

BUDAPEST VÁLTOZÁSAI
infrastruktúra

2009. március



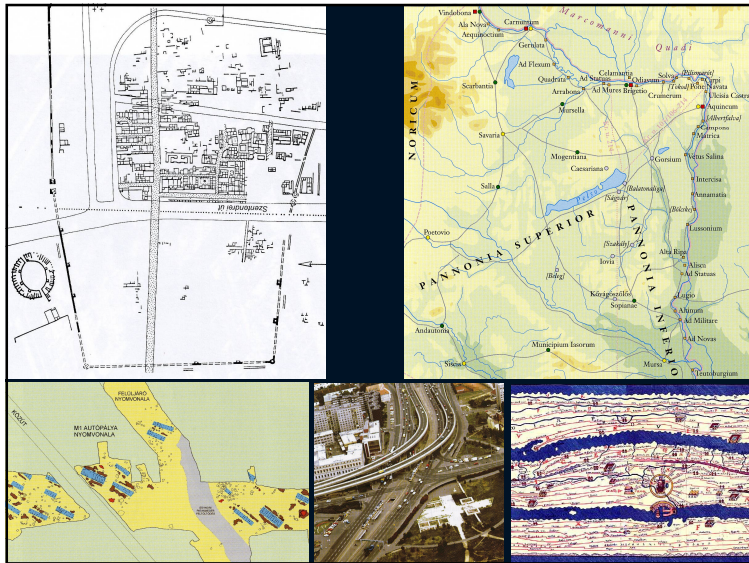
- a mozgás; kommunikáció; mobilitás; nyelv; közlekedés; qesztus; mozgathatóság; kultúra; átrendeződés; esztétika



jelzőtáblák helyett öltözködés
autóduda helyett rabszolgák
magasabb rang gyorsabb haladás



