

**SZÉLL KÁLMÁN TÉR REKONSTRUKCIÓJA**

**VÁROSÉPÍTÉSZETI ÉS ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT**

**NYÍLT TERVPÁLYÁZATI ELJÁRÁS**

**Z Á R Ó J E L E N T É S**

Ajánlatkérő:  
*FŐMTERV MÉRNÖKI TERVEZŐ ZRT.*

2012. december 10. napján

## I.

A **FŐMTERV Mérnöki Tervező Zrt. mint** Ajánlatkérő (a továbbiakban úgyis mint: Ajánlatkérő) 2012. szeptember 14. napján kezdeményezte a **„SZÉLL KÁLMÁN TÉR REKONSTRUKCIÓJA”** tárgyában a megindított a 305/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet /a tervpályázati eljárások szabályairól/ (a továbbiakban: Tervpályázati Kormányrendelet) 1. § (2) bekezdés alapján kiírt nyílt városépítészeti, és építészeti tervpályázatot. A Tervpályázat lefolytatásának célja: a Tervpályázati Kiírásban megfogalmazott tervezési program megvalósítására a legjobb tervjavaslat és a feladat elvégzésére alkalmas tervező kiválasztása. Az egész pályázat során cél az, hogy a Széll Kálmán tér Budapest közlekedési rendszerében betöltött kiemelt szerepéhez és a városszerkezetben elfoglalt helyéhez méltó módon, előnyös adottságait kihasználva újjá születhessen.

## II.

Az Ajánlatkérő a pályázat súlyára tekintettel 11 főből álló Bírálóbizottságot kért fel a bírálati feladatok ellátásra, továbbá az alábbi szakértőket jelölte ki az egyes építészeti, mérnöki továbbá kapcsolódó egyéb szakmai feladatok ellátására.

### A Bírálóbizottság tagjai:

Finta Sándor, elnök	Fővárosi Önkormányzat
Schulek János, titkár	FŐMTERV Zrt.
dr. Aczél Péter	I. kerületi Önkormányzat
Beszédes Rita	II. kerületi Önkormányzat
dr. Somogyi Botond	XII. kerületi Önkormányzat
Gunther Zsolt	Magyar Építőművészek Szövetsége
Schwarczuk Ágnes	Budapesti Építész Kamara
Mikó László	Magyar Építész Kamara
Vitézy Dávid	BKK
Horn Gergely	BKK
Ujvári Éva	BKK

A Tervpályázati felhívás Közbeszerzési Értesítőben, továbbá a Magyar Építész Kamara honlapján történő megjelenését követően a tervpályázati kiírást 63 személy vette át az Ajánlatkérőtől. Pályázatot összesen 23 fő pályázó nyújtott be. Valamennyi pályamű az Ajánlattételi felhívásban meghatározott határidőn belül az Ajánlatkérőhöz beérkezett (amelyekről külön bontási jegyzőkönyv készült), és egyik pályamű sem sértette meg a titkosság követelményét.

## III.

A pályázat kiírása, lebonyolítása, értékelése során a vonatkozó jogszabályok, így különösen a Tervpályázati Kormányrendelet, és a Közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (a továbbiakban: Kbt.) hatályos rendelkezései, továbbá a Tervpályázati Kiírás egyéb előírásai maradéktalanul betartásra kerültek.

## IV.

A **SZÉLL KÁLMÁN TÉR REKONSTRUKCIÓJA** tárgyában megindított tervpályázati eljárás értékelési szempontjai az alábbiak voltak:

- 1. Széll Kálmán tér rekonstrukciójának építészeti, térépítészeti és közlekedéstervezési szempontrendszere**
  - Funkcionális igények kielégítése
  - Térépítészeti, építészeti minőség
  - Környezetbe illeszkedés
  - Zöldfelületi tervezés minősége
  - A térszervezés és a közlekedési útvonalak összhangja
- 2. Megvalósíthatósági szempontrendszer**
  - Időbeli megvalósíthatóság
  - Ütemezettség, I. ütem azonnali megvalósíthatósága
- 3. Gazdasági szempontok (rekonstrukció tervezett költségének betarthatósága).**
  - Értékelés során előnyt élvez az a Pályázónak, aki a rendelkezésre álló forrásból egyedi peronlefedést tervez a tér déli részén.
- 4. Városrendezési szempontrendszer**
  - A Széll Kálmán tér városépítészeti, infrastrukturális kapcsolata a szűkebb és tágabb környezettel
- 5. Környezettudatos szemlélet megjelenése építésben, üzemeltetésben**
- 6. A tervek áttekinthetősége, érthetősége és az előírások szerinti megítélhetősége**

## V.

### Összefoglaló értékelés

A tervpályázati kiírásban rögzített cél a Széll Kálmán tér és környezetének városépítészeti és építészeti eszközökkel történő rendezése volt. A kiíró célja volt továbbá, hogy a Széll Kálmán tér Budapest közlekedési rendszerében betöltött kiemelt szerepéhez és városszerkezetben elfoglalt helyéhez méltóan, előnyös adottságait kihasználva születhessen újjá. A kiíró a tér rekonstrukció megvalósíthatósága érdekében funkcionálisan jól működő és reálisan megvalósítható építészeti javaslatokat várt, amelyek alapján a tér megújítása a mai kor elvárásainak megfelelő, magas építészeti színvonalon történhet meg.

A tervpályázati kiírás tartalmazta a pályázatok elbírálása során érvényesülő bírálati szempontokat, amelyek felölelték a tér rekonstrukciójának urbanisztikai, építészeti, környezet- és közlekedéstervezési szempontrendszerét; megkövetelték a funkcionális igények kielégítését, a magasépítészeti és környezetalakítási minőséget, a környezetbe illeszkedést, a térszervezés és a közlekedési útvonalak összhangját, a reális megvalósíthatóságot, továbbá a társadalmi, pénzügyi és környezeti értelemben egyaránt fenntartható üzemeltetést. A kitűzött célok eléréséhez két megvalósítási ütem, valamint az első ütem megvalósítására rendelkezésre álló keretösszeg lett megnevezve.

A tervpályázati kiírásra az adott határidőig 23 db terv érkezett be. A Bírálóbizottság valamennyi tervet bírálatra alkalmasnak tartotta, adminisztratív okból kizárásra nem került sor. A pályaműveket áttekintve a Bírálóbizottság megállapította, hogy a tervpályázat eredményes volt. Kellő számú érvényes pályamű érkezett, a pályázók érdemi, a megvalósításhoz jól hasznosítható javaslatokat adtak.

A pályaművek bírálata során egyértelműen megfogalmazódott, hogy bár a Széll Kálmán tér a jövőben is Bel-Buda legjelentősebb intermodális csomópontja marad, rekonstrukciója révén

egyben vonzó városi köztérre is kell válnia. Ugyanakkor az is látható volt, hogy nem érkezett be olyan pályamű, amely a kiírásban megfogalmazott tervezési koncepciót teljes egészében meg tudta volna valósítani, a terület egészére komplex, kifogástalan megoldást tudott volna javasolni. Ennek ellenére a Kiíró számára az elhelyezésre, a városszerkezeti kapcsolatokra, a tervezett épületek tömegformálására, a közlekedési hálózat kialakítására és több egyéb részlet megoldására a lehetséges, megfontolásra érdemes változatok kirajzolódtak a pályaművekben. Sajnos kimondottan markáns, karakteres, átütő erejű, egyben reálisan megvalósítható pályamű nem érkezett be.

A feladat megközelítésében többféle kiindulási típus jelent meg, amelyeket a Bírálóbizottság koncepcionálisan különbözőképpen ítelt meg.

- Többben javasoltak átfogó, az egész térre kiterjedő „perontető” koncepciót. Ez léptékéből adódóan nem felelt meg a tervpályázati kiírás azon szempontjának, amely fontosnak tartotta a tér és környezete illeszkedését. Ezen kiindulású tervek között is volt megközelítési és megvalósítási különbség. Egyes tervek túldimenzionált beépítési javaslatai nem voltak értékelhetők (pl. 12. sz. pályamű), míg a visszafogottabb, finomabb, zöldtetővel és egyéb zöldfelületekkel kombinált környezettudatos megoldások (pl. 3. sz. pályamű) részben elnyerték a Bírálóbizottság tetszését.
- A pályázók álláspontja megoszlott a jelenlegi metró kijárati épület (továbbiakban: „legyező szerkezet”) és az ahhoz kapcsolódó, vele együtt épült „lepény szerkezet” megtartása, illetve részleges vagy teljes bontása tekintetében. A tervpályázati kiírásban a „legyező szerkezet” megtartása az első ütemben (a költségkeretre való hivatkozással) javasolt volt. Egyes pályázók megtartották a kapcsolódó „lepény szerkezet”-et is. Ezek a megoldások általában jó építészeti minőséget hoztak (pl. 1. és 16. sz. pályamű). Ennek oka részben az, hogy ezeknél a terveknél a kiírás szerinti többletfunkciók jelentős része elfért az említett tömegekben, így a tér nem vált zsúfolttá, túlépítetté. Megjegyzendő, hogy ez sok esetben a funkciók besűrítése miatt az épület és környezete közlekedő tereinek szűköségét vonta magával.

Több pályázó megtartotta a „legyező szerkezet”-et. A kiírásnak megfelelő kiindulásból eltérő eredmények születtek. Volt, aki nem tudott megbirkózni a feladattal, és a tervezési program megvalósítása (új építések mértéke, tömege) a tér túlépítését eredményezte (pl. 6. és 15. sz. pályamű). A sikeresebb megoldások egyensúlyt tudtak tartani az új építés mértéke és a funkcióigénynek való megfelelés között (pl. 14. sz. pályamű).

A pályaművek kis részénél a pályázó mindent elbontott, ebből következően a metró kijáratot új épületben kellett elhelyeznie. Ezeknél a terveknél a megvalósítási költség keretek között tartása bizonytalan. Általában nem volt sikeres az eltervezett feladat, az új metrókijárati épület építészeti színvonala nem érte el az eredetiét. Más esetekben ötletes, innovatív, érdekes megoldások születtek, de ezek megvalósíthatósága és végiggondoltsága erősen megkérdőjelezhető (pl. 8. sz. pályamű).

A tervpályázat hasznosításának módjára és lehetőségeire tett ajánlások:

#### A megtartott épületek építészeti kezelése a pályaművekben

A megtartott „legyező szerkezet” tekintetében elmondható, hogy azok a megnyitási, feltárási megoldások voltak a Bírálóbizottság által preferáltak, amelyek három oldalról, minél nagyobb felületen nyitották meg a homlokzatot a fő közlekedési irányok felé. A továbbiakban a támogatott

megoldások azok voltak, amelyeknél a tervezők a „legyező szerkezetet” minél jobban kitisztították, ugyanakkor a valamelyik homlokzati fronton hagytak helyet minimális kapcsolódó funkciók (jegyárúsítás) elhelyezésére, és mindezt a fő gyalogos forgalmi irányok helyigényének biztosítása mellett tették. A „lepény szerkezetet” is megtartó tervek közül a Bírálóbizottság a földszinten áttört, minél jobban átjárható megoldásokat támogatta.

### Beépítési változatok

A pályaműveket áttekintve a Bírálóbizottság megállapította, hogy a tervezési programban rögzített funkciók kizárólag a meglévő és megtartott épületekben nem helyezhetők el, azaz mindenképpen új épületek, épületrészek tervezése szükséges a tervezési program betartásához.

A többletfunkciók befogadására tervezett új beépítések többféleképpen voltak megoldhatók. Ezek közül a rézsűbe épített változatokat csak akkor tudta a Bírálóbizottság támogatni, ha azok nem jártak jelentős zöldfelület-csökkenéssel. Az elhelyezendő funkciók egy épülettömegbe történő elhelyezése nem egyszer azzal az eredménnyel járt, hogy túl nagy, a „legyező szerkezettel” konkuráló, a tér áttekinthetőségét zavaró épülettömb jött létre. Azok a megoldások, amelyek több kisebb épületben helyezték el a telepítendő funkciókat, nem minden esetben jártak sikerrel, mivel a tér túlépítésével a jelenlegi vizuális összevisszasághoz hasonló helyzetet eredményeztek.

Összefoglalva az új építések tekintetében az összefogott, egy töről fakadó, a környezethez illeszkedő építészeti megoldásokat támogatta a Bírálóbizottság. A perontetők esetében az egységes, ugyanakkor nem túlhangsúlyos változatok voltak a díjazottak.

### Közlekedés és térhasználat

A Széll Kálmán teret számos irányból nagy számú gyalogos használja nap mint nap, emellett hosszabb-rövidebb idejű időtöltésre is szolgál. Így alapvető elvárás volt, hogy a térszervezés biztosítsa a gyalogosok akadály nélküli áramlását a fő irányokban, és lehetővé tegye a differenciált térhasználatot is.

A jelentős közlekedési irányok közül a Vár felőli forgalmat megfogó Várfok utcai kapcsolatot több pályamű is eredményesen fogalmazta újra. A Várfok utcai gyalogos felület bővítését előnyben részesítette a Bírálóbizottság, mint ahogy a tér két szintje közötti kapcsolatrendszer differenciált megoldásait is díjazta.

A Bírálóbizottság azokat a megoldásokat preferálta, amelyek az egyes tömegközlekedési megállókat fizikai akadályok nélkül, korlátozásmentesen tették megközelíthetővé.

Általánosságban nem javasolt a tér további, a közlekedési kapcsolatok túlzott összevonásából adódó, koncentrált terhelése, mint ahogy az sem, hogy a térszínre, egy középpontba telepítsék az összes buszmegállót, elmozdítva a Várfok utcából.

A villamos-közlekedést illetően a Bírálóbizottság nem talált olyan pályaművet, ami a reális költségkereten belül maradván a kiírásban szereplő vezértervénél átgondoltabb vágányzatot javasolt volna. A 4-6-os villamos végállomását több terv a Vérmező út mellé helyezte át, az így felszabaduló északi térrészre azonban nem fogalmaztak meg funkcionális vagy esztétikai többletértéket hordozó javaslatokat. A pályaművek többsége a villamos vágányzóna teljes fűvesítésével igyekezett megközelíteni a jelenlegi szabályozási előírásokban szereplő 40%-os zöldfelületi arányt, ennek azonban csak lényegesen korlátozottabb feltételek között van realitása.

Egyik pályamű sem hozott radikálisan új, ésszerű gazdasági keretek között értékelhető közúti közlekedési javaslatot. A Várfok utca forgalomcsillapítása (autóbusz célforgalom számára való átengedése) előremutató javaslat.

A II. ütemben javasolt P+R parkolót a pályázók többsége a tér északi része, illetve a Margit körút útpályája alatt helyezte el. Amennyiben ennek elhelyezése valós igényként merül fel, a javasolt

helyszín megfelelő. Megjegyzendő – amint erre a legtöbb pályamű utalt is –, hogy a korszerű közlekedéstervezés elveivel nemigen egyeztethető össze P+R parkoló építése egy ennyire központi helyszínen. Tanulásként megfogalmazható, hogy a szabályozási tervekben a P+R parkoló létesítési kötelezettség törlésre javasolt.

A kerékpárosok igényeit viszonylag kevés pályázó tudta szakmailag megfelelő módon kiszolgálni. A gyalogos felületekkel közös, jelentős kitérőkkel megoldott nyomvonalakat a Bírálóbizottság nem ítélte megfelelőnek. A „bubi” állomás és a B+R tároló csak néhány tervben szerepel a közösségi közlekedési átszállókapcsolatoktól és a kerékpáros infrastruktúra elemeitől megfelelő távolságban elhelyezve, például a Margit körút – Dékán utca csomópont vagy a Vérmező úti rézsű közelében.

### Térépítészeti minőség

Ebben a tekintetben rögzíteni szükséges, hogy a tér átépítése során a legfontosabb a minőségi térburkolat biztosítása. Ez a döntés preferenciát kell, hogy élvezzen minden más kiegészítő térépítészeti eszközzel szemben.

Térvilágítás tekintetében a semleges, nem túl magas oszloplámpák betervezése ajánlott, tekintettel az üzemeltetési költségekre lehetőleg kis energiafelhasználású, LED-es típusban. Az éjszakai megjelenésnél törekedni kell, hogy a megvilágítás elsősorban a különböző típusú térhasználatokat segítse, és ne váljon öncélú építészeti elemmé.

Az utcabútorok, ülőfelületek, köztárgyak és vizuális tájékoztató elemek minősége meghatározó lehet a használati élmény szempontjából. E tekintetben számos pályamű mutatott be szellemesen formált, időtálló megoldásokat.

Részben ide tartozó szempont volt, hogy ne alakuljanak ki kieső, beláthatatlan, a társadalmi devianciákat erősítő és tartósító térrészek. Ennek az építészeti és környezetalakítási szempontból magasra értékelt tervek mindegyike eleget tett.

A zöldfelületi arány nagymértékű növelésére adott javaslatok nem bizonyultak életképesnek a jelentős használati intenzitás miatt. Rögzíteni szükséges, hogy a 40% zöldfelületnek a tervezési programban nincs helye, ez olyan nehezen működőképes kompromisszumokkal sem megvalósítható, mint pl. a vágányfüvesítések. Zöldfelületeket a meglévő rézsűk, a téren belül pedig kisebb facsoportok és növénykazetták következetes alkalmazásával célszerű kialakítani.

### A tervezett második ütem megítélése

Sajnálatos módon nem jelent meg a terveken olyan átütő javaslat, amit távlatban javasolni lehetne. A második ütemben javasolt beavatkozásokat tekintve elmondható, hogy a gyalogosok külön szintre helyezése még távlati ütemben sem jelent jó megoldást. Több pályamű felvetette a Dékán utcai járda kiszélesítését, ez azonban a környék teljes közlekedési rendszerének átalakítását vonná maga után.

A tér szélesebb gyalogos szintbeli megnyitása a Trombitás-tömb irányába, a 4-6 villamos továbbvezetését és a Margit körút érintett szakaszának esetleges lesüllyesztését követően elképzelhető távlati fejlesztési javaslat.

