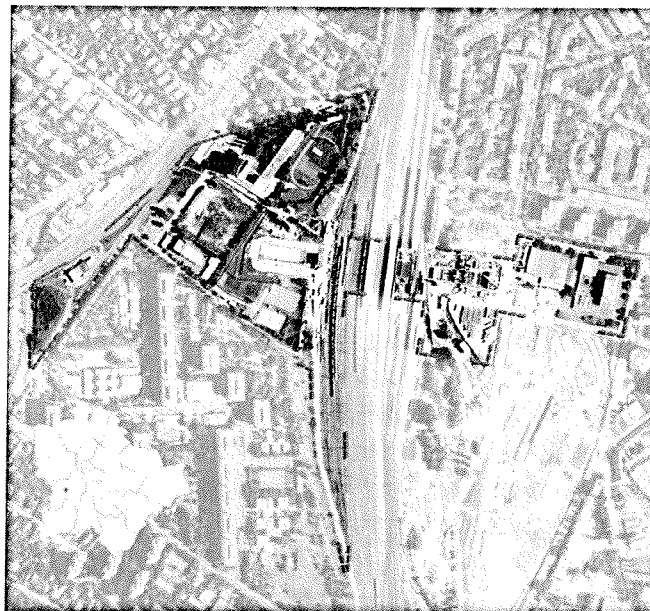


**„Intermodális” csomóponthoz kapcsolódó létesítmények
tervezése
a budapesti 4-es metró kelenföldi végállomásának
őrmezei kijáratánál**



A pályaművek értékelése

2013. április 05.

Bevezető:

Budapest 4. sz. metróvonal I. szakasz Kelenföldi pu. metróállomás nyugati kijárat kapcsolódóhoz kapcsolódó felszíni rendezés keretében megváltozik a tömegközlekedési hálózat koncepciója. Az elképzelések szerint az örmezei oldalon új autóbusz végállomás kerül kialakításra. Áthelyezik a távolsági autóbuszok végállomásának egy részét és új P+R parkoló épül a metró ideiglenes kelenföldi végállomásához. Ezzel az Örmező csomópont a térség kulcsfontosságú városszerkezeti eleme lesz, amely a Kelenföldi pályaudvar és a 4-es metró állomásának nyugati bejárata, Kelenföld kapujává válik. A csomópontban a mai kor igényeit kielégítő, legjobb városépítészeti és funkcionális megoldását, építészeti megfogalmazását kell megtalálni egy „Intermodális” csomópont kialakításával.

A TERVPÁLYÁZAT KIÍRÓJA (AJÁNLATKÉRŐJE):

BKV ZRT.

1072 Budapest Akácfa utca 15.

A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÓJA:

BKV ZRT. DBR METRO PROJEKT IGAZGATÓSÁG

1074 Budapest Kéthly Anna tér 1.

A TERVPÁLYÁZAT TÁRGYA:

„Intermodális” csomóponthoz kapcsolódó létesítmények tervezése a budapesti 4-es metró kelenföldi végállomásának örmezei kijáratánál

A TERVPÁLYÁZAT CÉLJA:

A tervpályázat célja az Örmező intermodális csomópont ingatlanának beépítése, a kapcsolódó közúthálózat valamint az ingatlanon megvalósuló építmények (terminál jellegű autóbusz-pályaudvar épület és P+R parkoló létesítmény), továbbá a telken létesítendő gyalogos- és zöldfelületek, a távlati fejlesztési lehetőségekre való tekintettel, a tervezési programban foglalt kritériumoknak megfelelően.

A tervnek az Ajánlatkérő által rendelkezésére bocsájtott tervezési program alapján a következő építészeti-műszaki kérdésekre kell megoldást adni:

Részletesen ki kell dolgozni a buszpályaudvar és közvetlen környezete kialakításának terveit (I. ütem), összhangban a terület átfogó fejlesztését, a teljes terület beépítését szolgáló koncepcionális javaslattal (II. ütem).

I. ütemű kiépítés: az „A” terület beépítése a buszpályaudvar és a P+R parkoló létesítményeivel, a kapcsolódó úthálózattal, a „B” területen szintbeni P+R parkoló kialakítása. A tervezési szerződés keretében az I. ütemű kiépítés létesítményeinek tervezésére kerül sor.

II. ütemű kiépítés: az „A” területen lévő buszpályaudvar megőrzése (esetleges funkcionális bővítése) mellett a P+R parkoló létesítményének továbbfejlesztése, átépítése a „B” és a „C” terület ingatlanainak végleges beépítése.

Koncepcionális javaslatot kell adni a fejlesztési terület II. ütemű kiépítésére, a létesíthető épület(ek) volumenére és funkciójára, közlekedési kapcsolataira. Az előírt 1500 férőhely P+R parkolószámot a fejlesztés II. ütemében is biztosítani kell az épületben, akár térszín alatti elhelyezéssel.

Az eljárást követően a célja a benyújtásra kerülő építészeti és forgalomtechnikai tervjavaslatok összevetése és rangsorolása útján a tervezési feladat megoldására alkalmas tervező(k) kiválasztása, valamint a tervezői megbízás szakmai feltételeinek előzetes tisztázása.

A nyertes pályamű szerzőjével (szerzőivel) a BKV Zrt. szerződést kíván kötni az „Intermodális” csomópont építési engedélyezési terveinek elkészítésére, engedélyeztetésére és a kiviteli tervek elkészítésére, figyelemmel a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (továbbiakban Kbt.) 94.§ (5) bekezdésére.

A TERVPÁLYÁZAT JELLEGE:

Meghívásos tervpályázati eljárás.

A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYÉNEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE:

A Bíráló Bizottság értékelése szerint a tervpályázat eredményes volt, a beérkezett pályaművek között számos olyan terv van, amelyek főbb elhatározásaikban, részletmegoldásaiban a tervpályázati kiírásban rögzített elvárásokat teljesítette, a továbbtervezés során megfelelő kiinduló pontot adhat. A Bíráló Bizottság egyhangúan megállapította, hogy a pályaművek többségének építészeti színvonala elmaradt a várakozástól.

A benyújtott pályaművek koncepcionálisan két főbb csoportra oszthatók. A legtöbb pályázó az autóbusz terminált és a parkolóház épületét két egymás melletti tömegben helyezte el. A pályázatok egy kisebb része az autóbusz terminál tetejére tette a parkolóházat.

Elmondható, hogy az igazán sikeres, a továbbtervezésre alkalmas tervek az előbbi, egymás mellé helyezett funkcionális megoldást választották.

Az autóbusz terminált és a parkolóház épületét két egymás melletti tömegben elhelyező pályaművek telepítési megközelítése a következőképpen jellemezhető:

- keskeny autóbuszterminál épület kialakítása (pl. 2., 10. sz. pályamű): egyes megoldások csak az egyik, aluljáróból érkező lépcsőfeljárót használják, e köré telepítik a buszterminált, a másik lépcsőfeljárót közvetlen a P+R létesítmény felé nyitják meg. E megoldások előnye a racionális szervezés, hátrányuk az igen elnyújtott buszterminál sziget, amely kedvezőtlen a gyalogos útvonalak kialakítása szempontjából. A buszok várakozóhelyeinek száma így korlátozott, ezért az adott program mellett kompromisszumos megoldások születtek.