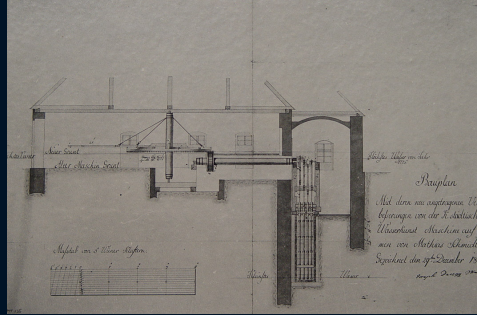
ROMSMP
©CLIV



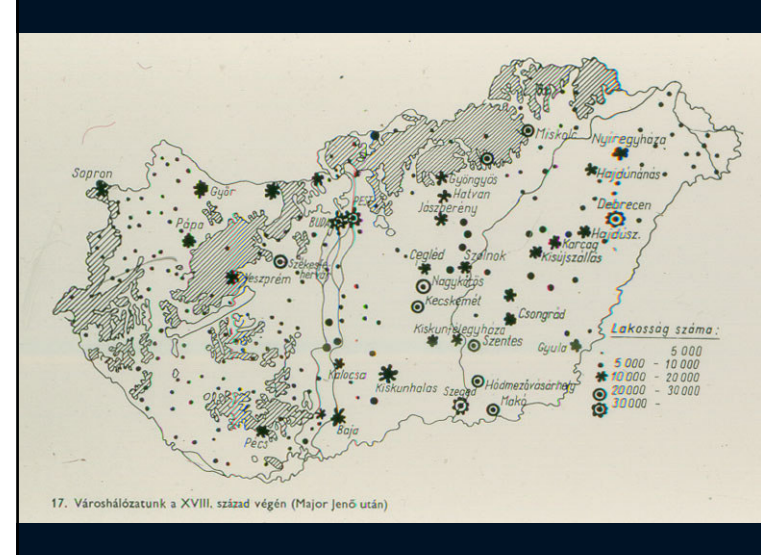
Pest a XVII. Sz. közepe



szennyvíz elvezetés



„lőjárgányos” vízemelő tervrajza



17. Városhálózatunk a XVIII. század végén (Major Jenő után)

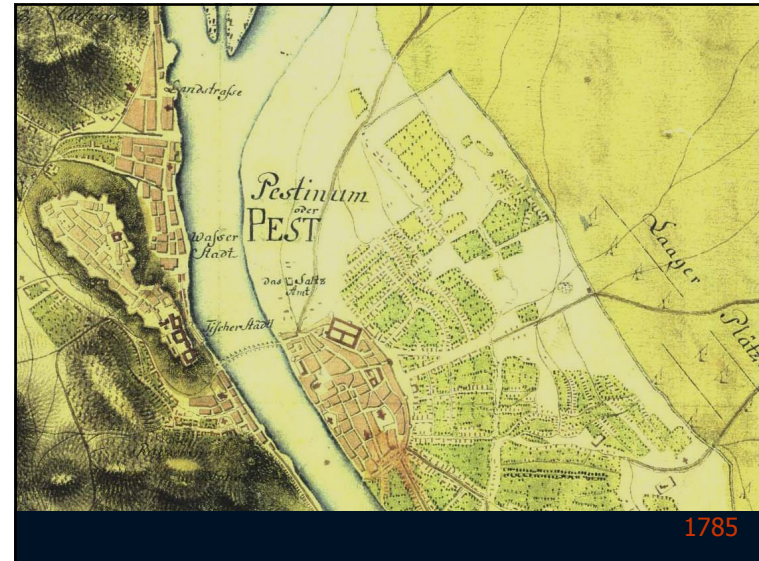
A városhoz **közelebb** a magasabb munkaintenzitást igénylő, illetve a **nehezebben szállítható, romlékony** terményt hozó tevékenységek (kertkultúra, szőlőterületek, intenzív állattartás) helyezkednek el.

Távolabb az **extenzív kultúrák**, a szántóföldi művelés területei, a külterjes állattartás legelői és az erdők.

Thünen: Der isolierte Stadt (1826)



PIAC



Az ipari forradalom előtti város

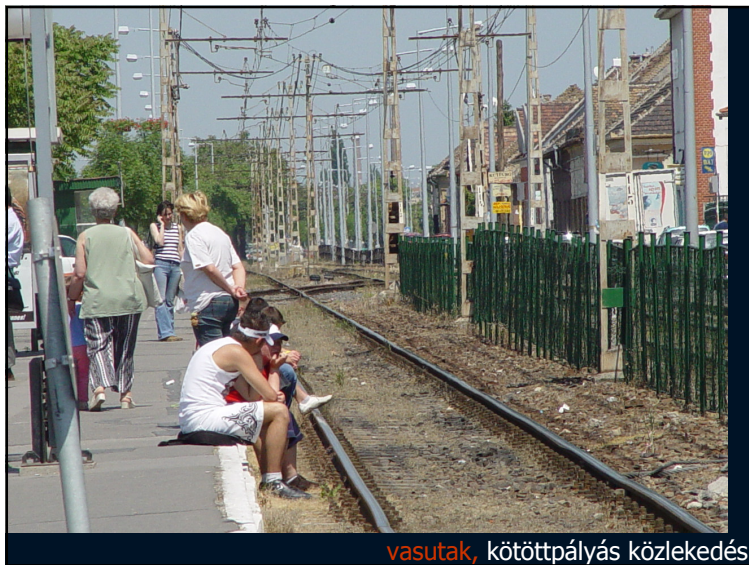
- a városközpont dominanciája mind gazdasági, mind társadalmi (lakóhelyi) értelemben
- finom tagoltság etnikai-nemzetiségi, foglalkozási, vallási kötődések szerint
- alacsony funkcionális differenciáltság, a mai értelemben vett „területfelhasználás” hiánya

(Locsmándi G.)



Közlekedés forradalma a világban

- A 18. századtól közel 170 ipari **csatorna** épül az Egye-sült Királyságban magán beruházásban – közülük 140 ma is működik.
- Telford és McAdam feltalálják a „makadámot” - magán **útépítés** („toll road”: vám-út).
- Magán beruházásban vasutak épülnek, a magán **vasutak** csak lassan válnak egy országos rendszerré.