### Továbbtervezési javaslat

A Bírálóbizottság egyöntetű állásfoglalása alapján megállapítható, hogy mivel egyik pályamű sem nyújtott mindenre kiterjedő, teljesen elfogadható megoldást, a továbbtervezés a díjazott pályaművek teljes körű értékelése alapján történjen. Ennek során az alábbi elvek érvényesítése javasolt:

- a metró kijárat épület részben vagy egészben való megtartása és földszinti funkcióitól való jelentős megtisztítása a gyalogos forgalom szabad áramlása érdekében;
- az új épületek és perontetők maradandó értéket teremtő, a megmaradó elemekkel nem konkuráló építészeti kialakítása;

- a szükséges funkcióknak a jelenlegi „legyező épület” mellett lehető legkevesebb számú épületben való elhelyezése;
- a tér átjárhatóságát és átláthatóságát biztosító egységes térépítészeti karakter megteremtése, mely biztosítja a differenciált használatot;
- kiváló minőségű, csúszásmentes, tartós, tisztán tartható térburkolat, időálló utcabútorok és a könnyű tájékozódást segítő jelzésrendszer alkalmazása;
- a teret érintő közlekedési infrastruktúra jelenlegihez hasonló logikájú, részleteiben finomított megoldása.

## VI. Részletes szakmai bírálat

### 1. számú pályamű

Tervező a tér távoli és közeli múltjának, létrejöttének bemutatása során a Kíró tudtára adja mit gondol a tér identitásáról, amit mindenképpen megőrizni, erősíteni kíván tervével.

A bemutatott terv szinte minden mozzanata átgondolt, a tervben semmi sem véletlenszerű, a bemutatott józan megoldások maximálisan figyelembe veszik a lehetőségeket. Tervező döntéseit a környezettudatosság, fenntarthatóság szempontjainak érvényesítésével hozta meg, ezért a tér két eredeti épületét a metró épületét továbbá a Várfok utcai BKV épületet megtartja.

A „legyezőként” ismert épületet megszabadítja a fojtogató idegen részekről. A „lepény” alatti beépítés elbontásával a köztér értékes fedett területhez jut, ez a terv egyik nagyon értékes gondolata. A kijárat épület három irányból feltárul. A kétszintes építményt korszerű üvegezéssel tovább fejleszti.

A Várfok u-i járdát előnyösen szélesíti meg a tervezett támfalépület bejárati előterével. Az itt kialakított kilátó- és kávézó terasz méltó fogadóhelye a Vár sétányból érkezőknek. A túlfeszített Várfok utca a terasz által lélegzethez jut. A többszintes téren a vertikális mozgásokat részben a támfallal párhuzamos háromkarú egyenes vonalú lépcső és mozgólépcső, az akadálymentes közlekedést lift biztosítja. A távlatban tervezett Csaba utcai alagút számára a felület szabadon marad. A zöld rézsű átalakításával, részleges beépítésével a kiírásban szereplő programot magas színvonalon és gazdaságosan teljesíti.

A Vérmező utcai rézsűben két helyen tervez térépítészeti igényességgel kialakított, - a rézsűn felvezetett – lépcsőt. A forgalomcsillapított helyzet előnyeit kiaknázva a javaslat a Vérmező u. - „Batthyány köz” irányába a gyalogos kapcsolat kialakítását támogatja.

Itt kerül elhelyezésre a kerékpáros infrastruktúrát támogató B+R tároló is.

Tervező határozott állítása: A Széll Kálmán tér burkolt köztér és nem közpark, elsődleges feladata a gyalogos és tömegközlekedési kapcsolatok kiszolgálása mindenképpen támogatandó.

Az újonnan tervezett térburkolattal célkitűzése volt megszüntetni a tér jelenlegi „szürkeségét”. A tervezett burkolat ornamentikája a tér identitásának kifejezője a tömegközlekedési eszközök – vörös, sárga, kék – alapszíneit felhasználva szoftveresen generált képekből áll össze. A pixelszerű textúra által kirajzolódó felületeket csúszásmentes, kemény térkőből képzelettel el. A színek intenzitásával határozott utalást ad az adott tér-rész funkciójára.

A burkolat szín- és méretrendjét követik az abban elhelyezett ülőfelületek, az ülőkockák. További átgondolt javaslat, hogy az árnyékoló-, esővédő-, és perontetőket is az alapkon koncepcióval összhangban alakítja ki az egységes városképi látvány érdekében.

A javasolt térburkolat színezése oly egyszerűen asszociatív és informatív, mint az a vizuális közhely, hogy a villamos sárga, az autóbusz kék, a metró pedig vörös.

A zöldfelületeket a tér szélére kihúzva helyezi el, facsoportokkal kiegészítve. A teret határoló zöldfelületeket és fasorokat fejleszti, de azok ábrázolása kidolgozatlan maradt. A tervezett vízfelület alaprajzi helyét a Bírálóbizottság vitatja, mert a vízfelülethez további szabad felületnek kellene tartoznia, ami nem lehet átfedésben a fő gyalogos útvonalakkal.

Összefoglalásként megállapítható, hogy a felesleges sallangjaitól megfosztott, és átláthatóvá, átjárhatóvá tett köztér a „rég-új óra”, az újonnan tervezett padok, a vízgyűjtő felületként is kialakított perontetők elhelyezése által is megoldottá vált. A javasolt térépítészeti arculat - vitatott részleteitől eltekintve - összességében letisztult elegáns hatást kelt.

Köztünk él az a fiatal generáció, akik számára a rehabilitált „rég-új” köztér új, szerethető térként válhat mindennapja részévé.

A központi területen lévő „Sellő kutat” Tervező áthelyezte a Széna térre, hangsúlyos, vertikális zárást adva a Vérmező u. és Margit krt. vizuális összemetszésének. A kút elhelyezésénél figyelembe vette a távlati metrófeljáratot, és a zöldfelületet ennek alárendelve alakította ki.

Pályázó nagyon helyesen, a kiíráshoz csatolt közlekedési koncepciót adatszolgáltatásnak tekintette, a tervezett hálózathoz igazodott, azon nem változtatott. Ezzel az egyéb szempontból is racionális, jól átgondolt tervének megvalósíthatóságát támogatta.

A javaslat a kiírásnak megfelelően ütemezett, az ütemezéshez költségbeclés is készült.

A II. ütemben többek között a Margit krt. érintett szakaszának útpálya süllyesztését javasolja, csökkentve a közúti forgalom által gerjesztett problémákat. Ez a grandiózus javaslat a költség-haszon elemzés során elbukik. A P+R parkoló elhelyezésére adott javaslata az elképzelés realitásának megfelelően kidolgozott. A II. ütemre tett javaslatok nem igénylik költséges struktúrák elbontását és viszonylag csekély zavarás árán megoldhatók.

A pályamű I. ütemben javasolt és kidolgozott részletei által költséghatékony tervnek minősíthető. A Terv Kiíró jelenlegi célját magas szinten képes kielégíteni.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel, de füves vágány létesítése II. ütemben csak az I. ütemben létesített vágány elbontásával lehetséges, ütemezetten nem. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér belső, az egyes tömegközlekedési megállók közötti kapcsolatrendszer jó, valamennyi fontosabb irány kapcsolata működőképes, átlátható. A tér különböző szintjei között lifttel és mozgólépcsővel is kapcsolatot teremt, a létesítmények könnyen megközelíthetőek. A Várfok utcai rézsűk alatt kialakított funkciók megközelítése ugyanakkor csak a hűvösvölgyi villamosok vágányain keresztül lehetséges, megnövelve ezzel a villamost keresztező forgalom mértékét, így a balesetveszélyt is.

A Várfok és Vérmező utcák felé két új lépcsőt is létrehoz, tovább javítva ezzel az autóbuszok, a Vár és a Vérmező utca felé haladó gyalogos kapcsolatok minőségét.

A terv a metróépületet a mai kijárat mellett két, oldalsó kijáratral bővíti, ezzel is elősegítve a gyalogosforgalom szabad áramlását. Emellett ugyanakkor megtartja a metró kijárat épület toldalékát, így a tér egyik legfontosabb gyalogoskapcsolata, a hűvösvölgyi és a nagykörúti villamosok közötti kapcsolat továbbra is a tér kapcsolatrendszerének egyik gyenge pontja marad.



Az alkalmazott peronernyők egyediek, a tér valamennyi pontján biztosítják az utasok eső és napvédelmét. A peronernyők sűrűn elhelyezkedő lábrendszere azonban rossz kialakítás és elrendezés esetén akadályozhatja a gyalogosok haladását, ami a tervben jelenleg a mai 61-es villamos megállója térségében jelentkezik.

## **2. számú pályamű**

Nagyon értékes gondolatsoron keresztül felvezetett pályamű, a tér adottságainak részletes elemzésén keresztül jut a javasolt megoldásig.

Az építészeti tervpályázatra érkezett pályázatok között egyedülálló gondolatot hoz a Tervező, de a tervben szereplő ötlet, az ötletpályázat kidolgozottságát nem haladja meg, annál nem több. Az építészeti sokszínűséggel jellemezhető tér az ötlet által tovább bonyolódik. Az ötlet láthatóan semmit nem old meg, viszont a megvalósíthatósága számos kérdést vet fel.

A tervezett szerkezet két egymással nem párhuzamos ív mentén hasít bele a felettünk lévő légtérbe, mintegy ketrecbe zárva a teret. Általa az érzékelhető tér összességében kisebb is lehet, mint az eddigi építmények, műtárgyak által közrezárt tér, de vajon kell-e egy ilyen kicsi, de forgalmas területre a térérzetet szűkítő hatású építészeti gesztus, kellene-e leszakadó térrészletek?

A háromszöget bezáró geometriájú térfalak fölötti pontról-pontra változó áttört építmény, a rajta, benne lévő perontetők a téren áthaladók, a téren létezők térérzetét nagymértékben teszik bizonytalanná, bár a tereppel csak lábaival érintkező szerkezet a tér gyalogos használatára csak korlátozottan van hatással. Komoly lépték és aránybeli problémákat jelent a szolgáltató épülettel történő geometriai ütközet is.

A növényzettel felöltöztetett szerkezet valóban folyamatosan árnyékot képező térelem lehet, ugyanakkor a növényzet minőségétől és az aktuális időjárási viszonyoktól függően alakulhat a szűrőn áthatoló fény.

Változó szélességű a gyűrű maga, és a határoló hengerek sincsenek azonos magasságban. A bemutatott – lerajzolt – szerkezet helyenként 20 m-nél is hosszabb rudakból áll össze.

A felvetett ötletnek feleslegesen magas költsége mellett nem értelmezhető a használati értéke, térhatása a járókelők számára csekély, annál több a területen megjelenő kerülgethető oszlop. Tervező is tisztában van az építmény és fenntartása bekerülési költségeivel, hisz egyidejűleg javaslatot tesz a szponzorálók kiválasztásának módszerére is.

A kiírás szerint elvárás volt az egységes arculat megtervezése, ami a tervlapokról nem olvasható le, hacsak az épületeken körbefuttatott fehér szegélyezés és a zöldtetőként rajzolt épülettetőket nem értjük a tervezett egységes megjelenésen.

A metróállomás kijárati épületének megtartására – épületszerkezeti, épületfizikai szempontból – nem támogatható módon tesz javaslatot, a „legyező” épületrész felöltöztetése nem megoldott. A műleírásban említett háromoldalú megnyitásból a tervlapokon nem látszik semmi, csak egy zárt dobozzá transzformált legyező. A kiírással nem ellentétes, hogy a bekebelezett legyezőt megfosztja azoktól a részeitől – „a lepényektől” – amiknek eredetileg építészeti és térépítészeti szerepük is volt.

A pályázatban a városszerkezeti kitekintés, nagyobb összefüggések vizsgálata maximális mértékben teljesül, de az ismert tényeken túl újabb összefüggéseket nem hoz felszínre.

A sokváltozós tér továbbtervezése során egyetlen cél lehet a rend megteremtése. Ezt újabb bizonytalanságot hordozó elemmel létrehozni nem lehetett, melyet a terv több ponton igazol. A nagyvárosi térre tervezett „jel”, gigantikus méretű műtárgy előre nem is felfogható, nem is látható

részekre szabdalja a különböző helyekről kínálkozó feltáruzó látványt. Pályázó a gyűrűk általi térbeli definiáltság érzését említi műleírásában, ami a meglévő adott térelemek és a választott forma meghatározhatatlansága miatt vitatható. Az álló- és mozgó járműveket kerülgető acél lábak sokasága teszi a térhasználó gyalogosok számára érzékelhető teret még határozatlanabbá. A tér eredeti adottsága, az idők folyamán kialakult megjelenése a továbbtervezés során kristálytisza, egységet teremtő gondolatiságot, letisztult gesztusokat, igényes szerkezetek és anyagok alkalmazását követeli meg. Nem hihető az egy gesztussal operáló terv architektúrája.

Jó a metró körüli nagy összefüggő tér kialakítása, szabad átjárással a fő gyalogos közlekedési irányokba. A burkolt felületet tagoló kisebb facsoportok és pihenőhelyek javaslata jó, de azok alaprajzi helye bizonytalan, megoldatlanul hagyja a tér ÉK-i – ékként összezáruló – részének rendezését.

A burkolat felszíni kialakítása és anyaghasználatra tett javaslata igényes. Az egyedi utcabútorok alkalmazása szintén dicsérendő. Előnyös a tér több pontján, jellemzően párát adó vízjáték elhelyezése a pihenőterekhez kapcsolódóan.

Átgondolt a tér többszintű hasznosítására tett javaslata. A pihenőtereket kivonja a tér forgatagából és tetőteraszként a szolgáltatóház fölé, a Várfok utca és a Vérmező utca közé befeszülően helyezi el. A Várfok utca ezzel a kiszélesítéssel nagyvonalú fogadó térré válik a Várba indulók vagy onnan érkezők számára. A fa burkolatú teraszok és zöldtetők tagolása jó, de vitatható azok mérete, konzolos benyúlása a zöld térelem rácsszerkezetébe.

A teret és a határoló magasabb szinteket térépítészeti elemként kialakított lépcsősor és rámpák kötik össze mind a Csaba, mind a megnyitandó Batthyány köz irányába.

A tér zöldfelületeinek kialakítása staffázs jellegű, részleteiben több helyen átgondolatlan. Az utakat - Margit krt. és Csaba u - kísérő fasorokat fejleszti, figyelmen kívül hagyva a közműveket és a közlekedési igényeket. A vágányzónák füvesítése előremutató, de a tér teljes körülzárása, műszakilag és funkcionálisan elhibázott javaslat.

A tér fölé jelként emelkedő „zöld gyűrű” ökológiai és mikroklímát javító hatása irreális, a kialakítható lombfelület és annak magassági elhelyezkedése miatt.

A Széna tér rendezésére tett javaslata reális, növényi térzárást adva a buszpályaudvar irányába.

Az ütemezéssel egyet lehetne érteni, ha a zöldgyűrű nem volna alul árazott.

A terv villamoshálózati szempontból a kiírásnak megfelel, de a Fogas leendő végállomásának déli oldalra helyezése az átszállási kapcsolatok szempontjából kedvezőtlen. A Fogas leendő csonkavágányát be kell kötni a 18/56-os villamosok déli irányú vágányába, hogy működőképes megoldást biztosítson. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a Várfok és a Vérmező utcák felé a gyalogosközlekedést – helyesen – erősíteni kívánja. Új kapcsolatokat alakít ki a Várfok utca több pontján jelentősen hozzájárulva ezzel a tér különböző szintjei közötti gyalogosáramlások egyenletes eloszlásához. A terv a mai 61-es villamos felett átvezető lépcsős híd helyén, egy teraszon keresztülvezetve alakítja ki a mozgólépcsőt, aminek elhelyezése így kicsit periférikus lesz.

A tér belső kapcsolatrendszere közül egyes gyalogosirányok megfelelően kijelöltek, mások esetében a térérendezés olyan elemeket tartalmaz, amelyek a szabad gyalogosáramlást akadályozzák. A tér közepén vagy a körúti villamosok felszállóhelyén található fák akadályozzák a szabad gyalogosáramlást. A mai 61-es villamosok megállójában lévő építmény a megálló megközelítését korlátozza. A terv ugyanakkor a metró kijárat épületét oldalról is megnyitja, a „lepényépületet” elbontásra javasolja, ezáltal a tér két fele közötti kapcsolódás sokkal erősebb tud lenni.

### 3. számú pályamű

A pályamű - a kialakult állapotot részletesen elemezve - a jelenlegi kaotikus viszonyok felszámolására és „közösségi tér” létrehozására törekszik. Eszközként a teret definiáló, összefogó, karaktert adó keretet használ, mely - a régi „Gomba” új olvasataként - egyben építészeti jel. Az esővédő, ill. árnyékoló funkciót biztosító, gyűrűszerűen bezáródó tető a sarkai felé perforált, kijelölve két kisebb épület és az új Várlepcső helyét az építészeti kompozícióban.

A szép vonalvezetésű, változó szélességű és magasságú tető megformálásával igazodik a le - és felszállóhelyek rendjéhez, humanizált közösségi teret hoz létre a Széll Kálmán téren belül.

A javaslat a METRÓ kijárat épületét mindkét ütemben megtartja, elfogadva és kiemelve annak központképző jellegét. A meglévő és a két kisebb új épület jó funkcionális csoportosítással biztosítja a kiírásban megadott területi igényeket.

A csak kis mértékben differenciált, homogén burkolattal tervezett központi tér minden irányban biztosítja a zavartalan gyalogosmozgás lehetőségét. A pályamű kiemelten kezeli a Vár és a Várfok utca megközelítését, differenciált lehetőségeket felkínálva (tereplépcső, rámpa, mozgólépcső, gyalogoshíd). Jó javaslat a Vár felé vezető út indításánál, a Vérmező utcai rézsű tetején kialakított kilátóterasz és elegáns a Várfok utcai rézsűn hosszán elnyújtott olaszlépcső /„Várlepcső”/.

