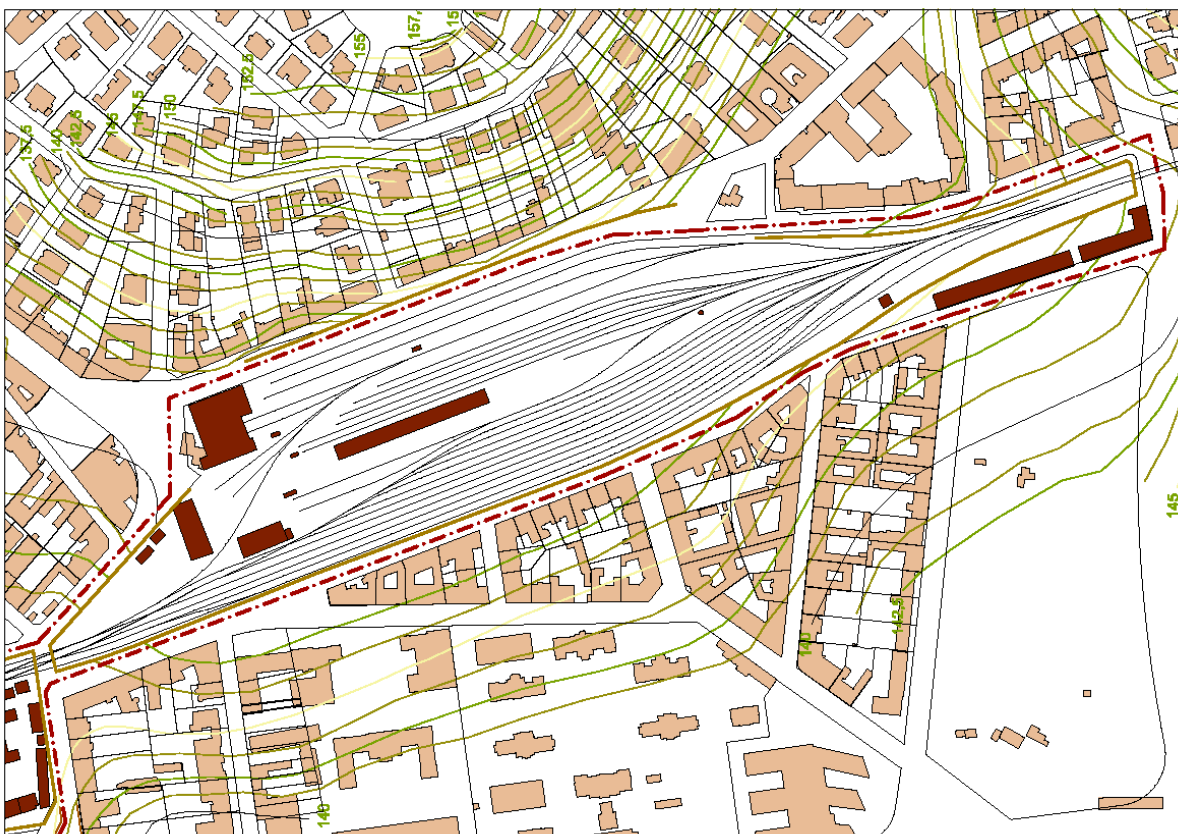
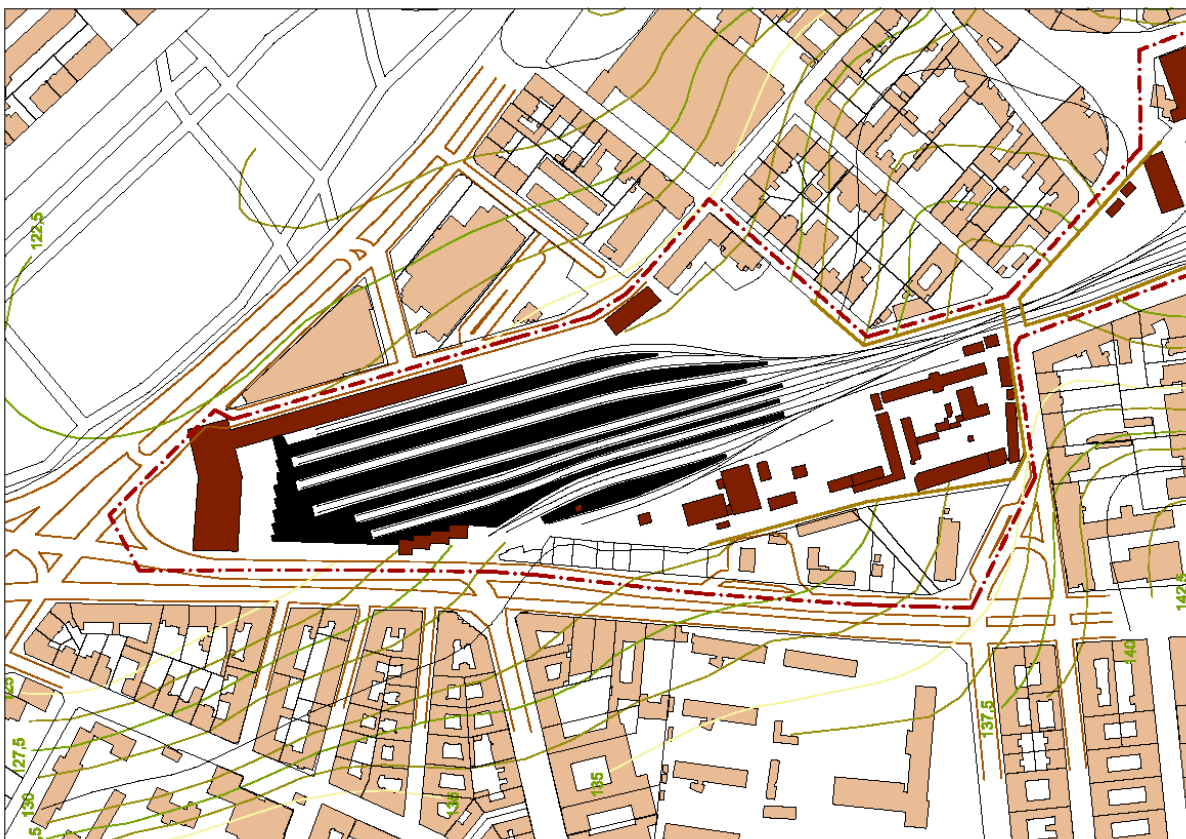
<http://epiteszforum.hu/deli-palyaudvar-atalakitas-es-rehabilitacio>



GRAPHISOFT version, not for resale. Courtesy of GRAPHISOFT.











Fortepan





5.M4. Funkciósémák és folyamatábrák

VÁROSZ
VÁZLATTERV

ELHELYEZKEDÉS



BUDAPEST; I. ÉS XII.
KERÜLET HATÁRÁN



BUDA LEGFORGALMASABB
TERÜLETE



DÉLI PÁLYAUDVAR TERÜLETE
LÉGIFELVÉTELEN

TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA

VÁROSZ
VÁZLATTERV

HELY SZELLEME

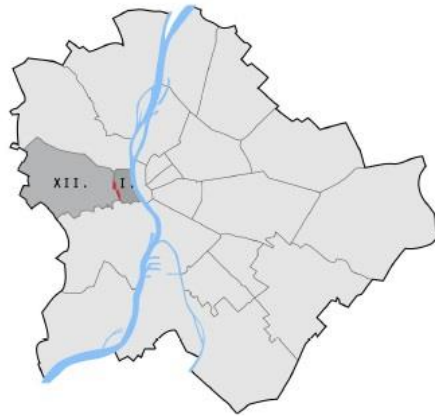


TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA

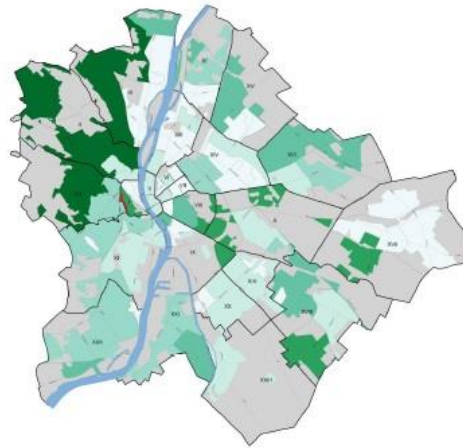


VÁROSZ
VÁZLATTERV

TERÜLET
JELLENZÉS



HELYSZÍN: BUDAPEST, XII.
ÉS I. KERÜLET HATÁRVONALA,
DÉLI PÁLYAUDVAR

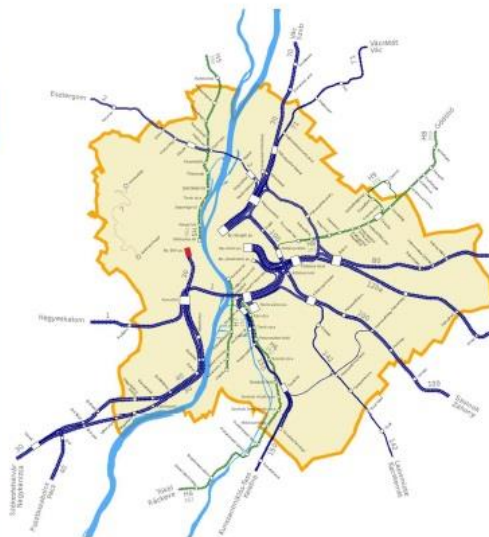


A FŐVÁROS ZÖLDFELÜLETEINEK
ELOSZLÁSA /2014./

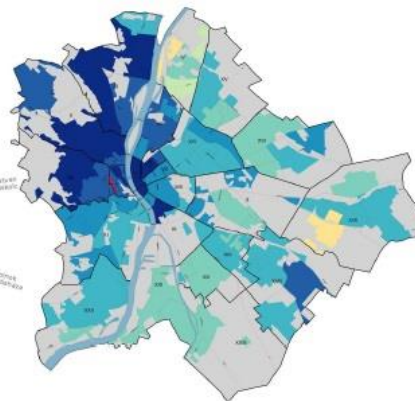
TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA

VÁROSZ
VÁZLATTERV

TERÜLET
JELLENZÉS



BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKÉNEK
VASÚTI HÁLÓZATA



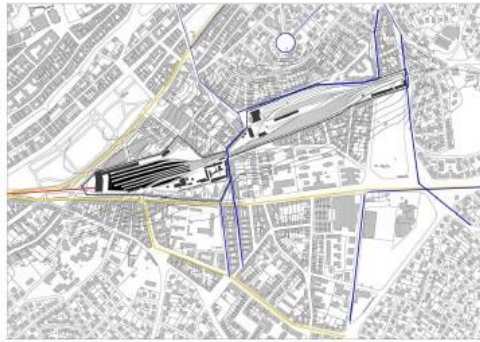
ALBÉRLETEK FAJLAGOS
BÉRLETI ÁRA

TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA



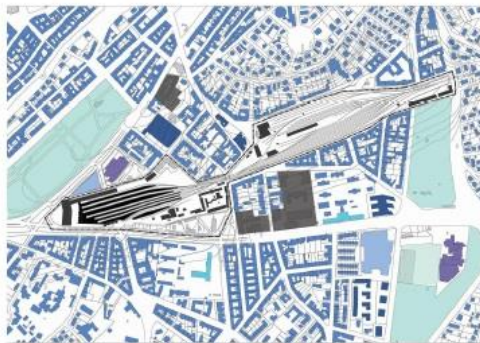
VÁROSZ
VÁZLATTERV

BKV



- METRÓ
- VILLAMOS
- BUSZ

ÉPÜLETEK

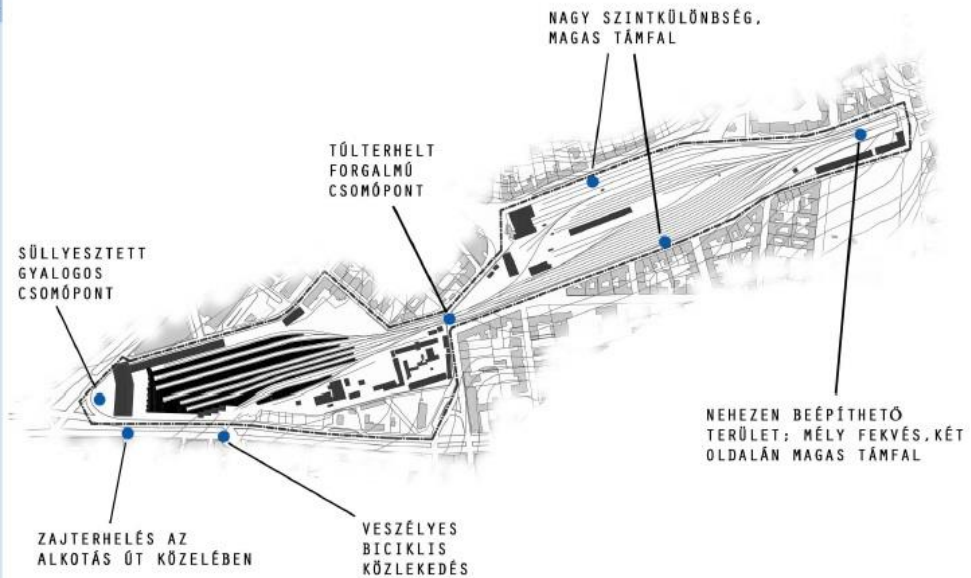


- LAKÓHÁZ
- ZÖLDFELÜLET
- OKTATÁSI INTÉZMÉNY
- IRODA
- EGÉSZSÉGÜGYI LÉTESÍTMÉNY
- HOTEL
- PLÁZA
- SPORTPÁLYA

TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA

VÁROSZ
VÁZLATTERV

PROBLÉMATÉRKÉP

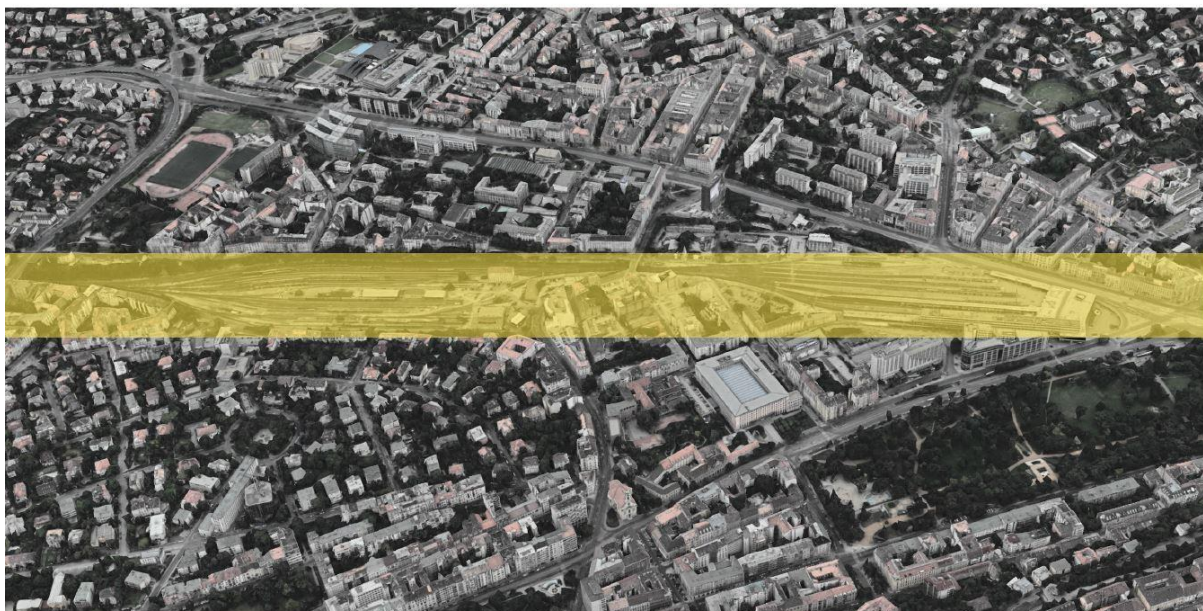


TELEK ZSÓFIA
KRISTÓF DÓRA



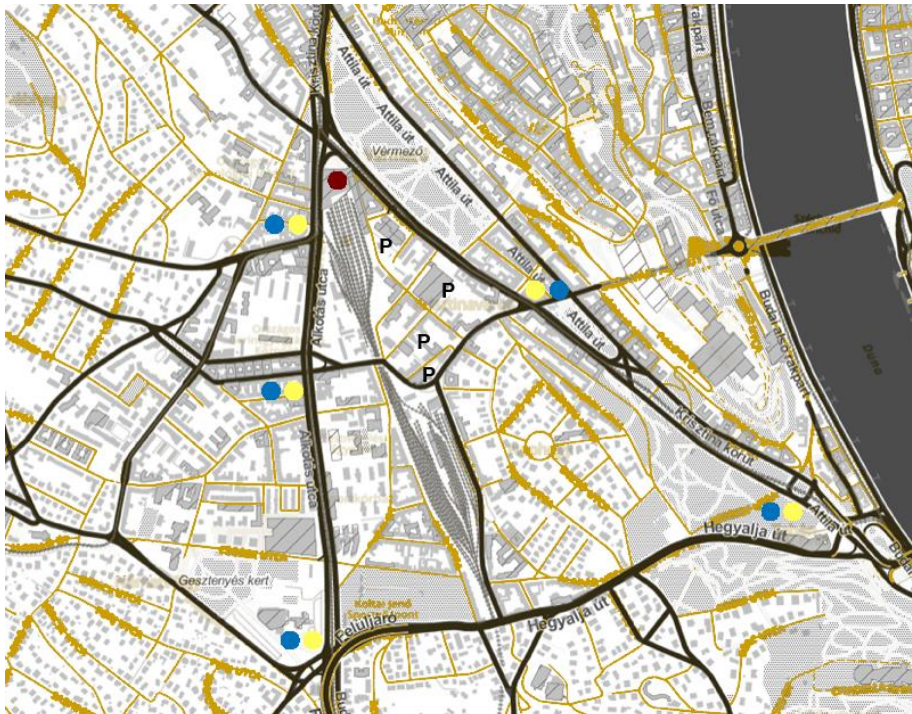
Lokális központok a városban

A városszövet szétválasztódik





- **Gyalogosátkelők**
// nehézkes közlekedés
// várakozás
- **Úthálózat**
// nagy gépkocsiforgalom
// rossz kerékpáros közlekedés
- **Tömegközlekedési megállók**
// jó tömegközlekedés
// Széll Kálmán térhez kapcsolat

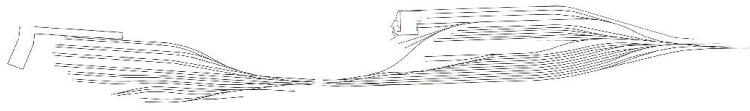


Roads & Transportation

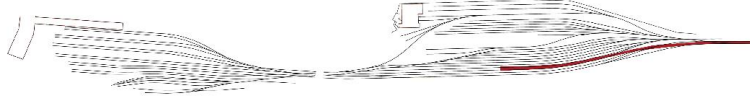
- main roads
- secondary roads
- metro
- tram
- bus
- P** parking



THE PROJECT



CURRENT STATE MANY RAILS, MOSTLY UNUSED, STATION IS A DEAD END
HUGE DEGRADING AREA, NOT USED UP TO ITS FULL POTENTIAL



THE PLAN MINIMUM NUMBER OF RAILS, UNDERGROUND STATION, CONTINUING ROUTE
HUGE NEW AREA OF DEVELOPMENT, IN CITY CENTER, CONTINUOUS MOVEMENT,
UNDERGROUND TRAFFIC, MODERNIZATION

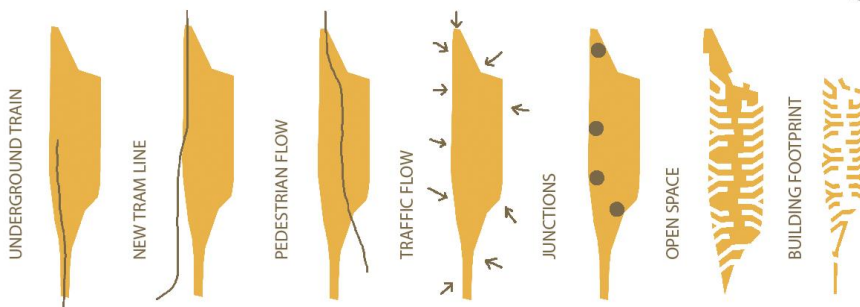


OUR JOB FIND THE NEEDS OF THE AREA, CREATE A SUSTAINABLE ENVIRONMENT, SOLVE THE
UPCOMING PROBLEMS, CONNECT THE SITE TO PUBLIC TRANSPORTATION