vasutak, kötötpályás közlekedés



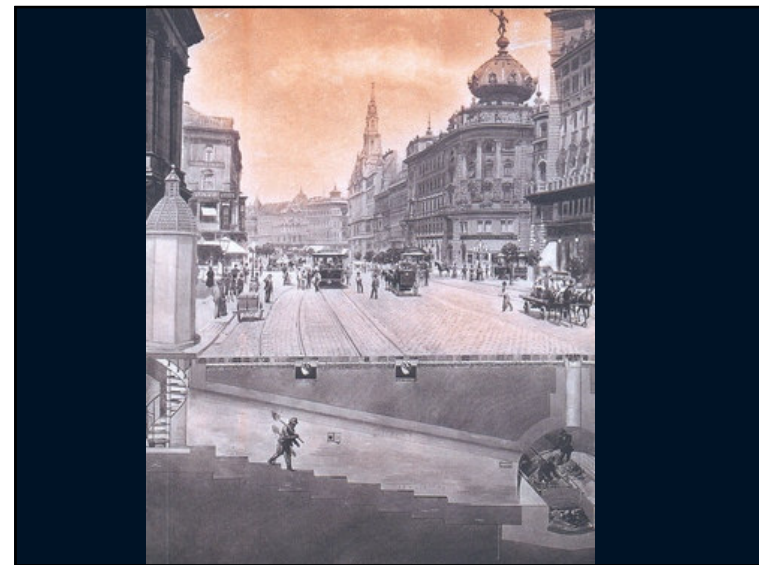
Hatások a várostervezésre

- új épületek csak **csatornára** való rákötéssel
- **szennyező források** (sertésólak, szemétdombok, vizes pincék stb.) ellenőrzése, mészárszékek **kontrollja**
- lakások **bérbeadásának** feltételei és ellenőrzése: pincelakás tiltása, átszellőzés
- útburkolás, **utcák kezelése fenntartása**
- köztertek, parkok létesítése, temetők
- vízellátás javítása
- a **közköltségek** tulajdonosokra való **ráterhelése** (betterment)

(Locsmándi G)

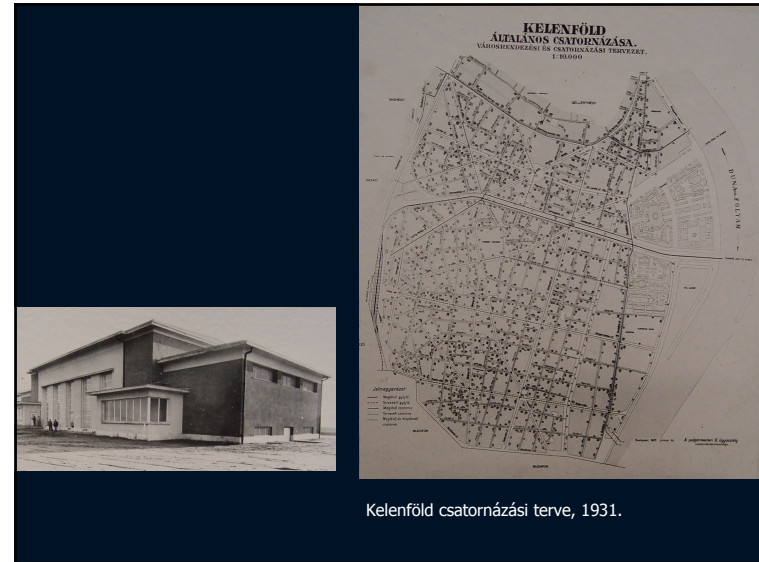


Pest csatormázási terve, 1880. körül. Újrabolozott Ördög-árok, 1876.