- öblös buszterminál épület kialakítása (pl. 1., 6., 9., sz. pályamű): a megoldások egy része az aluljáróból érkező mindkét lépcsőt közös csarnokba vezeti. A megoldás előnye, hogy a csarnok körül az autóbusszállások jól elhelyezhetőek, lehetőség adódik a csarnok terének tiszta, átlátható szervezésére, az építési helyszín jó kihasználására. Hátránya lehet, hogy az épület körül a végállomási technológia által megkövetelt peronhosszak nehezen biztosíthatók.
- kettős buszterminál (pl. 7., 12. sz. pályamű) kapcsolat kérdése: egyes pályaművek a két lépcsőfeljárt körül két önálló csarnok létesítését javasolják. Ezek előnye, hogy a busszállások lehetséges hossza megnő, hátránya, hogy a terek áttekinthetetlenek, az épületegyüttes építészeti kialakítása zavarossá válik, amit a magasabb járószinten kialakított kapcsolat sem javít.

A fentiek alapján javasolható az öblös buszterminálépületek alkalmazása, a keskeny megoldás kisebb kapacitás-igény esetén lehet elfogadható.

Egyes pályaművek a buszterminál felett helyezik el a többszintes P+R létesítményt - azaz a buszterminált egy parkolóház földszintjeként oldják meg (pl. 3., 11. sz. pályamű). E megoldások hátránya, hogy a létesítmény kivitelezése nem, ill. nehezen ütemezhető, valamint az üzemeltetés is csak egyben működtethető. A felső szintek gépjárműforgalma - amennyiben azt valóban a megfelelő kapacitással építik ki - oly mértékben körülöleli a létesítményt, hogy annak a lakóteleppel és a fejlesztési területtel érdemi gyalogos kapcsolata nem lehet. Egy pályamű a P+R létesítményt az aluljáró szintjén helyezi el, közvetlen kapcsolattal a metróállomás felé. Miközben ennek funkcionális előnye nyilvánvaló, a beruházás és az üzemeltetés költségei miatt a megoldás nem kedvező.

A fejlesztési területekhez való kapcsolódásban, azok igénybevétele szempontjából is különböző megoldások születtek.

A környező területekkel ("C" jelű fejlesztési terület, Órmező lakótelep) nem azok a pályaművek (pl. 9., 11. sz.) adnak kedvező kapcsolatokat, amelyek izolált, szigetszerű tömegben helyezték el a buszterminált, hanem azok, amelyek a buszterminál felett a terepadottságokat kihasználva tetőkert jellegű szintet alakítottak ki (pl. 1., 2., 4., 6., 12. sz.). A tetőkert jellegű megoldásoknak az előnyük az átjárhatóság lehetősége. Az igazán sikeres megoldások ki tudták használni ezt az adottságot, éltek a kapcsolódási lehetőségekkel.

A pályaművek a hosszú távú fejlesztési koncepciókban viszonylag kevés eredeti javaslatot vetettek fel, bizonyos mértékig inkább bizonytalanságot tükröztek. A jobbnak ítélt tervek a „A” jelű terület felülépítését távlatban sem javasolták, azt a környező intenzív beépítés ellenpontjaként fogalmazták meg. Általában véve kívánatos lenne a funkcionális és térbeli struktúrák ütemezett egymáshoz illesztésének alaposabb átgondolása, a tulajdonjogi és műszaki egységek kézzelfoghatóbb kialakítása. Ütemezés terén azok a megoldások nyerték el a Bíráló Bizottság tetszését, amelyek esetében az első ütemben nem kellett a megerősített tartószerkezet miatt előzetesen többlet költségeket felvállalni.

A pályaművek értékelésének közös tapasztalata, hogy az „A” területre megadott program feszített területhasználatot tesz szükségessé, a későbbiekben vizsgálandó a lazítás ésszerű lehetősége. A továbbtervezés során indokolt lehet a P+R férőhelyekkel szemben támasztott követelmények enyhítése is.

A pályaművek a „C” területre döntően újszerű javaslatokat nem hoztak, a városképi pozíciónak megfelelő „ikonikus” épületformálás iránti igény több megoldásban visszatér. A pályázat ugyanakkor megmutatja, hogy a „B” terület pozíciója is szükségessé teszi, hogy hosszú távú építészeti kialakítása során igényes városi architektúra jöjjön létre. A „B” terület P+R használata rövidtávon és hosszútávon egyaránt kedvező lehetőséget kínál. Ez felveti annak igényét, hogy a metró aluljárószintje erről a területről közvetlenül elérhető legyen – javasolható e megoldás lehetőségének részletes vizsgálata.

KÖZLEKEDÉSI SZEMPONTOK

A tervezendő „intermodális” csomópontnak – csatlakozva az M4 alagútjához és három, adott helyzetű mozgólépcsőjéhez, a program szerinti BKV és Volán járatok érkezését, indulását, tárolását, legalább 500 P+R és 120 B+R férőhelyet, taxiállomást, K+R megállási lehetőséget kell biztosítani.

Megfelelő, akadálymentes gyalogos kapcsolatot kell létesíteni a megállóhelyek, parkolók, az örmezei lakóterület között és biztosítani kell a kerékpáros hálózathoz csatlakozást is, az előírt számú tárolóhellyel együtt.

Figyelembe kell venni a terület északi és déli határoló vonala közötti jelentős szintkülönbséget.

A területet határoló utak nyomvonalára, keresztmetszete szintén jórészt adott, a tervezési feladat a csatlakozások helyének és mikéntjének kidolgozása.

Az autóbusz pályaudvar megközelítése az Alsó Beregszász utca felől, felé történik. A csomópont jelzőlámpás forgalomirányítású. A csomópontba az autóbusz pályaudvar felől minél hosszabb – legalább egy csuklós busz hosszának megfelelő - egyenes szakasszal kellene csatlakozni. Az óránkénti mintegy 120 járat lebonyolításához két felállósáv szükséges. Egy sávossal kijárat esetén a Péterhegyi út felé biztosítandó- biztosítható- második kapcsolat.

A leszállóhelyeket az Alsó Beregszász úttal párhuzamosan, a metró kijáratához illeszkedve célszerű elhelyezni. Ennek közelébe kedvező a B+R tárolók legalább egy részének telepítése is.

Az ugyanebbe a csomópontba történő P+R parkoló csatlakozás osztályozóját célszerű elválasztani az autóbusz kijáratától és külön fázisban csatlakoztatni. (Közös osztályozó esetén rövid felállási hosszak és balesetveszélyes fonódó, felálló mozgások vannak.)

Az autóbusz pályaudvar üzemi mozgásait a pu. területén kell lebonyolítani, a közúti forgalommal keverni nem szerencsés.

Mind a belső, mind a csomóponti mozgásoknál a közlekedő autóbuszok mozgásjellemzőinek megfelelő „üldözőgörbékkel” kell ellenőrizni az útvonalakat. A buszútvonalakon 10 m-es belső sugár alkalmazása célszerű a „kényelmes” kanyarodásokhoz.

Az induló állásoknál kedvező a párhuzamos elhelyezés, de megengedett a ferde, és a fűrészfogas elrendezés is. Ferde elrendezés esetén, kedvezőbb, ha a beérkező busz áll be tolatással, nem az induló jármű tolat, utasokkal.

Az autóbusz pu. üzemi útjainak szintbeni gyalogos keresztezése balesetveszélyes.

A Péterhegyi út- Boldizsár u. és a Péterhegyi út – Alsó Beregszász u. körforgalmú csomóponti kialakítása - az autóbuszok miatt - legalább 10m-es belső sugárral célszerű.

A Péterhegyi útról tervezett P+R csatlakozásokhoz osztályozó- felálló sávok kialakítása szükséges, a folyamatosan haladó forgalom zavartalansága érdekében.

A Boldizsár u. – hossz-szelvényrel igazoltan – csatlakoztatható a Péterhegyi úthoz, a kapcsolatot csak különösen indokolt esetben javasolt megadni, hogy az örmezei lakóterületen többlet átmenő forgalom ne keletkezzen.

A P+R létesítményekhez a ki- és behajtási lehetőségek számát az ellenőrzés (fizetés) módja szerint kell megállapítani, „ökölszabályként” 5-600 férőhelyhez szükséges 1 ki-bejárat.

A személygépkocsi parkolóknak legalább 5 m-es kanyarodási sugár biztosítandó. Nagy kiterjedésű parkolóterületen be kell tartani az OTÉK fásításra vonatkozó előírásait is.

A II. ütemben tervezett beépítések többlet parkolóhely igénye – darabban - terepszint alatti garázsokban biztosítható, de a közúti kapcsolatok fejlesztése nélkül – új ki-, bejáratok - általában nem szolgálhatók ki megfelelően az új létesítmények.

A BÍRÁLÓ BIZOTTSÁG TAGJAI:

- | | |
|--------------------|--|
| 1. Elnök: | Finta Sándor, Főpolgármesteri Hivatal |
| 2. Szakmai titkár: | Major-Maróthy Judit, Budapesti Közlekedési Központ |
| 3. Tag: | Vitézy Dávid, Budapesti Közlekedési Központ |
| 4. Tag: | Ujvári Éva, Budapesti Közlekedési Központ |
| 5. Tag: | dr. Csorja Zsuzsanna, Bp-i és Pest M. Mérn. Kam. |
| 6. Tag: | Takács Viktor, Bp. XI. Kerület, Újbuda Önkormányzata |
| 7. Tag: | Radnay Tibor, Budapesti Közlekedési Központ |
| 8. Tag: | Erő Zoltán, Magyar Építész Kamara |
| 9. Tag: | Dévényi Tamás, Budapesti Építész Kamara |

Szavazásra nem jogosult szakértők:

1. Szakértő: Maczák Johanna, városépítészet, Főpolgármesteri Hiv.
2. Szakértő: Váncza László, építészet, Főpolgármesteri Hivatal
3. Szakértő: Hatvani Ádám, építészet, Főpolgármesteri Hivatal
4. Szakértő: Horn Gergely, közlekedés ép., BKK
5. Szakértő: Tarsoly András, építészet, BKK
6. Szakértő: Dományi Bálint, városépítészet, BKK
7. Szakértő: Ambrus Dávid, közlekedés ép., BKK
8. Szakértő: Horváth Péter Róbert, közlekedés ép., BKV DBR
9. Jogi szakértő: dr. Misefay Tibor jogi és közbesz. szakértő, BKV DBR

A PÁLYAMŰVEK ÉRTÉKELÉSI SZEMPONTJAI

A Bíráló Bizottság a Tervpályázati Kiírásban megfogalmazott, alábbi szempontok alapján értékelte az egyes pályaműveket:

- az átfogó városépítészeti koncepció minősége,
- a programnak és a funkcionális követelményeknek való megfelelés,
- településrendezési, építési előírások betartása,
- az építészeti kialakítás minősége,
- a környezetbe illesztés,
- gazdaságos üzemeltetés, energiatakarékosság,
- tervpályázati mű kidolgozottsága, amelyen belül különösen fontos a műszaki tartalom.

A felsorolt szempontok nem jelentettek értéksorrendet.

A PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA, DÍJAZÁSA ÉS MEGVÉTELE

A fentiek figyelembevételével a bíráló bizottság a benyújtott és érvényes pályaműveket egyenként értékelte, majd a zsűrizési folyamat végén a következő döntést hozta:

Két első helyezettet hirdet az alábbi pályaművekre:

I. díj (megosztott) (bruttó 6 millió forint díjazással) az 1. sorszámú pályamű (ragszám: CO 0000 91 59985075 0000)

A Bíráló Bizottság a tervet mindkét ütemében magas színvonalú építészeti megoldása, jó funkcionális kialakítása, a II. ütemű kiépíthetőségi javaslata miatt I. díjban részesíti.

I. díj (megosztott) (bruttó 6 millió forint díjazással) a 6. sorszámú pályamű (ragszám:CG 0000 00 69725803 0000)

A Bíráló Bizottság a tervet átfogó urbanisztikai koncepciója, színvonalas építészeti megoldása, funkcionális kialakítása miatt I. díjban részesítette.

III. díj (bruttó 4 millió forint díjazással) a **3. sorszámú pályamű**
(ragszám: **CO 0000 91 66160452 0000**)

A Bíráló Bizottság a tervet egyedi építészeti megoldása, funkcionális kialakítása és átgondolt forgalom-technikamegoldása miatt III. díjban részesíti.

Megvételben részesülnek egyenként bruttó 1 000 000,- forint díjazásban a következő pályázók:

4. sorszámú pályamű (ragszám: **CO 0000 91 59985134 0000**)

A Bíráló Bizottság a tervet a városépítészeti kapcsolataiért elismerésül 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

9. sorszámú pályamű (ragszám: **PA 000 00951278 00 3 0000**)

A Bíráló Bizottság a tervet racionalitásának elismeréséül 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

10. sorszámú pályamű (ragszám: **BE 22010668 6HU**)

A Bíráló Bizottság a jó közlekedési megoldásai miatt a tervet 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

Az alábbiakban következik a Bíráló Bizottság által adott számokkal jelölt pályaművek egyenkénti értékelése.

Az egyes pályaművekről kialakított részletes szakmai bírálat

1. sorszámú pályamű (CO 0000 91 59985075 0000)

A terv telepítés, építészeti megjelenés szempontjából úgy kötődik szorosan a második ütemhez, hogy közben az első ütem is befejezett egészként képes megjelenni. A határozott, de építészeti nyitott épületkontúr a második ütemben a terv szerint, vagy az akkori igényeknek megfelelően esetleg máshogyan alakítva, koncepciójánál fogva szervesen tud kapcsolódni a véglegesen kiépülő negyed architektúrájához. Mindezt a buszpályaudvar teteje, mint a második ütem zöld köztere gondolat alapozza meg. Az épületegyüttes (mert szerencsére a buszpályaudvar és a parkolóház nem két épület, hanem egy rendszer elemei) magasságát így a második ütem köztéri szintje határozza meg. Ennek a jelentős magasságnak köszönhető a homlokzatok és a belső tér rendkívül karakteres, nemzetközi mércével mérhető építészeti minősége, amely sajnos nem kevés plusz költséget generál a változó magasságú, a szükségesnél jóval vastagabb, földémszóna miatt.

A fedett és a nyitott gépkocsiparkolók - metró gyalogos kapcsolat valamint az első ütem alatt a lakótelep - metró gyalogos kapcsolat nehézkes.

Az épület jó gyalogos-, és forgalmi kapcsolatokkal, arányos terekkel, minőségi architektúrával és az összehatás tönkretétele nélkül módosítható térszövettel rendelkezik a buszpályaudvar. A második ütem szerves folytatása az elsőnek. A földémszóna alátámasztó szerkezet helyenként nincs ábrázolva. A piktogrammos alaprajzok jól olvashatóak, a távlati képek igényesek.

Az első ütem a második ütem részeként terveződött meg, miközben a terv számol azzal is, hogy a további fejlesztések elhúzódhatnak, és azok nélkül se legyen esetleges az összkép. A jövőképet igényes és komplex, jó arányú épületek jelennek meg jó helyeken. A benyújtott pályaművek közül a legjobb jövőképet fogalmazza meg a II. ütemmel.

Forgalomtechnikai kialakítás szempontjából a tárolóhelyek és a felállási helyek száma megfelelő, de a kialakítás miatt teli járművel kell tolatni.

A Péterhegyi út felé ugyanakkor nincs közvetlen kijárat a buszpályaudvarról.

A parkolóház gyalogos kapcsolatai a Péterhegyi úti járdán lehetségesek, illetve az autóbusszpályaudvaron keresztül.

A Bíráló Bizottság a tervet mindkét ütemében magas színvonalú építészeti megoldása, jó funkcionális kialakítása, a II. ütemű kiépíthetőségi javaslata miatt I. díjban részesíti.

2. sorszámú pályamű CG 0000 00 84419819 0000

A pályamű a buszterminál épületét a keleti feljáróra telepíti, a nyugati feljáró a parkolólétesítmény gyalogos kapcsolatát szolgálja. Az együttes telepítése látszólag racionális, ezt azonban részleteiben több ésszerűtlen megoldás is gyengíti. A legyezőszerűen nyíló tömegek (teraszos jellegű parkolók, buszterminál) nem állnak össze meggyőző kompozícióvá, hatékony funkcionális rendszerré. A gyalogos kapcsolatok voltaképpen megfelelőek, de a tetőkert ebben a formájában igen esetleges. (A napelemek ilyen pozícionálása alapvető kérdéseket hagy megválaszolatlanul.)

Építészeti gesztusai egyfelől eltűzöttak (pl. nagyléptékű tető, erősen formált pillérek), másfelől banálisak (pl. buszterminál-kapuk sora). A II. ütem építészeti javaslatai építészeti és tartószerkezeti szempontból is voltaképpen értelmezhetetlenek (szilánkszerű magasházak, lebegő csőhíd).

Alsó-Beregszász u.- autóbusz pályaudvar kijáratí csomópont a buszok szempontjából kedvezőtlen. Felállás ívben, nem fér el két busz egymás mellett. A másik kijáratí, a Péterhegyi út felé, a kapacitás elegendő.

Buszpályaudvaron belüli tárolóhelyen az autóbusz-mozgások kedvezőtlenek (merőleges beállítás, kis sugár).

A hosszútávú busztárolóban nem lehet megfordulni, nehéz kijönni.

Az I. ütemű P+R a terepadottságot kihasználva, két eltérő magasságú terepszinten létesül, Boldizsár u. felőli bejáratí, a Péterhegyi útra csatlakoztatva.

Örmező felőli gyalogos keresztezi szintben az autóbusz pályaudvar kijáratot.

Taxi, K+R felőli gyalogos szintben keresztezi az autóbusz pályaudvar kijáratát.

Nagytávú beépítés többlet parkolási igénye és a parkolóhelyek megközelítése nem biztosított

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

3. sorszámú pályamű CO 0000 91 66160452 0000

Teljesen egyéni, és elgondolkodtató úton járnak a 3. sorszámú mű szerzői. Épületüket a motorizáció és a gyalogos közlekedés legjobb kiszolgálása formálja. Ez az a megoldás, melynél a gyalogos közlekedés vonalai törés nélkül haladnak, és sehol nem kell, hogy keresztezzék a buszok és gépkocsik útvonalait. Ezt koncentrikus körív rámpák és parkolók egymás fölé sorolásával érik el. A tervezési programból kiolvasható kb. 350 fm hosszú buszterminál sort lineáris elhelyezés helyett egy kör alaprajzú váróterem köré helyezik, földszinten a BKV buszok pályaudvarával, és fölötté a ritkábban járó Volán buszok megálló helyeivel. Ily módon a gyalogosoknak a lehető legrövidebb utat kell megtenni a metrókijárat és a buszmegállók között, végig fedett, temperált térben.

A tervezők közlekedési utak által körülvevő udvar lefedésére egy költséghatékony építésű és üzemeltetésű teflon fólia szerkezetet javasolnak. A belső udvar jól átlátható, könnyű a tájékozódás, lehetőség van a kiszolgáló funkciók és a szolgáltatás két szinten történő megosztására, a kávézó például a térbe függesztve, a második szinten kap helyet. A kiszolgáló egységek építészeti megformálása elmarad az első helyezett munkáktól, ami a koncepció értékéből nem vesz el. A terven szereplő buszpályaudvar és parkolóház nagyobb kapacitást enged, mint a pályázati kiírásban szereplő igény, az épület geometriai növelésével a megállóhelyek száma tovább növelhető. A buszpályaudvar fölé helyezett P+R parkoló átteresztő képessége rendkívül jó, a szintenkénti 2-2 ki- és bejáratokkal. Forgalomtechnikai szempontból a megállók kialakítása tolatásmentes közlekedést tesz lehetővé.

A terv egyik erénye, hogy az épület vertikálisan kb. 10-15.000m² szintterülettel, több ütemben is növelhető, a kellő alépítmény megteremtésével. A beruházás első szakaszában többletköltséget jelent a későbbi fejlesztés lehetőségének megépítése. Az ábrázolt megoldás zajvédelme kérdéses, a szerkezeti megoldások alulméretezettek. Környezettudatos gondolkodásnak tekinthető, ha e közlekedéssel és közműekkel jól ellátott helyen intenzív beépítés valósul meg. A vertikális elrendezés miatt ez a terv épül a legkisebb alapterületen, így a legtöbb zöldterület maradhat meg az építési telken. A szomszédos lakótelepről szintben, egy parkon keresztül érkehetnek a gyalogosok az intermodális központba. A kerékpárosok a fedett helyen lévő B+R tárolóhoz a második szintre érkeznek, mely egy magasságban van a Budaörsi úttal. A P+R 13 %-os rámpája - az időjárás függvényében - üzemeltetési problémát okozhat.

Az épületegyüttesbe és az attól északra fekvő fejlesztési területre egy közös gépjármű behajtót javasol a terv, közel a létesítendő Budaörsi úti csomóponthoz, ami közlekedési szempontból optimális megoldás. A gyalogos közlekedés terén kapcsolatot kínál a lakóteleppel, a majdani irodafejlesztés közterén keresztül a Budaörsi úttal, továbbá az Alsó Beregszász utca és a Péterhegyi út feletti felüljárókon keresztül északi és keleti irányba, az Etele tér felé. A tervek és a műleírás tanúsága szerint a tervezők egy közösségi teret kívánnak létrehozni, mely az átszállásokon túlmenően is lehetőséget nyújt kellemes időtöltésre.

A terv építészeti színvonala jó, a lerajzolt megoldás határozott állásfoglalást tartalmaz, azonban a szükséges beruházás mértéke megkérdőjelezi a rendelkezésre álló költségvetési kereteken belül történő megvalósíthatóságot.

A Bíráló Bizottság a tervet egyedi építészeti megoldása, funkcionális kialakítása és átgondolt forgalom-technikai megoldása miatt III. díjban részesíti.

4. sorszámú pályamű CO 0000 91 59985134 0000

Az örmezei lakótelep, a buszterminál és a mellette északra lévő terület gyalogos összekötése a tervben egyedülálló módon jól valósul meg, de a lakótelep felőli oldalon ez tereprendezéssel jár. A terv egy észak–déli, a vasúti pályaudvarral párhuzamos tengelyt vizionál, a második ütemű fejlesztést is ennek mentén képzei el. A koncepció működőképes, szintben teremti meg a gyalogos kapcsolatot a jelenleg elválasztott területek között. A buszterminál tetőfelületéből így igényes, használható köztér, park válhat, amely összeköti a városi területeket a buszpályaudvarral, a metróval és a vasúttal, miközben a közlekedési csomópontot, a buszterminált a zöldfelület alatt oldja meg.

A köztér (tető) és a buszterminál kapcsolata nem kidolgozott, de sok lehetőséget hordoz, jó a felfelé tett kibillentett gesztus.

A területhasználat gazdaságos, lehetővé teszi a későbbi fejlesztéseket, a további fejlesztéseket a P+R parkoló felülépítésével oldja meg.

A buszterminál belső működése racionális, bár kettőtörük a tömegmozgást és a várakozást kiszolgáló terekre, ami indokolatlan. A szerkezet racionális, nem túldimenzionált.

Tömegközlekedési szempontból a terv hátránya, hogy egyes járatok külső peronról indulnak, és az ide tartó utasoknak keresztezniük kell a buszok útvonalát. A 150-250 járatok nem jönnek be a buszterminálra, de ez elfogadható.

A gyalogoskapcsolat Órmező felé megfelelő, azonban a rajz Rimaszombati utca felőli vége hibás, nem felel meg a valós terepviszonyoknak.

A B+R parkoló jó helyre került, a metrólejáratok közelébe.

A P+R parkoló zöldhomlokzata értékes.

A terv építészeti színvonala közepes, nem használja ki a benne rejlő lehetőségeket.

A Bíráló Bizottság a tervet a városépítészeti kapcsolataiért elismerésül 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

5. sorszámú pályamű CG 0000 00 59827652 0000

A pályamű túlhatározott, önkényes tömegformálásból indul ki, aminek következtében a kiírásban rögzített funkciókat nehezen veszi fel (pl. utas tájékoztató felület perifériális elhelyezése). Az autóbusz terminál épületének második, galériás szintje az ott elhelyezett funkciók, kapcsolatok és vizuális megnyitások miatt okafogyott. Az alapkiindulásból következően a tervezett épületek nem alkotnak meggyőző kompozíciót, a kialakult funkcionális rendszer nem hatékony.

A parkolóház a buszterminál túlzott formáltságából adódóan egy háromszög alaprajzba szorul, nehezen tárható fel, túlközlekedett megoldás.

Ugyancsak a túlformáltságból adódóan az épületeken belüli személyforgalmi útvonalak bonyolultak, az épületen kívül a gyalogos és autóbusz, valamint gépjármű forgalom a kelletténél többször keresztezi egymást.

A tervezett épületek formavilága korábbi idők előképeire utal. A tervezett épületegyüttes nem épületszerű, építészetileg gyenge.

A II. ütem javaslatai építészeti szempontból nehezen értelmezhetőek.

Forgalomtechnikai szempontok: A Volán és a BKK járatok megoszlása nincsen kidolgozva. A megállóhelyek száma nem elegendő, nem felel meg a kiírásnak. Csak 9 szőlő, 9 csuklós és 11 tárolóhely szerepel a rajzon. További probléma, hogy a parkoló csak a Péterhegyi út alsó része felől rendelkezik útkapcsolattal, ami igen kedvezőtlen. A tervezett körforgalom kapacitása elégtelen.

A terv a kiírásban elvárt igényeket nem elégíti ki.

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

6. sorszámú pályamű CG 0000 00 69725803 0000

A bemutatott terv átgondolt víziót vázol fel a térség és az „intermodális” csomópont fejlesztéséről. Gondosan elemzi a környezeti adottságok, meglévő és tervezett funkciók, potenciális használói igények, közterek és közlekedési rendszerek összefüggésrendszerét, majd ez alapján megalapozott javaslatot tesz az I. ütemben építendő buszterminál kialakítására.

A tereplejtést kihasználva félig a föld alá rejtje a közlekedési funkciókat, fölöttük pedig közteret hoz létre. Ez a II. ütemben a vasúti vágányok fölötti gyaloghíd révén kapcsolódhat az Etele térhez, de önmagában is alkalmas arra, hogy kielégítse az örmezei lakótelepen élők és átutazók köztérhasználati igényeit. Orvosolható hiányosság, hogy a Boldizsár utca megtartása miatt elmulasztja az új köztér és a meglévő lakótelepi zöldfelületek összekapcsolását. A pályamű helyesen ismeri föl, hogy az intenzív beépítést célszerű a „B” és „C” részterületekre összpontosítani.

A buszterminál belső tere egységes, bár a szabadon formált funkcionális magok sűrűsége a valóságban már zavaró lehet. Éppen ezért megkérdőjelezhető a látványterveken bemutatott belvilág nagyvonalúsága és patikatisztasága. A belső közlekedési rendszer jól szervezett. A külső és belső homlokzatok kidolgozása további elmélyítést igényel, a P+R parkolóház falának zöld homlokzatos megoldása nem reális.

Az autóbusz-végállomás fel- és leszállóhelyei logikusan szervezettek, a központi tárolótér működési rendje megfelelő; a rendelkezésre álló közlekedési felületek összességében azonban kissé szűkösek.

A tervezési területhez kapcsolódó úthálózat csak a II. ütemet ábrázoló rajzokról ítélni lehet meg. Ez alapján működési rendje megfelelő, bár a nagyszámú garázsbehajtó mind a Péterhegyi, mind az alsó Beregszász út forgalmában zavarokat okozhat.

Az „A” területre tervezett P+R parkolóház kellő számú behajtási lehetőséggel rendelkezik, a körforgalomba történő kihajtás azonban kapacitás szempontjából problematikus. A belső működési rend tiszta és áttekinthető. Hiányosság, hogy a használók a parkoló és a metró között csak vagy a tetősíkra felmenve, vagy a buszokat gyalogátkelőn keresztezve tudnak eljutni. A „B” területen építendő P+R első ütemben murvával felszórt, de úthálózati kapcsolatai megfelelők. Az aluljáróba vezető lejárati híján a használók csak gyalogátkelőkön át, jelentős kerülővel tudják elérni a metróállomást. A kért 20 db opcionális busztároló hely nincs berajzolva. A „C” jelű terület I. ütembeli hasznosításáról csak a műleírás tesz említést; ez alapján a megközelítés megoldott, az elhelyezhető férőhelyek száma azonban nem ismert.

A B+R tároló elhelyezése a metrótól távol, az örmezei lakótelep felőli részen kedvezőtlen, a megközelítésére szolgáló infrastruktúra kialakítása korszerűtlen.

A Bíráló Bizottság a tervet átfogó urbanisztikai koncepciója, színvonalas építészeti megoldása, funkcionális kialakítása miatt I. díjban részesítette.

7. sorszámú pályamű PA 000 00951281 00 3 0000

A pályamű beépítés szempontjából a kiírásban meghatározott ütemezhetőséget figyelembe veszi a koncepció kidolgozásakor, de a választott geometriai elrendezésnek köszönhetően, az első ütem megvalósításánál már komoly szerkezeti megerősítésekre van szükség, egyes - a második ütemben tervezett épületek alátámasztására. Ez az elképzelés túlzott beruházási költséget eredményez az első ütem megépítésekor (Izd. tervezői költségbecslés). A javasolt beépítés mindkét ütem esetében igen sűrű. Zöld-tetők és zöld homlokfalak alkalmazásával enyhít a túlépítettség nyomasztó hatásán.

Alaprajzi elrendezésében a funkcionális zónákat külön-külön szintekre szervezi, ahol a -1 szinten a gépkocsiparkolók, a földszinten a buszpályaudvar, míg az első emeleten a gyalogos forgalmat kiszolgáló térsor található. További megosztást jelent a BKV - és Volán buszok elkülönített peronon történő érkeztetése és indítása. Építészeti szempontból támogatandó cél az összetett funkcionális igények rendszerbe történő kezelése, jó meglátás a szintbeli eltolás lehetőségének kiaknázása, de esetünkben a végeredmény egy túlszabályzott és túldimenzionált megoldáshoz vezetett. Tudniillik itt nem szerencsés a váróteremk valamint az autóbusz peronok szintbeni elválasztása, nem szerencsés a gyalogos forgalom hosszan futó hidakon történő kezelése, nem szerencsés a BKV - és Volán buszok térben elkülönített peronon való fogadása, és nem szerencsés a teljes terepszint alatti tér parkolóval történő beépítése. A kategorizálás során összetartozó funkciók szakadtak el egymástól, túlhatározottá váltak a mozgástengelyek s ezáltal a tervben vizionált épületegyüttes használati értéke nagyban csökkent.

A homlokzat- és tömegképzésre nem fordít nagy hangsúlyt a pályázó, az épületek külső megjelenését a beépítési - és alaprajzi elrendezés következményeként kezeli. Végző megoldásából nem tűnik ki a környezetbe illesztésből építkező, várostervezői léptékkal mért jövőkép keresésének karakteres vágya.

Forgalomtechnikai szempontból a terv kidolgozatlan. Az autóbusz pu. Alsó Beregszász úti kijárata kis sugarú, rövid osztályozóval tervezett és a P+R-rel közösen kialakított. Kevés a felállási lehetőség legalább két busz számára, a fonódás balesetveszélyes. A tárolóhelyek és felszállóhelyek száma nem elegendő, nem felel meg a követelményeknek.

Két buszterminál épületet tervez, amelyek összekötése nem áttekinthető. A Volán járművek a kialakítás miatt teli járművel tolatnak. Csuklós Volán indítóhelyekkel a terv nem számolt.

Kapcsolódó útterv nem készült.

A területen mélygarázzsal számol, ami a metró műtárgyak miatt megvalósíthatatlan.

A MÁV vágányok területén épülő parkolóba a behajtás forgalomtechnikailag nincs megtervezve, a felrajzolt formában nem elfogadható.

A B+R elhelyezése (Órmezei lakótelep alatti rész) a kerékpáros úthálózat szempontjából kedvezőtlen.

Az órmezei lakótelep gyalogos kapcsolatai nem tisztázottak.

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

8. sorszámú pályamű CO 0000 91 08318536 0000

A benyújtott pályaműben a terjengős épület helye telepítés szempontjából megfelelő. Az első ütem gyalogos kapcsolatai jobbra megfelelőek. A leszálló helyek fedetlen kialakítása nem jó megoldás. Az épület alakja bizonytalan, se az első, se a második ütem nem igazolja a kiválasztott formát.

Az épület kialakítását tekintve a két koordinátarendszer használata inkább csak bizonytalanságokra vezet (pl. az egyik lépcső a két zóna határára esik). A beúsztatott szigetes alaprajz következetes alkalmazása jó megoldásra vezethetett volna. A merőleges buszbeállók nem megfelelőek. Az emeleti kávézót csak a második ütem hozza némileg helyzetbe. A 4-es metró és a parkolóház kapcsolata indirekt. A homlokzatképzés bizonytalan. A napelemekkel fedett tető jó megoldás.

A második ütemben nem jön létre városi tér. Az eltérő funkciójú területeket egy gyalogút/híd köti csak össze. Az összkép széteső.

Forgalomtechnikai szempontból az indítóhelyek kialakítása nem elfogadható, mivel derékszögű ívben tolatva kellene a buszoknak utasokkal elindulniuk.

A megállóhelyek száma megfelelő. A körforgalmú csomópont után a busz pályaudvar felé behajtás sem geometriai, sem funkcionális szempontból nem megfelelő.

Az Alsó Beregszász utcánál a kijáratí osztályozóban van az autóbusz megállóhely, az osztályozó egy sávós, nem megfelelő kapacitású.

A P+R buszterminál fölötti elhelyezése kedvező megoldás. Komoly hátránya azonban, hogy a parkoló csak a Péterhegyi út felől elérhető.

A MÁV parkoló gyalogos kapcsolata nem jó, 1 db zebra van csak a terület északi végén.

Az őrmezői gyalogoskapcsolat csak a „C” területen tervezett parkon át, kerülővel valósul meg.

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

9. sorszámú pályamű PA 000 00951278 00 3 0000

A pályamű a buszterminál és a parkolók telepítésével, építészeti és szerkezeti kialakításával egyszerű és racionális megoldásokat követ. Mind az utasforgalmi tér telepítése, mind az épület struktúrája takarékosan és ésszerűen használja ki a lehetőségeket. Mindezt azonban csak a buszállások egy részének elkülönítésével, külön, fedetlen peron alkalmazásával oldotta meg, ami az elvárásokat nem elégíti ki. Jó megoldás a buszterminál felső szintjének parkolólemez jellegű alkalmazása, követhető példa a parkolóállások árnyékolása napelemekkel – bár ez a megoldás további megfontolásokat is igényel.

Nem kedvező a telepítés városszerkezeti kapcsolatrendszere: a buszterminál önálló, környezetétől független kubusként jelenik meg, voltaképpen semmit sem követ el a lakóteleppel vagy a „C” fejlesztési terület integrálása, a gyalogoshálózat kiépítése érdekében.

A terv építészeti kialakítása visszafogott, markáns elemként jelenik meg a parkolólemez színes vonalkódos lamellarendszere. Ugyanez az erős visszafogottság viszont már megkérdőjelezhető a II. ütemű épületek telepítési tervében.

A megállóhelyek és a tárolók kialakítása megfelelő. A terv hátránya, hogy a 8-as és a 40-es buszok külső peronokról indulnak, amelyek csak szintbeli gyalogátkelőn keresztül érhetők el. A P+R parkoló egy részét felszínen a buszterminál mellett, egy részét pedig a buszterminál felső szintjén helyezi el.

A B+R és a MÁV vágányok helyén lévő P+R parkoló megfelelő.

Az Órmezői lakótelep felől gyalogos kapcsolatot a zöldterületen belül adja meg.

A Bíráló Bizottság a tervet racionalitásának elismeréséül 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

10.sorszámú pályamű BE 22010668 6HU

A pályamű erénye a buszterminál és a parkolók racionális telepítése. A buszterminált egyetlen tömegbe foglalja össze, a kétszintes parkolót zöldtetővel fedi. Ennek a telepítésnek ugyanakkor hátrányává válik a rendkívül elnyújtott buszterminál csarnok, ami téralakításában és az utasmozgások szempontjából (hosszú gyaloglási utak) nem feltétlenül előnyös. Megkérdőjelezhető a hosszú galériaszint kialakítása, a tartószerkezet rendszere.

A létesítmény környezetétől elkülönül, bár a parkoló gyalogosan járható lefedése révén a lakóteleppel és a fejlesztési területtel megfelelő funkcionális kapcsolatot hoz létre. Az átjárhatóságot a metró felé egyrészt a buszterminálon keresztül (annak üzemidejében), másrészt a metróaluljáró második lejárata biztosítja. (Feleslegesnek tűnik ugyanakkor e helyen a mozgólépcsők második szintjének kiépítése.)

Az épületegyüttes és a szabadtér-építészeti elemek architektúrája a végtelenségig leegyszerűsített, szinte sémyszerű. Nem meggyőző a II. ütemre a parkoló átépítésével adott fejlesztési javaslat.

A megállóhelyek és a tárolók kialakítása megfelelő, a buszterminál buszközlekedése végig gondolt, színvonalas. A buszterminál épületének belső része azonban kicsi és szűk, csak egy lépcsőkarhoz kapcsolódik, ami az utasok számára kedvezőtlen.

Kétszintes P+R parkolóval számol, a felső szintet híd köti össze a buszterminállal. A buszterminálon belüli gyalogos kapcsolatok azonban nem átláthatóak.

A MÁV vágányok helyén lévő parkoló a kiírásnak megfelelő.

Az Őrmezői lakótelep gyalogos kapcsolata nincs részletesen megtervezve.

A Bíráló Bizottság a jó közlekedési megoldásai miatt a tervet 1 000 000,- forintos megvételben részesíti.

11.sorszámú pályamű CG 0000 00 82707561 0000

A terv alapkonceptiója látszólag tiszta rendszert követ, megosztva a területet az I. ütemben megépülő buszterminál épület és a fölé helyezett P+R parkolósíntek közös tömege valamint az így megmaradó területen kijelölt II. ütemű beépítés között. A koncepció kapcsolatrendszerében azonban számos hátránya mutatkozik meg.

A 4 szintes P+R parkoló Péterhegyi út felől, egy sávon, igen szűkös fordulási sugárral történő megközelíthetősége nem elfogadható, ahogy a 4 szint csúcsidőben történő belső működése is igencsak aggályos. A zajterhelés csökkentése érdekében kialakított, a parkolósínteket körülölelő zöld árok jó megoldás, ugyanakkor egy megjelenésében és funkcionálisan is zárt formát eredményez, mely városszerkezetileg inkább elkülönül környezetétől ahelyett, hogy kapcsolódna hozzá. Így a bírálókat során kiemelt szempontot jelentő, az örmezei lakótelep felé biztosított gyalogoskapcsolat sem meggyőző.

A beépítés a terület-felosztás eredményeképpen létrejövő térrészekből kiemelt formákból áll, mely városépítészetileg nem kezeli megfelelően a fejlesztéssel szemben megfogalmazott igényeket. Építészeti megfogalmazásában magára figyel, hiába hagy viszonylag nagy fejlesztési területet a II. ütemben, ha az I. ütemű buszterminál épület földszint + 4 szintes tömbje nem jelent vonzó környezetet.

Az aluljáróból érkező két lépcsőt közös csarnokba vezeti, mely egy átlátható, ugyanakkor talán kissé ingerszegény belvilágú belső rendszert eredményez. A közös csarnok mentén a kellő számú felállási hely biztosítása érdekében az induló buszok egy része utasokkal kénytelen tolatni. A tárolók elhelyezése megfelelő. A MÁV területen kialakított parkoló gyalogos kapcsolata nem kidolgozott.

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

12. sorszámú pályamű CO 0000 91 28704717 0000

A pályamű alapvetései racionálisak: környezetével együtt élő, visszafogott koncepciót fogalmaz meg, melyet csak részben tud valóra váltani. Az épülettömeg térszín alá rejtése és az örmezei lakótelep zöldterületeivel kialakított gyalogos kapcsolatrendszer a terv egyik erénye. Az így létrejövő tetősík azonban csak közlekedési és zöldfelületet képez, nem jelenik meg tartózkodásra ösztönző köztérként. Az egyes sétányok nyomvonala nem tükrözi a valós igényeket – különösen szervesen a buszterminál épületbe vezető útvonal alulméretezettsége és a vele párhuzamosan futó, túlméretezett sétány végpontjának szögtörése.

A terv egyik gyengéje az építészeti formálás. Az egységesnek szánt tetőfelületeket széthulló elemekre darabolják az autóbuszok által járt útfelületek, az egyetlen markáns gesztusként megjelenő ferde, U alakú épülettömeg pedig funkcionálisan alá nem támasztott, öncélú formajáték csupán – példa erre a Volán-épület melletti tetősíkon kényszerből elhelyezett vízarchitektúra.

A buszterminál belső terei a választott működési sémából fakadóan elaprózottak, az ennek feloldására javasolt transzparens szerkezetek a valóságban aligha képesek ilyen könnyedén megjelenni. A külső homlokzatok sematikusak.

Az autóbusz-végállomás megállóperonjainak és a tárolóállásainak elhelyezése, kialakítása és száma megfelelő.

Az „A” területre tervezett parkoló bejárata csak a Péterhegyi út felől elérhető, de kijárat az Alsó-Beregszász út felé is rendelkezésre áll, ez összességében elfogadható megoldás. A parkoló belső elrendezése logikus, áttekinthető. A P+R funkció és a buszvégállomás határozott elválasztása megfelelően működhet, hiszen e kettő között kevésbé jellemző a közlekedési eszközváltás, azonban a metróaluljáró nyugati végéhez javasolt új lejárát az M4 beruházás jelen fázisában már nem illeszthető a tervekbe. A „B” területre tervezett parkoló kijárata túllóg az alsó Beregszász út vonalán, az ide tervezett kihajtó megvalósíthatósága kérdéses, forgalomtechnikai szempontból kedvezőtlen. Komoly hiányosság, hogy e parkoló, a buszvégállomás és az örmezei lakótelep között a pályamű egyáltalán nem javasol felszíni gyalogos kapcsolatokat, továbbá a parkolóállások kialakítása a kötelező fásítást sem teszi lehetővé. A „C” jelű területre tervezett parkoló működése és beosztása megfelelő.

A B+R tároló a Boldizsár utca felőli részre esik, ami kerékpárhálózati szempontból igen kedvezőtlen, a metrólejárát megközelítése megoldatlan. Ezen érdeemben a tervezési területet körülölelő, zegzugos vonalvezetésű önálló kerékpárutak sem javítanak. Az alsó Beregszász út mentén tervezett turistabusz-parkoló városszerkezetileg kieső helyzetű, megvalósítása nem reális.

A tervet a Bíráló Bizottság díjazásban nem részesítette.

A tervpályázat hasznosításának módjára és lehetőségeire tett ajánlások:

Építészet:

Az I. ütem területe – a beérkezett pályázatok tanúsága szerint – alkalmas a tervezési programban szereplő igények kielégítésére, bár elég szoros a hely. Javasoljuk a tervezési program átgondolását, mivel a területen semmiféle közlekedésfejlesztési lehetőségre nem marad így hely.

Bebizonyosodott, hogy az első építési ütem megtervezhető úgy, hogy megalapozza a második ütem fejlesztéseit. A buszpályaudvar teteje, mint a második ütem köztere gondolat reális lehetőségént fogalmazódott meg a tervekben. Az első ütem idején azonban a jelentős fenntartási költségek miatt a nagy részben intenzív zöldtető irreálisnak tűnik, és szervesen nem is kapcsolható be a csomópont közlekedési rendszerébe.

E leendő köztér –miközben, mint alacsony beépítésű zóna a légáramlásokat sem gátolja– nem csak a B és C terület, valamint a lakótelep, hanem az Alsó Beregszász utcától északra eső fővárosi területek feltárásának is kulcspontja lehet. A buszpályaudvar fölötti tér szintjét a második ütem logikája határozza meg, annak vezérszintjén kell legyen. Az a jó építészeti megoldás, amely lehetővé teszi a buszpályaudvar körüli közlekedési területek természetes szellőzését és bevilágítását, de oly módon, hogy a leendő köztérről letekintve a látvány ne műszaki táj legyen.

Több terv a parkolóházat nem a buszpályaudvar mellé, hanem részben vagy egészében a buszpályaudvar fölé helyezte el. A megoldás lehet jó is, de mindenképpen nagyobb magasságú épületet eredményez, ami illeszkedési (a nem ismert második ütemhez), akusztikai (zaj) és légszennyezési problémákat is felvet. A buszpályaudvar feletti második ütemű bővítés elvileg nem kizárható, sőt az épület fenntarthatóságának komoly záloga lehetne, de az első ütem költségeit megemelné és az amúgy is kissé szűkös területet újabb funkcióval (pl. vertikumok) terhelné meg.

A buszpályaudvar a metró aluljárójához kapcsolódása megoldható. Ideális esetben, az egyik feljárt a fedett, zárt buszpályaudvarra, a másik ennek érkezési részére (fedett, nyitott tér) a harmadik pedig a parkolóházba vezet. Szükség lenne egy negyedik, a ma még más terület – aluljáró kapcsolat megoldására is. Nagyon fontos, hogy a buszpályaudvar- metró/máv gyalogos kapcsolat mellett azzal azonos fontosságú a parkolóház – metró/máv illetve a lakótelep – metró/máv kapcsolat is. Biztosítani kell az első ütemben a helyét a második ütem gyalogos közlekedési rendszerlemeinek (buszpályaudvar – városi köztér ill. metró/máv – városi köztér)

Az emelet/galéria maximum a második ütemben válhat életképpé – ilyen fajta bővítés akkor lesz elképzelhető. Az induló/érkező helyek száma lehetővé teszi a kereszteződésmentes elhelyezésüket. A könnyű tájékozódás érdekében az egyterű, transzparens elemekkel bontott csarnok a jó megoldás, amelynek kerülete mentén helyezkednek el a induló/érkező helyek.

A következetes alaprajz- és metszetszerkesztés az óhatatlan átalakíthatóságot is megengedő építészeti/belsőépítészeti struktúrát eredményezhet.

Az építészeti megjelenés legyen előremutató, de ne legyen divatorientált az erkölcsi avulás lelassítása érdekében. A felhasznált építészeti elemek, anyagok és színek segítsék a használatot, az eligazodást, legyenek strapabírók, könnyen takaríthatóak és rendszerben tervezettek.

Az épület ökológiai lábnyoma a lehető legkisebb legyen, de számoljon a realitásokkal is – pl. a több terven megjelenő zöld homlokzat minden előnye mellett fenntartás igényes megoldás, és annak elmaradása esetén rémes létványt nyújt.

A második ütem előre nem látható építészeti karaktere egy ikonszerű buszpályaudvarral csak véletlenül alkothat harmonikus összképet. Ezért tartózkodni kell az építészeti túlhatározott architektúrától ugyanúgy, mint a jellegtelenségtől.

Közlekedés:

A tervezendő intermodális csomópontnak – csatlakozva az M4 alagútjához és három, adott helyzetű mozgólépcsőjéhez, a program szerinti BKV és Volán járatok érkezését, indulását, tárolását, legalább 500 P+R és 120 B+R férőhelyet, taxiállomást, K+R megállási lehetőséget kell biztosítani.

Megfelelő, akadálymentes gyalogos kapcsolatot kell létesíteni a megállóhelyek, parkolók, az örmezei lakóterület között és biztosítani kell a kerékpáros hálózathoz csatlakozást is, az előírt számú tárolóhellyel együtt.

Figyelembe kell venni a terület északi és déli határoló vonala közötti jelentős szintkülönbséget.

A területet határoló utak nyomvonalára, keresztmetszete szintén jórészt adott, a tervezési feladat a csatlakozások helyének és mikéntjének kidolgozása.

Az autóbusszpályaudvar megközelítése az Alsó Beregszász utca felől, felé történik. A csomópont jelzőlámpás forgalomirányítású. A csomópontba az autóbusszpályaudvar felől minél hosszabb – legalább egy csuklós busz hosszának megfelelő - egyenes szakasszal kellene csatlakozni. Az óránkénti mintegy 120 járat lebonyolításához két felállósáv szükséges. Egy sávossal kijárat esetén a Péterhegyi út felé biztosítandó- biztosítható- második kapcsolat.

A leszállóhelyeket az Alsó Beregszász úttal párhuzamosan, a metró kijáráthoz illeszkedve célszerű elhelyezni. Ennek közelébe kedvező a B+R tárolók legalább egy részének telepítése is.

Az ugyanebbe a csomópontba történő P+R parkoló csatlakozás osztályozóját célszerű elválasztani az autóbussz kijáráttól és külön fázisban csatlakoztatni. (Közös osztályozó esetén rövid felállási hosszak és balesetveszélyes fonódó, felálló mozgások vannak.)

Az autóbusszpályaudvar üzemi mozgásait a pályaudvar területén kell lebonyolítani, a közúti forgalommal keverni nem szerencsés.

Mind a belső, mind a csomóponti mozgásoknál a közlekedő autóbusszok mozgásjellemzőinek megfelelő „üldözőgörbékkel” kell ellenőrizni az útvonalakat. A buszútvonalakon 10 m-es belső sugár alkalmazása célszerű a „kényelmes” kanyarodásokhoz.

Az induló állásoknál kedvező a párhuzamos elhelyezés, de megengedett a ferde, és a fűrészfogas elrendezés is. Ferde elrendezés esetén, kedvezőbb, ha a beérkező busz áll be tolatással, nem az induló jármű tolat, utasokkal.

Az autóbussz pu. üzemi útjainak szintbeni gyalogos keresztezése balesetveszélyes.

A Péterhegyi út- Boldizsár u. és a Péterhegyi út – Alsó Beregszász u. körforgalmú csomóponti kialakítása - az autóbuszok miatt - legalább 10m-es belső sugárral célszerű.

A Péterhegyi útról tervezett P+R csatlakozásokhoz osztályozó- felálló sávok kialakítása szükséges, a folyamatosan haladó forgalom zavartalansága érdekében.

A Boldizsár u. – hossz-szelvényel igazoltan – csatlakoztatható a Péterhegyi úthoz, a kapcsolatot csak különösen indokolt esetben javasolt megadni, hogy az örmezei lakóterületen többlet átmenő forgalom ne keletkezzen.

A P+R létesítményekhez a ki- és behajtási lehetőségek számát az ellenőrzés (fizetés) módja szerint kell megállapítani, „ökölszabályként” 5-600 férőhelyhez szükséges 1 ki-bejárat.

A személygépkocsi parkolóknak legalább 5 m-es kanyarodási sugár biztosítandó. Nagy kiterjedésű parkolóterületen be kell tartani az OTÉK fásításra vonatkozó előírásait is.

A II. ütemben tervezett beépítések többlet parkolóhely igénye – darabban - terepszint alatti garázsokban biztosítható, de a közúti kapcsolatok fejlesztése nélkül – új ki-, bejáratok - általában nem szolgálhatók ki megfelelően az új létesítmények.

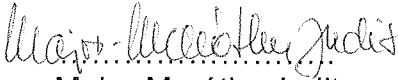
A tervekben a közúti csomópontok ábrázolása általában elnagyolt, jelzésszerű, forgalomtechnikai tervként nem fogadható el.

Néhány pályázatnál egyes csomópontok „lemaradnak” a helyszínrajzról.

Magassági adat kevés van feltüntetve, az esésviszonyok, az úrszelvény meglétének megítélésére általában nem alkalmasak.

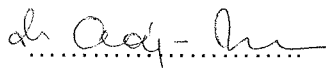
Budapest, 2013. április 5.

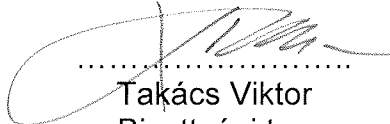

.....
Finta Sándor
Bizottsági Elnök



.....
Major-Maróthy Judit
Szakmai titkár


.....
Vitézy Dávid
Bizottsági tag


.....
Ujvári Éva
Bizottsági tag


.....
dr. Csorja Zsuzsanna
Bizottsági tag


.....
Takács Viktor
Bizottsági tag


.....
Radnay Tibor
Bizottsági tag


.....
Erő Zoltán
Bizottsági tag


.....
Dévényi Tamás
Bizottsági tag