A terv a Csaba utca felé irányuló gyalogosmozgások, a két szint közötti kapcsolat igényét ütemeztetten, a kiírásnak megfelelően oldja meg. A Széna-téri gyalogos-aluljáróra tett II. ütemű javaslata a két tér közötti együttműködést, a Volán pályaudvar és a Mamut bevásárlóközpont Széll Kálmán tér felől történő biztonságosabb megközelítését szolgálja. A környezeti kapcsolatok javítása érdekében a terv, a Dékán utcai járdát kiszélesíti, II. ütemre vonatkozó javaslata felhívja a figyelmet a Margit körút északi oldalán lévő tömb Retek utca felé történő átjárhatóságának biztosítására.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel, de a nagykörúti villamosok fordító csonkavágányának füvesítése nem javasolt. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbussz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv előnye, hogy öt ponton teremt kapcsolatot a tér alapszintje, valamint a rézsűk tetején futó Várfok és Vérmező utcákkal. A Várfok utcai rézsűn rézsűtosan kialakított enyhe meredekségű lépcső épp úgy előnyös kapcsolati elemként jelenik meg, mint ahogy a Vérmező utca felé nyitott új lépcső is. A spirálban levezetett, építészeti játékként beillesztett rámpa közlekedési szempontból nehézkes, akadálymentes közlekedésre nem alkalmas, azt a rámpával egybeépített lift megfelelően képes kezelni.

A tér közepére behúzott zöldfelület több fontos belső gyalogoskapcsolat szempontjából akadályozó tényező, elhelyezése előnytelen. A terv nem tesz javaslatot a metróépület oldalra történő kinyitására, elvetve ezáltal a metró megközelítésének előnyösebb, minden irányból történő megközelíthetőségét. A metróhoz kapcsolódó toldaléképületet megtartja, az alatta vezető átjárót azonban – bár a szélesítés gondolata megjelenik - a teraszszintre felvezető lifttel szűkíti.

A téren körbefutó perontető valamennyi utas számára kényelmes, megfelelő védelmet biztosít az időjárási körülmények ellen.

A pályamű a meglévő kerékpárutakat feltünteti, de azok távlati sorsával nem foglalkozik, B+R tárolót nem tervez.

A pályamű, II. ütemben javasolja a metróból egy új, Széna - téri feljárat megnyitását, a P+R parkoló elhelyezésére adott elképzelését a realitásnak megfelelően kidolgozza.

A tér arculatát esztétikailag és műszakilag is igényes ornamentika határozza meg. Javasolt anyaga üvegszál erősítésű látszóbeton, díszítőeleme az acél résfolyóka és led pontfények.

Előnye a tervnek, hogy kerül a hagyományos víz architektúrákat. Helyette „tapintható” vizes felületű műtárgyakat, - vízfal, vízpad – helyez el a tér több pontján. Költségkímélési okokból nem javasol egyedi utcabútorokat, de minőségi késztermékeket jelöl meg. E célból a térvilágítást a tető tartószerkezetét felhasználva helyezi el a tető felmelegedését akadályozza, és felülnézeti látványát javítja az extenzív zöldfelület kialakítása.

A tér- és határoló területek meglévő növényzetét részletesen értékelve megtartja, a közművek figyelembevételével a téren kevés, de nagyméretű fát helyez el (platán). Az utakat szegélyező fasorokat továbbfejleszti.

A Széna- tér környezetrendezése kidolgozott. A pályamű több figyelemreméltó térépítészeti- és zöldfelület-kialakítási javaslatot tartalmaz.

A pályamű költségbecslésében az I. ütemre vonatkozóan, az épületek, útpályák és közművek fajlagos ára egyaránt erősen alulmértétezett, ugyanúgy, mint a Széna- téri metrófeljárat a II. ütemben. (a tervezők megfeledeztek az út- és vágányépítés, valamint a lejtakna kimélyítésének problémájáról)

A javaslat jól ütemezhető. Az I. ütem építése a tér működését nem lehetetleníti el. A II. ütemben javaslatot ad a P+R organizációjára, valamint egy új Széna- téri metrókijárat építésére.

Az új létesítmények műszaki szempontból egyszerűek, fenntartásuk nem túl költségigényes. A környezettudatos működésre a műleírás megfelelő javaslatokat ad.

#### **4. számú pályamű**

A terv a tér kialakult városszerkezeti jellegéhez illeszkedve új térfalakat hoz létre, melyek a teret átláthatatlanná teszik, kitarakva a környező tömegeket és tereplépcsőket. A hangsúlyos járható tetőrendszer túlméretezett, bár a terepszinten fedett gyalogos közlekedést biztosít, felső szintjének használata kérdéses. Az íves, elliptikus formálás általában nem idegen a közlekedési épületek formavilágától, de jelen helyzetben a funkcióalakítás kötöttségét vagy ellehetetlenülését eredményezi. A „legyező épület” befeszül a tető adta keretbe.

A Várfok utca kiszélesítése, megtoldása a támfal épület zöldtetejével hasznos javaslat

A közlekedési javaslat megtartása mellett több autóbusz utas várót jelöl, nem konzekvensen. A P+R parkoló lehajtójának elhelyezése és kialakítása előnytelen. A tér átjárható, gyalogos kapcsolatai rendezettek, azonban a tetőrendszer java része kieső, hasznosítatlan felületet fed le. A kerékpár bérlést és tárolást a tér Várfok utca alatti részére telepíti, mely kerékpárral nehezen elérhető.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a tér területén egy új második szintet javasol létrehozni a perontetőn, közvetlen kapcsolódási pontokkal a Várfok és a Vérmező utcák irányába. A villamosvonalak felett átvezetett hidak bár valóban jó kapcsolatot nyújtanak a perontető felé, a perontető és a térszint között túl kevés kapcsolat került kialakításra a gyalogosáramlás diverzitásához képest.

A perontető mellett a tér rendszerét, gyalogosforgalmát a tervezett fasor is meghatározza, ami – különösen a metró kijárat épület térségében - szintén hozzájárul valamelyest a gyalogosközlekedés korlátozásához.

A gyalogos közlekedés a terv alapkoncepciójából eredően téren belül és a határoló utcák, illetve téren kívüli tömegközlekedési megállók felé biztosított.

A teret egy hatalmas – motiválatlan – burkolt felület alakítja, melyben a rasztersávok díszítő és orientáló hatása vitatható. A tér és a határoló Csaba u. – Várfok u. – Vérmező utcák közötti szintkülönbségeket több ponton rámpák, lépcsők hidalják át, melyek megközelítése a tér irányából balesetveszélyes. A pályázat értékelhető környezetrendezési és térépítészeti elemeket nem tartalmaz. A zöldfelületek, az utakat kísérő fasorok kialakításával és a Széna tér rendezésével nem foglalkozik.

A költségbecslés elnagyolt és alulbecsült. Az I. ütem építése alatt a tér használható, a tetőrendszer költsége miatt a Metro fejépület felújítása a II. ütemre halasztódik.

A túlméretezett struktúra fenntartása költséges.

Léptékében eltúlzott, formavilágában kötött, kidolgozásában elnagyolt terv, mely kevés hasznosítható elgondolást tartalmaz.

## **5. számú pályamű**

A terv igazodik a tér kialakult városszerkezeti szerepéhez és jellegéhez, azt nem kívánja átalakítani. Tiszteletben tartja a meglévő terepadottságokat, a karakteres rézsűket. Tervezési koncepciója a főbb gyalogos irányok követése, a gyalogos-mozgások által nem érintett területeket épületek, zöld- és vízfelületek szilánkjaival tölti ki.

A tér áttekinthetőségét akadályozza, és túlzott beépítettséghez vezet, hogy a pályamű a kiírásban megadott építészeti programot elaprózva, több új épületben helyezi el, a tér különböző pontján. A kereskedelmi funkciók és a kávézó a várható forgalom szempontjából ésszerű helyre került, de a szolgáltató blokk rosszul pozicionált. A sofőrök tartózkodója a buszvégállomásoktól túl távol helyezkedik el.

Értékelhető, hogy a javaslat a METRO kijáratok épület belső tereit már az első ütemben kitisztítja és oldalsó kijáratok megnyitásával biztosítja a térrel való közvetlen kapcsolatát. Az így funkcionálisan jól működő épület II. ütemben javasolt bontása, és a helyén egy, a korábbi tartófalakra terhelő, ellenkező irányba lejtő tömegű új feljárat építése öncélú gesztusnak tűnik.

Hibái mellett a pályamű a perontetőkkel egybekomponáltan karakteres, egységes építészeti arculatot, jó színvonalú építészeti minőséget hoz létre a téren.

Bár a terv vezérelve a gyalogos mozgások lekövetése, az igények alulméretezése, az intenzitások differenciálatlansága miatt a gyalogosok mozgásterét több helyen új épületek, növény- és vízfelületek hátrányosan beszűkítik (pl.: Csaba utca- Dékány utca tengely). A Vár felé irányuló akadálymentes gyalogos-kapcsolat biztosítására mozgólépcsőt javasol, de érkezésének helyigénye alulméretezett. A Várfok utcai gyalogos- felületek fejlesztésével, sétány-szerű kialakításával nem foglalkozik.

A pályamű a kiírásnak megfelel a villamosvágányokat és az autóbusz-közlekedést tekintve megfelel, átvette az abban szereplő mintaterv adottságait.

A Várfok utca és a tér között mozgólépcsőt és liftet egyaránt elhelyezett, ami előnyös a megközelíthetőség szempontjából, ugyanakkor a két létesítmény elhelyezése nem megfelelő. A liftet a Csaba utca tengelyébe helyezi el, megakadályozva ezzel annak későbbi lesüllyesztését, miközben más elemek kialakításával figyelt erre a terv. A mozgólépcső a mai 61-es villamos peronjának déli végén helyezkedik el, emiatt megközelítése nehézkes, nehezen érhető el.

A terv egyes átjárhatatlan térépítészeti elemeket a megállókkal párhuzamosan, közvetlenül azok mellett helyezett el, amik a megállók szabad megközelítését jelentősen csökkentik, rontva ezáltal a tér átjárhatóságán.

A II. ütemben a P+R parkoló kialakítása megfelelő.

A kerékpárutakra a terv korszerűtlen javaslatot ad, azok csomópontjai nem biztonságosak. A B+R tároló megközelítése nehézkes, a Bubi állomás kiesik a tér forgalmából.

A pályamű a meglévő rézsűket megtartja, a Várfok utcai rézsút előnyösen megszülesíti a tér irányába. Ezzel erősíti a jelenlegi terepkaraktert, és előnyösen növeli a zöldfelületeket. A tér formavilágát követő, szétszóró „zöld szigetek” és vízfelületek a tördelt, és bizonytalan térstruktúra miatt erőtlenekek, nem jelentenek számottevő zöldterületi- fejlesztést. Fákat az elaprózott zöldfelületeken csak díszítő jelleggel helyez el, ezek hatását a vízfelületek sem erősítik.

A térépítészeti elemek ábrázolása „staffázs jellegű”. A tér berendezési tárgyaira csak írásos utalást tesz. Térvilágítási javaslata összhangban van a terv formavilágával. (oszloplámpák)

A terv átgondolt javaslatot tesz a Krisztina körút és a Várfok utcai háromszög rendezésére a kerékpárúthoz kapcsolódóan.

A Széna- téren elhelyezett Bubi kerékpártároló és az azt kiegészítő pihenő-várakozóhely kialakítása kertépítészeti megoldott.

A pályamű az I. ütemben javasolt szerény beavatkozásokhoz igazodó szerény költségbeclést tartalmaz, melyben azonban így is alulárzott tételek szerepelnek. (metróépület átépítése, mozgólépcső, útburkolat, stb.) A II. ütemben az új metrófeljártat létesítésének költsége alulmértézet.

Ütèmezhetőség szempontjából a javaslat elfogadható. Az I. ütem építése a tér működését nem lehetetleníti el. A II. ütem nem igényli költséges struktúrák elbontását, és – a P+R-től eltekintve – viszonylag csekély zavarás árán megvalósítható.

A környezettudatos működésre a pályamű több konkrét javaslatot ad. A javasolt megoldások – a vízmedence kivételével – viszonylag csekély karbantartás-igényűek.

## **6. számú pályamű**

A pályamű, a kiírásnak megfelelő módon, minden funkciót megvalósít, ugyanakkor a funkciók kielégítésére felhasznált, és megépített alapterületei igen terjedősek. A bemutatott építészeti eszközei ugyanakkor sematikusak, jellegtelenek (perontetők, és az új BKV forgalmi épület), megállapítható, hogy a metróépület együttesének I. ütemű kezelése sem a tér jellegéhez, léptékéhez, sem a meglévő szerkezet térstruktúrájához, formai megjelenéséhez nem illeszkedik. Bár önmagában a „legyezőépülethez” kapcsolódóan, a külső teret szabadon átjárható nagy centrális térré alakítja, átépítéssel akár egyet is lehetne érteni, hiszen megtartja annak emblemikus térelemeit (lépcső, óra, sellős kút). Azonban gesztusaiban a '90-es éveket idézi meg, a II. ütemben, a teljes átépítés, pedig nem hoz létre új, adekvát építészeti struktúrát.

A gyalogos közlekedéssel kapcsolatos I. ütemű javaslatai, az irányok vezetése megoldott, azonban a II. ütemű koncepció, különösen a Várfok utcai „gyalogos körforgalom” kialakítására, a Szénatéri-, a Margit krt. - Retek utcai aluljárója erőltetett, nem kellően indokolható, illetve túldimenzionált. A Retek utcai, Trombitás kerti átépítéssel kialakuló gyalogosforgalmi irány pedig a Széll Kálmán téren nem szervesül. (Nem foglalkozik az itt lévő értékes növényállománnyal sem.) A Várfok u. és Vérmező utca találkozásánál elhelyezett terasz és az onnan indított gyalogos „hidak” kialakítása bonyolult, zavaróan megbontja a tér városképi látványát.

A tér szűkebb és tágabb kapcsolataival ugyan a terv szinte teljes körűen foglalkozik, azonban a következtetései, válaszai nem meggyőzőek, nem átgondoltak, esetenként hibásak, mert az I. ütemben tervezett és megvalósított működést, kialakítást alapjaiban felborítja.

Előnyös, hogy megtartja a tér síkját keretként határoló zöld rézsút. E mellett a tér zöldfelületeit továbbfejleszti, a meglévő növényzetet értékelve és a közműveket is figyelembe veszi. Reális javaslatot ad a Vérmező és Szilágyi E. fasor irányába, u.n. zöld folyosók kialakítására, a Széna tér kertépítészeti rendezésére.

Átgondolt a tér Ny-i oldalának hangsúlyos lezárása az áthelyezett sellős-kúttal és karakteresen fásított pihenőtérrel. Kevésbé szerencsés a Széll Kálmán szobor metró épület mögötti elhelyezése.

Igényes a tér kőburkolatának kialakítása, a közlekedési irányokról informáló színes csíkokkal. Akadálymentes a vágányzónákon a gyalogos átvezetés. Jól elhelyezett a Várfok utcához felvezető mozgólépcső és a járdát kiszélesítő előtere.

A tervek áttekinthetőek, a kiírásban foglalt feladatokat, programot teljesítik, ugyanakkor kidolgozásában elnagyolt, formanyelvében meghaladott, kevés újdonságot felvonultató terv.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér különböző szintjei közötti kapcsolatot lift és mozgólépcső alkalmazásával megfelelően kezeli. A fedett feljáró a Várfok utca irányába csapadékos időben is megfelelő minőségű kapcsolatot biztosít. A Vérmező utca felé új kapcsolatot a terv nem javasol, a maihoz hasonló közlekedési lehetőségeket biztosít.

A tér alsó szintjén a gyalogos kapcsolatok a tér centrumában megfelelő minőségűek, valamennyi fő irány, akadályoztatás mentesen működik. A megállók környezetében kialakított perontetők és fasorok kombinációja azonban közvetlenül a megállók előtt a szabad áramlást akadályozó módon kerültek kialakításra.

Bár nem a legnagyobb forgalmú gyalogosirány, érdekes kísérlet a téren észak-déli irányban átvezető fedett gyalogoskorridor a Csaba utca és a Dékán utca vonala, amely az előzőleg már említett szintén fedett mozgólépcső-lépcső kombinációban végződik. A kialakítás a tér hátsó, kisebb forgalmú részét leválasztja a tértől, a metró kijárat épület mögötti terület után egy újabb „hátsó udvar” alakítva ki. Az innen, a fogaskerekű felől érkező forgalom az átjáró és a zöldfelületek kialakítása miatt csak keskeny peronokon keresztül érhető el.

A terv a metrókijárat épületet megtartja, a hozzá kapcsolódó toldaléképületet átalakítja. A kialakuló új komplexum a mai szűk átjárási lehetőségen nem javít, a metró kijárat épületet azonban – helyesen – oldalra is megnyitja, hozzájárulva a metró felé irányuló gyalogosforgalom jobb lebonyolódásához.

## **7. számú pályamű**

A terv nem alakítja át a tér szervesen kialakult struktúráját. Tiszteletben tartja a kialakult terepadottságokat és a meglévő térfalakat. A terv vezérmotívuma egy olyan perontető-rendszer, mely szalagszerűen köti össze a fontosabb közlekedési csatlakozási pontokat, s a szintkülönbségek folytán részben járófelületként is szolgál. Ebből adódik a Tervező által saját maga elé állított feladat nehézsége: össze kell hangolni a perontető alatti fel- és leszállóhelyeknél található várózonákat a Várfok utca felőli gyalogosforgalom szerves terelésével. És mindenekelőtt ebből a halmazból kell karakteres és kiegyensúlyozott építészeti egységet teremteni.

Vizsgáljuk meg először a meglévő metrókijárat és a szalagok viszonyát! A perontetők vonalvezetése nem hozza helyzetbe a legyezőszerű metrókijáratot: a terv szándékával ellentétben az nem lesz „primadonna”. Éppen ellenkezőleg - a változatosan kigyózó szalagok dinamikájukkal háttérbe szorítják a meglévő erős struktúrát. Képletesen szólva gúzsba kötik.

A másik vizsgálandó kérdés a perontető járőfelületként való intenzív használata. Bírálóbizottság számára kétséges, hogy a levegőben kigyózó promenádrendszer igénybe veszik-e gyalogosok, hiszen használatával az „irányított séta” esete áll fenn, amikor a sétáló a kevés csatlakozó lépcső miatt nehezen hagyhatja el a séta tárgyát jelentő perontetőt. Sőt, feltételezhető, hogy a perontetők járható része a tájékozott látogatókat leszámítva labirintusszerű élményt nyújt. A harmadik kérdés jól megoldott: ott van perontető, ahol kell, tehát a várakozózónák mentén.