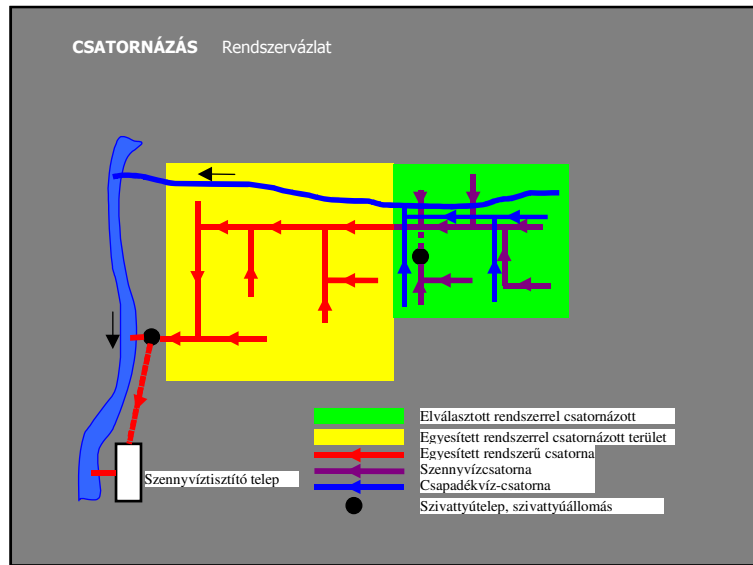


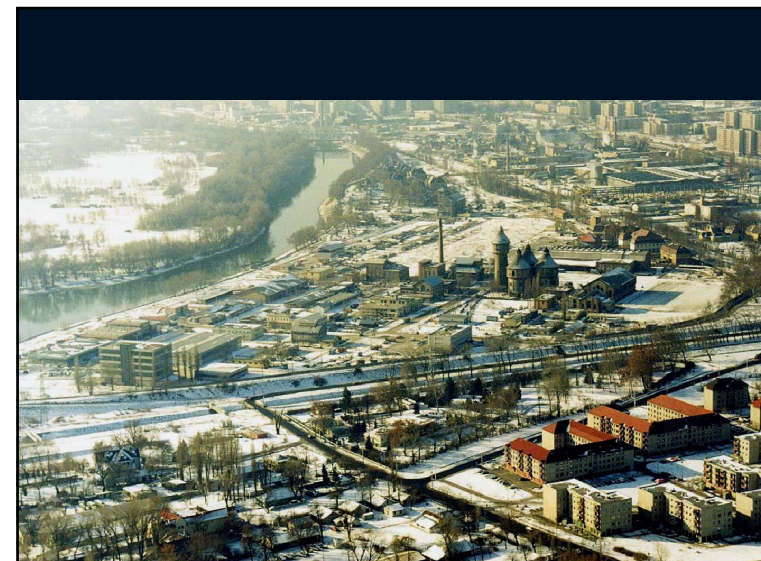
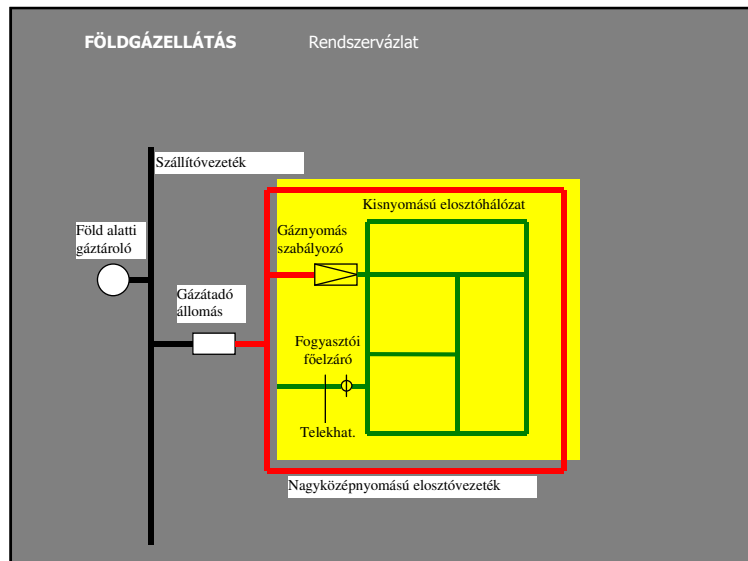
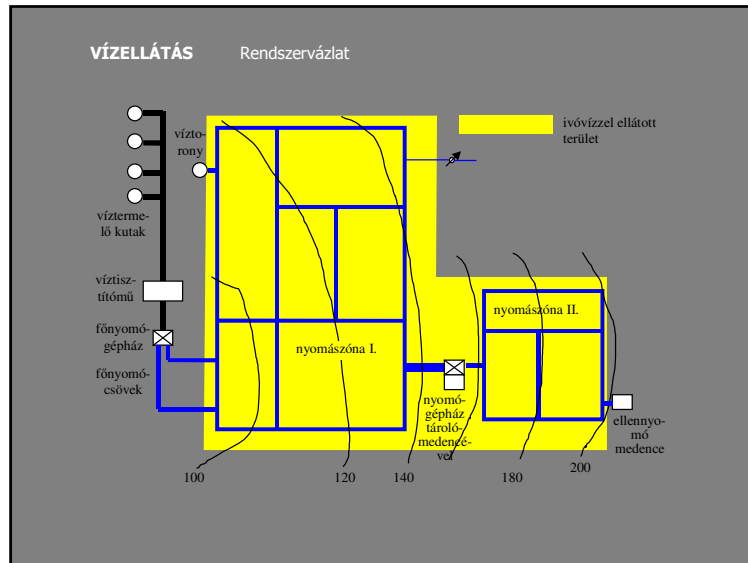