HEDARI DÁNIEL
KUPI JULIANNA

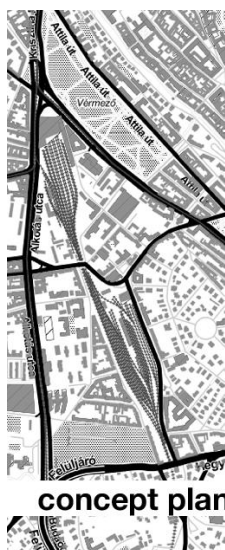
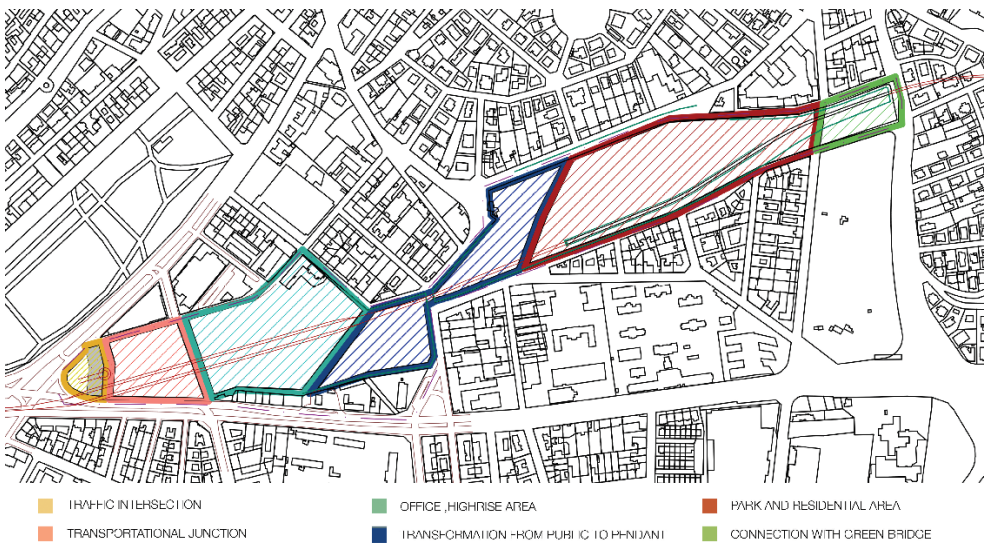
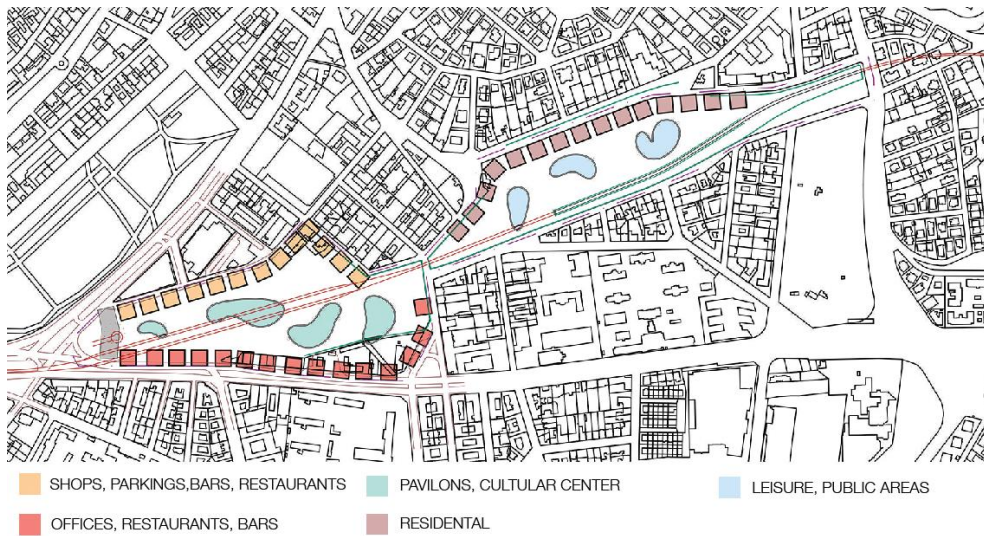


MACRO ANALYSIS



MICRO ANALYSIS

HEDARI DÁNIEL
KUPI JULIANNA



- train station entrance building
- cafes, restaurant, shops, small businesses
- resource institute
- parking
- skate park, playground, sports-ground
- community gardening
- residential buildings





6. Készítette

Bakó Bettina

Berkeszi Balázs

Hedari Dániel

Kiss Luca

Kristóf Dóra

Kupi Julianna

Tábi Sára

Telek Zsófia

2017.05.15.

Építésgazdaságtan féléves feladat



7. Linkek

Google Drive:

<https://drive.google.com/open?id=0B0AdTym0J4jXV0NGNzFGWi1FTGc>