A metrókijárat lepényrészének elbontása, a szalag összekapcsolása a legyezővel az eredeti és erős építészeti gondolat félreértése, és ezért nem támogatandó. A kijárat épület oldalsó megnyitása elképzelhető, az építészeti sugallt főirány felé történő megnyitás azonban erősen beszűkül. A BKK szolgáltató blokkja az emeleten akadálymentesen elérhető. A kisebb szolgáltató épületek a téren elszórva, a várható forgalomhoz logikusan igazodva jelennek meg. Jó megoldás az étterem kihelyezése a Várfook utcai üzempépület felső szintjére, azonban ez az eredeti épület jellegét és tömegarányait hátrányára változtatja meg.

A tér alaprajzi és magassági kialakítása illeszkedik a jelenlegi térszerkezethez. A zöld részüket meghatározó térépítészeti elemként megtartja, de annak városképi látványa nem érvényesül a hatalmas tetőszerkezet miatt.

A gyalogos kapcsolatok téren belül és a határoló útvonalak felé akadálymentesen megoldottak. A metró főbejárati előterének kialakítása zsúfolt, itt a vízfelület, a növénykasztták, utcabútorok zavaró elemei a közlekedésnek. Jó a pihenőterek és a teret határoló facsoportok elhelyezése. Térépítészeti előnyös a metróépülethez kapcsolt teraszok és nagyléptékű vízmedence (mikroklíma).

A térvilágítás és a burkolat természetes kőanyag használatára tett javaslat jó. A térberendezési tárgyakkal értékelhetően nem foglalkozik. Előremutató javaslat a vágányzónák füvesítése, de annak mértéke eltúlzott.

A terven a meglévő növényzetet nem ábrázolja. A határoló utakon fasorokat telepít, de „zöld” kapcsolatot nem teremt a Vérmező vagy a Városmajor irányába. A Széna tér rendezését a terv nem tartalmazza.

Sajnálatos, hogy a zöldfelületek és térépítészeti elemek látványát elnyomja a teret átszövő hatalmas tetőszerkezet.

A közösségi közlekedést illetően Tervező FŐMTERV javaslatát megtartja, azon jelentős módosítást nem javasol. A füvesített vágányzat felülete túl nagy, a V 4-6 és a V60 végállomásán ez a megoldás kerülendő. A hosszú tetőszalag kellően védi a járműre várakozókat.

A főbb gyalogos kapcsolatok a térszínen direkt, akadálymentes útvonalon elérhetőek – ezért sem érthető a tetőszalag járható részeinek kényszeredett, kényelmetlen kitérőket jelentő vonalvezetése. A tér központi része kissé zsúfolt, a zöldfelületek, utcabútorok és látványelemek mennyisége túl nagy.

A II. ütemben a P+R parkoló számára 2.700 m<sup>2</sup> alapterület elégtelen, és hátránya, hogy a belváros felé hagyható el. A meglévő kerékpárutak mellett a Vérmező utcával párhuzamos átkötés fejlesztését javasolja. B+R tároló és Bubi állomás nincsen jelölve.

A perontető a szándékolt egységesítés ellenére a teret nem természetesen fogja össze, sokkal inkább abroncsként szorítja. A térburkolat a különböző irányok és anyagok találkozása miatt széttagolt, nem nagyvonalú, ez is a nyugtalan képet erősíti. A legyezőt keretező burkolat - zöldfelületi mező – a perontetők tekergése ellenére - merevvé teszi a teret. Az erőltetett irányok miatt a tér burkolata mozaikszerűen áll össze, az egységesítés helyeslendő szándékával szemben áll a tagoltság zavaró ténye. A perontetők a tömegközlekedési járművekhez képest jól pozicionáltak – tán terjengőségük miatt is.



A terv visszafogottan bánik a térrel, keveset ad hozzá, azt viszont sajnálatos módon rosszul. Tervező szándéka szerint a szalagszerűen tekerdő perontetők a Széll Kálmán tér 30-as évekbeli megjelenésére utalnak. A 30-as évek békebeli nyugalma felváltja egy zaklatott tér, mely a tájékozódást nem feltétlenül segíti elő.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel, de a füves vágányok alkalmazása nem javasolt, és a beruházási költség szempontjából sem vállalható. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér legmeghatározóbb eleme, a téren körbefutó perontető rendszer, amely a tér különböző szintjei között segítené elő a gyalogos kapcsolatok javítását. Ez a törekvés a tetőrendszer elhelyezése és a gyalogos irányok számossága miatt nem érvényesül maradéktalanul.

A tér belső kapcsolatrendszerét a tetőrendszer tartószerkezetén kívül zöldfelületek, illetve fasorok is szabdalják, emiatt a belső gyalogos kapcsolatok, ideértve a legfontosabb gyalogos irányokat nem biztosíthatóak akadálymentesen. A pályamű helyes gondolatként megnyitja a metró kijárat épületet oldalra, ugyanakkor az így létrejövő gyalogos kapcsolatot zöldfelületekkel határolt szűk folyosóba irányítja, nincs tekintettel a gyalogos áramlási irányokra és mértékére.

## **8. számú pályamű**

Ez az a terv, mely radikálisan értelmezi a Széll Kálmán teret. A tér a zöld hengerek által kap jelleget. A hengerek felfoghatóak felnagyított köztéri bútorokként, absztrahált fákként, a tér következő járósíkjaként, akár aktív biológiai hengerekként is. Bárhogyan is tekintünk a térre, egységes és karakteres kép tárul elénk. És egy nagyon fontos tény: a tér jóleső és irány nélküli üressége nemcsak megmarad, hanem karakteresebben jelenik meg.

Tervező állítása szerint a téren való közlekedés nem probléma, hanem lehetőség. Az oszlopokra állított hengerek szelíden terelik a téren átmenő gyalogos forgalmat. Ezáltal jön létre a ma divatos vagy inkább aktuális áramlás, a „flow”, mely az átszállás folyamatát inkább élményszerűvé teszi, mint terhessé.

Pozitív felvetés a teret egységes keretbe foglaló lépcsőrendszer, mely a Várfok utca felőli hozzáférést nyitja meg az út teljes hosszában. Tervező itt is a diffúz, demokratikusan kaotikus mozgásokat részesíti előnyben csakúgy, mint a tér vízszintes felületein.

Tervező utal a bányagödör okozta tájseb begyógyítására: a járósinttől a feltételezett bányagödör felső síkjára emeli a növényi hengereket, melyek az ősi táj reminiscenciáiként is értelmezhetőek.

Tervező a meglévő legyezőszerű metrólejáratot teljesen elbontja. A helyette javasolt kör alakú épület előnye, hogy nyílt struktúrája révén a gyalogosok minden irányban el tudják hagyni. A közepén elhelyezett felülvilágítók természetes fényt visznek a metró mozgólépcső terébe, mely mindenképpen üdvözlendő.

Az egyéb használati egységeket is a hengerek alján helyezi el tervező. Az egységes megjelenés nem csorbítja az egyes funkciók felismerhetőségét, az egyes elemek a járósinten elválnak egymástól.

A terv látványra komponált, „bemutatókert” jelleggel kialakított térépítészeti és zöldfelület-kialakítási javaslat. Előremutató „gondolatfelvetés”, hogy a teret minden irányban azonos arculatot mutató „nyílt struktúraként” alakítja ki. Sajnálatos, hogy a javaslat, az adott hely tényleges gyalogos, tömegközlekedési és infrastrukturális igényeit figyelmen kívül hagyja.

A tér nagy összefüggő burkolt terület, balesetveszélyes a funkcióváltások jelzése nélkül. Nem választja szét biztonságot adóan a gyalogos és villamos közlekedést. Korszerű, de gazdaságilag

megkérdőjelezhető a tér burkolatanyagára tett javaslata, energiát termelő „lépésérzékelő” elemből kialakítani, a burkolat pontfényeit a keletkezett árammal működtetve.

Zöldfelületeket kizárólag a pontszerűen elhelyezett tartóállványzatokon alakít ki, a hengerfelületet kúszónövényekkel befuttatva. A tér felett +5 – 6,00 m magasságban „lebegő” zöld falak biológiai és mikroklíma teremtő hatása a rendkívül széljárásos téren vitatható, megvalósítási és üzemeltetési költségei alábecsültek.

Reális javaslat a tér több pontján pára és szökővizek elhelyezése. A térről a „Sellős” kutat jó érzékkel áthelyezi a Várfook u. és Krisztina krt. találkozásánál lévő kis térre. A Széna tér rendezését a pályamű nem tartalmazza.

A közösségi közlekedés területén Tervező FŐMTERV javaslatát megtartja, azon jelentős módosítást nem javasol. A vágányok járdával azonos síkba hozása balesetveszélyes lehet. A várakozó utasokat csak egy-egy kis perontető védi.

A tér gyalogosan jól átlátható és átjárható; az egységes burkolaton megjelenő festett jelzések jól orientálnak. A pályamű a két térszint között azonban csak a II. ütemben teremtene akadálymentes kapcsolatot, a Várfook utcai terasz kissé funkciótlan.

A közúti közlekedést illetően Tervező az I. ütemben átveszi a FŐMTERV javaslatát. A II. ütemben a P+R parkoló kialakítása megfelelő. A jelenlegi kerékpárutakat a téren áthaladó, gyalogosokkal előnytelen módon vegyes használatú új infrastruktúrával egészíti ki. A három kerékpártároló kieső helyzetű, nehezen megközelíthető, a Bubi állomás helye – a fenti nyomvonalak mellett – logikusnak mondható.

A közterületet úgy rehabilitálja, hogy egységes burkolatot tervez. Az alkalmazott téri elemek száma visszafogott, tán ezért érezzük olyan erősnek a hengerek jelenlétét. Az egyszerű eszközrendszer szuggesztív erővel bír.

A hengerekbe többnyire a területre egykor jellemző őshonos növényeket telepíti. Különösen szép a lombhullató fajták ültetése, hiszen ezek minden évszakban változatos lombképpel jelennek meg. A perontetőket is a hengerekbe illeszti, gondos elhelyezésük a használatot nem befolyásolja. A tér három sarkában elhelyezett B+R parkoló hasznos.

Nemcsak a Tervező által landmark névvel illetett új kijárat épület, hanem a teljes terület jellegzetes megjelenésű. Tervező a téri koncepció kialakításánál nem divatos eszközöket vet be, sokkal inkább a korhű gesztus dominál. A beavatkozás olyan réteget jelenít meg, mely alapján a Széll Kálmán tér méltán válhat a budapesti közterek egyik tartós referenciapontjává.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbussz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A többi tervtől koncepcionálisan eltérő, a legyezőépületet nem megtartó terv belső, térre vonatkozó közlekedési kapcsolatrendszere könnyen átjárható teret teremt, valamennyi gyalogos kapcsolat megfelelően kiszolgált. A Várfook utca felé a lépcsőzetes rézsűkialakítással a mai rézsű teljes hosszán átjárhatóságot teremt a tér szintjei között, javítva a mai koncentrált kapcsolatokon. A teljes hosszban átjárhatóság ugyanakkor a párhuzamos villamosvágányok miatt a balesetveszélyességet is megnöveli, ezen a mai lépcső vonalában kialakított mozgólépcső sem enyhít, a gyalogosforgalom a tervezett kialakításnál a maihoz képest jóval esetlegesebb gyalogos áramlásokat vonna magával.

Az új metrókijárat épület bár csak előre nyitott a maihoz hasonlóan, a „lepényépület” elbontása, valamint a henger építészeti sajátosságai miatt elősegíti a metró felé igyekvő forgalom akadályozás mentes lebonyolódását.

## 9. számú pályamű

A terv bevezető vezérgondolata, a távlatban tervezett – elképzelt – Csaba utcai alagutat „kiváltani”. Ennek érdekében a Csaba utca tengelyében a megtartott „legyező” erőteljes formája mellé egy gigantikus méretű, részleteiben is nehezen indokolható épületet helyez el a téren. Az új épület kialakításával értelmezhetetlen hangsúly kerül a Csaba utcára, mint gyalogos tengelyre.

A tervezett épület által generált konkrét problémák: bár igazodik a tér kialakult városszerkezeti szerepéhez, de jellegét teljesen átalakítja, a környező épülettömegeket és tereplépcsőket kitakarja, két végén kénytelen befogadni, mintegy – magába zárni – egy-két villamos vonalat, az új tömeg miatt a fogaskerekű vasút kissé kiszorul a térről, a köztérnek amúgy sem túl nagy – inkább kicsi – teret két, még kisebb részre osztja. A kisebbé vált térrészekben érdemes lett volna a várakozó járműveket is feltüntetni! A földszinten részben kinyitott, áttört tömeg a befogadott funkció miatt bekényszeríti és át is engedi a gyalogosokat, mégsem szabad szemet hunyni a vitatott műtárgy méretei felett.

A mai „legyező” épület eltölpül a teret kettéosztó „ellenlegyező” hatalmas tömege mellett. Kifogásolható, hogy az épület miatt a téren egyre több, át nem látható tér-részlet jönne létre, ami a köztér- használók biztonságérzetét is csökkentheti.

Az új épületen belül kerültek elhelyezésre a lépcsők, mozgólépcsők, az akadálymentes vertikális közlekedést biztosító liftek. Pozitív hozadéka a „műtárgynak”, hogy ezek tető alá kerültek. Tervező téves következtetése, hogy a Csaba utcai áttörés kiváltásával kényelmesebbé válnak a szintek közötti kapcsolatok.

A hosszú ház ferde – Margit krt. felé emelkedő - tetőfelületén pixelbeton kockák vannak, randomszerű elhelyezésben, amik éjszaka világítanak és a tető felületének különleges jelentőséget adhatnak. Az erőteljes gesztus annak ellenére, hogy a keresztbe fordított támfal épület jó javaslat, tényleg szürreális.

Ezek után Bírálóbizottság a pályamű ismeretében értetlenül fogadja Tervező által megfogalmazott összegzést: „A funkcionális-, finánciális hozadékon túl fontos volt az a szempont, hogy a megtartott „legyező” erőteljes formája mellé nem új, autonóm épület kerüljön, hanem tulajdonképp egy stílus-, és léptéknélküli, majdnem mérnöki műtárgy,…”.

A Várfok utca alatti zöld rézsű helyett támfal építmény készül minimális programmal. Ha már újabb épület kerül a térre, elvárható lett volna, hogy a pályázatban előírt teljes programot befogadja és akkor a zöld rézsűk nem esnek áldozatul. A terv szerint a Várfok utca ugyan kiszélesedik, de a földszintes építményrész felett a támfalak között földfeltöltés készül.

A támfalba helyezett kerékpárszerviz és tároló épület funkcionálisan elhibázott, a kerékpár- úttól legtávolabb csak a gyalogos téren át közelíthető meg, így állandó balesetveszély forrása.

A forgalomcsillapított Vérmező utca mentén a rézsűből kiemelt teraszokat javasol.

A kiírás szerinti perontetők egyedileg tervezett, színezett öntömörödő finombeton szerkezetek lennének, a villamosok környezetében sárgás homokszínű, a buszmegállóknál világos szürkés-zöld színben. Megvilágításuk a szerkezetbe süllyesztett lámpákkal történne indirekt módon, a tető illetve a leülő padok alsó felületén derítve.

Érdekes, gondolat a tér DNY-i részére tervezett mesterséges vízfelület, ami télen az egykori jégpályát megidézően ismét jégpályaként funkcionálhat. Ugyanakkor a jégpálya attraktív hatása a vágányok szorításában vitatható. A működtetésről a terv szűken tesz említést, de az immáron új épületben biztos lehetne a pálya szolgálatába állítani egy-két helyiséget.

A Margit krt. felőli, villamost befogadó „hatalmas üreg” végfala mindkét oldalára felfuttatott növényt tervez.

A kieső ÉK-i és ÉNY-i sarkokat facsoportokkal ülteti be, de a tér közepén nem ad funkcionális zöldfelületeket. A kisebb facsoportok és szoliter fák a tér látványát nem motiválják.

Az óra az átalakított „legyező” épület felmagasodó egyik ún. melegedő pillérjére kerül. Az óra új helye és a „legyező” egymáshoz való viszonya az I. ütemben lehetővé teszi, hogy az utasok részben fedett téren várakozzanak.

A térvilágítás részben igényes Bega 8218 gyártmány alkalmazásával történik, részben indirekt fényekkel.

A padok, térberendezési tárgyak egyedi kialakításának tervi javaslata igényes, összehangolt a „nagyelemez” térkő burkolattal.

Balesetveszélyes a tér északi oldalán is vezetett kerékpárút keresztezve a buszmegállók és a Fény utca gyalogos közlekedését.

Az utakat szegélyezően jelentős fasorokat alakít ki, de a Széna teret nem rendezi.

II. ütemben a metró épülete a „legyező” megszűnik, helyette a tér raszterszerűen be lenne telepítve és akkor, a XXI. század új épülete „műtárgya” uralná, és osztaná meg a teret.

Megállapítható, hogy a terv egyáltalán nem meggyőző, a köztér eredeti szerepének betöltését nem támogatja.

Az I. ütem megépítése a tér folyamatos működését erősen gátolná. A II. ütemben – eltekintve a P+R építésétől – a legyező bontása zavarná nagymértékben a folyamatos működést.

A terv villamoshálózati szempontból a kiírásnak nem felel meg, mert a fogaskerekű végállomását első ütemben nem, csak a második ütemben biztosítja, a nagykörúti villamosok végállomásának térről való kitelepítésével párhuzamosan.

A tér alsó szintjét tekintve az építmény lényegében kettéosztja a teret, és bár széles átjárókat hagy a gyalogosok számára, azok kialakítása egyértelműen korlátozza a tér gyalogosáramlását több fontos irány esetén is.

A tér különböző szintjei közötti kapcsolódás szintén ezen az építményen keresztül megoldott mindössze, se a Várfok, se a Vérmező utca felé nem javasol további lépcsőket kialakításra, feleslegesen koncentrálna ezáltal az eltérő célú gyalogosforgalmi irányokat, kevesebb lehetőséget hagyva a mainál is.

## **10. számú pályamű**

Bírálóbizottság véleménye szerint a tér jelen állapotában nem túlzott nagyságú. Éppen ezért minden olyan gesztus, mely a tér méretét csökkenti, egyben annak nagyvonalúságát csorbítja. Tervező javasolja a kijárati épület mellett egy bumeráng alakú domb elhelyezését, mely a kijárati épületet részben elválasztja a Vár felé eső villamos vágányoktól és egyéb közlekedési történésektől.