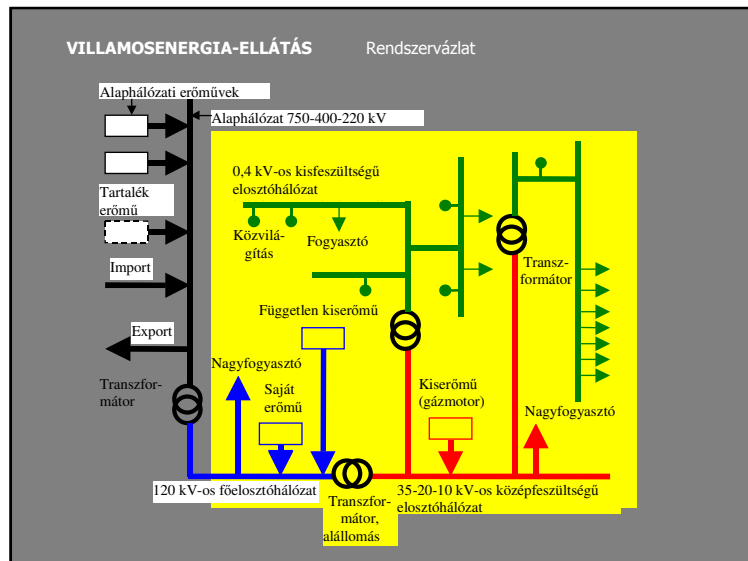
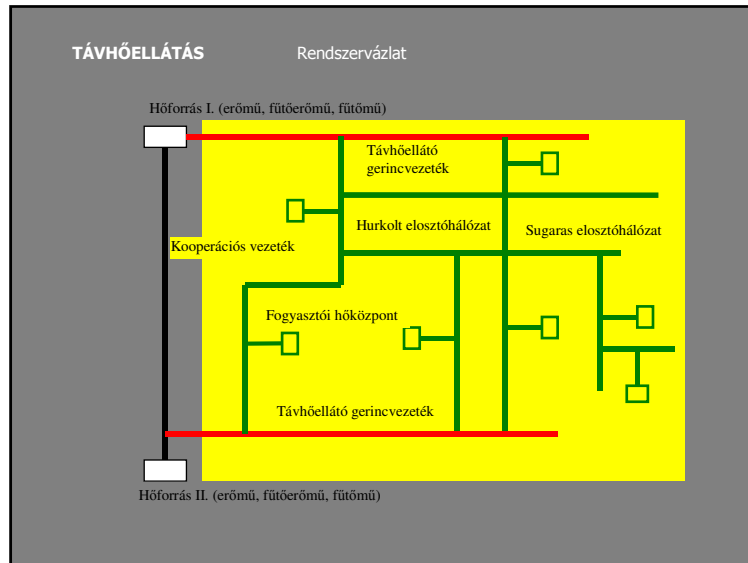
Izlapkezelő építése



Kelenföld csatornázási terve, 1931.



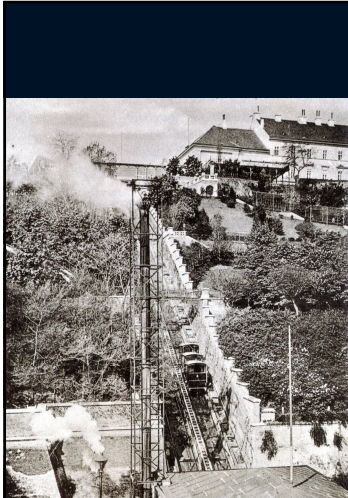


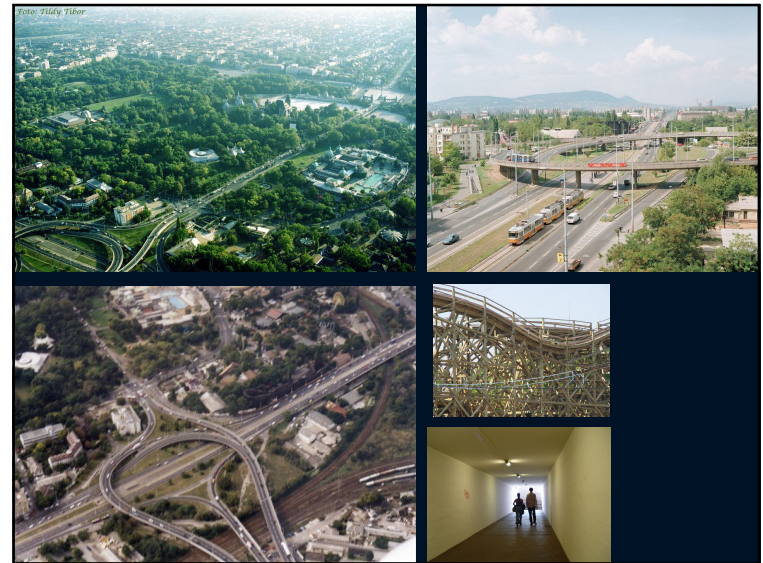
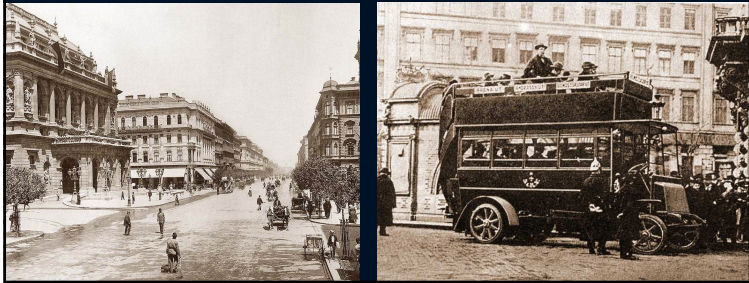


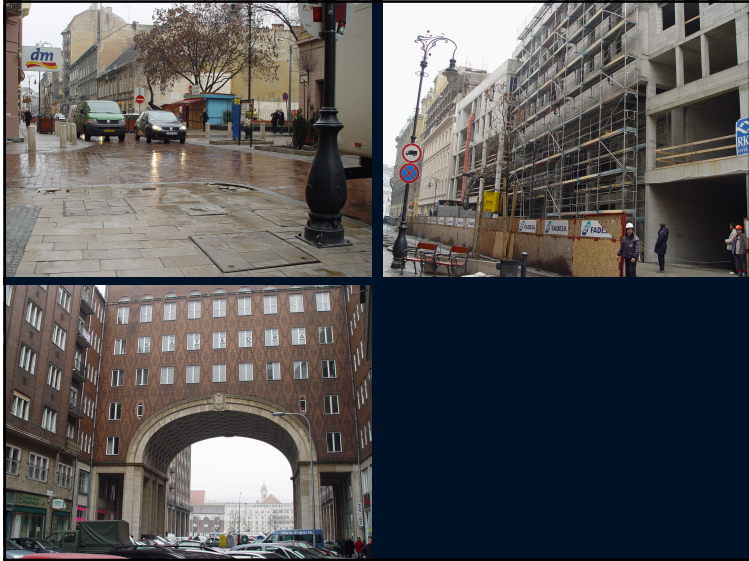
A SZEGEDI
HODÁCS KOCSIGYÁR
KOCSIJAI ORSZÁGSZERTE AZ
ELISMERT
LEGJOBBAK

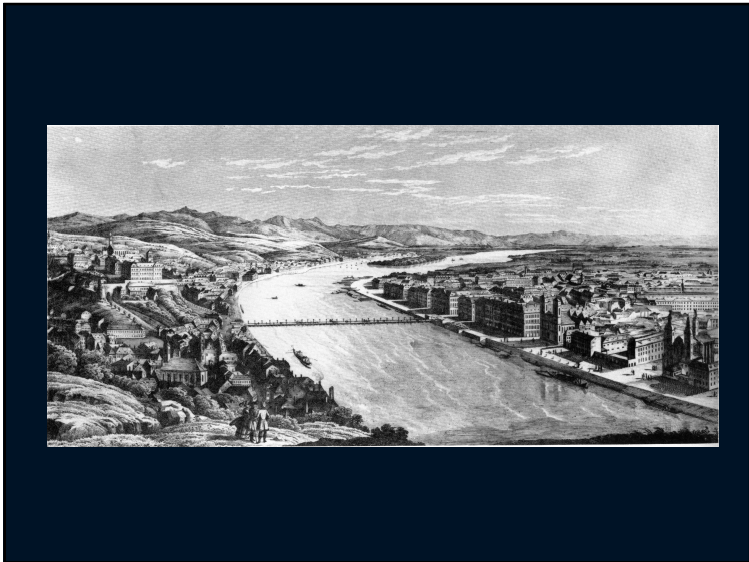


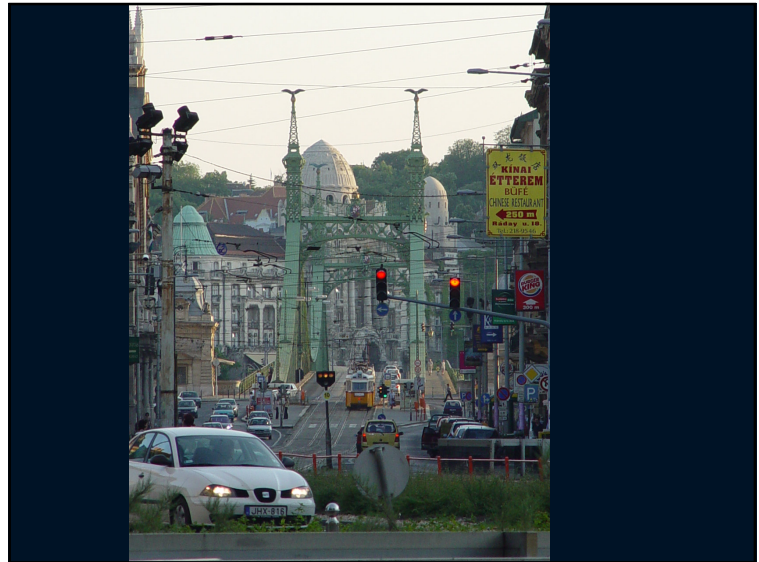
GYÁR: KISTISZA U. 4 FELSŐVÁROS

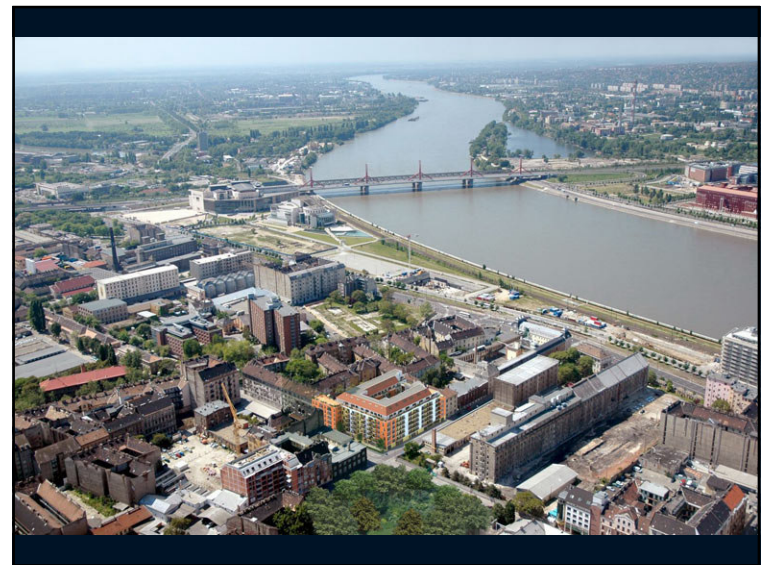