A bumeráng mindkét irányban (Várfok utca és Vérmező út mentén) egy keskeny vájatot eredményez, melynek újonnan épített falát a II. ütemben növényvel futtatja be Tervező. Látszik, hogy a tér a bekerülő épületek miatt sűrűsödik, vizuális és fizikai akadályok keletkeznek. Ez a tömörülés nem jótékony, inkább zavaró hatású. A zöld völgyben megérkező villamosok látványa szép, az épület rézsűs oldalának zölddel való befuttatása azonban komoly épület-szerkezettani problémákat vet fel.

A bumeráng alakú dombház tetőkertje a zöldfelület maximalizálását szolgálja. Az alatta lévő épület a tér mértani közepe felé átlátszó, a másik irányban zárt. Az elhelyezett funkciók kielégítik

a követelményeket. A tér másik karakteres eleme az óra a maga két méter sugarú üvegtetejével, mely egyben helytörténeti múzeumként szolgál.

Tervező a kijárati épület elbontását javasolja. A tervezett gomba formájú kijárati épület félköríves megnyitásai, a forma maga, a kör alakú bevilágítók karakteres elemek, azonban ebben az urbánus környezetben idegenül hatnak. A 360 fokos megnyitás megtévesztő, hiszen a gyalogosok ezen megnyitások egy részét vehetik igénybe, a kör nagy részét a különféle használati egységek foglalják el.

A gyalogos átvezetések a határoló utak irányába biztonságosak, a vágányzónák kijelölésével megoldott. A tér két szintje között az I. ütemben akadálymentes kapcsolat épül a Csaba u. felé lift, mozgólépcső és a megszélesített rézsűn „olaszlépcsővel”. A Várfook u. – Budai várnegyed kapcsolatát a térrel hosszan elnyújtott rámpával erősíti, de annak leérkezési pontja bizonytalan.

A tér centrumában védett gyalogos teret alakít ki – a „remiz” jelleget takaró – zöldfelületekkel, fasorokkal és a dombház rézsűjével határoltan.

A pihenőtereket és kisebb facsoportokat átgondoltan a tér szélein helyezi el. Hangsúlyos térelemként a „Sellős” kutat megtartja és jó rálátást biztosítva, áthelyezi a burkolatba lesüllyesztett feszített víztükörré. Térberendezési tárgyakra jól hasznosítható, ötletes, vidám hangulatú javaslatokat ad a térvilágítással együtt.

A tér és a határoló területek meglévő növényeit megtartja. A közművek figyelembevételével az utakat szegélyező új fasorokat alakít ki, jól kiválasztott, várostűrő fajmeghatározással (Celtis occid.).

A Széna tér környezetrendezése reálisan visszafogott.

A közösségi közlekedés esetében Tervező FŐMTERV javaslatát megtartja, azon jelentős módosítást nem javasol. A „dombház” átjárói inkább az adott létesítmény látogatóit védik, mint a járműre várakozókat. Hibás alapfeltevés a várakozó villamosok takarása a tér felől nézve – ez az utasok számára beláthatatlanná teszi a forgalmi helyzetet.

A gyalogos felületek általában jól átláthatók és érzékelhetők. Az átjárást a Fény utca felé egy benyúló növényfolt megnehezíti. A fásítás a tér középső részét szabadon hagyja, a növénytelepítés a három sarokra összpontosul. A két térszín között már az I. ütemben megfelelő akadálymentes kapcsolat épül, bár a „dombház” rámpájának lefutása és végpontja nehezen értelmezhető. Részletes javaslatot ad a Vár felé irányuló kapcsolatok rendezésére (II. ütem).

A közúti közlekedést illetően Tervező az I. ütemben átveszi a FŐMTERV javaslatát. A II. ütemben a P+R parkoló kialakítása megfelelő.

A kerékpárutak tervezésénél a Vérmező utca menti átkötés mellett a főútvonalakon irányhelyes infrastruktúrát javasol. A B+R tárolóra és Bubi állomásra adott javaslata mintaszerű.

Az alagútból érkező villamosok egy zöld völgybe érkeznek. A völgy feszes arányú, egyik térfalát a bumeráng alakú épület alkotja. A téren megjelenik az óra, mint karakteres elem, valamint az új kijárati épület. A három objektum nehezen illeszthető egymáshoz, hiszen formanyelvük eltérő, és ennek folytán nem az egységesítés irányában hatnak.

Tervező három domináns elem elhelyezését javasolja: az órát, a dombházat és a kör alakú gombát. Ezzel Tervező kipipálja a célkitűzése szerinti megoldandó feladatokat, azonban ezek nem állnak össze térépítészeti egységgé.

## 11. számú pályamű

A pályamű visszafogott grafikai megoldása, előadásmódja kifejezetten megnyerő. Ugyanakkor már az I. ütemben megvalósítani szándékozott nagyméretű, „kemény”, lépcsős felületű térfallal megjelenő építészeti elem (és a mögötte kialakuló szurdokszerű katlan), megformálása nem támogatható építészeti törekvés. A zsűri megítélése szerint, a fedetlen teraszok, lépcsők nem jelentenek „lelassulást” okozó tereket, csak nehezen karbantartható, és közlekedési akadályt jelentő, felemelt burkolatokat. (Ez az építészeti gesztus csak akkor tudna megfelelni az „agora” funkciónak, ha legalább részben fedett lenne és a közlekedési vonalvezetése is tördeltebb volna. Erre pedig itt nincs hely.) Az épület ezzel a gesztussal feldarabolja a teret, és hátsó térfala túl közel is kerül a kibontott metró épület tömegéhez. Téren belül a „Széll Kálmán” lépcső alaprajzi helye és mérete zavarja a tér átjárhatóságát, markánsan megbontva a térszerkezetet. Nehezen megközelíthetők a „mögötte – alatta” lévő funkcionális térrészen a megállóhelyek (61, 59, stb.).

A pályázat építészeti pozitívuma a metró „legyezője” belső terének kitisztítása, és az Óra motívum mindenhonnan jól látható elhelyezése. Előremutató térépítészeti és ökológiai javaslat a „legyezőépülethez” kapcsolódó vízfelület kialakítása, a csapadékvizet felhasználva és az ülőfelületek fűtése napenergiával.

A II. ütemben a Margit kőrúton átvezetett gyalogos felüljáró híd, nagyon drágán szolgálja ki a funkcióját (külső mozgólépcsők építése működtetése itt is), és ezek mellett vizuálisan, mintegy „kettévágja” a teret. A Csaba utcai gyalogos átkötést alagút nélkül vezeti, amely tovább komplikálja a tér közlekedését. A tér mikroklímáját javítja a vágányzónák füvesítése, létesítése azonban nem javasolt, és nem is finanszírozható. A tér körbezárása műszakilag és közlekedésileg átgondolatlan.

A tér zöldfelületeinek kialakítása erőtlen, részleteiben kidolgozatlan. A Margit körutat jelentős fasorokkal bővíti. Megoldatlan a Várfoke utca BKV épület melletti szakaszának és a Széna tér rendezése.

A Szilágyi Erzsébet fasor torkolatában alkalmazott közúti körforgalom (átlósan átvezetett sínekkel) elfogadhatatlan megoldás.

A tervek áttekinthetőek, a kiírásban foglalt feladatokat, programot teljesítik. A terv vezérmotívuma a térre betolakodó lépcsőfelépítmény és emelt gyalogos felüljáró, mint közlekedési kapcsolat, azonban a pályamű ezzel az egyoldalú koncepcióval nem tudja teljesíteni a pályázat alapkövetelményét.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel, azonban a Szilágyi Erzsébet fasor előli csomópontban a villamos körforgalmon történő átvezetése nem javasolt. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbussz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el, ugyanakkor a 22-es autóbussz megállóinak térségében a peron átalakítása rontja a gyalogoskapcsolatokat.

A tér különböző szintjei közötti kapcsolatrendszer fejlesztése érdekében a terv egy új terasz- és átjáró rendszert javasol a Várfoke utca irányába, a keskeny hidak alkalmazása ugyanakkor szükségessé teszi továbbra is a lépcsők alkalmazását a rézsű vonalában. A Vérmező utca felé a terv jó meglátással új kapcsolatot nyit, egy ma hiányzó irány forgalmán javítva ezzel.

A kialakuló terasz- és átjáró rendszer a tér szintjén jelentősen korlátozza a hűvösvölgyi villamos megállóinak elérhetőségét, szűk folyosóra korlátozva a forgalmat.

A metró kijárati épület toldalékrészét elbontásra javasolja a terv, csökkentve így annak elválasztó szerepét. A kijárati épületet ugyanakkor oldalra nem nyitja meg, továbbra is csak a tér magja felől közelíthető meg a forgalom számára.

## 12. számú pályamű

A terv a tér kialakult városszerkezeti jellegéhez illeszkedve egy világvárosi gesztusú jelet vizionál, mely meghaladja a környező szövetek léptékét. Az óriási tetőzet rafinált kialakítása révén ugyan láttatja a környező tömegeket és terepalakulatokat, de felborítja a környék vizuális egyensúlyát. A merész terv hatalmas tetőszerkezete és pillérerdeje mellett a „legező épület” és a szolgáltató épületek jelentéktelenné válnak. A funkcionális elrendezés a tervlapok helyett inkább a műleírás alapján értelmezhető. A kiírásban megfogalmazott területi igények valószínűsíthetően elhelyezésre kerülnek, de erről a pályázati anyag nem szolgál részletekkel.

A terv a kiadott közlekedési javaslatot megtartja, a P+R parkoló lehajtójának elhelyezése és kialakítása előnyös. A tér áttekinthető, gyalogos kapcsolatai minden irányból rendezettek, az oszloperdő bizonyos elemei tájékozási pontként szolgálnak. A kerékpárberlés és tárolás elhelyezése optimális, a kerékpárutakat a Vérmező út menti átkötéssel egészíti ki.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér belső közlekedési kapcsolatrendszere az ábrázolás módja miatt nehezen áttekinthető. A látottak alapján mind a tér alsó szintjén, mind a tér egyes szintjei között jó kapcsolat került kialakításra, ugyanakkor utóbbi esetén nem törekedett a változatos irányú gyalogosforgalom több ponton történő elosztására.

A metró kijárat épülethez ma kapcsolódó toldalékszárnyat elbontásra javasolja, jelentősen javítva ezzel a tér egyes részei közötti utasáramlást.

A tér minden irányban átjárható, gyalogos kapcsolata a határoló utcák felé biztosított. Változatlanul megtartja a határoló terep geomorfológiáját és a tér két szimbolikus elemét, a metró legezőépületét és az órát.

Zöldfelületeket az alapsíkon nem alakít ki. Ennek hiányát – vitathatóan – pótolja a kúszónövényekkel befuttatott tartópillérek „zöld” borításával és a tér mozgó vízfelületeivel.

A tér felett +17,00 magasságban jelként „lebegő” intenzív zöldtető kialakítása műszakilag és kertépítészetileg irreális javaslat.

A tér használóit kizárja a növényzet biológiai, mikroklíma teremtő és esztétikai élvezetéből.

Megvalósítási és üzemeltetési költségei a pályázatban alábecsültek (hőszigetelés, téli fűtés, nyári hűtés, folyamatos víz- és tápanyag utánpótlás, stb.)

A határoló utak és területek zöldfelületeit, térépítészeti elemeit értékelhető módon a pályázat nem tartalmazza. A Széna tér rendezésére nem tett javaslatot.

A térszínen zöldfelület nem jön létre, pótlását az intenzív zöldtető hivatott biztosítani, mely magassága miatt a teret nem klimatizálja.

A költségek mennyiségi kimutatás nélkül nehezen értelmezhető, a tető kialakításának költsége alábecsült. Az I. ütem építése alatt a tér használható, a tető II. ütemben való megépítése a tér működését zavarná, kedvezőtlen, hogy a „legezőépület” felújítása a II. ütemre halasztódik. A zöldtető fenntartása jelentős üzemeltetési költséggel jár.

A terv egyedi és nagyívű gondolat kísérlet, melynek léptéke és radikalizmusa szétfeszíti a környezet szellemi és térbeli korlátait, valamint a rendelkezésre álló anyagi lehetőségeket.

### 13. számú pályamű

A tervezőnek a tér alakítással összefüggő egyik hangsúlyos gondolata, hogy a közlekedési csomópont jelleggel járó közlekedési „oszloperdőt” rendszerbe szervezve és tetőkkel összefogva építészeti attrakciót, tér-képet állít elő.

A bemutatott terveken azonban a tér jelentős felületein szabadon állnak a világítás céljára szóló kandeláberek, amik az ugyancsak szabadon álló fákkal együttesen valójában olyan „oszloperdőt” képeznek, amelyeken az áthaladás valószínűleg nehézkes, sok kis kerülővel jár (különösen az egyik fontos célpont, a Dékán u., Fény utcai piac irányában). Ezek közül a metró felszíni épületével egybekomponált fedett közlekedő és járművezetők tartózkodója, valamint ezek folytatásában a 4-6-os villamos le és felszállóhelyei térépítészeti és főleg funkcionálisan nem értékelhetők. A 18-56-os villamos megálló peronjai, ill. az ide telepített üzletek a tér központi pozíciójában akadályozzák a tényleges funkciót, gyalogosközlekedést. A két egymás mögé szervezett építményen a metró felszíni épületéből kiáramló utasok számára a látvány az átlátások miatt zavaros, építészeti kedvezőtlen megjelenésű.

A metróépület jelenlegi legyező-tetejének aláépítése és a körbeépítés ezt a megtartott motívumot nemhogy könnyítené, hanem egy monstruózus tömbbé alakítja át, amit a második ütemben tervezett és a tervben kevésbé indokolt bővítmény sem tesz elviselhetővé.

Fontos kérdés a teret jelenleg uraló metró felszíni épület és az új beépítések tömegének dimenziója. A bemutatott anyagból úgy tűnik, hogy ez utóbbiak tömege szinte konkurál a metró épületével, holott a funkciók mindenképp indokolnának dimenzió-különbséget. A terv kisebb részleteiben is kritikát érdemel. A buszokhoz szervezett peronépületek helyét valószínűleg a forgalom jelölte ki, ezek a tér kompozíciójának nem részei. A 4-6-os villamos leszállóhelye felől a vár irányában ugyan tereplépcső épülne, de ennek megközelítése csak a számtalan sínpáron keresztül történhet, csökkenő szélessége érthetetlen és a feljárt használhatósága is kérdéses, különösen az idősödő generációk számára.

Tudható, hogy a hely az összes reklámozó számára kívánatos célpont, ezért nem elégséges a tér közepén ezeket az esetleges helyeket kijelölni, ill. gondolni kell arra, hogy az új üzletek melletti függőleges zöld felületek, valójában reklámfelületekké is válhatnak.

A mű jelentős építészeti beavatkozások mellett sem hozza meg azt az újdonságot, amelyet a pályázat kiírói várnak, egyéni arculatú, a jelenleginél jóval komfortosabban használható városi közlekedési-, ill. életteret.

A tervezők a zöldfelületi megoldás során a Várfok u. felé eső beépítés tetején zöldtetőket hoznak létre. Ezek léte vélhetően nem áll arányban a fenntartási költségekkel, látványukat pedig elnyomják a 18-56-60-as villamos megálló peronok tetői. A javasolt beépítésen a téren két markánsabb térfal alakul ki.

A teret a tervezők északnyugati irányban előnyösen megnövelik a 4-6-os villamos áthelyezésével, de a tér átláthatóságát akadályozzák az indokolatlanul elaprózott zöldfelületek és növény-kazetták. A tér északi oldalán csak a buszvégállomások maradnak. Bár pozitív gondolat a Volán pályaudvar idetelepítése, de a két induló állomás itt nem elegendő. A tolatós busztárolók előnytelenek.

A terv villamoshálózati szempontból a kiadott mintatervtől eltér, arra törekszik, hogy a nagykörúti villamosok végállomása a jelenlegi helyén megszűnjön, a kocsik a Vérmező utcáról indulnának. A gondolat alapja, a nagykörúti villamosok más ponton történő elhelyezése helyes, ugyanakkor a jelzett kialakítás I. ütemben nem megvalósítható és a rendelkezésre álló költségkeretbe sem fér bele. A terv a kiírásnak nem felel meg, az előírt 5 helyett csak 4 Combino



villamos számára biztosítható hely a többi viszonylat akadályozása nélkül, továbbá a javasolt vágánykapcsolatok sem építhetők meg a rendelkezésre álló hosszon a Vérmező úttal párhuzamosan.

A megvalósíthatóság illetve költségek tekintetében a becsült összeg nagysága az egyes tételek költségeinek ismerete nélkül nem ellenőrizhető, de az bizonyos, hogy a jelentős számú új épített elem komoly költségekkel járna. Az első ütem a tér lezárása nélkül megépíthető, a második ütemben előny, hogy a P+R építése a közút zavarása nélkül megoldható.

#### **14. számú pályamű**

A könnyed eleganciájú pályamű, igen egyszerű építészeti eszközökkel racionalizálja és humanizálja a teret. Építészeti eszköztárát a visszafogottság és a célszerűség vezérelte. A mindkét ütemben megmaradó, karakteres metró lejárati szerkezetet kibontja, attrakcióvá teszi. A perontókkal és a BKV forgalmi épülettel, illetve – kitűnő érzékkel –, a tér legmagasabb pontjára helyezett kávézóval a teret határozott formájúvá, ugyanakkor áttekinthető struktúrájúvá is teszi. (Kár, hogy az üzlethelyiségek területe nem tekinthető elegendőnek, és a forgalmi irányító és tartózkodók koncentrálása miatt azok bizonyos pontoktól távol kerülnek. Azonban ezek a terv alap gondolatába illeszkedően javíthatóak.)

Jól tapintja ki a tér használatából eredő „sűrűsödéseket” és azokat kihasználva „infokommunikációs pontokat” szervez hozzájuk. A tér gyalogos kapcsolatait jól integrálja minden irányban, talán csak az I. ütemben (csak tereplépcsővel) megoldott Csaba utcai kapcsolata igényelt volna nagyobb figyelmet. A kerékpáros megközelítés esetében igen helyesen, csak az É-D-i irányt jeleníti meg a téren, javasolható lett volna, hogy a Bubi, különben jól eltalált helyét, hangsúlyosabban jelezze.

A terv vonzó gondolata a zöld felületek koncentrációja és intenzitásának növelése, ugyanakkor a műleírásban jelzett „zöld vágányok” kiképzése (grafikai megjelenítése) a téren nem, csak a bevezető szakaszokon érvényesül, a „zöld foltokat” pedig erőteljesebben jelezhetette volna.

A burkolt felületek grafikai raszterének vezetése, és az azokra épülő architektúrális elemek összhangja, illetve a gyalogos közlekedés irányaihoz való kapcsolódása (LED vezető világítás), kifejezetten erőse a pályaműnek. (Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a terv II. ütemű közlekedési javaslatai kevésbé kiérlelték, viszont az I. ütemben megépített burkolatok közül csak a P+R parkolót érintik.)

A műleírás több konkrét javaslatot ad a környezettudatos működtetésre. Építészeti szempontból, friss elegáns és mértéktartó terv, amely az egész, és a részletek szintjén is átgondolt javaslatokkal él.

A pályázó jól áttekinthető, nagy egységes felületképzésű tereket alakít ki, „belső”, védett gyalogos maggal, mely minden közlekedési irány és „cél” felé szabad átjárást biztosít.

A tér arculatát esztétikailag és műszakilag meghatározza a magas színvonalon kialakított burkolat és a felületi ornamentika részeként elhelyezett kertépítészeti térelemek. Kevés elemet használ, de azok minőségi tárgyak, egymás hatását erősítve /rozsdamentes acélkazetta, pad, rejtett pontfények stb./. A pihenő- várakozóhelyeket a tér széleire „kihúzza” helyezi el, árnyékot adó facsoportokkal és néhány mozgó vízfelülettel kiegészítve. Érdeme a tervnek, hogy a rézsűket megtartja és így a teret „DK-i” irányból hangsúlyos zöld kerettel zárja. A Várfok utcai rézsút a tér irányába megszelesíti és kényelmes „olaszlépcsőt” épít a Csaba utcához felvezetően. Ugyan így megoldott, a Vérmező utca- Batthyány utcai kapcsolat is. A két, rézsűs felületet horizontálisan összekapcsolja a „Vársétányt” indító, kilátó- kávézó „teraszépület”. Városképíleg átgondolt az itt elhelyezett lift-

mozgólépcső és támfal kialakítása. Jó javaslat, hogy a Csaba utcát már az I. ütemben „csökkentett” forgalmú gyalogos utcává átépíti. A téren belül – indokoltan – nagyobb zöldfelületet nem alakít ki, de a határoló területeket és a fasorokat továbbfejleszti a Vérmező és a Városmajor irányába. A villamosvágányok füvesítését csak a reálisan megvalósítható Szilágyi E. fasor és a Krisztina krt. térségében javasol. A Széna teret átgondoltan rendezi.

A terv minden részletében kifinomult, egységes gondolati minőségében felépített javaslatokat tartalmaz a továbbtervezés számára.

A terv villamoshálózati szempontból kiírásnak megfelel. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a Várfoke és a Vérmező utca felé a mai állapotokhoz képest törekszik az új kapcsolatok kialakítására, kiemelendő a rézsútosan kialakított mozgólépcsőről, amely egyszerre biztosít kapcsolatot a Vár felé, és teremt új kapcsolódási lehetőséget a Várfoke utcai autóbuszok irányába.

A tér belső kapcsolatrendszere teljes mértékben átgondolt. Valamennyi gyalogoskapcsolat akadályoztatás mentesen működik, a tér egyes elemeinek, zöldfelületnek, vízfelületnek az elhelyezése ennek megfelelően lett kialakítva. A tér gyalogosáramlását segíti elő a metró kijárat épület átalakítása, oldalra történő megnyitása, valamint a „lepény épület” elbontása is.

A terv a perontetőkkel jól operál, valamennyi megálló esetén megfelelő hosszúságú, az adott megállót kiszolgálni képes fedést helyezett el.

A pályamű összességében előremutató megoldásokat tartalmaz a tér rendezésére.

## **15. számú pályamű**

A pályamű részletesen elemzi a tér városszerkezeti kapcsolatrendszerét és a jelenlegi működés konfliktus-helyezeteit. Az elemzések alapján határozott, a kialakult térbeli rend kisebb módosítását javasoló, áttekinthető térszerkezet létrehozására tesz javaslatot. A teoretikusan létrehozott, racionális térhasználat azonban a gyakorlatban számos problémát vet fel, (pl.: V4-V6 végállomás igen bonyolult vágányrendszere) és a javasolt beavatkozások nem szolgálják feltétlenül az elvárt célt. (pl.: a Várfoke utcai autóbusz végállomásoknak a térre történő telepítése mellett a 16-os busz fordulója a felső szinten marad, az utca felszabadításának lehetőségével a pályamű nem él.)

A terv villamoshálózati szempontból a kiadott mintatervtől eltér, arra törekszik, hogy a nagykörúti villamosok végállomása a jelenlegi helyén megszűnjön, a kocsik a Vérmező utcáról indulnának. A gondolat alapja, a nagykörúti villamosok más ponton történő elhelyezése helyes, ugyanakkor a jelzett kialakítás I. ütemben nem megvalósítható és a rendelkezésre álló költségkeretbe sem fér bele. A kiírásnak nem felel meg, mert a 18/56/59-es, illetve a 61-es villamosok havária eseti visszafordítása nem biztosított. A Várfoke utca alatti áramátalakító épület elbontása és pótlása rendkívül költséges, erre megfelelően alátámasztott költségbecslést, és az új helyszínre javaslatot nem tartalmaz.

Az autóbusz-közlekedés szempontjából a terv szintén szakít a kiadott mintatervvel és egy kétperonos kialakítást javasol. A megoldás nagyobb kapacitást biztosít a mainál, ugyanakkor mind a gyalogosok, mind a közúti közlekedés esetén (különös tekintettel a Dékán utca felé balra kanyarodó forgalomra) a kapacitás csökkenésével jár. A megoldás alapgondolata ugyanakkor egységisége miatt mindenképp kiemelendő.

A Várfoke utcai autóbuszok egy részének a tér alsó szintjére történő behozása a Vérmező utca vonalával az átszállások erősítése érdekében érdekes gondolatkísérlet, ugyanakkor a jelenleg csak a villamosok által használt bevágás és alagút szélesítése és bővítése jelen pénzügyi keretek mellett nem vállalható valószínűsíthetően.

A tér alsó szintjén, a rézsűfalakkal párhuzamosan megnövekedő közlekedési forgalom a tér különböző szintjei közötti gyalogosforgalmat korlátozza. A tér gyalogos-kapcsolatainak javítása szempontjából a pályamű alapvető hiányossága, hogy a Vár felé irányuló mozgások kiemelt jelentőségét nem ismeri fel. A Várfok utca felé akadálymentes kapcsolat csak a II. ütemben jelenik meg, az I. ütem a jelenlegi kedvezőtlen helyzet javítására nem ad értékelhető javaslatot.

A terv a metró kijárat épületet nem nyitja meg oldalra, a forgalom továbbra is csak a tér magja felé tudja az épületet elhagyni, bár az átszervezett tér indokolná további kijáratok létesítését is.

Az átszállási helyek összeszervezése, a közlekedési struktúra célzott „sűrítése” eredményeképpen a tér északi oldalán a Margit- körút gyalogos-felülete jelentősen megnő, ugyanakkor a vágányok és megálló javasolt átszervezése a tér gyalogos felületeit erősen beszűkítik.

A pályaműben a Dékán utca felé biztonságosabbá és kényelmesebbé válik az átjárás, azonban az utca keskeny gyalogos-felületeinek problémáját a II. ütemű javaslat sem kezeli.

A kerékpárútnak a Vérmező úti rézsű tövében történő vezetése, valamint a B+R tároló téren belüli elhelyezése használható javaslat, de - a rendszer működését félreértve - a pályázó a Bubi állomásokat a téren kívül javasolja elhelyezni.

A terv a jelenlegi METRO épületet megtartja, de alapvető funkcionális problémáját nem oldja meg: a szűkületeket okozó funkciók megszüntetésére nem ad javaslatot, így a tér és a mozgólépcsők jelenlegi kapcsolatának javítása elmarad.

A pályaműnek a BKV üzemépületének elbontására tett javaslata ellentétes a kiírással, és költségkihatása szempontjából sem fogadható el.

Az új szolgáltató épület, valamint a perontetők elhelyezésére a pályamű a tér szélein tesz javaslatot. Határozott koncepció szerint ezek szűkítik és vizuálisan zárják a teret, a tér felől új, előretolt térfalat hozva létre a megmaradó, - jelentős zöldfelületi értéket képviselő – elsődleges térfalak, a rézsűk előtt.

A terv zöldfelületeinek, tér- és kertépítészeti elemeinek „alulértékelt” kialakítása megfelel „a koncentrált átszállóhelyek terve” műleírás szerinti meghatározásnak. A tér gyalogos közlekedési területeinek a „gyaloglási hosszok” racionálisan lerövidítettek. A megállóhelyeket egyértelmű burkolatváltás jelzi, de a burkolatot tagoló rasztersávok nem orientálnak és térkapcsolatokat nem erősítik. A téren átvezetett két fasor csak jelzésértékű. A téren kívüli zöldfelületek fejlesztését a terv nem tartalmazza. Kivételt képez a Margit körút sétányként, kettős fasorral kialakított járdaszakasza, a javasolt új irodaházak előterében, melynek lehetőségét a közösségi közlekedés jelentős átszervezésével teremti meg. A terv a Széna- tér rendezésére nem tesz javaslatot.

A pályaműnek a villamospályák és buszközlekedésre szolgáló útfelületek módosítására, ill. kiépítésére tett javaslata igen költséges, az I. ütemben rendelkezésre álló költségkereteket szétfeszíti. Az áramátalakító elbontása további; - a költségbecslésben nem jelzett – jelentős költségemelő tényező.

Ütemezhetőség szempontjából a pályamű által felvetett koncepció problémája, hogy az I. ütem építése alatt a tér működésének folyamatosága nem tartható fenn.

A fenntarthatóság – kiírásban szereplő – szempontrendszerével a műleírás nem foglalkozik.

## 16. számú pályamű

A terv igazodik a tér kialakult városszerkezeti szerepéhez és jellegéhez, azt nem kívánja átalakítani. Tiszteletben tartja a kialakult terepadottságokat és a meglévő térfalakat

Visszafogott szemléletű, a meglévő értékeket tiszteletben tartó pályamű, mely klasszikus építészeti beavatkozásokkal arányos és mértéktartó választ ad a kiírásra. A teret szikár, átlátható arculattal rendezi, azon minimális mennyiségű elemet helyez el. Az egyetlen jelentős beavatkozás a Várfok utcai rézsű rendezése, amelyet elegáns, architektonikusan formált támfal-rézsű rendszerré alakít át, merőleges gyalogos átkötésekkel. A lépcsőzetes elrendezésű támfalak a metró kijárat lepényépületével párhuzamosak, ezáltal egymást kölcsönösen hitelesítve az egész teret meghatározó szerkesztési tengelyt alkotnak. Az új vonalvezetésű térfal kedvezően szűkíti a Széll Kálmán tér arányát és egyúttal tágas gyalogos felületet hoz létre a Várfok utca mentén a várnegyed irányában. A nyersbeton támfalak kissé ridegek, a gyalogos átjárók szűkösek.

A terv a metró kijárat épület „legező” és „lepény” részét elválaszthatatlan kompozíciós egységnek tekinti és a funkcionálisan szükséges előtető kiegészítéssel a tér egyedüli, uralkodó építészeti elemévé emeli azt. Következésképpen törekszik a teljes program ide való koncentrálására, az üzemi terek és szolgáltató funkciók azonban szűkösek, a BKK ügyfélcentruma hiányzik. A terv a metró kijárat épületet oldalról teljes hosszban megnyitja, jelentősen javítva a metró megközelítését, ugyanakkor a „lepényépület” földszinti beépítésével korlátozza a tér átjárhatóságát. Jó megoldás a járművezetői tartózkodónak a lepényépület földszintjén, azaz a tér közepén való elhelyezése.

A FŐMTERV javaslatát megtartva, egyedül a Várfok utcával párhuzamos vágányzatot viszi közelebb a metróépülethez, így bővegebb előteret nyerve a rézsű tövében. A V60 félreeső végállomása előnytelen. A téren szabvány epamedia utasvárók alkalmazását javasolja. A térről hiányoznak a közterekre jellemző, időtöltésre ösztönző, szerethető részletek: a raszter sterilitása és a növényzet hiánya gyors távozásra ösztönöz. Az I. ütemben átveszi a FŐMTERV javaslatát. A II. ütemben a P+R parkolót a Millenáris 2 fejlesztési területén javasolja, ami a településrendezési megfontolásokon túl közlekedéshálózati szempontból sem megfelelő. A kerékpárutakat a Vérmező utca menti átkötéssel egészíti ki. A Bubi és a B+R funkciók Széna téri elhelyezése elhibázott, a tér forgalmából kiesnek.

A terv villamoshálózati szempontból a kiírásnak nagyrészt megfelel, azonban a 18/56-os villamosok havi eseti visszafordítása nehézkes, és a Fogas leendő végállomás is igen messzire kerül a metróépülettől. A javasolt kis sugarú ívekkel történő vonalvezetés zajhatás, és üzemeltetési okokból is kedvezőtlen. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a rézsűkialakításokkal elsősorban a Várfok utca felé történő kapcsolódást próbálja erősíteni, a Vérmező utcai kapcsolatot nem erősíti. A Várfok utca felé több lépcső és lift is kapcsolatot teremt, a kialakított rézsűgerincekkel párhuzamos lépcsők azonban a haladási irányokat kevésbé követik le, a rézsűk közé szorított, mélyített kialakításuk térérzet szempontjából nem teremt jól átlátható, kényelmes gyalogos felületeket.

Jó térarányal beilleszti a teret a – DK-i oldalon – amfiteátrumszerűen határoló rézsűbe. A burkolat architektonikus rendje kiemelt hangsúlyt ad a legezőépületnek. A tér két szintje között mozgólépcsőket és liftet helyez el. A Széna tér felé a rézsű lábánál végigvezető járdát megszélesíti, biztonságosabb gyalogos kapcsolattal a távolsági busz pu., a bevásárló központ és a Bubi kerékpár parkolóhoz.

A terv koncepciójával összhangban a téren zöldfelületet, térépítészeti elemeket nem helyez el. Jelentősen megnöveli a Várfok utcai rézsűs felületeket nagyléptékű geoplasztikai elemekkel

tagoltan, „zöld” falakkal megtámasztva. A pályázat a meglévő növényzetet nem ábrázolja. Az utakat kísérő fasorokat és zöldfelületeket értékelhetően nem fejleszti. A hatalmas hőelnyelő burkolt felületek árnyékolására vagy párasítására nem tesz javaslatot. A Széna tér kialakítására a terv nem tartalmaz utalást.

A költségek az egyes tételek mennyiség kimutatása nélkül nehezen értelmezhetők. A Várfok utca alatti villamos vágánysor javasolt átépítése jelentős többlet költség, melyet azonban a további mértéktartó beavatkozások (metró épület teljes megtartása) ellensúlyoznak. Az I. ütem építése a tér működését nem lehetetleníti el. A II. ütem ehhez képest már minimális beavatkozást jelent, amit valójában célszerűbb lenne rögtön megvalósítani. A javasolt elemek strapabíróak, viszonylag csekély karbantartás-igényűek. A környezeti fenntarthatóságról nem esik említés.

A pályamű építészeti szempontból kiemelkedően tudatos és érett megoldás. A nagyvonalú rend iránti igényt határozottan, biztos kézzel kifejező munka, ami a tér használatának differenciált aspektusaira kevesebb figyelmet fordít. Az alulméretezett szolgáltató és kereskedelmi funkciók a támfalakat átfúró gyalogos passzázsok mentén pótolhatók.

## **17. számú pályamű**

A pályamű a tér jelenlegi működésének konfliktuselemzésével részletesen foglalkozik, de a városszerkezeti kitekintéssel, a téren kívüli kapcsolatok áttekintésével adós marad.

A konfliktuselemzésből didaktikusan levezetett koncepciója értelmében „városi tér” létrehozására törekszik, mely a tér túlzott beépítéséhez vezet. Az alapvetően a tér alsó síkjára, azon a síkon történő térlezárásra törekvő koncepciója függetlenül magától a városszerkezeti szempontból értelmezendő tértől, a beépített területek és a közterületi struktúra történetileg kialakult jellegétől.

Az alsó szint erőltetett térlezárása érdekében javasolt, viszonylag nagyszámú és a szükséges mértéket (kiírásban meghatározott igény) jóval meghaladó alapterületű új épületek építészeti megfogalmazásánál – az egységes építészeti arculat megteremtése érdekében – erőltetett módon hasonlítani kíván a már kortörténeti emlékként kezelendő METRO épülettel. A METRO kijárat épületet megfosztja annak szerves részét képező, vele építészeti egységként megalkotott „lepény” részétől, de a bontott épületrész helyett új „toldalék” épületet javasol. Ez elhibázott javaslat, mely a megmaradó épülettől és a kialakult tértől egyaránt idegen beavatkozás. Nem szerencsés az új szolgáltató épületnek a tér ÉNY-i sarkában történő elhelyezése, túldimenzionált tömege, magassága sem. A tér D-i lezárása nem meggyőző. A Várfok utcai – jelenleg egységes zöld rézsúvval összefogott – kialakult térfal látványát a javasolt új térlezárás hátrányosan befolyásolja és csökkenti a tér meglévő zöldfelületét.

A pályaudvar jelleg elkerülése érdekében a terv nem javasol összefüggő perontetőket, de ez a megoldás a tér egységes építészeti arculatának megteremtésére irányuló törekvése ellen hat.

A terv villamoshálózati kiírásnak megfelel, de a füves vágányok létesítése nem javasolt, és beruházási költség szempontjából nem is vállalható. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér egyes szintjei közötti kapcsolatrendszer tekintetében a pályamű a mainál kevesebb kapcsolatot biztosít, a Vérmező irányába sem nyújt új kapcsolatot. A kialakított kapcsolatok ugyanakkor jó színvonalúak, ahogy a Várfok utcán javasolt terasszá kiszélesített járdafelület is hozzájárul a sétálók-várakozók kiszolgálásához a Várfok utcában.

A tér alsó szintjén a belső kapcsolatrendszer javulását elősegíti a metró kijárat épület toldalékának elbontása, valamint a kijárat épület belső kitisztítása és oldalra történő megnyitása, a téren elhelyezett zöldfelületek egyes elemei azonban a főbb utasáramlások vonalaiban helyezkednek el.

A pályamű a II. ütemben a V4-V6 villamosok végállomását felszámolva a tér D-i sarkában hoz létre vágánydeltát a hűvösvölgyi és az Alkotás utcai járatoknak. Ehhez azonban a peronok hossza és a vágányok száma nem elegendő.

A terv a tér fontosabb gyalogos-mozgásainak teret enged. A két térszín közötti akadálymentes gyalogoskapcsolat már az I. ütemben megoldott. A mozgólépcső Várfoke utcai érkezésénél a II. ütemben méltó indítást ad a Vársétánynak. A Vérmező utcai rézsűn nagyvonalú teraszrendszert javasol, mely azonban túl kevés ponton kapcsolódik a térszínhez.

A II. ütemben a P+R parkoló kialakításával a pályázó csak verbálisan foglalkozik, a Krisztina körút mentén javasolt rámpák működésképtelenek.

A terv a kerékpáros közlekedéssel nem foglalkozik.

A tér környezetrendezési javaslatait részletes térelemzéssel támasztja alá, de a túlzottan „sokféle” új építészeti elem megakadályozza az egységes arculat megteremtését. Érdeme a tervnek, hogy a térberendezési tárgyakat mindig egy építészeti térelemhez vagy épülethez kapcsolódóan alakítja ki (pl. autóbuss megállókat növényfalakkal tagolt perontetői). A tér zöldfelületeinek növelésére minden kertépítészeti – növénytelepítési lehetőséget kihasznál (vágányon füvesítés, falak befuttatása, új fasorok telepítése, stb.). Részletesen kidolgozott a Széna tér rendezési javaslata (ötletes a görzenál és jégpálya kialakításával).

A költségek az egyes tételek mennyiség-kimutatása nélkül nem értelmezhetőek, de a jelentős számú épített elem miatt a feltüntetett költségek rendkívül alacsonynak tűnnek.

Ütmezhetőség szempontjából a pályamű javaslata elfogadható, az egyes létesítmények egymástól függetlenül és ütmezhetően is megvalósulhatnak, az I. ütem építése a tér működését nem lehetetleníti el.

A környezettudatosság szempontjai (természetes anyagok, zöld homlokzatok, stb.) a tervben hangsúlyosak, de a javaslatok többsége csak költségesen üzemeltethető.

## **18. számú pályamű**

A pályamű legfőbb erénye, hogy aránylag kevés építészeti eszközzel rendezi a teret. Különösen szimpatikus a metró épület szerkezetének kibontása és nagyvonalú, transzparens épületként való bemutatása. Ugyanakkor talán kevésbé „sikerült” a Várfoke utcai támfal beépítés. Az itt kialakított tér arculatát nem mutatja be, ami pedig látszik az nem túl igényes kialakítású, kidolgozású.

Előnyös viszont, hogy a kiszolgáló funkciók ide koncentrálnak. A kávézók, teraszok, és üzletek ésszerűen csoportosítottak, előnyös a villamosmegállónál kialakuló fedett tér. A BKV-ügyfélszolgálat emeletre telepítése ugyanakkor nem előnyös.

(A II. ütemben itt tervezett bontásait és építését, kevésbé lehet „szeretni”, értékelni. Az I. ütemű játékos „lelátó” és felújított épület sokkal izgalmasabb megjelenésű, mint a helyette épített konvencionális épület.)

Igen érdekes a Vérmező utcai rézsű életre keltése a lágy, organikus vonalvezetésű, karakteres teraszfalakkal, amelyek a téren burkolati jellé szelődülnek. (Kár, hogy ezzel feláldozódik a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek ez az É-D-i tengelye. A Bubi és a B+R funkciók Széna téri elhelyezése elhibázottnak tűnik, a tér forgalmából kiesik.)

Zöldfelületei a rendelkezésre álló lehetőségeket a tér egészében csak részben használják ki, így burkolt felületei kissé „sivárákká” válnak, ezen a telepített „liget” fái is csak kulisszaszerűen enyhítenek. A metró kijárat elé telepített „zöld sziget” pedig a forgalom áramlása szempontjából előnytelen.

Az I. ütem kiépítése a tér közlekedését nem lehetetleníti el. A II. ütem sem igényel költséges „közlekedési struktúra” bontást, csekély zavarás árán megvalósítható. (Különösen mivel térszín alatti P+R parkolót nem javasol, ugyanakkor az általa a Trombitás kert helyére javasolt parkolóház kifejezetten ellenezhető a védett platánok miatt.)

A terület geomorfológiai adottságait jó érzékkel a térrendezés koncepciójának szolgálatába állítja, a tájépítészeti eszközökkel átalakítva. A terv javaslati részleteiben kidolgozottak, jól értelmezhető grafikai ábrázolással.

A teret határoló „mérnöki” rézsűket érzékeny terepformálással „geoplasztikai” térelemekké alakítja. A használati funkcióknak alárendelten organikus és architektonikus térépítészeti és növényi elemekkel kiegészítve.

A legyezőszerűen felnyíló nagy gyalogos tér – a metró épületét kihangsúlyozva – minden irányban jól átjárható kapcsolatokat biztosít.

A tér centrumát kijelölő formanövényekből kialakított facsoport /liget/ nem túl nagy árnyékot adó „zöld fődémet” képez az alapsík fölött nem zavarva az átjárást. Kisebb zöld szigeteket és facsoportokat átgondoltan a tér szélein helyezi el, de vitatható a vágányok közelében kialakított lesüllyesztett térrész helyessége.

Értékes javaslat, hogy a „Sellős- kutat” vertikális térelemként megtartja, áthelyezve a tér Ny-i oldalára az ülő lépcsők előtti feszített víztükör látványtengelyébe.

Igényes a tér anyaghasználatára tett javaslat: a központi téren fagyálló mészkő, a vágányzónákban kisméretű térkő. A térvilágítást oszloplámpákkal, a térberendezési tárgyakat a koncepcióval összhangban egyedi bútorokkal alakítja ki. A tér két szintjét több ponton lépcsők, rámpák és lift köti össze. A Várfok utcai járdát kedvezően megszelesíti az érintőlegesen kapcsolódó támfalépület kapcsolódó tetőterasa. A zöldfelületek kialakítása részleteiben is kidolgozott. A Vérmező utcai rézsút kiszélesítve „reprezentatív” zöldfelületi látványelemmé alakítja. A határoló utakat fásítja a nagyintenzitású parkterületekkel összekötve.

A Széna tér kertépítészeti kialakítása reálisan megvalósítható.

A terv villamoshálózati kiírásnak megfelel, de a Vérmező utcával párhuzamos füves vágányok létesítése közlekedési szempontból nem javasolt, és beruházási költség szempontjából nem is vállalható. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a tér különböző szintjeit kevés ponton kapcsolja össze, nem teremti meg a lehetőséget egy új Vérmező utcai kapcsolat kiépítésére, helyette teraszos rézsút alakít ki. A Várfok utca felől a Csaba utca tengelyében a fő gyalogoskapcsolatot kiszolgáló lépcsőt megtartja, az elvárásoknak megfelelően újjáépíti, vele párhuzamosan mozgólépcsőt alakít ki. Ezen felül további lépcsőket helyez el a Várfok utca és az arról kinyúló kávézó-terasz irányába, javítva az elérhetőséget.

A tér belső kapcsolatrendszere nem mindenben átgondolt, a tér programját meghatározó zöld szigetek nem megfelelően kerültek elhelyezésre, a gyalogosforgalmat részben akadályozzák, különösen a mai 61-es villamos peronjai kapcsán. A Várfok utcai rézsűbe elhelyezett funkciók további forgalomnövekedést vonzanak ebbe az irányba, így a zöld sziget elhelyezése egyértelműen szűri a szabad gyalogosáramlást.

A tér gyalogosáramlásainak nem teljesen átgondolt kialakítását ellenpontozza a metró kijárati épület kialakítása, ahol az előre és oldalra történő megnyitás és a funkciók áthelyezése az épület hátsó, ma kevésbé kihasznált hátsó traktusába való áthelyezés egyértelműen a terv erénye.

A javasolt megoldások viszonylag stabilan fenntarthatóak. A környezettudatosság nem jelenik meg kiemelt szempontként a pályaműben, de a terv mértéktartó szemlélete önmagában is pozitív irányultságú. A pályamű funkcionálisan és eszközeiben egyaránt letisztult és mértéktartó megoldásokra épül.

## 19. számú pályamű

A tervezők a koncepciót „a mobilhálózatok terének” nevezik és annak a jövőképnek kívánnának megfelelni, amely szerint a terület használata a jövőben folyamatosan változni fog. Ennek első lépéseként a jelenlegi helyzetnek megfelelő, „letisztult” helyzetet kívánnak előállítani. A teóriával tulajdonképpen egyet lehet érteni, a megoldások azonban egyrészt nem tükrözik a hosszú távú mobilitásnak való speciális megfelelést, másrészt a részletmegoldásokban is kritizálható terveket mutatnak. Valószínű, hogy a tervezőket erősen motiválta az a kétségtelenül igaz előzmény, hogy a tér valaha agyagbánya volt. Ez a tény azonban sem a jelenlegi, sem a jövőkép formálásában nem lehet jelentős, valójában csak érdekes kuriozitás, nem több.

Városépítészeti szempontból a tér berendezésének kérdése és a városi kapcsolatok megoldása volt fontos. A tér képét meghatározó „térplasztikák” perontetők kialakítása akár érdekes is lehetne, de a választott táblanagyságok és szerkezetek miatt ezek az építmények valószínűleg rendkívül drágák és jócskán lefednek olyan felületeket is, amelyeket nem kell védeni. A terveken ezek bemutatása ellentmondásos, a buszokhoz egyik tervlapon szerkesztenek „előtetőket”, másokon nem. A tér közepére tervezett – részben földbe süllyesztett – kereskedelmi és szolgáltató egység helyét a tervlapokon nehéz beazonosítani. A 2. és 4. lap szerint az benyúlik a Csaba utca - Fény utca gyalogos kapcsolatba, az 5. sz. tervlapon az építmény jobb helyre kerülne.

A tér Szilágyi Erzsébet fasor felé eső sarka érdektelen, kietlen.

Építészeti szempontból vitatható, a metró felszíni épületénél az eredeti koncepció részét képező keresztszárny elbontása. A megmaradó torzó a bemutatott rajzok szerint a jelenleginél érdektelenebb, a környező üvegtetők látványával együtt különösen disszonáns.

A tér közepére szerkesztett kereskedelmi-szolgáltató épület akár érdekes színfoltja is lehetne a térnek. A süllyesztés által lehetővé tett téri átlátás előnye azonban nem arányos a létesítéssel járó többletköltségekkel. A füvesített és járható tetőn a lebukás-gátlás nincs megoldva. Ha ezzel is foglalkoznának, az építmény karaktere jelentősen és vélhetően kedvezőtlenül megváltozna. A téren megjelenő több karakterű beépítés sem építészeti, sem hangulatában nincs összhangban. Nem igazán alakul ki olyan domináns elem, mint korábban a „gomba”, ma pedig a metró kijárat.

A környezetrendezés szempontjából vitatható a volt agyagbánya szellemiségére utalni akaró hálós burkolati rendszer, ami a tér amúgy is változatos és vibráló, nyüzsgő látványában bizonyosan zavaró elem. A látszó betonburkolat beszűkíti a tér karakterét akár meghatározó színek létrejöttét.

A tervezők a téren összefüggő zöldfelületeket nem alakítanak ki, de hangsúlyos térelemként a vágányokat karakteres élő-sövénnyel határolják. Ezen kívül a villamos pályákat is füvesítik, amik a tér intenzív igénybevétele miatt a terület tisztántartását nehezíti és közvetve, látványát is ronthatja. A vágányokat védő sövénysáv ugyan célszerű, de az „áttaposások” miatt nem biztos, hogy életképes.

A tér gyalogos kapcsolatai – a kereskedelmi-szolgáltató épület megfelelő elhelyezése esetén – jól megoldottak. A terv második ütemben sem javasolja a Csaba utcai áttörés megépítését és a térre néző teraszok kilátásának lehetőségével sem foglalkozik.

A Vár irányában indított hosszú rámpa tulajdonképpen csak a közvetlen környezetben kialakított megálló utasainak szolgál, és mint műtárgy a közönség által kevésbé szeretett megoldás.

A terv villamoshálózati szempontból a kiadott mintatervtől eltér, arra törekszik, hogy a nagykörúti villamosok végállomása a jelenlegi helyén megszűnjön, a kocsik a Vérmező utcáról indulnának. A gondolat alapja, a nagykörúti villamosok más ponton történő elhelyezése helyes, ugyanakkor a jelzett kialakítás I. ütemben nem megvalósítható és a rendelkezésre álló



költségkeretbe sem fér bele. A kiírásnak az elrendezés nem felel meg, mert a 18/56/59-es, illetve a 61-es villamosok havária eseti visszafordítása nem biztosított, a nagykörúti villamosok a többi viszonylattól függetlenül nem fordíthatóak, a fogas végállomása nem látható.

Autóbusz-közlekedés szempontjából a terv a kiadott mintaterven alapul, formai megjelenítése azonban nem sugallja egyértelműen a közúti sávoktól való elhatárolást.

A tér egyes szintjei közötti kapcsolatrendszer esetén a terv törekedett a változatos gyalogosforgalmi irányok lekövetésére, több irányból is kapcsolatot teremtve a tér alsó szintje és a Várfok utca között. Kiemelendő a rézsűn átlós irányban kialakított kapcsolat, amely az autóbuszok és a vár irányába egyaránt jó kapcsolatot nyújt.

A tér alsó szintjén a gyalogoskapcsolatok többsége jó, a nagykörút villamosok áthelyezésével a Margit körúti autóbusz-végállomás is könnyebben megközelíthető. A tér közepére helyezett zöldfelületi egységek ugyanakkor a Dékán utca felé haladó forgalmat korlátozzák.

A metró kijárat épület toldalékának elbontását javasolja a terv, ezzel helyesen a tér eddig elvágott részei között szorosabb egységet teremt. Szintén ezt segíti elő a kijárat épület oldalra történő megnyitása.

A második ütemben a mélygarázs (fontos, nem P+R) a tér nyugati sarka alá kerül. Javasolják a Vérmező út felé átkötés építését, a budai körút bezárására, az Alagútban, de a Margit körút-Szilágyi Erzsébet fasor kapcsolatot előnytelen módon megszüntetnék.

Új kerékpárút szakasz alakulna a Dékán utcáig, de ott a hálózatot visszakötné a Retek utcába, ami előnytelen. A Bubi állomás túlzottan félreeső helyzetű.

A megvalósíthatóság tekintetében a költségek az egyes tételek mennyiségi kimutatása nélkül nem értelmezhetők. A második ütemben komplex beavatkozási csomagot javasol, amelynek 30 milliárdos költsége számos téren kívüli beruházást is tartalmaz.

Az első ütem építése a tér működését nem lehetetleníti el, a második ütem összetett javaslatainak együttes megvalósításával maga a terv sem számol.

## **20. számú pályamű**

Városszerkezeti szempontból a terv igazodik a tér kialakult szerepéhez és jellegéhez, azt nem kívánja átalakítani, tiszteletben tartja a kialakult terepadottságokat és meglévő térfalakat.

Az új beépítések helyszínéül, sok pályázó tervéhez hasonlóan, a Várfok u. menti rézsűt jelölték ki a tervezők. Ennek kétszintes megoldása azonban felveti azt a kérdést, hogy a tér arculatát jelentős mértékben meghatározó, markáns postaépület látványát a gyalogos nézetekből az új beépítés jelentős mértékben takarja, ugyanakkor ez az épület nem ad olyan vizuális élményt, többletet, ami indokolná ezt a gesztust.

A metró felszíni csarnokának átalakítása érdekes, újszerű megoldás. Bár elbontja a mai, az eredeti koncepcióhoz tartozó keresztszárnyat, az új „lebegő” tetőzet attraktív eleme a látványnak. Az átalakítás komoly előnye e mellett, hogy az épület fő közlekedési irányok felé felnyílik, a metróbuszállomások kapcsolatát a mainál jóval kedvezőbbé teszi.

A terv nemigen foglalkozik a tér látványát jelentősen befolyásoló reklámokkal. Ilyen helyen a reklám lényeges látványképző elem.

Maga a tér felülete neutrális. A Várfok utcai járdát előnyösen megszelesíti a tervezett támfal épület bejárati előtere. Az itt kialakított kilátó- és kávézó terasz méltó fogadóhelye a Várból érkezőknek.

A tér alaprajzi és formai kialakítása kiemelt hangsúlyt ad a „legyezőépületnek”, térkapcsolatokra utaló felület-ornamentikával.

A terv villamoshálózati szempontból a kiírásnak megfelelő, de a füves vágányok létesítése nem javasolt, és beruházási költség szempontjából nem is vállalható. A Vérmező út alatti ágon a visszafogási lehetőség a rajzokon nem látható, de beilleszthető. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv meghatározó eleme a Várfook utca felől a tér közepe, a metróépület felé benyúló építmény szerkezet, amelyen keresztül a metróállomásról kilépve közvetlenül fel lehet sétálni a tér felsőbb szintjeire. Az építmény ugyanakkor a köré telepített zöldfelülettel együtt a tér Vérmező - Várfook utca felőli sarkát kihasználatlanná teszi. A tér felső szintjeinek elérését biztosítja ugyanakkor az új Vérmező utcai lépcső, ami előnyösen kihasználja a térszerkezetet. A terv mozgólépcsőt és liftet egyaránt beépít a Várfook utca felőli oldalra, elrendezésük és kialakításuk megfelelő és átgondolt.

A tér belső gyalogos kapcsolatrendszerében több gyalogosirány egyértelműen kijelöl a terv, ugyanakkor más irányok esetén, így a metróépület – Dékán utca, a hűvösvölgyi és nagykörúti villamosok közötti kapcsolat nem ábrázolt, az erős gyalogosforgalmukat fák akadályozzák.

A metróépület tekintetében ugyanakkor az előre és oldalra, a tér centruma felé történő megnyitás egyértelműen hozzájárul a tér kapcsolatainak erősítéséhez.

A második ütemben a P+R parkolót úgy alakítja ki, hogy a rámpák közötti csatlakozása forgalomtechnikai szempontból nem kezelhető szituációt hozna létre.

A zöldfelületek kérdésében támogatható a tér sarkaiból leeső területek parkosítása, de a vágányok füvesítése a fenntarthatóság és főleg a tisztíthatóság problémája miatt nem látszik jó megoldásnak. Ugyanez vonatkozik a térbe benyúló épület zöldtetéjére.

A Széna tér rendezésére reálisan megvalósítható kertészeti javaslatot ad.

A költségek tekintetében a benyújtott anyag elfogadható becslést ad.

Ütemezhetsőség szempontjából megfelelő, hogy az első ütem alatt a tér továbbra is működhet. A második ütem sem igényli költséges struktúrák elbontását, a P+R-t leszámítva csekély zavarás árán megvalósítható.

## **21. számú pályamű**

A tervet erőteljes kortárs építészeti formavilág dominálja, mely következetesen megjelenik minden léptékben, a térépítészeti elrendezéstől az épületek és építmények (újra)gondolásán át a térburkolatok, utcabútorok megfogalmazásáig.

Térépítészeti elrendezésében igazodik a tér kialakult városszerkezeti szerepéhez, és a pályázat során elvárt szempontokhoz. A meglévő térfalak között, az állandó mozgásban lévő tömegközlekedési gyűrű közepén igyekszik a térhasználatból fakadó különböző igényekre választ adni. A legyezőépület kijelöli a központi térrészt, mely nyüzsgő találkozóhellyé válik a kiterjesztett toldaléképület és a térburkolatból átvezetett peronlefedés együttesének keretében, belvilágát pedig ötletes megoldások színesítik. A zöldfelületek konzekvensen a gyalogos áramlásnak kevésbé kitétt térrészekre koncentrálódnak, egyedül a fő gyalogosáramlási útvonalhoz szervezett laza zöldfelület túlméretezett kissé a használat intenzitásához képest.

A hajlított lemez, mint eszköz látszólag minden téri helyzetre megoldást nyújt, sajnálatosan helyenként a használhatóság rovására, megfelelő funkciók híján pedig néhol öncélúvá válik. A formavilágot jellemző nagyvonalúság a funkcionális tervezésben nem jelenik meg, de a közlekedési funkciókból eredő használati igényeket jól leköveti. A toldaléképület földszintjén a

szolgálati- és szolgáltató funkciók keveredése nem szerencsés, emeletén a kávézó téli használata eredményez kérdéseket.

A koncepciót jellemző "folding" formavilág a Széll Kálmán tér futurista, alternatív valóságának dísztetére emlékeztet. A 70-es évek ikonikus legyezőépületét is belepő, hajlított beton- és acélfelületek mentén meggörbített tervi világ azonban éles kontrasztban áll környezeté valóságával, és mint minden divatirányzat, idővel érvényét veszti. Az alkalmazott szerkezetek nem állnak összhangban a jelen kor, kiírásban is megfogalmazott gazdasági és fenntarthatósági elvárásaival, költségvetése alábecsült.

A terv villamoshálózati szempontból a kiírásnak megfelel, de a füves vágányok létesítése nem javasolt, és beruházási költség szempontjából nem is vállalható. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A terv a Várfoke utcai kapcsolat erősítésére törekszik. A Csaba utca tengelyében kialakított széles lépcső, a Vár felé rézsútosan felvezető másik kapcsolat nem csak a turisták, de a számos autóbusz-vonal felé igyekvő utas számára is jó közlekedési kapcsolatot biztosít. Ugyanakkor a két feljáró a tér szintjén azonos pontból indul ki, csökkentve a használhatóságukat.

Bár a terv valamennyi főbb gyalogosirány akadályoztatásmentes kapcsolatának biztosítására törekszik - és hozzájárul ehhez a metró kijárat épület toldalék része alatti átjáró helyesen felismert szélesítésével is, a tér közepén kialakított zöld- és vízfelület több kapcsolat esetén akadályozó tényező lehet, lényegében a mai zárványként működő villamoshurkot idézi vissza. A metró kijárat épületet oldalra megnyitotta a terv, az épület elülső kijáratát ugyanakkor a funkciók áthelyezésével leszűkítette, mely így kapacitáskorlátokat idézhet elő.

A téren végigfutó perontető bár folyamatos esőmentes védelmet nyújtana az egyes közlekedési megállók között, számos ponton eltér a legrövidebb úttól, szakaszosan kihasználhatatlanná és öncélúvá téve ezáltal a létesítményt.

## **22. számú pályamű**

A térépítészeti elrendezést tekintve a terv fókuszpontjában a kiterjesztett, felbővített funkciójú, felöltöztetett legyezőépület áll, a tervező e köré szervezi koncepcióját.

A helyszínrajz tiszta logikát tükröz, melyet sajnálatosan erőltetett formalizmus jellemez. Az elliptikus vonalvezetés már felülnézetben is megtörik, és a térburkolatot követő indokolatlan fasorban ismétli magát. A tervező helyesen ismeri fel a szükséges téren belüli kapcsolatokat, a Vár irányába történő továbbvezetés igényét. A Várfoke utcával akadálymentes kapcsolatot biztosító híd ugyan megoldást ad arra a problémára, melyet a gyalogosok által keresztezett vágányzóna jelent, azonban nem illeszkedik, hanem beleáll a térbe.

A zöldfelületi tervezést egyszerű, kezdetleges gesztusok jellemzik. A tér gyalogosforgalommal kevésbé érintett peremeire szervezett zöldfelületek kevés vonzerőt jelentek, inkább díszletként szolgálnak az átöltöztetett legyezőépület körül.

Habár elrendezésében igyekszik igazodni a tér kialakult térfalaihoz és városszerkezetben betöltött szerepéhez, a vizionált épületek erősen léptéktévesztőek. Az újragondolt legyezőépület célja az emberközeli megfogalmazás és a funkcionális tisztaság volt, mely szempontok nem teljesültek a zsűri véleménye szerint. Az új homlokzat pusztán elfedi az egykor ikonikus legyezőépületet, azonban semmit nem ad hozzá. Az alaprajzi rend nehezen értelmezhető, az ügyfélszolgálati terek akadálymentes megközelítése nem biztosított, az épület pincés szintje nem került ábrázolásra.

Villamoshálózati szempontból a terv a kiírásnak megfelel, de a füves vágányok létesítése nem javasolt, és beruházási költség szempontjából nem is vállalható. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A pályamű a tér egyes szintjei közötti kapcsolatrendszerrel a sokrétű gyalogos iránynak megfelelően igyekszik megoldani, a lift és a mozgólépcső megfelelően elhelyezett. Kiemelendő a rézsűkön rézsútosan elhelyezett két kapcsolat, amely mind a Vérmező utcával, mind a Várfok utcával párhuzamosan új kapcsolatot teremt.

A tér alsó szintjén a gyalogos kapcsolatrendszerrel jelentősen zavarja a tér belső magja körül húzódó fasor gyűrű. A metróállomás – ami a legfontosabb gyalogos úti cél a téren belül – kivételével valamennyi egyéb közösségi közlekedési megálló és a térről gyalogosan közvetlenül elérhető úti cél a fasoron kívül helyezkedik el. Emiatt a fasor egyfajta zárványba helyezi a toldaléképületétől a gyalogos áramlás javítása érdekében amúgy helyesen megosztott metrókijáratot. Azon belső gyalogoskapcsolatok esetén, amik a téren belül történnek, a fasor kétszeri keresztezése szükséges, ami a megállókhöz ilyen közel helyezett fák esetén bizonyosan utaszavarással jár.

### **23. számú pályamű**

Pályázó visszafogott eszközökkel kezeli a teret. A II. ütemben tervezett sátor kivételével a tér jellege első pillantásra alig változik. Mivel a tér burkolata nem karakteres, ezért a diffúz gyalogos közlekedést nem gátolja. A térre tervezett semleges elemek azonban markánsan befolyásolják a térhasználatot. A legyezőszerű metrójáráthoz szervesen csatlakozó lebegő konzolokat Tervező mindkét irányban meghosszabbítja. Az épület jellegét azonban megszünteti azáltal, hogy a földszinti, üres részek nagy részét beépíti. A tervezett új épület kettévágja a teret, így városmorfológiából adódó karakterét alapvetően felülírja.

A háromszögű teret kísérő perontetőkkel szegélyezi. Körben fasort telepít, mely a háromszögben futó perontetőket még inkább hangsúlyozza. A körbevezetett perontető nem mindig öncélú, hiszen az ÉK-i oldalon a Bubi kerékpárjainak tárolására is szolgál. A tér Várfok és Vérmező utcai sarkában elhelyezett lépcső és felvonó hengere és összekötő hídja térben bizonytalan. Üdvözlendő az a tény, hogy további karakteres elemet nem kíván tervező alkalmazni.

A legyező nyílása és folytatása telítődik helyiségekkel, ezért az eredeti gesztus dinamikája kevésbé érvényesül. A lepenyépület ÉNY – DK irányú bővítése – a megnyitások ellenére - kettévágja a teret. A térszínti átlátások szinte megszűnnek, az átszállásokhoz szükséges tájékozódás képessége sérül. A lepenyépület emeleti bővítése az eredeti koncepciót kedvezőtlenül módosítja. A Várfok utcai üzemeépületet Tervező nem érinti.

A teret minden irányban átjárható, összefüggő – a térhasználatra nem utaló burkolt felülettel alakítja. A perontetők a teret beszűkítik, átláthatóságát zavarják, és ezt még fokozza a mellé telepített fasorral.

A tér nyugati pontjának jó zárást ad a vízarchitektúra és azzal összhangban kialakított utcabútorokkal. A Széll Kálmán szobor elhelyezése a tér ÉK-i sarkán elhibázott javaslat. Látványát takarja a metró és tervezett kétoldali épületszárny, megközelítése a térről csak kerülővel lehetséges. Igényes a burkolat természetes kőanyag használata, a látássérülteket segítő taktilis elemekkel kiegészítve.

A térre javasolt fasorok faj- és fajta-meghatározása szakmailag átgondolt, a várostűrést és kívánt díszíthetőséget figyelembe veszi. A zöldfelületek növelésére a teret határoló rézsűt tovább szélesíti, a

határoló utakon új fasorokat tervez, a Városmajor és a Vérmezővel összekötve. A Széna teret csak „staffázs jelleggel” rendezi.

Tervező a közösségi közlekedést illetően a FŐMTERV javaslatát megtartja, azon jelentős módosítást nem javasol. A V60 végállomását előnyösebb helyre telepíti. A megállóknál kellő hosszúságú, transzparens védőtetőket javasol. Minden villamospályát füvesít, ami életszerűtlen.

A gyalogos közlekedési felületeken a teljesen egyöntetű kialakítás nem reflektál az egyes térrészek eltérő használati intenzitására és jellegére. Az utcabútorozás hiányos. A toldaléképület új szárnyai a gyalogos forgalmat blokkolják. A terv Széll Kálmán szobrát a tér keleti, kieső sarkába helyezné, a Sellő-szoborról nincs említés. A fásítás és a tetőrendszer párhuzamos alkalmazása redundáns. A II. ütemben a Csaba utcai áttörést zöldfelületként jelöli.

A közúti közlekedés I. ütemében átveszi a FŐMTERV javaslatát. A II. ütemben a P+R parkoló kialakítása megfelelő. A meglévő kerékpárutat a Vérmező úti részü mentén új úttal egészíti ki. A Bubi állomást és a B+R tárolót majdnem jó helyen jelöli ki a kerékpárút mellett, de a vágányokon belül.

Villamoshálózati szempontból a terv a kiírásnak nem felel meg, mert csúccsal szembeni vágánykapcsolatot tervezett a 18/56/59-es villamosok vágányába. A további közlekedési ágak közül a terv az autóbusz-közlekedést a kiadott mintaterv alapján készítette el.

A tér különböző szintjei közötti kapcsolódást tekintve a terv se a Várfok, se a Vérmező utca felé nem javasol további lépcsőket kialakításra, túlságosan koncentrálna ezáltal az eltérő célú gyalogosforgalmi irányokat, kevesebb lehetőséget hagyva a mainál is, ezt a mai Csaba utcai lépcsővel párhuzamosan kiépített mozgólépcső sem képes ellensúlyozni.

A tér belső kapcsolatrendszerének elemzésekor a terv alapvetően hibás megállapításokat tett a kiadott utasforgalmak áramlását illetően. A javasolt, a metró kijárat épület toldalékát mintegy meghosszabbító, villamosvágánytól villamosvágányig terjedő építmény a teret lényegében kettévágja, a forgalmas nagykörúti villamosok, 22-es autóbuszok felé igyekvő forgalom csak keskeny átjárókon vagy jelentős kerülővel érheti el a téren belüli célját.

Az óra, mint felnagyított vekker geg, túlságosan direkt gesztus, melynek vicces jellege közvetlenségéből fakadóan várhatóan hamar ellaposodik. Léptéktelen, városidegen és ezáltal érthetetlen a II. ütemben felállított hatalmas sátor, mint a közösségi tartózkodás helye. A forma egy, a városszélien felállított vándorcirkuszra enged asszociálni, mely itt erős képzavart okoz: a város sűrűjében a nagyobb építmények állandósága jellemző szemben a külváros gyakorlatával, ahol megjelennek az átmenetiséget sugalló elemek bódék, sátrak, sufnik formájában. További képzavar a centrális sátortetővel a már elbontott, 30-as évekbeli „közlekedési” gomba központos szerkesztésmódjára utalni. Bírálóbizottság megjegyzi továbbá, hogy a sátortető szervesen kapcsolódik a legyezőszerűen kiképzett bejárathoz.

A terv visszafogott burkolati és építészeti eszközöket használ a téren, mely feltétlenül dicsérendő. A használati egységek metrólejárathoz közeli, hasábszerű elhelyezése kettévágja a teret, melyet Bírálóbizottság nem tart jó megoldásnak. A vekker és a sátor városépítészeti attrakcióként való használata felveti a geg, mint tartósan működő jel megoldhatatlan kérdéskörét.

## VII.

**A Bírálóbizottság a beérkezett pályaművek alapján az alábbi pályaműveket részesítette díjazásban:**

- I. díjban részesült 14-es sorszámú pályamű
- II. díjban részesült 1-es sorszámú pályamű
- III. díjban részesült 16-os sorszámú pályamű
- IV. díjban részesült 18-as sorszámú pályamű
- V. díjban részesült 20-as sorszámú pályamű

**A Bírálóbizottság a beérkezett pályaművek alapján a továbbiakban az alábbi két pályaművet vásárolta meg:**

8-as sorszámú pályamű, és a  
3-as sorszámú pályamű.

## VIII.

A Bírálóbizottság a pályaművek nagy számára, és a pályázati kiírásban meghatározott feladatok súlyára tekintettel akként döntött, hogy az első 5 pályaművet részesíti díjazásban az alábbi eloszlás szerint:

- I. díj 8.000.000,-Ft
- II. díj 6.000.000,-Ft
- III. díj 2.500.000,-Ft
- IV. díj 2.000.000,-Ft
- V. díj 1.700.000,-Ft

A Bírálóbizottság további két pályaművet javasol megvételre 900.000,-Ft – 900.000,-Ft ellenében.

## IX.

A Bírálóbizottság egyes tagjai – a szakértői véleményekre is támaszkodva - úgy mint testület a Tervpályázat eredményeinek összefoglaló értékelésénél (V.), és az egyes pályaművekről kialakított részletes szakmai bírálatoknál (VI.) kifejtettek szerint elsődlegesen az I. díjban részesített pályamű kiinduló pontjaira építve, és az I. díjban részesített pályaművet jegyző szerzőkkel megkötésre kerülő tervezési szerződésben határozza meg a tervpályázat hasznosításának módját azzal, hogy fenntartja annak lehetőségét, hogy a többi díjazott, illetve megvételben részesített pályaműből meghatározott megvalósítási javaslatok - a mindenkor hatályos jogszabályok betartásával – hasznosításra kerüljenek.

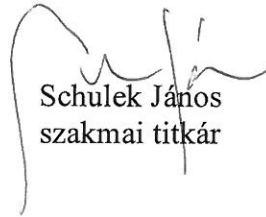
## X.

A Bírálóbizottság az I. díjban részesített pályaművet jegyző tervezőket jelöli meg, mint továbbtervezésre alkalmas személy(ek)et, és kifejezetten ajánlást tesz arra, hogy további hirdetmény nélküli meghívásos eljárásra ne kerüljön sor.

Kelt Budapest, 2012. december 10. napján



Finta Sándor  
elnök



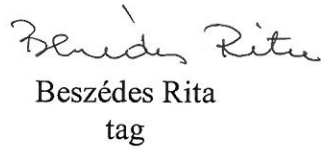
Schulek János  
szakmai titkár



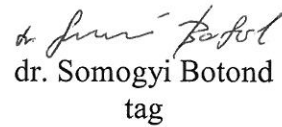
Vitézy Dávid  
tag



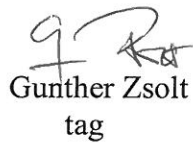
dr. Aczél Péter  
tag



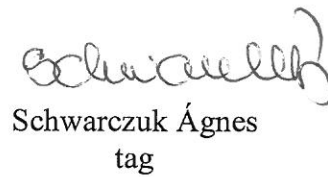
Beszédes Rita  
tag



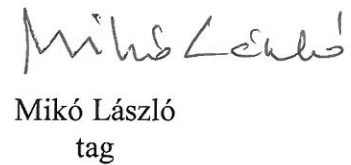
dr. Somogyi Botond  
tag



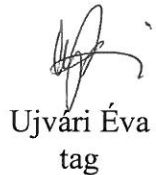
Gunther Zsolt  
tag



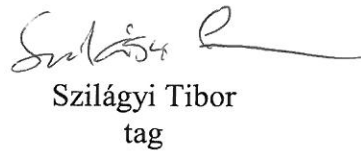
Schwarczuk Ágnes  
tag



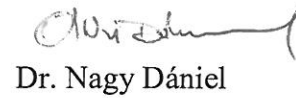
Mikó László  
tag



Ujvári Éva  
tag



Szilágyi Tibor  
tag



Dr. Nagy Dániel