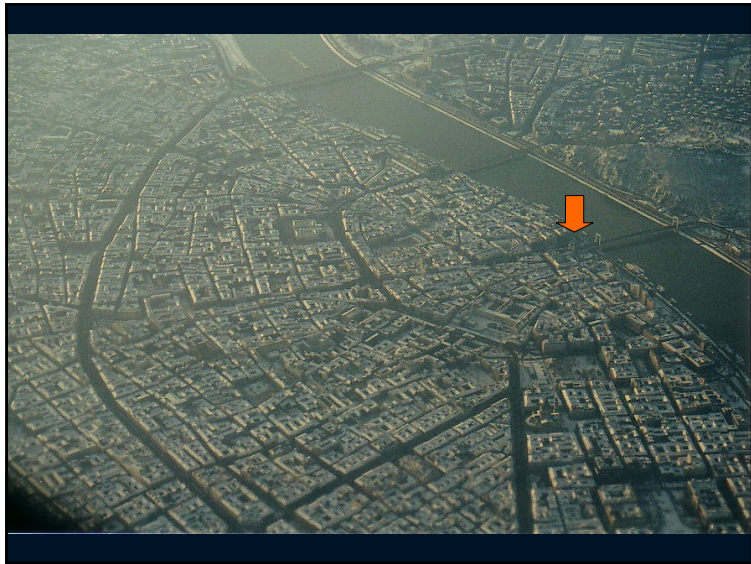














Miért fontos ez számunkra?

„A virtuális térbeli háló csomópontjai – más szóval stratégiai földrajzi helyei – a virtuális tér irányító központjai, amelyek többnyire megegyeznek a valós tér stratégiai helyeivel...”

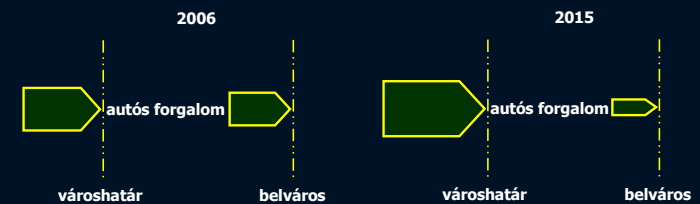
(Bernék Ágnes)

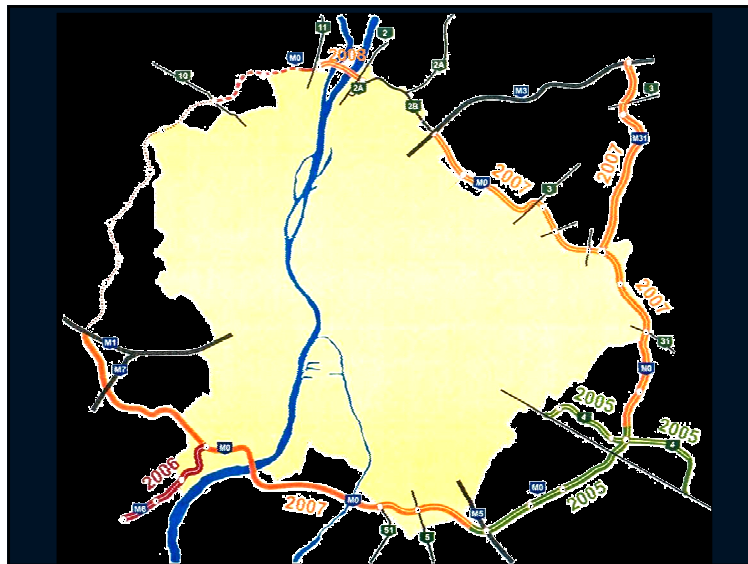
Népességmozgás 1980-2000.

	Város %	Környék %	Ingázó forgalom
Bécs	4,9	20,9	187 991
Berlin	10,3	18,5	88 996
Budapest	-12,3	34,5	369 500
Ljubljana	2,4	31,6	
Prága	0,3	-1,7	119 900
Zágráb	22,8	20,7	

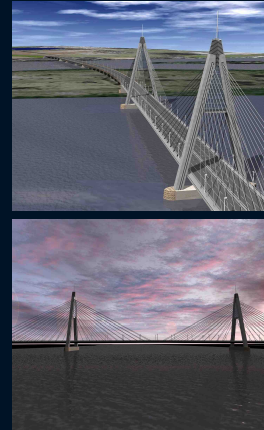
Infrastruktúra-összehasonlítás

	Berlin	Budapest	Ljubljana	Prága	Bécs	Zágráb
Földalatti (km)	143	30,7	49	49,8	62	-
Villamos (km)	182	156,0	-	136,4	236	51
Városi autópálya (km)	59	15	10	81	40	52





Módosított engedélyezési terv



- 7M változat alapján 2002
- csak közlekedési funkció
- Nagy Duna-ág hídja:
 - beton pilon, 2 ferdekábel-sík
 - acél merevítőtartó egycellás zárt majd 2 szekrényes nyitott keresztmetszet
 - 145+300+145 m-es nyílás
- Szentendrei Duna-ág hídja:
 - acél ortotróp szerkezet
 - két különálló szekrény konzollal
 - 93+144+93 m-es nyílás
- Ártéri hidak:
 - 33-47 m-es nyílások
 - feszített vb. betolt szerkezet

A tanulságok összefoglalása

- A városi közterületek **találkozási hely** funkciója fokozatosan kiüresedett,
- A változásoknak az egyik elősegítője volt az autó, és a városi térnek az autók folyamatos áramlása érdekében végzett áttervezése, **a nem-hely** funkciójú terek szaporodása.
- A városi gépkocsi-használatot jól modellezi a **'közlegetők tragédiája'** – miközben rövid távon és a magunk szempontjából racionális döntést hozunk, egyben (önmagunkat is beleértve) mindenkinek rontjuk az utazási körülményeit.
- A lakható város megteremtése érdekében **vissza kell fordulnunk az utca, a közterület felé**, és meg kell változtatnunk a mára ott kialakult prioritásokat.
- Ez részben várostervezési, várospolitikai feladat, de emellett mindenki **maga is tehet azért, hogy gyalogsként visszafoglaljon** valamit a városi köztérből.

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET