

RAK-PARK

ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT A PESTI BELVÁROSI
DUNA-PART KOSSUTH TÉR - FŐVÁM TÉR KÖZÖTTI
SZAKASZÁNAK KOMPLEX MEGÚJÍTÁSÁRA

ZÁRÓJELENTÉS



RAK-PARK

Építészeti tervpályázat a pesti belvárosi Duna-part
Kossuth tér – Fővám tér közötti szakaszának
komplex megújítására

ZÁRÓJELENTÉS

Budapest, 2015. november 24.

TARTALOMJEGYZÉK

1.	A TERVPÁLYÁZAT TÁRGYA, CÉLJA ÉS JELLEGE	3
2.	A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSA.....	3
3.	A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG ÖSSZETÉTELE.....	4
4.	BÍRÁLATI SZEMPONTOK	5
5.	ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS.....	6
5.1.	Építészet, örökségvédelem, városkép	7
5.2.	Térépítészet, zöldfelületek	8
5.3.	Közlekedés.....	10
5.4.	Úszóművek, kikötők és hajózás	13
5.5.	Árvízvédelem.....	15
6.	RÉSZLETES SZAKMAI BÍRÁLAT.....	16
6.1.	1. számú pályamű.....	16
6.2.	2. számú pályamű.....	18
6.3.	3. számú pályamű.....	21
6.4.	4. számú pályamű.....	24
6.5.	5. számú pályamű.....	27
6.6.	6. számú pályamű.....	29
6.7.	7. számú pályamű.....	31
6.8.	8. számú pályamű.....	33
6.9.	9. számú pályamű.....	36
6.10.	10. számú pályamű.....	38
6.11.	11. számú pályamű.....	40
6.12.	12. számú pályamű.....	43
6.13.	13. számú pályamű.....	45
7.	DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA	47
8.	DÍJAK ÉS MEGVÉTELEK ELOSZLÁSA.....	47
9.	A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK HASZNOSÍTÁSA	47
10.	MELLÉKLET: A DÍJAZOTT ÉS MEGVÉTEL BEN RÉSZESÜLT PÁLYAMŰVEK SZERZŐI	50

1. A tervpályázat tárgya, célja és jellege

Budapest Főváros Önkormányzata, mint Ajánlatkérő (a továbbiakban Fővárosi Önkormányzat, illetve Ajánlatkérő) 2015. augusztus 8. napján kezdeményezte a „*RAK-PARK – Építészeti tervpályázat a pesti belvárosi Duna-part Kossuth tér – Fővám tér közötti szakaszának komplex megújítására*” tárgyú, a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 305/2011. (XII. 23.) Korm. rendelet 1. § (2) bekezdés alapján kiírt, uniós eljárási rend szerinti, nyílt építészeti tervpályázatot.

A tervpályázat célja az érintett partszakasz közterületeinek rendezése és a csatlakozó vízfelületekre telepítendő közcélú úszóműrendszer létrehozása érdekében a Tervpályázati Dokumentációban megfogalmazott tervezési program megvalósítására építészeti, város- és szabadter-építészeti tervjavaslatok beszerzése, azok összevetése és rangsorolása útján a legjobb tervjavaslat és a feladat elvégzésére alkalmas tervező kiválasztása.

Az érintett partszakasz történeti, városképi és funkcionális szempontból egyaránt Budapest egyik kiemelkedő jelentőségű területe, amelynek kiemelt szerepéhez méltó, a közterületek közösségi használatát ösztönző, a kialakult városszövetbe integrálódó, innovatív, de a világörökségi látképet tiszteletben tartó, reálisan megvalósítható megújítása várospolitikai prioritást élvez.

2. A tervpályázat lebonyolítása

A tervpályázat kiírása, lebonyolítása, értékelése során a vonatkozó jogszabályok, így különösen a tervpályázati eljárás megkezdésekor hatályos, a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény (Kbt.), a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 305/2011.(XII.23.) Korm. rendelet (Tervpályázati Kormányrendelet), valamint a Tervpályázati Kiírás és Dokumentáció előírásai maradéktalanul betartásra kerültek.

A Tervpályázati Kiírás 2015. augusztus 15-én 2015/S 157-289649. hirdetmény számon jelent meg az Európai Unió hivatalos lapjában, illetve tájékoztató jelleggel 2015. augusztus 17-én KÉ-15148/2015. számon a Közbeszerzési Értesítő 93/2015. számában. E mellett a tervpályázati felhívást az Ajánlatkérő közzétette a Magyar Építész Kamara, a Magyar Mérnöki Kamara honlapján, továbbá szakmai honlapokon is.

Az Ajánlatkérő egy alkalommal, 2015. szeptember 17-én – a tervpályázati kormányrendelet előírásait betartva – módosította a Tervpályázati Kiírást és Dokumentációt.

A Pályázók a kiírással és a tervpályázattal kapcsolatban kérdésekkel 2015. szeptember 4-ig fordulhattak az Ajánlatkérőhöz, melyeket az Ajánlatkérő nevében eljáró Bírálóbizottság 2015. szeptember 18-ig megválaszolt.

A pályaművek benyújtásának határideje 2015. november 2. 23⁵⁹ óra, a pályaművek beérkezésének határideje 2015. november 10. 12⁰⁰ óra volt.

A Tervpályázati Dokumentációt 66 személy vette át az Ajánlatkérőtől. A Kiírásban meghatározott határidőn belül pályaművet összesen 14 pályázó nyújtott be, ezek közül 1 db pályamű a benyújtási határidő után került feladásra, ezért a pályaművet a Bírálóbizottság a tervcsomag felbontása nélkül kizárta a tervpályázatból. Az érvényes pályaművek közül egyik pályamű sem sértette meg a titkosság követelményét. A pályaművek bontásáról bontási jegyzőkönyv, elbírálásáról folyamatos jegyzőkönyv készült.

3. A Bírálóbizottság összetétele

Ajánlatkérő a tervpályázat súlyára tekintettel 12 bírálóbizottsági tagot kért fel a bírálati feladatok ellátására, és a díjak odaítélésére, mely munkát az egyes építészeti, tájépítészeti, örökségvédelmi, közlekedési, mérnöki, vízgazdálkodási és jogi feladatok ellátására 12 szakértő segítette.

Tagok:

1. Dr. Szeneczey Balázs, elnök (Budapest Főváros Önkormányzata, főpolgármester-helyettes, nem szakmai tag)
2. Kovácsné Tóth Ágnes, társelnök (Budapest Főváros Önkormányzata, főpolgármesteri irodavezető, építőmérnök)
3. Kalászi Hajnalka (Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. kerület Polgármesteri Hivatal, főépítész irodavezető, nem szakmai tag)
4. Szécsi Zsolt (Budapest Főváros Önkormányzata, önkormányzati tanácsadó, építészmérnök)
5. Dévényi Tamás (Budapesti Építész Kamara, építészmérnök)
6. Benkő Melinda PhD (Magyar Építész Kamara, urbanista-építészmérnök)
7. Jámbor Imre CSc, DLA (Magyar Építész Kamara, tájépítész mérnök)
8. Rhorer Ádám (Magyar Mérnöki Kamara, közlekedésmérnök)
9. Romhányi Péter (Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ, építészmérnök)
10. Riedel Miklós (Lechner Tudásközpont Területi, Építészeti és Informatikai Nonprofit Kft., építészmérnök)
11. Rostás Zoltán (Budapesti Közlekedési Központ, Igazgatóság, építészmérnök)
12. Albrecht Ute (Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., építészmérnök, településtervező)

Szakértők:

1. Maczák Johanna (Főpolgármesteri Hivatal, építészet)
2. Csók László (Főpolgármesteri Hivatal, vízgazdálkodás)
3. Lampert Rózsa (Budapest Főváros Önkormányzata, örökségvédelem)
4. Janča Tibor (Budapest Főváros Önkormányzata, közlekedés)
5. Herczeg László (Magyar Építőművészek Szövetsége, építészet)
6. Kassai Ferenc (Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara, műtárgyak)
7. Szalma Botond (Magyar Mérnöki Kamara, hajózás és úszóművek)
8. Győr Attila (Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ, örökségvédelem)
9. Dományi Bálint (Budapesti Közlekedési Központ, építészet)
10. Dr. Farkas Róbert (Budapest Főváros Önkormányzata, önkormányzati főtanácsadó, jogi szakértő)
11. Dr. Ujvári Éva (Főpolgármesteri Hivatal, jogi és közbeszerzési szakértő)
12. Prof. Ferencz István Habil, DLA (Magyar Művészeti Akadémia, építészet)

4. Bírálati szempontok

A pályaművek értékelése során a Bírálóbizottság az alábbi bírálati szempontokat összességében érvényesítve értékelte a pályaműveket és döntött a rangsorolásról:

- Építészeti és környezetrendezési szempontrendszer
 - funkcionális igények teljes körű kielégítése
 - magas szintű térépítészeti, építészeti és zöldfelületi minőség
 - környezethez való illeszkedés
 - örökségvédelmi, városképi szempontok érvényesülése
- Közlekedési szempontrendszer
 - térszervezés és közlekedési útvonalak összhangja
 - kapcsolatok a szűkebb és tágabb környezet közlekedési hálózataihoz
 - közlekedési ágak prioritásrendszerének érvényesítése
- Megvalósíthatósági szempontrendszer
 - reális időbeli ütemezettség
 - reális költségű, megvalósítható műszaki megoldások alkalmazása
 - későbbi ütemekhez, más projektekhez történő kapcsolódás biztosítása
- Fenntarthatósági szempontrendszer
 - környezeti feltételekhez való alkalmazkodás
 - kedvező anyaghasználatú, energiatudatos szerkezetek használata
 - alacsony üzemeltetési költségű, fenntartható megoldások alkalmazása
 - üzleti célra hasznosítható létesítmények helyes aránya
- Tervi szempontrendszer
 - kidolgozottság, részletezettség
 - közérthetőség, tervpályázati kiírás szerinti megítélhetőség
 - kiírásnak való megfelelés

5. Összefoglaló értékelés

Tervezési feladat

A tervpályázat kiírására Ajánlatkérőt az a problémafelvetés ösztönözte, hogy a belvárosi Duna-part és a csatlakozó vízfelület építészeti és környezeti adottságaihoz képest ma gyakorlatilag kihasználatlan. A folyam és a csatlakozó vízpart jelenleg mind közlekedési, mind rekreációs és turisztikai szempontból alulhasznosított, a kikötők rendezetlenek, a folyópart a rakparti közút izoláló hatása miatt nehézkesen közelíthető meg, és huzamosabb ott-tartózkodásra alkalmatlan.

A tervpályázat célja az volt, hogy a pesti belvárosi Duna-part Kossuth tér – Fővám tér közötti szakaszának rekonstrukciójával az elmúlt években megújított belvárosi közterület-hálózat fejlesztése a Duna-partra is kiterjedjen, ezzel szerves kapcsolatot teremtve a városszövet és a folyam között.

A feladat tárgyát a rakpartok és a csatlakozó terek gyalogos és kerékpáros orientációjú közterületi rekonstrukciójára, valamint a Dunára telepítendő közcélú úszóműrendszer kialakítására vonatkozó építészeti, város- és szabadtér-építészeti javaslatok kidolgozása képezte, az építészeti tervpályázatoktól elvárt tervi mélységben, ideértve a szükséges közlekedés-, zöldfelület-, közmű- és vízellátási-művelési-tervezési munkarészeket is.

A tervpályázati kiírásban az Ajánlatkérő rögzítette, hogy a belvárosi Duna-partok komplex közterületi megújítása több szakaszban, a finanszírozási lehetőségek függvényében szakaszonként több ütemben tervezett. Ennek megfelelően a tervpályázat keretében az Ajánlatkérő a feladatra komplex, reális alapokon nyugvó, a rendelkezésre álló erőforrásokat értéktéremtő módon aktivizáló, ütemesen megvalósítható megoldásokat várt.

A tervpályázat eredménye

A tervpályázati kiírásra a kiírásban meghatározott határidőn belül összesen 14 db pályamű érkezett be. Adminisztratív okból egy esetben történt kizárás: a beérkezett pályaművek közül 1 db pályamű a benyújtási határidő után került feladásra, ezért ezt a pályaművet a Bírálóbizottság a tervcsomag felbontása nélkül kizárta a tervpályázatból. Ennek megfelelően a Bírálóbizottság 13 db pályaművet értékelt.

A pályaműveket áttekintve a Bírálóbizottság megállapította, hogy a tervpályázat eredményes volt. Kellő számú érvényes pályamű érkezett be, a pályázók érdemi, a megvalósításhoz jól hasznosítható javaslatokat adtak. Ugyanakkor az is látható volt, hogy nem érkezett be olyan pályamű, amely a kiírásban megfogalmazott tervezési koncepciónak teljes egészében meg tudott volna felelni, a terület egészére minden részletében kifogástalan megoldást tudott volna javasolni. Ennek ellenére a Kiíró számára a városszerkezeti kapcsolatokra, a közterületek kialakítására, az úszóművek elhelyezésére, illetve építészeti, tájépítészeti és műszaki kialakítására, a meglévő épület- és helyiségállomány hasznosítására, az új épületek tömegformálására, valamint a közlekedési hálózat kialakítására, és több egyéb részlet megoldására a lehetséges, továbbtervezésre érdemes megoldások kirajzolódtak a pályaművekben.

A tervezési feladat alapján 5+1 fókusztema rajzolódott ki, melyekre külön-külön és együtt tekintve is többféle koncepcionális javaslat érkezett. Ennek megfelelően a bíráló legfontosabb módszere az alábbi fókusztemák és felvetések értékelése volt:

- Kiemelten fontos a **közúti közlekedés** komplex kérdésköre, különös tekintettel a közterületek újrafelosztása (gyalogos és kerékpáros forgalom előnyben részesítése), a parkolásra, a több pályaműben megjelenő költséges műtárgyakra (alagutak, mélygarázsok), illetve a tervezési területen túlmutató közlekedésszervezési javaslatokra.
- Az **Id. Antall József rakpart** megújítása, összefüggésben a sétány északi meghosszabbításával.
- A **Széchenyi István tér** esetében a tér közép- illetve hosszú távú megújításának lehetőségei, a két ütem kapcsolata; valamint a – finanszírozási lehetőségek figyelembe vételével – a reálisan csak hosszútávon megvalósítható tervjavaslatok esetében a tér kiemelt szerepéhez méltó térépítészeti és funkcionális kialakítása, különös tekintettel a közúti forgalmi szerep megtartásának megoldására.
- A **Jane Haining rakpart és a Vigadó tér** kapcsolata, az alsó rakpart jelenleg alulhasznosított adottságait kihasználó, értékteremtő funkcionális kialakítása.
- A **Belgrád rakpart és környezetében** a rendelkezésre álló keresztmetszet funkcionális felosztása, illetve a nemzetközi hajóállomás területének megnyitása a városlakók számára, ezzel összefüggésben a jelenleg itt álló épületek hasznosítása és a több szintes rakpart kialakítása.
- A tervezett **úszóművek** elhelyezése, városképre gyakorolt hatása, funkcionális és műszaki kialakítása.

A továbbtervezés során – a fókusz témák mentén – javasolható a tervezési feladat több szakaszra bontása a projekt ütemezett megvalósíthatósága érdekében.

A pályaművek részletes áttanulmányozása alapján, a továbbtervezés lehetőségeire és a fókusz témákra tett általános ajánlásokat a Bírálóbizottság az alábbiakban foglalja össze.

5.1. Építészet, örökségvédelem, városkép

A Bírálóbizottság megállapította, hogy a pályázat elsősorban városépítészeti, szabadterv építészeti szempontból volt sikeres, számos értékes megoldást mutatott fel a városképet meghatározó pesti tervezendő rakpartszakasz térbeli és funkcionális tagolása, a vízpart és a várostest közti kapcsolatrendszer kiépítése érdekében. Ugyanakkor a meglévő parti épületek (pl. hajóállomás) és az úszóművekre tervezett felépítmények vázlatok szintjén maradtak. A Bírálóbizottság felhívja a figyelmet ezek építészeti minőségének fontosságára, javasolja az úszóműveken a könnyed megjelenésű, kortárs építészeti és design arculat kialakítását.

A Duna-part változó szerepköréből eredően megjelenő új funkciókat (kávézók, éttermek, kiszolgáló funkciók stb.) a meglévő épület- és helyiségállomány hasznosításával, valamint az úszóműveken kell megoldani. Új épületek, jelkép-szerű építmények létrehozása itt indokolatlan és városképileg kedvezőtlen.

A kiírás szerint a Belgrád rakparton a nemzetközi hajóállomás épületeinek megtartása, a javasolt meglévő/új funkció alapján, tervezői mérlegelés tárgyát képezte. A Bírálóbizottság azokat a megoldásokat részesítette előnyben, melyek a jelenlegi épületeket megtartva, a zavaró toldalékok és mellvédek letisztításával és az elzárt területek megnyitásával javasoltak új funkciókat. E megoldás eredményeként gazdag városi élettér jöhet létre a Belgrád rakpart mentén. Az elbontott épületek új épületekkel való helyettesítése a pályaművekben nem

eredményezett értéknövekedést, és a racionális helyiséggazdálkodás szempontjából is kedvezőtlen megoldás.

A Bírálóbizottság a villamos-viadukt alatti raktársor (vendéglátóhelyek, kerékpárszerviz, felügyeleti és fenntartási helyiségek, illemhelyek), illetve a Vigadó téri hajóállomás épületének hasznosítására (múzeum, kávézó, hajóállomás) beérkezett javaslatokat koncepcionálisan jónak tartotta.

Kedvező megoldás a Szabadság híd vámszedőházainak felhasználása a rakpart szintjei közötti akadálymentes kapcsolat létrehozására. (1, 3. sz. pályamű)

A rakparti támfalhoz illesztett, a Duna fölé benyúló kilátóteraszok (2, 10. sz. pályamű) kortárs kialakításuk révén jelképei lehetnének a megújuló rakpartoknak, ugyanakkor a panoráma folytonossága éppen ezek nélkül táruul fel a maga teljességében, a part teljes hosszában, megszakítások nélkül.

Több pályaműben is megjelennek nagyméretű közlekedési és térépítészeti műtárgyak (alagút, mélygarázs, hosszabb szakaszon végigfutó lépcsősor, rámpa). Ezek a javaslatok a kiírás költséghatékony megoldásokat kereső, a meglévő adottságokkal való felelős gazdálkodást preferáló szellemiségével ellentétesek – a továbbtervezés során az elérhető haszonhoz képest költséges műtárgyak tervezése, közművek áthelyezése kerülendő.

5.2. Térépítészet, zöldfelületek

A pályázati kiírásban megfogalmazott céloknak megfelelően azok a pályaművek nyújtottak a későbbiekben felhasználható többletértéket, amelyek a jelenleg nagyon széttagolt, helyenként jellegtelen, funkció nélküli szabadtereket a gyalogos forgalom és térhasználat számára feltárták és tájépítészeti eszközökkel karakteres, egységes arculatúvá formálták, amelyik jól illeszkedik a Duna-part térszerkezeti adottságaihoz és városképi megjelenéséhez. (7, 8, 11, 12. sz. pályamű)

Az Id. Antall József rakpart meglévő értékes faállományát a kiírás megtartani javasolta. A zsűri azokat a pályázatokat értékelte, melyek a fasor megőrzése mellett annak kiegészítésre és további zöldfelületek létesítésére tettek javaslatot, s ezzel egy gyalogos tengelyt, sétányt képeztek ki, szakaszosan pihenő-megtartó teresedésekkel. (2, 8, 12. sz. pályamű)

A kiírás egyik fontos célkitűzése volt, hogy a pesti Duna-part megfelelő vonzást jelentsen az ide látogatók, helyiek és turisták számára egyaránt. A Bírálóbizottság azokat a pályaműveket tekintette megfelelő megoldásúnak, amelyek a pesti alsó rakparton biztosították az akadálymentes gyalogos térhasználatot, és a gyalogos forgalmat vonzó, változatos pihenő, vendéglátó funkciókat helyeztek el arányos elosztásban, fásítással, zöldfelületekkel tagoltan, jó kapcsolatokkal az úszóművekhez, ill. a felső rakparthoz. (1, 2, 8, 11, 12. sz. pályamű)

A kiírás szerint az alsó rakpartok kialakításánál tekintetbe kellett venni az útszakasz (rendezvények idejére történő) időszakos lezárását. A pályaművek városszerkezeti vizsgálatai alapján – közúti és a gyalogos hálózatban betöltött szerepük szerint – a rakpartok közül különösen a Jane Haining rakpart kialakítása során szükséges biztosítani a vegyes használat lehetőségét.

A Tervpályázati Dokumentáció előírásaival szemben több pályamű is javaslatot tesz a kapcsolódó tervezési területként meghatározott, a közelmúltban megújított Március 15. tér

kisebbs-nagyobb léptékű átalakítására. Ezek a javaslatok azonban nem eredményeznek a mainál lényegesen kedvezőbb térhasználatot. (2, 3. sz. pályamű)

Széchenyi tér

Bár a kiírás a Széchenyi tér esetében a jelenlegi funkcionális rend megtartása mellett a tér gyalogos forgalmának a Duna-partra történő minél jobb átvezetésére, a tér és a vízpart összekapcsolására helyezte a fő hangsúlyt; a pályázat egyik tapasztalata, illetve eredménye, hogy a tér és a rakpartok megfelelő kapcsolatára csak a tér egészének szabadtér-építészeti átformálása adhat megfelelő megoldást. Csaknem valamennyi pályamű (a 12. sz. pályaművet kivéve) ilyen javaslatokat dolgozott ki.

E tapasztalat alapján a Bírálóbizottság a Széchenyi tér esetében a továbbtervezést két ütemre javasolja bontani: első ütemben a kiírásban is megfogalmazott problémát kell költséghatékony eszközökkel megoldani. A tér egészének közlekedési és szabadtér-építészeti átalakítása a rakparti projekttől leválasztva, középtávon, önálló, a már megújított rakparthoz kapcsolódó projektként valósítható meg.

Szabadtér-építészeti és zöldfelületi szempontból a Bírálóbizottság azokat a pályaműveket tekintette megfelelő megoldásúnak, melyek a tér zöldfelületekkel és gyalogos térburkolatokkal történő arányos tagolását alakították ki és ehhez illeszkedve biztosították a becsatlakozó utcák rávezetését a rakpart irányába, illetve a Dunára, valamint az Akadémia épülete előtt az épület rangjához méltó teresedést alakítottak ki. (3, 8, 10, 11. sz. pályamű)

A rakpart tervezése során biztosítani kell a távlatban kialakítandó gyalogos tengelyekhez való kapcsolódás lehetőségét, különösképp a Zrínyi utca tengelyének elegáns kivezetését.

A tér komplex szabadtér-építészeti megújításával kapcsolatos ajánlások:

Az értékes növényállomány megőrzendő. A zöldfelületek és szabad terek kialakításánál kerülni kell a túlformált, a környező városszövettől idegen struktúrákat (pl. hullámok, levélminták). (4, 7. sz. pályaművek)

A Lánchíd vámházainak visszaépítése eredeti formában nem képzelhető el, kizárólag a vámházak tömegét megidéző módon, transzparens szerkezettel, amennyiben ezt funkcionális igények is indokolják (pl. akadálymentes kapcsolat a rakpart és a tér szintje között).

A Bírálóbizottság tagjai hangsúlyozták, hogy a tér kitüntetett városképi jelentőségének megfelelően a térszervezés alapelveként a Lánchíd tengelyének továbbvezetését kell tekinteni. (2, 3. sz. pályamű)

A több pályaműben is különböző módon javasolt lépcsős/gyepes rámpa (3, 8. sz. pályamű) rávilágít a tér és az alsó rakpart közötti szervezettebb, nagyvonalú kapcsolat igényére – ez a támfalak átalakítása miatt a műszaki és műemlékvédelmi kérdések körültekintő mérlegelését igényli. Ugyanakkor a túlméretezett, a tér szimmetriáját és látványát megbontó konzolos terasz (4. sz. pályamű) nem elfogadható megoldás.

Vigadó tér

A tér és az alsó rakpart közötti kapcsolat megoldása nagyméretű új műtárgyakkal (kifuttatott terasz, gyaloghíd) nem csak irracionális költségekkel jár, hanem a tér, a Vigadó épülete és a viadukt a túlpárt és a víz felől feltáruló látványát is hátrányosan változtatja meg. (4, 7, 9. sz. pályamű)

Hasonlóképp a Vigadó tér jelenlegi térépítészeti kialakításának radikális átalakítása (mint például részleges lesüllyesztése, vagy épp felülépítése) elrugaszkodott, örökségvédelmi szempontból elfogadhatatlan javaslat. Azok a pályaművek, melyek térszervezési, térépítészeti szempontból a tér átalakítását javasolják, egyik esetben sem eredményeznek a jelenleginél jobb megoldást. (4, 5, 6, 9, 13. sz. pályamű)

A tér és az alsó rakpart közötti, a jelenleginél nagyobb kapacitású, nagyvonalú kapcsolat kialakítása a csatlakozó utcák tengelyében, a meglévő lépcsők szélesítésével és a viadukt alatti raktársor egy részének kibontásával javasolt, a viadukt víz felőli megjelenésének változatlan érvényesülésével. (1, 3, 8, 10. sz. pályamű)

Belgrád rakpart

A pályaművek többsége a Belgrád rakpart esetében a kiírásban meghatározott keresztmetszeti elrendezést valósította meg, igazolva a kiírásban felvázolt funkcióséma létjogosultságát.

A villamospálya füvesített kialakítása a rendezvények idején időszakosan a terület egészén megjelenő gyalogosforgalom, valamint az autóbusz- és rendkívüli forgalom elhelyezése érdekében nem javasolt. (8, 11, 12. sz. pályamű) E helyett a villamospálya füvesítése a viadukt esetében kívánatos, ahol az említett konfliktusok nem merülnek fel.

A Bírálóbizottság megállapította, hogy a nemzetközi hajóállomás területének közcélú hasznosítására számos értékes, továbbtervezésre érdemes javaslat érkezett be; ugyanakkor a terület esetleges funkcióváltása megköveteli a szállodahajók elhelyezésének a teljes belvárosi Duna-szakaszra kiterjedő koncepcionális meghatározását, mely további vizsgálatok és széles körű egyeztetések tárgyát kell, hogy képezze.

A történeti szempontból eredetinek nevezhető, kétszintes lépcsős rakpart visszaállítása (3. sz. pályamű) – sem a meglévő, sem a pályaművekben javasolt hasznosítás alapján – nem indokolt; ugyanakkor biztosítani szükséges a lépcsős rakpart végigjárhatóságát teljes hosszában, illetve a közvetlen víz-élmény kialakulását lehetővé tevő lépcsősorok használatát.

A felső lépcsősorhoz illesztett, hullámváz vonalvezetésű, konzolos teraszok funkcionális szempontból indokolatlan módon felaprózzák a térrészeket, erőltetett, túlformált kialakításuk nem illeszkedik a Duna-part építészeti arculatához és a Duna nyugodt vízfelületéhez. (4, 7, 12. sz. pályamű)

5.3. Közlekedés

Közúti közlekedés és parkolás

A módosuló úthálózati funkciónak megfelelő kialakítás szakaszonként:

Alsó rakpart:

- Az Idősebb Antall József és a Jane Haining rakparti szakaszon a forgalom- és sebességcsökkentés igényének megfelelően – figyelembe véve a 30 km/h sebességkorlátozást – kedvező, ha az út vízszintes vonalvezetése a hosszú egyenes szakaszokat a gyalogos átkelőhelyeknél kialakított elhúzásokkal megszünteti. (12. sz. pályamű)

- A keresztmetszeti kialakítás elvére javasolt: egységes felület, kiemelt szegély nélkül (vagy max. 5 cm szinteltéréssel), a forgalmi sávok szélessége 3,0 m (max. 3,25 m). (2, 8, 10, 12, 13. sz. pályamű)
- Az útpálya süllyesztése – a külön szintű gyalogos átvezetés érdekében – fenntartási problémák miatt nem célszerű. (7. sz. pályamű)
- Az Erzsébet híd alatti szakaszon a külön alsó rakparti útpálya megszüntetése szükséges a gyalogos felületek növelése érdekében. (Az összes pályamű, kivéve a 7. sz.)
- A meglevő Garibaldi utcai és Széchenyi téri kapcsolatok megtartandók, a Széchenyi térnél a kialakítás – a forgalmi képesség és kapacitás megtartása mellett – módosulhat. (8. sz. pályamű)
- A rakparti forgalom szakaszos lezárhatóságának biztosítása a kialakításnál fontos szempont. (1, 8. sz. pályamű)

Felső rakpart:

- A Belgrád rakparton a felület legjobb kihasználását az a keresztmetszeti elrendezés adja, ahol a villamospálya két oldalán irányonként 1-1 forgalmi sáv + parkolósáv van. (8, 11, 12. sz. pályamű)
- A Belgrád rakpart forgalmának alagútba helyezése ellentmond a teljes alsó rakparti útvonal forgalomcsillapításának, az alagút költsége irreálisan növeli a beruházás összköltségét. (2, 9. sz. pályamű)
- Az Apáczai Csere János utcában a kétirányú forgalom mellett biztosítani kell a parkolási lehetőségeket. Az útpálya a Vigadó téren járda szintre emelendő. (2, 3, 5, 6, 8, 12. sz. pályaművek)

Széchenyi tér:

- A Széchenyi tér kialakításánál a rakparti programhoz kapcsolódóan a jelenlegi forgalmi rend megtartása mellett a Lánchíd – Zrínyi utca irány gyalogos átvezetése, a hídfő gyalogos és kerékpáros kapcsolatainak rendezése a rövid távú cél. (12. sz. pályamű)
- A tér forgalmi rendjének módosítása a Lánchíd forgalmi szerepének megtartásával későbbi ütemben megvalósítható. Ebben az ütemben a tér déli részén kialakuló csomópontrendszer (jelzőlámpás csomópont vagy nyújtott körforgalom) biztosítja a forgalmi igényeknek megfelelő megoldást. (1, 5, 7, 8, 10, 11. sz. pályamű) Kerülendő a teret felszabdalo útpálya és csomópontrendszer kialakítása. (9, 13. sz. pályamű)
- A Lánchíd közforgalom előli lezárása vagy funkciómódosítása csak hosszútávon képzelhető el. (3, 8. sz. pályamű)

A lakossági parkolási igények kielégítése a területen elsősorban a Belgrád rakparti szakaszon feltétlenül szükséges. Ez a felszínen is biztosítható (5, 6, 7, 8, 10, 11, 12. számú pályamű), a felszín alatti parkoló építésének jelentős költsége nem arányos a felületi nyereséggel (2, 7. számú pályamű).

Nagyobb kapacitású mélygarázs létesítése két helyen képzelhető el a területen: a Széchenyi téren az Akadémia előtt, illetve a Március 15. téren a jelenlegi parkoló alatt. Mindkét esetben a megvalósíthatóság biztosítása a cél, esetleges megvalósulás a rakparti programhoz képest későbbi időpontban várható.

Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés hálózati kapcsolatainak megtartási igényét figyelembe véve csak a megállók módosítása célszerű a rakparti program keretében.

A 2-es villamos pályájának nyomvonal-módosítása nem adna kedvezőbb közlekedési kapcsolatokat, viszont a beruházás költségeit irreálisan megnövelné. (3, 13. számú pályamű)
Új villamos megálló létesítése a Sörház utcánál a megálló kis távolsága miatt nem célszerű. (2. sz. pályamű)

A lánchídi és a 15, 115-ös autóbuszok megállói a forgalmi rendezéshez illeszkedve megfelelően elhelyezhetők. (10, 11. sz. pályamű) A Belgrád rakparton az autóbusz forgalmat előnyben részesítő megoldás a villamospályán történő vezetés. (7, 10. sz. pályamű)

Az M1 metró Vigadó téri kapcsolatának kialakítása csak hosszútávon képzelhető el, ezért a rakparti programhoz kapcsolni nem célszerű. A metróvégállomás közvetlen alsó rakparti megnyitása az árvízvédelmi kockázatok miatt nem javasolt. (1, 5, 8, 10. sz. pályamű)

Turisztikai és kiszolgáló forgalom

A turistabuszok le- és felszállóhelyei és a taxiállomások a Lánchíd hídfője környezetében, a Vigadó térnél és a Belgrád rakparton (a Március 15. térnél) kialakítva szolgálják ki legmegfelelőbben az igényeket. (3, 5, 8, 10. sz. pályamű)

Az úszóművek kiszolgálásához szükséges a be- és kiszállást biztosító leállósávok kijelölése. (10, 11. sz. pályamű)

Gyalogos közlekedés

A gyalogos közlekedési rendszer fejlesztésénél a Duna-part végigjárhatóságának biztosításán kívül, a felső rakpartok felé a kapcsolatok bővítése és színvonalas kialakítása a cél.

A Duna-part menti, hosszirányú gyalogos forgalom lebonyolítására megfelelő terület biztosítható a közúti forgalom megtartása mellett is. A rakpart forgalom előli teljes lezárása csak nagy gyalogos forgalmú rendezvények esetén indokolt. (1, 8. sz. pályamű)

A Dunára merőleges gyalogos kapcsolatok az alsó rakpart keresztezésével, az útpálya megfelelő kialakításával jól megoldhatók. (12. sz. pályamű)

A felső rakparttal a kapcsolatok a Széchenyi térnél a meglevő – 2-es villamos megállóinál levő – lejárók bővítésével, a Széchenyi rakparton és a Vigadó téren és környezetében új lépcső-kapcsolatok kialakításával jól megoldhatóak. (1, 4, 7, 8, 11, 12, 13. sz. pályaművek)

A Széchenyi téren a Zrínyi utcából a rakpart és a Lánchíd felé a gyalogos átvezetés színvonalas megoldása mind a jelenlegi, mind a módosított forgalmi rend esetén lehetséges. (4, 5, 7, 8, 10, 11, 12. sz. pályaművek)

Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedési igényeket a rakpart teljes hosszában célszerű kétoldali, egyirányú kerékpársáv kialakításával biztosítani. (7, 8, 10, 11, 12. sz. pályamű) Az önálló kerékpárút a gyalogos felületek szélességét csökkenti, városi körülmények között számos konfliktushelyzet forrása. (2. sz. pályamű)

MOL BuBi dokkoló helyek elhelyezésére csak a 2. sz. pályamű adott javaslatot.

5.4. Úszóművek, kikötők és hajózás

A következőkben részletezett ajánlások mellett a Bírálóbizottság kifejezetten javasolja Ajánlatkérőnek, hogy az úszóművekkel szemben támasztott komplex igények magas színvonalú megvalósítása érdekében, az úszóművet első lépésben pilot-projekt formájában, kisebb volumenben valósítsa meg, és az így nyert beruházási, működési és használati tapasztalatok alapján hozza létre a tervezett úszóműrendszert. Ez elsősorban a 8, 11, 12. sz. pályaművekből kiindulva valósítható meg.

Úszóművek és kikötők funkcionális kialakítása, városképi megjelenése

A Bírálóbizottság az úszóművek elhelyezése szempontjából, a megismert tervek alapján, azokat a megoldásokat tartja jónak, melyek úszóművet kizárólag a Lánchíd és az Erzsébet-híd közé telepítenek, mértéktartóak az úszóművek méreteit illetően, biztosítják viszonylag összefüggő felületeinek biztonságos használatát. Az úszóművek a város köztér bővületei, ezt az igényt ez a közbelső szakasz támasztja alá. Az id. Antall József rakpart parkszerű marad, az átépülő Belgrád rakpart pedig maga megfelel a várható új funkcióknak.

A Bírálóbizottság azokat a terveket tartotta kedvezőnek, melyeknél a moduláris elemekből felépülő, egymáshoz kapcsolódó úszóművek biztosítják az úszómű hosszanti végigjárhatóságát, míg a rakparti kapcsolatok a keresztirányú utcákról és terekről a rakpartra vezető fő gyalogos forgalom vonalában jönnek létre. (2, 6, 7, 8, 11, 12. sz. pályamű)

A tervpályázat egyik fő célkitűzése a közvetlen víz-élmény kialakítása volt. Ez a lépcsős rakpartok esetében – a rakpart elérésének javításával – ma is az egyik legjobb formában biztosítható. Ebből eredően a Bírálóbizottság az úszóművek elhelyezését a függőleges támfallal kialakított szakaszok mentén javasolja, elsősorban a Lánchíd – Erzsébet híd közötti szakaszon. (3, 4, 7, 8. sz. pályamű) Örökségvédelmi szempontból is jó megoldás az úszóművek egyetlen szakaszra, a történeti építészettől leginkább megfosztott Lánchíd – Erzsébet híd közötti szakaszra csoportosítása. (2, 7, 8, 11. sz. pályamű)

A Bírálóbizottság azokat a javaslatokat tartotta megfelelőnek, ahol az úszómű-rendszer megfelelően gazdag programot kínál, de arányos méretezésű, tiszta geometriai kontúrral rendelkezik, és az örökségvédelmi, városképi szempontból exponált, érzékeny helyeken, a hídfők környezetében és a Vigadó tér előtt szabadon hagyja érvényesülni a vízpart látványát (2, 8, 10. sz. pályamű).

Az úszóművek túlméretezése, a teljes parthosszon történő végigtelepítése azonban nem szerencsés sem a városképi megjelenés, sem funkcionalitás szempontjából. A túlméretezett, tagolatlan, illetve a városi folyóparti környezettől idegen, szabadon formált úszóművek hátrányosan változtatják meg a Duna-part világörökségként védett látképét. (3, 5, 6, 7, 9, 12, 13. sz. pályamű) Hasonlóképp a parti oldalról nézve a túlméretezett úszóművek – különösképp magas vízálláskor – megakadályozzák a partról feltáruló panoráma látványát, illetve a part és a víz közötti látványkapcsolat kialakulását. (5, 6, 7, 9, 12, 13. sz. pályamű)

Az úszóművek funkcionális kialakítása szempontjából azok a javaslatok kedvezőek, melyek a rajtuk elhelyezett pihenőhelyek, vendéglátóhelyek, zöldfelületek váltakozó és attraktív elrendezésével kiegészítik a parti sétányon ma is megtalálható, illetve a jelenleg kihasználatlan helyiségállomány hasznosításával kialakítható funkciókat. (8, 10, 11, 13. sz. pályamű) Az úszóművek elhelyezésének nem lehet célja vagy eredménye a rakparti sétány duplikációja, a gyalogos dominanciát igénylő alsó rakpart használati értékének rovására történő fejlesztése. Az úszóműveken elhelyezett funkciókat úgy kell kialakítani, hogy a

különböző használati módok ne kerüljenek átfedésbe. Ez megoldható az úszóművek tematikus elkülönítésével (4, 8. sz. pályamű), vagy a különböző használatú térrészek határozott differenciálásával.

Az úszóművek felépítményeit áttört, pavilon jellegű épületekkel, minél egyszerűbb forma- és anyaghasználattal, könnyűszerkezetes technológiával javasolt kialakítani, és gondoskodni kell egységes árnyékoló rendszer integrálásáról. A tervezés során nem cél, hogy a felépítmények konkuráljanak a part építészeti arculatával vagy ellenpontosítsák azt.

A Bírálóbizottság javasolja, hogy az úszóművek építészeti formakészlete a jövőben a fővárosi kikötőhálózat egységes építészeti arculatának is képezze alapját.

A kiírásban megfogalmazott viszonylag alacsony beépítési arány létjogosultságát igazolta, hogy a pályaművekben – még a nagy alapterületű úszóművek esetében is – viszonylag kevés felépítmény jelenik meg. Ez alapján az úszóművekre elsősorban attraktív köztér-rendszerként kell tekintenünk, ahol a kiegészítő szolgáltatások csak kisebb arányban vannak jelen. A továbbtervezés során ajánlott ügyelni az üzleti célra hasznosítható területek és utólagos bővülésük ésszerű korlátozására.

A szabadon formált, keskeny elemekből összeillesztett úszóművek, illetve a nagyobb egységek között kialakított keskeny átkötő hidak esetében kérdéses, hogy miként tudják biztonságosan befogadni és eloszlatni a várható jelentős forgalmat. (2, 6. sz. pályamű)

Az úszóművek tervezése során általánosságban is figyelembe kell venni a működés során felmerülő biztonságtechnikai kérdéseket (mellvéd / úszómester stb.).

Az úszóművek zöldfelületei esetében csak edényes növények és roll gyep elhelyezése képzelhető el – állandó vegetáció telepítése nem életszerű.

Az úszóműveknek nem csak az árvízi kockázat, hanem a várhatóan szezonálisan ingadozó kihasználtság és a más partszakaszokra való áthelyezhetőség érdekében is elvontathatónak, a parthoz hagyományos formában rögzítettnek kell lenniük.

Hajózási szempontból kedvező, hogy a pályaművek elsőprő többsége továbbra is biztosítja a Dunán a hajóforgalom lebonyolítását. A pályaművek többsége egyensúlyban tartotta a szálloda, helyi, helyközi, menetrend szerinti, valamint rendezvényi és sétahajók továbbá vízitaxi kikötőhelyeinek tervezését. A Bírálóbizottság ezzel kapcsolatban felhívja a figyelmet arra, hogy ezen egyensúly tervezése – különösképp a szállodahajók elhelyezése és a partszakaszon jelenleg működő szolgáltatók kapcsán – további szakmai és várospolitikai egyeztetéseket igényel, melyek a továbbtervezéskor nem hagyhatóak figyelmen kívül.

Úszóművek műszaki kialakítása és hajózási szempontok

A kiírásban megadott műszaki paraméterek és előírások részletes tanulmányozása, az előírásoknak való megfelelés szempontjából kiemelendők a 8. és 12. sz. pályaművek.

A pályaművekben tervezett beton vagy acélpontonok bármelyike használható lehet, ugyanakkor a dunai viszonyokhoz az acélpontonok telepítése jobban illeszthető, tervezhető. Az oszlopos vagy cölöpös rögzítési megoldás nem javasolt – ezt a megoldást preferáló munkák (3, 7, 11. sz. pályamű) figyelmen kívül hagyták a jégzajlásból és a jégmegállásból eredő kockázatokat, valamint a várható maximális vízállás miatti oszlop/cölöpmagasságok alacsony vízszintnél történő kedvezőtlen városképi megjelenését. Az úszóműveknek jeges ár esetén – jogszabályi előírások alapján – elvontathatónak kell lenniük.

Tekintettel a hullámkeltő hatás veszélyeire a nagyméretű, egybefüggő szigetek kialakítása műszaki szempontból sem javasolt, legyenek bármilyen rugalmas kötéssel is ellátva azok egyes elemei. Ez a műszaki kialakítás a Dunában folyamatosan jelen lévő – és magas vízknél megemelkedő mennyiségű – uszadék jelentette kockázat, illetve az eltakarítás és a karbantartás szempontjából sem javasolt. (5, 6, 7, 9, 11, 12, 13. sz. pályamű)

A továbbtervezés során figyelembe kell venni, hogy a meglévő hajózóút szűkítése illetve akadályoztatása nem engedhető meg forgalmi és biztonsági okok miatt, különösen azért, mert a szelvényben teherhajó forgalom is jelen volt, van és lesz. (Ezt a körülményt egyik pályamű sem vette érdemben figyelembe.) A továbbtervezés során szükséges a minimális hajózóút szélesség deklarálása – ezzel kapcsolatban az úszóművek vonatkozásában a szűk keresztmetszet a Lánchíd és a Szabadság híd közötti szakasz, amelynek a pontos paramétereit az illetékes hatóságokkal kell egyeztetni. A minimális hajóútszélesség tovább növelendő a hidak közötti szakaszokon, figyelembe véve a ki- és elköti hajók, valamint a különféle okokból manőverező hajók mozgásából eredő helyigényt is.

5.5. Árvízvédelem

Valamennyi pályázatról elmondható, hogy az árvízvédelmi művekkel kapcsolatban tervezett módosítások, fejlesztések nem növelik az árvízvédelmi kockázatokat.

Meg kell azonban jegyezni, hogy az alsó rakpart a Duna medrének része, így jelentős mértékben részt vesz a folyam vízemésztő kapacitásában. Erre figyelemmel a továbbtervezés során az állandó – árvíz esetén is ott maradó – létesítmények, közművek, különféle tereptárgyak és utcabútorok tervezésekor, illetve a növényalkalmazásnál tekintettel kell lenni az árvízi elöntés lehetőségére.

A 2-es villamos viaduktja alatti helyiségekben kialakítandó funkciók tervezésekor figyelembe kell venni, hogy árvíz esetén ez a terület vízborítás alá kerül. A helyiségek dunai homlokzatának vízszigetelését víznyomásra méretezve kell megoldani, mely magas költséget jelenthet – ellenkező esetben számolni kell az 1-2 éves gyakoriságú elöntéssel.

6. Részletes szakmai bírálat

6.1. 1. számú pályamű

Összegzés

A pályamű műleírása a szelíd jövőt pártolja. A nagy, bizonytalan kimenetelű megaprojekt helyett „kis, a rendszer jól meghatározott pontjain végrehajtott beavatkozások”-at javasol. Ez, a Bécestől Párizsig ma már a gyakorlatban használt hozzáállás hazánkban még nehezen befogadható magatartásnak számít, sokak számára olyan, mintha semmit sem javasolna a tervező.

A terv különös előadásmódja rendkívül érzékenyen ábrázolja a fentieket. Meseszerű (és emiatt hagyományos módon nehezen olvasható) izometrilus képeket, különös diagram-alaprajzokat és egyedi közelképeket látunk.

1. elemzések: a part-, tér-, és utcahasználat elemzése figyelemre méltó

2. a szoftver: A város rendbetétele az árnyalt közlekedésszervezéstől a karbantartásig terjed. Erre a tervező – jellegénél fogva – csak említést tehet, alapszinten tesz is. Ez a jövőkép legtörékenyebb eleme. A szakszolt környezethasználat azonban valódi megoldást jelenthetne a város számára.

3. a hardver: Az alsó rakpart amúgy hívogató, szőnyszerűen homogén jövőképe az intenzívebb autóforgalom idején nehezen elképzelhető. Ráadásul a késő délutáni időpont nem csak az autók, hanem a gyalogosok (utazók) számára is csúcsidő. Az egyes rakparti épületek, építmények finom átváltoztatása példaértékű.

Az az alapvetés, amely az alsó rakpartot a legideálisabb időkben gyalogos dominanciájúvá teszi, joggal kérdőjelezi meg a kiírás vízi platform igényét. Így a terv a legminimálisabb szinten foglalkozik csak ezzel a kérdéssel, miközben az általa létrehozott kis helyek mind érdekesek és jellegzetesek.

Az egyes terek rendezése is ebben a szellemben történt. A Széchenyi tér új útvezetése azonban nem tekinthető ideálisnak: a Lánchíd pesti hídfőjéhez tervezett logikus, de erőszakos derékszögű kanyar nem illeszkedik a tér építészetének quasi-szimmetrikus alapkarakteréhez. A terv nem ad kellő hangsúlyt a Zrínyi utca gyalogos tengely szerepének.

A Vigadó tér alapkaraktere változatlan marad. A kisföldalatti kivezetésének gondolata érdekes, látványos, de megosztó elképzelés az árvízvédelmi problémák miatt. A vízi platform szépen egyensúlyozza ki a tér aszimmetriáját.

Örökségvédelem

A tablókon és műleírásban is az összefogottságot hirdető terv zavarba ejtő. Mondanivalója: minél kevesebb változtatással, inkább az akadályok megszüntetésével tenné működővé a várost. A szimpatikus filozófiai hozzáállás („az élet üdvös elve: mit se szerfelett”) az egész terven végigvonul. A gyengéd beavatkozások – természetesen – nem veszélyeztetik a városképet

Térépítészet, zöldfelületek

Tisztázatlan a Széchenyi tér burkolatrendszerének és zöldfelületeinek struktúrája. Az ábrázolás festői foltokat, íves területformákat sejtet, ami egy lehetséges jó ritmusú megoldást is rejthet. Az átmenetek, kapcsolódások – pl. a festői térközép és az MTA székház előtti

térrész geometriája, vagy a szomszédos, markánsan sötétzölddel formált zöldfelület között – nagyon vázlatosak, skiccszerűek. Így a tér egésze „úszik” a térfalat alkotó épületek között, nincsenek egyértelmű kapcsolódások, irányulások, határozott formák. Ugyanez jellemzi a Vigadó teret és a rakparti sétányok térrendszerét. Az ábrázolás-technika miatt nem tisztázott a terek galagos rendszere, burkolatarchitektúrája és a zöldfelületek kialakítása.

Az Id. Antall József rakpart és a Széchenyi tér megőrzésre javasolt fái közül több is hiányzik a tervlapokról. A hiány oka nem tisztázott, mindenesetre nem indokolt a fák eltávolítása. A Belgrád rakparton és a Vigadó téren a meglévő közterületi fákat csak jelképesen ábrázolja, nem a tényleges állapot szerint. Új fák telepítésére nem ad javaslatot, illetve ez nem olvasható le a tervlapokról.

Közlekedés

A pályamű a tervezési terület és környezetének közlekedési kapcsolatait jól értelmezi, hálózati javaslatai átgondoltak és annak bemutatása szemléletes.

A rakpart használatának időbeli szabályozására adott javaslat is megfelelő.

Az alsó rakpartot – részletes rajzi bemutatás hiányában – a funkcióvázlat alapján, vegyes használatú felületként értelmezve, nem igazolja a többféle funkciónak való megfelelést. Forgalomtechnikai, útépitési javaslat nélkül a költségek megalapozatlanok.

A Széchenyi térre javasolt megoldás, forgalomtechnikai részleteit kivéve, elvében jó.

A pályamű kidolgozói legfontosabb szempontnak tartják a konfliktusmentesség elérését elsősorban szervezési megoldásokkal. Ennek eredményeként a mérnöki műtárgyak tekintetében a terv nem értékelhető.

Úszóművek

Szakmailag nehezen értékelhető a „vízbe nyúló kikötő dekk” elnevezés. Ugyan ebbe a kategóriába esik a „lépcsős rakpart alsó síkjában a használati zóna kiterjesztése vízszintes felülettel” ötlet is, különös tekintettel a „2 hajó egyidejű fogadására rakparti lépcsőre ülő kikötői platform” gondolatra, ami a gyakorlatban nem megvalósítható. A 40 m-es hajó fogadására alkalmas vízbe nyúló kikötői dekk ismeretlen fogalom.

Vízgazdálkodás

A pályázó rövid áttekintést ad a tervezési terület árvízvédelmi rendszeréről, említi az itt meglévő kikötési pontokat. Álláspontja szerint a meglévő lépcsők kihasználatlanok, ezért a „lejutási pontokat” a lépcsőkre helyezi, így kíván annak új funkciót biztosítani. Amennyiben a „lejutási pont” meghatározás alatt az úszóművek megközelítését biztosító kikötő-hidak elhelyezését érti a pályázó, úgy az nem engedélyezhető, mert a technológiából adódóan a kikötő-hidak a vízállás függvényében mozgatni kell, ez a mozgatás pedig súlyosan károsítja a lépcsőket.

A műszaki leírásban említett „az alsó rakpart szintjére épített épületek” nem támogathatóak, mert az alsó rakpart a Duna medrének része, jelentős a szerepe az árhullámok levezetésében.

6.2. 2. számú pályamű

Összegzés

Logikus, vizuálisan jól érthető és bemutatható módon készítette el a terület és a tervek koncepcionális elemzését, az inforgrafika korszerű eszközeit használva. Ezekből jól olvasható ki a fejlesztési szándék és az egyes fejlesztési elképzelések hangsúlya – mint például a kerékpáros közlekedés kiemelt jövőbeli szerepe.

A javasolt környezetalakítási és építészeti megoldások szerényen visszafogottak, de nem is átütőek – esetenként szó szerint lekerekítettek. Anyaghasználatuk korszerű, a választott színek semlegesek.

Magas minőségű grafikai feldolgozás, jól követhető funkcionális és műszaki tartalom, jól olvasható tervek jellemzik a pályaművet. A műleírás jól szerkesztett, lényegre törő és szakszerű. A tervben foglalt elveket és megoldásokat jól foglalja össze, és láthatólag megértette és követte a kiírás szándékait.

További erénye a tervnek, hogy nagyon érdekes – bár esetenként nehezen megvalósítható (lásd vízfűgőnyomozó, Arkhimédész csavarszivattyú) – megoldásokat kínál, melyek elgondolkodtatóak, és további egyeztetések után beépíthetőek lehetnek környezetükbe. Az Erzsébet híd alatti felfüggesztett kerékpárút műszakilag és funkcionálisan jó ötlet – de a rajzok tanulsága szerint környezetsztétikai szempontból ronthatja a híd képét, amely a Duna-parti városkép fontos eleme.

A pályamű összességében jól felel a kiírás kérdéseire: növeli a zöldterületet, gazdagítja a rakparti funkciókat, megvalósítja a belső városrészek és a rakpartok kapcsolatát, jól helyezi el az úszóműveket, gondoskodik a parkolásról. Korrekt, invenciózus megoldásokat is tartalmazó pályamű, amelynek eredményei érdemesek a továbbgondolásra, ill. felhasználásra.

Örökségvédelem

Az úszóműveket egymással összekapcsolja, így azok folyamatosan végigjárhatók. A Vigadó tér előtt azonban örökségvédelmi és városképi szempontokból is kedvezőbb lenne az úszómű-sor megszakítása és szabad átlátás biztosítása.

Javaslatok nem okoznak komolyabb örökségvédelmi problémákat.

Térépítészet, zöldfelületek

Az Id. Antall József rakpart meglévő értékes faállományát megőrzi és kiegészíti új telepítésekkel. A rakpart mentén sétányt képez ki, szakaszosan pihenő terekkel és azokat keretező-tagoló zöldfelületekkel, s ezzel egy, a Széchenyi térig nyúló gyalogos tengelyt hoz létre, ami jó megoldás.

Az alsó rakpartot szakaszosan, jó arányban fásítja és mozgalmas gyalogos térburkolati rendszert alakít ki, amelyhez jól kapcsolja az úszóművek bejáró hídjait. A vízparton nem tervez, pihenő-, vagy vendéglátóhelyeket.

A Széchenyi téren az adott forgalmi rend átalakításával három téregységet alakít ki, s ezzel kedvezőbb térhasználati feltételeket teremt. Az Akadémia előtt, valamint a déli oldal szállodái előtt széles gyalogos térburkolatot létesít, ami előnyös, mind az Akadémia, mind a szállodák működése szempontjából. A keletről becsatlakozó utcák (Zrínyi utca, Lázár utca) felől érkező gyalogos forgalmat e térburkolatokon keresztül átvezeti a rakpartok irányába, s így e

terjedések az átmenő gyalogos forgalom számára is pihenőtérként szolgálhatnak, ami előnyös megoldás. Hátránya, hogy a három térrész között nincs keresztirányú kapcsolat. A térfelületek jó arányúak, megfelelő a fákkal való borítottság és a zöldfelületek mérete.

Közlekedés

A pályamű közlekedési javaslata az alsó rakpart Erzsébet hídtól északra eső szakaszán jó megoldásokat ad, a Belgrád rakparti javaslata viszont ellentétes a pályázat célkitűzéseivel. A Belgrád rakparton tervezett alagút a jelenlegi, átmenő forgalmú főúthoz illeszkedő megoldás, az északi szakasz forgalomcsillapításával nincs összhangban.

A Széchenyi térre javasolt, a jelenlegihez képest csökkentett méretű körforgalom, közúti forgalmi szempontból megfelelő, de nem használja ki a Lánchíd – Zrínyi utca gyalogos kapcsolat színvonalas kialakítására.

A Széchenyi téri mélygarázs elvileg jó javaslat, de a lánchídi csomópont felőli kapcsolata a Széchenyi rakparti, NA 1200 víznyomócső miatt reális költséggel nem alakítható ki.

A Vigadó téri mélygarázs funkcionálisan indokolható a Vigadó kiszolgálásával – ugyanakkor minden, a központba tervezett garázs egyben forgalmat is generál. A kérdés, hogy ez célja-e a forgalom átszervezésének (a kiírás szerint nem).

Erénye a pályaműnek, hogy a rakpart akadálymentesítését is megoldotta.

Úszóművek

A két rakparti terület úszóműveit tematikailag megkülönbözteti, ezzel a kiemelt turisztikai területet elválasztja a mindennapi élet területeitől, ami jó ötlet. A Jane Haining rakpart mentén javasolt úszóművek azonban csak a hajóforgalom kikötőiként szolgálnak, ami itt nem szerencsés. E funkcióból fakadhat, hogy az úszóművek egymáshoz képest viszonylag távol helyezkednek el. Más, gyalogos térhasználati funkciókat itt sem helyez el. Az úszóművek aránya és elhelyezése általában megfelelő, jól kapcsolódik a parti funkciókhoz és kimenetekhez. A Belgrád rakpartra tervezett úszómű kissé túlméretezettnek tűnik.

A tervben megadott úszómű lehorgonyozása a vízoldal felől a manőverek és az esetleges horgonydobások miatt nem ajánlott, de a változó vízszintek miatt is meggondolandó, mivel igen drága a vízszint változását követő rendszer kiépítése horgonnyal. Az úszómű benyúlik a hajózó útba, az szélessége kérdéses.

A pályamű csak a 40 m-es hajóállásokra koncentrálni, figyelembe kell venni a 135 méteres maximális hosszal rendelkező szálloda, valamint a köztes méretű rendezvény és sétahajókat is. A BKK hajóállomás és a közszolgálati hajóállomás közötti megkülönböztetése felesleges. A yacht kikötő tervezésénél – ha kell egyáltalán a belvárosba? - fokozottan kell figyelembe venni az elhaladó hajóforgalomból eredő hullámhatásokat.

Vízgazdálkodás

A pályázat műszaki leírása nem tartalmaz árvízvédelemmel kapcsolatos munkarészt.

Az Arkhimédész csavarszivattyú kiváló ötlet (ókori műtárgy), érdekes látványosság lehetne, azonban a leírásból nem állapítható meg, hogy hogyan reagálna a Duna 8 méter feletti vízszintingadozásaira. Ezen hatások kiküszöbölésére a Pályázó semmilyen javaslatot nem tesz.

A Pályázó elhanyagolhatónak tekinti a jégzajlás kialakulásának lehetőségét, mindezt a Bósi erőmű kedvező hatásaival indokolja. Ez az érvelés hibás, az erőműnek és az üzemvíz-

csatornának semmilyen hatása nincs a zajló jég kialakulására. Az való igaz, hogy az utóbbi néhány évben ritkábban fordult elő jégzajlás, azonban ennek kialakulásának lehetőségével mindenképpen számolni kell.

6.3. 3. számú pályamű

Összegzés

A Lánchídtól északra jelentősebb beavatkozást nem tervez a pályázó, mindösszesen egy gyalogos kapcsolat kialakítását a támfal mellé épített lépcsővel a Széchenyi utca vonalában. Tervén az alsó rakparti sétány rekonstrukciója a mai állapot helyreállítását jelenti. Követendő irány a szálloda és állóhajók tiltása ezen a szakaszon.

A Széchenyi téren lineáris térszervezés szerint kerülnének újraformálásra a zöldfelületek, melyek kialakítását a Széchenyi térre futó utcák tengelyei határoznák meg. A zöldfelület kialakítása ugyan arányokat tekintve megfelelő, de a Mérleg utca és a Vigyázó Ferenc utca kiemelése a Zrínyi utca tengelyéhez hasonló mértékben indokolatlan. A 2-es villamos térre emelése új forgalmi akadályt alkot az elvileg gyalogos preferenciájú téren.

A fő attrakció a Lánchíd északi és déli felén kialakításra kerülő panoráma lépcsősor volna (azokban tükröszimmetrikus akadálymentes rámpák elhelyezésével), továbbá az a közlekedési elgondolás, hogy a Lánchíd forgalmát egyenesen a Gresham szállodának vezetné a pályázó, amivel az egész Széchenyi térre csak korlátozott forgalmat engedne be. A két felszín alatti mélygarázs forgalmi kapcsolataival ugyanakkor egyáltalán nem foglalkozott a pályázó, ami rámpa rendszerével a tér tengelyeit és gyalogos kapcsolatait befolyásolhatja majd. A tér ilyen léptékű átalakítása megvalósíthatósági szempontból erősen kérdéses.

A pályamű javaslatot tesz a Lánchíd vámházainak ikonszerű újjáépítésére, nem eredeti klasszicizáló, hanem minimalista stílusban, monolit látszóbeton és LED felületekkel. A pavilon ilyen formai megvalósításban nem kívánatos elem a műemléki környezetben, transzparens üveg felülettel, visszafogott módon alkalmazott fény elemekkel esetleg újragondolható ötlet lehetne.

A pályamű a Vigadó teret alapvetően változatlan formában megtartja. A tér és az alsó rakpart közötti nagyvonalú lépcsős-rámpás összeköttetés a járulékos beavatkozások és veszteségek alapján kissé elrugaszkodott.

A pályamű a Lánchíd – Erzsébet híd közötti szakaszon új épületet nem létesít, az építészeti beavatkozások inkább az úszóművek ezen a szakaszon való alkalmazásával jelennek meg.

A pályamű rávilágít arra a tényre, hogy a Belgrád rakparti szakasz potenciálisan az egyik legjobb közvetlen Duna kapcsolatot tenné lehetővé, a lépcsők kiszabadításával és az úszóművek mellőzésével ez könnyen megvalósítható.

A Belgrád rakparti szakasz vitathatósága a műemléki épületsor elbontása, a szervizút mai funkciójának megszüntetése és a férőhelyek elvesztése miatt lép elő. A nemzetközi hajóállomás épületei helyén, a rakpart egyik töréspontjába illesztett „sétaindító bástya” ugyanakkor visszafogott méreteivel és jól megfogott gyalogos kapcsolatával várhatóan ikonszerű lenne.

A terv előnye, hogy az akadálymentesítés gondolata következetesen minden szakaszon végigvitt és kidolgozott, még ha nem is mindenütt a környezethez mérten árnyalt megoldást választ a terv.

Finanszírozási szempontból a 8,2 Mrd Ft-os összeggel a pályamű a többi pályamű költségbecsléseihez viszonyítva a középmezőnyben van, azonban az egyes tételeket és a terv nagyszabású átalakításait nézve is alulbecsültnek tűnik.

A szárazföldi beavatkozások részleteit megismerve a megvalósíthatóság és megvalósíthatatlanság bizonytalanná teszi az elképzelt tervezői egységet. A pályázó igyekszik a történelmi hűseget figyelembe venni és a városképbe csak finoman és szolidan beavatkozni, de összességében ikonokban gondolkodás jellemzi a pályaművet, melynek legkidolgozottabb terveleme az úszómű rendszer.

Örökségvédelmi szempontból számos részében erősen vitatható terv.

A Vígadó tér átalakításában az új vasbeton híd aggályos: az új hídnak a műemlék viadukt esne áldozatul, ami elfogadhatatlan. A Belgrád rakpart sétányosítása kellemes, bár a veszteségek (a régi kikötői épületek elbontása) fájók. A napelemek kihelyezésének módja nem derül ki a pályaműből, de a világörökségi terület és a tetőkre való rálátási szög miatt ez amúgy sem támogatható.

Térépítészet, zöldfelületek

Az Id. Antall József rakpart faállományát kiegészítve a vízpart mentén gyalogos sétányt alakít ki, a forgalmi utaktól zöldsávval lehatárolva. A Jane Haining rakparton nagyvonalú, széles gyalogos térburkolatot tervez. Ez a sétány azonban tagolatlan, hiányoznak a megtartó pihenőhelyek, és a legalább helyenként árnyékot adó fásítás; zöldfelületeket itt sem létesít.

A Széchenyi tér kialakítására tett javaslata - a forgalom átszervezésével - nagyvonalú tagoltságot eredményez, de az így létrejövő óriási térburkolatok a zöldfelületekhez képest is túlzó arányúak, nincs igazán megtartó funkciójuk. Az ún. „Központi tér” is teljesen fátlan, térfalak és berendezések nélküli kitett terület. A tér meglévő faállományát csak részben őrzi meg, új fák telepítésére nincs javaslata.

A híd két oldalán kialakított széles, lépcsős lejáró és az abba illesztett rámpa nagyvonalú megoldás. Az alsó és felső szinten kialakított nagykiterjedésű burkolat-együttes és a lépcsőrendszer azonban teljesen fátlan, árnyékolás nélküli, ami a látvány és a térhasználat komfortja szempontjából sem kedvező.

Közlekedés

A Lánchíd és a Széchenyi tér forgalmi képességeinek, kapacitásának csökkentetése a többi Duna híd kihasználtsága és teherbírása mellett középtávon nem fogadható el.

A terv a Jane Haining rakpart és a Belgrád rakpart esetében a parkolási kérdésekkel sem parkolósáv, sem mélygarázs kapcsán nem foglalkozik, így az úszóművekre helyezett funkciók, illetve a lakossági igények kiszolgálása is kérdéses.

A Március 15. teret illetően a forgalmi csomópontot, csomópontokat kis mértékben átalakítaná, a mai képességeket csökkentené, ugyanakkor a délről alsó rakpartról érkező forgalmat integrálná az Erzsébet híd elérhetősége érdekében, mely valóban szükséges funkció volna.

A Molnár utca és a Sörház utca forgalmi javaslatai a forgalmi képességek és parkolási veszteség miatt vitathatóak.

A pályamű a kiírásban foglaltaktól eltérően a Széchenyi térre egy távlati, ötletpályázati javaslatot ad: a 2-es villamos pályájának a tér nyugati oldalán történő átvezetésével, a Lánchíd közforgalom előli lezárást feltételezve. Az ennek következtében kialakított nagyvonalú Széchenyi tér – alsó rakpart gyalogos kapcsolat, a közúti forgalommal a villamos alagútjában való átvezetése nélkül csak korlátozottan lenne megvalósítható.

Az alsó rakparti útszakaszokra adott javaslata forgalomtechnikai szempontból megfelelő, tartalmazza a turisztikai igényeknek megfelelő leállási helyeket is.

A Belgrád rakparton a villamos pályát a beépítés felőli oldalon, szélső fekvésben helyezi el, ez megoldatlanná teszi a lakóépületek megfelelő kiszolgálását és parkolását.

A műtárgyak vonatkozásában is nagy volumenű rakpart átépítéseket tervez a pályamű. A rakparti támfalak kitolásának statikai és geotechnikai vizsgálata fontos lenne. A Lánchíd alatti alagútba terelt gépkocsi forgalom műtárgy vonatkozásait nem említi a pályamű. Erénye a pályaműnek a Belgrád rakparton a századfordulón kialakított lépcsős szerkezet visszaállítása. Az átépített útpályák és csomópontok csapadékvíz elvezetésének módját nem mutatja be, a műleírásban jelzi, hogy megoldása szükséges.

Úszóművek

Mindenképpen a pályamű leghatározottabb, ikonszerű eleme. Részletes munka, a raszteres felosztás jó ötlet, mivel nem foglalja el a teljes dunai part menti vízfelületet, de várhatóan belóg a hajózó útba.

A formaiság erőltetett, nagyon ridegen hat szabályosságával, éppen ezért nem illeszkedik a város arculatához. Szerencsés a modulokban gondolkodás, melynek formavilágát azonban továbbtervezés esetén érdemes lenne az úszómű vízvonal feletti felső takaró elemrendszerében átalakítani, újragondolni, kevésbé mesterséges idomként alkalmazni. Az úszóműrendszer előnye, hogy szakaszos, nem akar egybefüggő szigetet alkotni, és nem kívánja a folyó jelentős felületét befoglalni, beépíteni és eltakarni. A Vigadó tér előtt városképi szempontból nem szerencsés úszóművet telepíteni.

Kedvezőtlen, hogy a parttól 35 méterre az 50 méteres raszter szerint levert fix és teleszkópos cölöpsor a 9 méteres vízszintingadozást úgy tudja lekövetni, ha a vízszínt feletti cölöp látszódik. Ezt a látszatot fix cölöptesttel és benne elhelyezett világítással vizuális elemmé alakítja át.

A cölöpökben elhelyezett világítás, az úszóművekre tervezett funkciók (200m² kávézó, medence öltözővel, mosdóval, rekreációs úszómű nádassal, úszó rendezvénytér és kiállítótér, büfé, vizesblokk) a kiírás elvárásainak megfelelhetnek, a felépítmények aránya 10% alatt marad, a 25%-os beépítési arányt nem lépi át. Az úszóműre tervezett építmények 3,0 méteres magassága és elrendezetségüket illető ritmustalansága elfogadható lehet a Duna korzó panorámájában.

Vízgazdálkodás

A pályázat műszaki megoldásai árvízvédelmi szempontból elvileg működőképesek, azonban a történelmi támfal elbontása, átépítése műemlékvédelmi kérdéseket vet fel.

Az „extravagáns”, hazánkban még szokatlan úszóműveket vizsgálni kell uszadék feltorlódás, illetve jégzajlás hatásaink szempontjából, mert ezekre a kérdésekre a pályázat nem ad választ. Az esetlegesen felhalmozódó uszadék valamint, a feltorlódó jég eltávolítása jelentős nehézségeket okozhat. Az úszóművek kikötésére szolgáló cölöpök leverése ismert tűzszerészeti kockázatot jelent, megvalósítás esetén rendkívül alapos tűzszerészeti vizsgálat szükséges.

6.4. 4. számú pályamű

Összegzés

A pályamű elvi alapvetései helyesek és a kiíráshoz illeszkedőek: humanizált köztéri funkciókat és visszafogott léptékű, a világörökséget tiszteletben tartó műszaki megoldásokat vetítenek előre. A munkát megalapozó elemzések megalapozott, valós igények felmérésén alapuló megközelítésről tanúskodnak, ha módszertanilag esetleg vitathatók is.

A partalakítás takarékos, kihasználja a meglévő adottságokat. Értékes vonása a meglévő lépcsős támfalak ülőfelületként történő hasznosítása. A pályamű a partfalak szegélyén eltérő anyagú biztonsági sávot javasol korlát helyett, ami városképbe illő, visszafogott megoldás. A burkolatok kezelése egyébként is átgondolt és érzékeny, a természetes kő és a látszóbeton felületek használatával harmonikus, visszafogott és fenntartható megoldás jön létre.

A terv erénye, hogy takarékosan bánik a költséges úszóműrendszerek telepítésével: csak egymástól független, kisebb pontonokat javasol, ezáltal a beavatkozások fókuszát az épített partra helyezi. A moduláris beton úszótestek felhasználása ésszerű, a pergolák összehatásukat tekintve transzparens, karcsú szerkezetként jelennek meg.

A part hosszirányú végigjárhatósága biztosított. Keresztirányban kellő számú gyalogátkelő létesül, illetve a közút forgalomcsillapítása révén átjárhatóvá válik az alsó rakpart.

A terv örökségvédelmi szempontból az úszóműveket illetően megfelelően visszafogott, de a Vigadó tér túltervezett, a Belgrád rakpart idegenül hat a szövegtől.

A becsült 8,2 milliárd forintos összköltség helyenként alultervezett – különösen a műtárgyak, útburkolatok és úszóművek esetében –, de a pályamű összességében takarékosan bánik a nagy léptékű szerkezet- és közműépítésekkel. A becslést némileg árnyalja, hogy a Széchenyi téren, a Vigadó téren és a Belgrád rakparton is komoly beavatkozásokra kerülne sor, így a végösszeg ennél valószínűleg magasabb volna.

A műleírás nem ejt szót az időbeli ütemezésről, bár a tervek alapján valószínű, hogy a térépítészeti és közlekedési alapberuházásról legfeljebb a Vigadó téri hajóállomás épületét és az úszóműveket lehetne leválasztani.

A javaslatok a Duna-part sajátosságaira jól reflektálnak, a vízjárás ingadozását a legtöbb esetben figyelembe veszik és legalább a műleírásban megjelenítik. A beruházások anyag- és energia-felhasználása visszafogott, a megcélzott funkciók és térhasználati módok a jelen állapothoz képest kisebb környezetterhelést jelentenek. A különféle épített és zöldfelületi elemek robusztusak, egyszerű formálásúak és vélhetően időt állók is.

A pályamű egyértelműen a közcélú rendeltetést tartja kívánatosnak, de nem feledkezik meg az üzleti célra hasznosítható területrészek kijelöléséről sem. Az egyes partszakaszokon biztosítja a vendéglátás és a szolgáltatások elhelyezését, a téralakítással egyben alárendelt szerepbe hozva azokat.

A pályamű javaslatait áttekinthető, közérthető formában prezentálja. A tervlapok grafikailag egységesek, összhangban vannak a tervezői koncepcióval, mondanivalójuk jól követhető.

A terv a kiírásnak nemcsak filozófiáját tekintve, hanem legtöbb esetben tartalmilag is megfelel – a kisszámú kivétel azonban súlyosan lerontja az értékét.

A pályamű alapvetően támogatható értékrend mentén, visszafogott megoldások alkalmazásával rendezi a Duna-partot. Részletmegoldásai érzékeny, ötletgazdag tervezőre

vallanak, ám értéküket lerontják azok a súlyos koncepcionális hibák, amelyek kissé tudathasadásos módon eluralkják a tervet – különös tekintettel a Vigadó téri hajóállomásra és a Belgrád rakpart radikális átalakítására.

Térépítészet, zöldfelületek

A Széchenyi téren kellő arányban vannak jelen a burkolt és zöldfelületek, az értékes faállomány megmarad. Erényként említhető még az Akadémia u. szintbe emelése és a Zrínyi utcai gyalogostengely kifuttatása. A javaslat értékét azonban erősen lerontja, hogy a hullámszó növénykazettákkal az alapstruktúrától idegen, öncélú formalizmus válik uralkodóvá a téren. A vízarchitektúra túlzott mértékű, a partra levezető szabadlépcső helye előnytelen, kialakítása pedig bátortalan. Az Alagút – Lánchíd – Gresham tengelyt a terv nem veszi figyelembe. Az itt alkalmazott vízarchitektúra, a négyzetes, majd hosszú, csatornaszerű, elkeskenyedő ívelt medence-sor és a csobogók kombinációja nem szerencsés, pont a Lánchíd tengelyében ér bizonytalan véget, nem a térre illő.

A Vigadó tér lehangsúlyosabb eleme az új hajóállomás. A tér síkja fölé emelt, gyalogos felüljárón át megközelíthető épület elhelyezése, mérete és tömegképzése tökéletes aránytévesztés, a hely adottságainak megerősökölése. Ez a tervezői döntés a terv legnagyobb hibája, ami számos erényét egyetlen tollvonással annulálja. A téren található növénykazetták átalakítása fölösleges beavatkozás. A viadukt helyiségeiben javasolt piac működése problémás (a műtárgy zajszigetelésének hiányosságai, illetve a közút ehhez szükséges lezárása miatt), de maga a rendeltetés is kissé idegen a magas presztízssű helyszíntől.

A Március 15. téren javasolt kilátó terasz ötletes gondolat, léptéke is kellően visszafogott, azonban a helyszín megválasztása egyáltalán nem szerencsés. Az Erzsébet híd itt takarja a Gellért-hegyre nyíló kilátást, a terasz pedig a villamospálya keresztezése miatt nehezen tud a térről kifutó gyalogostengely valódi végpontjává válni.

A Belgrád rakpart mentén kiképzett, háromszintes új park önmagában nézve szépen megoldott javaslat: sokrétű, vonzó, a környező szövethez jól kapcsolódó közterület jön így létre. Ehhez azonban a pályamű elbontásra javasolja a hajóállomás épületét, és kísérletet sem tesz annak újraértelmezésére vagy átalakítására. A javaslat így jórészt beváltatlanul hagyja a Belgrád rakpart tematikus utcaént való kialakításának esélyét. A lépcsős támfal tövében kialakított, ártéri növényzettel szegélyezett alsó sétány a Duna vízszíntingadozása és az urbánus használat intenzitása miatt nem reális elképzelés. A sétány dinamikus elemei, anyaghasználata, mozgalmassága egy attraktív gyalogos közterület-sávot képez, aminek játékos formavilága azonban nem igazán illeszkedik a Duna óriási, nyugodt vízfelületéhez.

Az Id. Antall József rakpart mentén sétány kialakítására csak szöveges javaslatot tesz. A Jane Haining rakpart fásítását javasolja kiemelt ültetőhelyekkel, ritmusos térközökkel. A Lánchídtól induló és itt végigvezetett sétány térburkolata átgondolt és igényes megoldású.

Közlekedés

A pályamű helyesen, a kiíráshoz illeszkedően határozza meg az egyes közlekedési ágak közötti prioritásokat. Az alsó rakpart kialakítása a kiadott tanulmánytervnek megfelelő, egyedi megoldásokat nem tartalmaz. A közút áteresztőképessége összhangban van a tervezett köztéralkalakkal, az irányhelyes kerékpársávok koncepcionálisan megfelelőek, a kikötőkhöz szükséges parkolók rendelkezésre állnak. A Széchenyi tér forgalmi rendje az ismert előzménytervéhez hasonló, ennél fogva megvalósítása igen költséges. A közlekedési

felületek szűkítése érdekében a Széchenyi tér déli oldalán „elnyújtott körforgalom” kialakítását javasolja. Ennek ívei túlzottan szűkre szabottak, ezért a csomópont így kialakuló geometriája miatt annak működőképessége megkérdőjelezhető.

A rakpart forgalomcsillapítására tett javaslata megfelelő, amelyben meghatározó szerepet szán az Apáczai Csere János utcának, amit kétirányúvá alakít, és a felső rakpartnak. A rakpart irányú gyalogos kapcsolatokra részletes javaslatot ad. Általában a terv közlekedési munkarésze kellően kidolgozott.

Úszóművek

Az úszóművek szempontjából hiányos munka, a telepített vízerőmű jó gondolat, de itt is kell gondolni a jégre és az uszadékra.

A terv kevés és kisméretű úszóművel dolgozik, igyekszik a rakpartokat az eredetihez közel azonos megjelenésben (és némileg funkcióban) tartani. Az úszóművek megjelenése is visszafogott, egyszerű formák, használható térben. A Vigadó tér elé helyezett úszómű városképi szempontból nem szerencsés.

A kikötők elhelyezésére tett javaslatokban keverednek a logikus és a téves megoldások. Helyes a kényelmes vízparti kapcsolatot nyújtó lépcsős támfalak szabadon hagyása és a közforgalmú kikötők Vigadó téri elhelyezése. A szállodahajók belvárosi elhelyezése kiszorítaná a vendéglátó jellegű állóhajókat. A jelenlegi Nemzetközi Hajóállomás funkcióinak Vigadó térre történő áthelyezése tovább fokozza a legfrekvenciáltabb partszakasz terhelését – ahelyett, hogy a pályázó átgondolta volna a funkció létjogosultságát.

6.5. 5. számú pályamű

Összegzés

A terv grafikai előadásmódját tekintve egységes, attraktív megjelenésű. A szöveges munkarész jól artikulált, az elvek, amelyre a tervezést építik a szerzők, támogatandóak. Az „Építészet” fejezet rögzíti a védett építészeti örökség tiszteletét, a növényzet és a Duna vizének célzott alkalmazása előremutató.

Sajnos a terv tartalmi megvalósulásában nem mutatja egységesen ezeket a korszerű elveket.

A terv kortárs megoldásai helyenként meghökkentőek, de mindenképpen túlzók. Nem értelmezhető a védett építészeti közegben az alkalmazkodás ezekkel az eszközökkel. A jelzett gazdasági szempontok alapján általánosan jellemző a tervre a túlépítettség. Megkérdőjelezhető a vonzáskörzet kiterjesztése is. Ebben a belvárosi térségben nem biztos, hogy határokon túlnyúló vonzáskörzetet célszerű létrehozni. Elsősorban az amúgy is rendkívül vonzó belvárosi jelleg megőrzése a cél, mindemellett kiterjesztve a jelenleg nehezen megközelíthető Duna által adott vízközei élmény biztosításával. A pontonok elsősorban rekreációs célokat szolgálhatnak, kikötésre és manőverezésre alkalmatlanok.

Örökségvédelmi szempontból elfogadhatatlanok a hatalmas úszó szigetcsoport a Parlament előtt, a kikötői stégek a Vigadó előtt, és a „küklopsz épületek” a Belgrád rakparton. A szigetcsoport jelentősen benyúlik a folyamba, a küklopsz épületek pedig helyenként több emeletesek. A terv túlzottan merész, helyenként kissé kidolgozatlan.

Egyes szakaszok kialakítása:

- A Kossuth tér-előtti vízfelület durván túlépített, sem a környezetnek, sem a kiírás elvárásainak nem felel meg.
- A Vigadó előtti térség kezelése a feladat, a Belváros eme ikonikus részének meg nem értéséből fakad.
- A Belgrád rakpart előtti vízben lévő építmények nem értelmezhetőek, léptéktelenek.
- A pályamű nem tartalmaz a továbbtervezés során hasznosítható elemeket, megoldási javaslatokat.

Térépítészet, zöldfelületek

Az elvek itt is méltányolandók: a dunai tájkarakter megőrzése, kiterjesztése volt a cél. Sajnos az alkalmazott beavatkozások ezzel ellentétes érzetet keltenek. A nagymértékű túlépítés a vízfelületen elveszi a vízközeiség érzetét.

A gépjármű forgalom átszervezésével és a becsatlakozó utcák gyalogos forgalmának a térre történő rávezetésével a Széchenyi teret három, közel azonos nagyságú egységre tagolja, amely igazodik a térfalak geometrikus rendjéhez. Ezzel jó léptékű térszerkezet jön létre, megfelelő zöldfelület-arányokkal. A keresztirányú utakat azonban sehol nem vezeti tovább a rakpartokig, így a térnek csak a hídfő melletti lépcsőkön át van közvetlen gyalogos kapcsolata a Dunával. A meglévő idős fákat megtartja és további ültetésekkel megfelelő fedettséget biztosít a téren.

A Vigadó térre tervezett „mandala” jellegű mintázatok (felülvilágítók) itt idegenek, örökségvédelmi szempontból sem felelnek meg az épület műemléki környezetében. A szövegben kifejtett gondolatok (pl. hogy „a tér teljes szélességében kifut a vízfelületre...”) itt sem jelennek meg tervi – alaprajzi, részletrajzi – ábrázolásban.

Az Id. Antall József rakpart mentén a sétány kialakítására csak szöveges javaslatot tesz.

Közlekedés

A terv műleírásban ismertetett közlekedési koncepciója alapvetően helyes elveken alapul. A tervlapokon ezek csak elvétve köszönnek vissza (pl. Széchenyi tér megfelelő kialakítása). Rajztechnikai problémák miatt helyenként értelmezhetetlen és elbírálhatatlan a terv közlekedési megoldása, és kapcsolatrendszere.

Erénye a pályaműnek, hogy az MTA előtti forgalmi kapcsolatot kiiktatja és helyette funkcionális javaslatokat ad.

6.6. 6. számú pályamű

Összegzés

A tervezési terület a Duna-part legszebb városi térfala, kiemelkedő építészeti és történelmi érték. A pályamű „viselkedése” mintha ezt nem venné észre. Minden tette megbontó. Ez a sajátos gondolatvilág hatja át tervlapokon ábrázolt tételeket, úgymint:

- Széchenyi tér: a Lánchíd, az alagút és az épített térfalak meghatározó tengelyességet sugalló erő. Ezzel szemben a pályamű semmihez nem kötődő világot fogalmaz meg.
- Vigadó tér: a centrális adottságot egyirányú sávossággal váltja fel, mely idegen a keresztirányú mozgásoktól, vízfelületi javaslata a dunai szomszédságban léptéktelen.
- Belgrád rakpart: az épített térfal elé épített kétszintes építménysor minimalista architektúrájával elfogadhatatlan.
- Látványelemek: sajátos ízléssel összeállított szobrok, installációsor, térburkolataival együtt más helyre valók.

Összességében a koncepció saját szellemiségében koherens, de a tervezési terület meglévő értékeit és jövőjét tekintve nem nyújt elfogadható megoldást.

Örökségvédelem

Már az első tabló is ijesztő: a szokatlan alakú, s így rendkívül hangsúlyos úszóművek a Lánchíd pillérjéig, a folyam harmadáig benyúlnak. Új városrész születik a vízen, ráadásul arányaiban meglehetősen kis víz feletti területet hozna létre. A benyúlás olyan mértékű, hogy már a budai panorámát is zavarja, nemcsak a pestit. A lagúnák folytatódnának a parton is, a drasztikus dizájn tönkreteszi a Vigadó terét, és nem kíméli a Széchenyi teret sem. Mintha a (gagnek egyébként kiváló) szörnyek és óriások kelnének ki a vízből elpusztítani a rakpartot.

A túlépített, agyondizájnolt elemek lenyomják és elpusztítják a várost, a terv örökségvédelmi szempontból (is) értékelhetetlen.

Térépítészet, zöldfelületek

A Széchenyi tér rendezésére, térburkolat- és zöldfelület-rendszerére kidolgozott terve, sajátos és érdekes, kaotikus geometriájú karaktert mutat, de ez a zaklatott osztásrend és térstruktúra a térfalak építészeti jellegét és kvalitását, a meglévő idős faállomány meghatározó szerepét mértékadónak tekintve idegen ennek a helynek a szellemétől.

Hasonló megállapítás tehető a Dunára tervezett, a Széchenyi térre készült tervével rokon, azzal egységet képező úszómű-rendszer formai kialakítására és méretezésére.

A Vigadó tér kortárs hangulatú térdekorációja sem illeszthető be a Vigadó épületének műemléki környezetébe.

Közlekedés

A terv javasolt közlekedési rendszere csak vonalasan kidolgozott, ezért az úthálózati kapcsolatok megfelelősége nem bírálható el. Két új mélygarázs elhelyezését javasolja a parkolási helyzet javítására. Ezek közül az egyik a Vigadó téren létesülne, aminek következtében a tér jelenlegi arculata megszűnik, nagymértékben és előnytelenül alakul át. A létesítmény kis kapacitású forgalmi kapcsolata miatt sem javasolható. A Széchenyi tér forgalmi megoldása megfelelő, de a gyalogos átvezetések logikátlanok, forgalomtechnikai szempontból kidolgozatlanok.

Úszóművek

Az attraktív úszómű gondolata nem vesz tudomást a Duna erejéről, vízszintmozgásról, a kikötés geometriájáról, a jégről. Az elgondolás valójában állóvízre való. A javasolt architektúra valójában nem történelmi épületek elé valóak, formailag gyorsan avulók.

A valóságtól elrugaszkodott terv; már a tervezett műtárgy is belóg a hajózó útba, így hajót nem is érdemes kikötni rájuk. Egyes rajzokon a hajó a rakpart és a ponton között áll - ez sem a manőverezés, sem pedig a javítás, telelés, havaria, szemlék miatt nem életszerű megoldás. A nagyméretű úszó szigeteknek a budapesti Duna szakaszon nincs hely.

6.7. 7. számú pályamű

Összegzés

A pályamű jól elemzi a Duna-partok jelenlegi helyzetét, felismerve az értékeket és problémákat egyaránt. Célja ennek megfelelően a feltárt hiányosságok feloldása, a terület visszakapcsolása a városszövetbe, nyüzsgő vízparti funkciók megteremtése. Jó meglátás, hogy „a parthasználatnak illeszkednie kell Budapest történetileg kialakult városszerkezetéhez, ugyanakkor meg kell felelnie a távlati igényeknek is.” Ennek megvalósítását a pályamű által javasolt beavatkozások azonban csak részben szolgálják.

A terv alapvetően eleget tesz a pályázati elvárásoknak, az összes felvetett problémára megfogalmaz javaslatokat.

A részletesen végig gondolt koncepció alapján a parthasználat a mai rakparti területen lényegesen javul a gyalogosok és kerékpárosok számára, az újraértelmezett infrastruktúra mellett tervezett, jó összetételű használati funkciók vonzóvá teszik a partot, az ötletes funkciómix a mögöttes funkciókat figyelembe veszi.

A pályamű a Széchenyi tér gyalogos részét a Zrínyi utca végpontjaként, a „megérkezés tere”-ként kívánja megfogalmazni. Az igen sok burkolt felület és a levél alakú zöldfelületek azonban idegenül hatnak a városszerkezetben, háttérbe szorítják a szobrokat anélkül, hogy új minőséget teremtenének. Elhibázott gondolat a fogyasztó teraszok bevitele a térre.

Az úszómű tengelyénél található a Vigadó tér, amely egyféle kilátó terasszal hosszabbodna meg a Duna irányába. A terasz gyakorlatilag egy túldimenzionált felüljáró, amely az út részbeni süllyesztését – közműkiváltással – is szükségessé teszi. Előnytelen módon bontja meg a rakparti viadukt látképét, eltörpül mellette a hajóállomás kis épülete.

A Belgrád rakpart kialakítása elegáns és mértéktartó, nem az új felépítmények dominálnak. Szellemes a hármassétány (alsó, felső, belső), a ma kihasználatlan víz menti területek is bekapcsolásra kerülnek. A terület forgalomcsillapítását és a működőképesség biztosítását egyszerre megoldani nem könnyű feladat, de ezen a területen a lakossági arány is (még) viszonylag magas.

A Lánchíd tövében megszüntetésre kerülnek a buszparkolók, így a sétány területe itt jelentősen bővül. A parkolók kevésbé zavaró helyen pótlásra kerülnek a közút mentén. Parkolás céljára párhuzamos elrendezésű sáv kerül kialakításra a Jane Haining rakpart mentén, pedig ezzel a területtel is nőhetett volna a legbelső szakaszon a gyalogos felület (ami persze a szigeten rendelkezésre áll).

A csatolt költségkimutatás nehezen hihető, tekintettel az úszóművek volumenére.

Térépítészet, zöldfelületek

A pályamű a tervezési terület egészére egységes és karakteres arculat létrehozására tesz javaslatot. Megoldásai átgondoltak, jól részletezettek és következetesek. A teresedések, a rakpartok és az úszóművek kialakítása igazodik a meglévő térfalakhoz, felerősítve a Duna-parti beépítés által formált térrendszer dinamikáját, egyben erősítve a vízpart-vízfelület kapcsolatot.

A Széchenyi térre vonatkozó javaslatok alapján a tér két részre tagolódik: nagyobb összefüggő gyalogos terület alakul ki az MTA előtt, a közúti közlekedés a szállodák előtt koncentrálódik, itt zárvány zöldterület alakul ki. A körforgalomra emlékeztető megoldás a

József Attila utca és a lánchíd között igen zaklatott nyomvonalvezetést eredményez, az alsó rakpart és a belváros közötti kapcsolat pedig javul.

A Széchenyi tér forma-elemei jelennek meg az úszóműveken és a rakpartok mentén is, ezzel sajátos arculatot adva a Duna-part sétányrendszerének.

Az Id. Antall József sétány értékes faállományát megőrzi és kiegészíti. A Széchenyi téren kialakított növénysszigetek megfelelő zöldfelület-arányt biztosítanak a téren, de a fákkal való fedettséget növelni kéne, a burkolt területek nagyobb arányú fásításával.

A meglévő rakparti fasorokat kiegészíti és az alsó rakpartok teljes hosszában egységes fásítást tervez, ami jó javaslat. Az úszóművek szerkezeti kialakítása lehetővé teszi teljes értékű zöldfelületi egységek kialakítását, nem csupán edényes növények kihelyezését, ugyanakkor a műszaki megvalósíthatóság kérdéses – ezt a továbbtervezés során fontos körültekintően megvizsgálni.

Közlekedés

A Petőfi tértől északra eső szakaszok közlekedési javaslata megfelel az erre vonatkozó fejlesztési elveknek. Az irányonként 1-1 forgalmi sáv + kerékpársávok keresztmetszet biztosítja a szükséges gyalogos felületek kialakításának lehetőségét. Az Erzsébet híd alatt viszont – a kiírással ellentétben – megtartja az észak-déli irány kettős átvezetését, emiatt nem teszi lehetővé a gyalogos felületek jelentősebb növelését pont azon a helyen, ahol ma is a legszűkebb.

A Vigadó téren a külön szintű gyalogos átvezetés miatt az útpálya süllyesztése ugyan megoldható, de jelentős fenntartási problémát okoz.

A Belgrád rakparti parkolási problémával részletes elemzésben foglalkozik, a parkolóhely kihasználtságra vonatkozó mérései meggyőzőek. Az ezek alapján javasolt felszín alatti garázs gazdaságossága ugyanakkor kétséges (85 férőhely).

A Széchenyi tér közlekedési megoldása forgalomtechnikai szempontból megfelelő, de a Lánchíd – József Attila utca irány vonalvezetése kedvezőtlen.

Az alsó rakparti szakasz kialakítása, kerékpársávokkal jó megoldás.

Úszóművek

A pályamű legmarkánsabb eleme a teljesen egybefüggő, 25.000 m²-es úszómű, ami gyakorlatilag egy új, kis Duna-szigetet jelent (a leírás szerint a mederfenékhez is szükséges rögzíteni). Az úszómű minden bizonnyal belóg a hajózási útvonalba is. Mérete ellenére azonban visszafogott a felépítmények aránya. A szigetre telepített funkciók jól megválasztottak, a kereskedelem talán tévedés.

Ez a pályamű mutatja be azonban azt is, hogy a túlzott méretű, összefüggő úszóműrendszer milyen hátrányokkal jár, illetve milyen veszélyeket hordoz magában: a helyett, hogy kiegészítené, felbővítené a rakpart funkcionális kínálatát, egy „második korzó” jön létre a Dunában, gyakorlatilag egy új teleksor a meglévő előtt, ennek konkurenciájaként. Hangsúlyos megjelenése konkurál a világörökség látványával is, a part mentén a Duna kis csatornává silányul.

Vízgazdálkodás

Az úszóművek kikötésére tervezett cölöpös megoldás az uszadék felhalmozódás, és a jégtorlasz-képződés veszélye miatt nem javasolhatóak.

6.8. 8. számú pályamű

Összegzés

A pályamű megőrzi a meglévő történeti települési táj értékeit, a tervezett építést azoknak alárendeli. Az összhatásban az épített várostest, az épületek alkotta Duna parti térfal és az egységes kő partfal domináns marad. A városközpont és vízpart között, az utcahálózat meghosszabbításaként több új gyalogos kapcsolatot létesít – ezek közül legjelentősebb a Lánchíd két oldala mellé épített rámpa, és a Széchenyi utcai gyalogoshíd, a Zrínyi utca kivezetése a Dunához –, a felső és alsó rakpartok átalakításához elsősorban szabadter-építészeti eszközöket használ, a vízfelületre moduláris rendszerű úszóműveket telepít.

A tervezendő, közel két kilométer hosszú vízparti sávot kialakításában és használatában erőteljesen és kiválóan szakaszolja. Az ld. Antall József rakpart folyóparti park: fasorral, zöldsávval, kikötő pontonokkal, a lejáratoknál épített konzolos teraszokkal; a Jane Haining rakpart a Belváros kibővülése a Duna felé, urbánus part úszóművekkel; a Belgrád rakpart pedig a Gellértheggyel szemben, az elbontott hajóállomás helyén létrehozott lépcsős rakpart, egyfajta új városi, egyben természetközeli (hegy látványa, víz érintése) szolgáltató zóna vendéglátó- és pihenő helyekkel, szállodahajókkal.

A terv koncepciója alapján, a rakpart elsősorban, mint közterületi rendszer újul meg, a város szabad terei gazdagodnak. A funkcióbővülés egyrészt a köztérhasználat minőségi (mindhárom szakaszon) és mennyiségi (a Jane Haining rakparton az úszóművek, és a Belgrád rakparton az átépítésnek köszönhetően) változásának, másrészt a Belgrád rakparton kialakított, új épületekkel is ellátott szolgáltató zónának köszönhető.

A terv amellett hogy a vízparti sávot szakaszolja, a történetileg kialakult és védett városképét élteti tovább: kizárólag a középső, az úgynevezett urbánus részre tervezett úszóművek elhelyezése a házak térfalára reagál, a part térbővületeit követi (pl. Széchenyi tér, Vigadó tér, Petőfi tér). Így biztos, hogy mindig, a későbbi használatától és a vízállástól is függetlenül, biztosítja ezekről a budai oldal látványát, illetve ezek láthatóságát a túlpartról.

A közlekedési rendszerben változtatásokat javasol, a fenntartható és élhető város szelíd mobilitás (közösségi közlekedés, kerékpáros és gyalogos) fejlesztése érdekében.

Az alsó rakpart gyalogos megközelíthetősége és használata sokat javul: a Széchenyi utcánál gyalogos híd, a Lánchídnál rámpák, lépcsős lejárók, illetve a szintváltás nélküli burkolatkialakítás mind ezt a célt szolgálja. A viadukt a Duna felől érvényesül, néhány elemének kibontása a tér felé kétoldali, tágasabb kapcsolatot biztosít.

A Belgrád rakpart valódi megújulását a 2-es villamos pálya áthelyezésének köszönheti. A középpályás kialakítás által a Duna mentén kialakuló széles gyalogos sáv együtt él az elbontott hajóállomás épületek helyén létrejövő lépcsős, teraszos, fásított rakparttal. A Belgrád rakparton a szervízút megszűnik, csökken a felszíni parkolók száma. A Duna menti oldalon parkoló buszok lezárják a város felőli látványt, de a terv alapkonceptiójának megfelelő, gyalogosbarát városban a ház sor mentén is széles urbánus gyalogos zóna születik. A Belgrád rakparton faszerkezetű, az árvíz által is érintett kétszintes, főleg az alsó rakpartot éltető három új házat tervez. Ezek építészeti és műszaki kialakítása azonban bizonytalan.

A terv nem tartalmaz irreális, a közeljövőben megvalósíthatatlan elemeket és térbeli szakaszolása az időbeli ütemezést is könnyen lehetővé teszi.

Mértéktartó, mégis jelentős minőségi változásokat eredményezhet Budapest központjában. Ugyanakkor elsősorban közterületi funkciókat bővít, infrastruktúrát fejleszt, üzleti célra is hasznosítható területe kevés. A pályamű a különböző szakági részek összehangolt munkáját mutatja – kiemelkedően jó a városépítészeti megközelítés és az úszóművek műszaki tartalma –, feldolgozása szakmailag igényes, formailag és tartalmilag egyaránt megfelel a kiírásnak.

Térépítészet, zöldfelületek

A pályamű a Duna-part érintett szakaszára és a kapcsolódó terek együttesére jó léptékű és arányos tagoltságú térépítészeti kialakításra tesz javaslatot.

Az Id. Antall József rakpart mentén a meglévő fák megőrzésével és újak ültetésével kettős fasort létesít és széles zöldsávval kialakított gyalogos sétányt hoz létre, ami jól kapcsolja össze a Kossuth tér és a Széchenyi tér partjait.

A Széchenyi tér alaprajzi tagozódása és térstruktúrája a térfalakat adó épülethomlokzatok és a betorkolló utcák rendjéhez igazodik. A híd tengelye a Gresham palotáig vizuálisan nyitott marad. Jó megoldás a térre becsatlakozó utcák átvezetése a Dunára, és az erre keresztirányban az Akadémia felől vezetett sétány burkolatrendszere, amely arányosan tagolja a teret, előnyös a gyalogos forgalom szempontjából s egyben attraktív tartózkodási, pihenő-területekkel is szolgál. A Zrínyi utca rávezetése a Dunára és az itt kialakított széles lejáró lépcső a csatlakozó pihenőfalakkal, a konzolos kilátó terasz különösen szép és nagyvonalú megoldás. Kedvező az Akadémia előtt kialakított széles gyalogos térburkolat, amely egyben téren végigvezető hosszirányú sétány kezdőpontja. Ebből a struktúrából fakad a teret a térfalak mentén tagoló, három, nagy egybefüggő zöldfelület, valamint a Dunára néző pázsitrézsűk, amelyek nagyvonalúak és jó fedettséget, megfelelő zöldfelület-arányt biztosítanak. A teret berendező, dekoráló vízarchitektúra, a burkolatok rendje és a berendezési tárgyak a tér léptékéhez igazodóak és karakteresek.

A gyalogos térhasználat szempontjából kedvező a Belgrád rakpart mentén a Pesti alsó rakpart kiképzése. A részben megemelt felületek, lejáró lépcsők, a konzolos pihenő teraszok és étkező vendéglátóhelyek, a hajókikötők kijárói a hosszanti partsávot ritmusosan tagolják és előnyösen rendezik be változatos funkciók elhelyezésével. Jó megoldás a Sörház utca átvezetése és rányitása a Dunára. Az itt alkalmazott térburkolatok és növénytelepítések jól illeszkednek a partvonal javasolt szakaszolásához. A térberendezési tárgyak, a térbútorzat anyaghasználata, formai kialakítása azonban nem szerencsés. A tervezett fa utcabútorok sem fenntarthatók árvíznek kitett, alsó rakparti szakaszokon.

Közlekedés

Az alsó rakparti szakaszok útépitési-forgalomtechnikai kialakítása színvonalas, a kerékpársáv mellett a turistabuszok, taxi, kiszolgáló forgalom igényeire is megoldást ad.

A Jane Haining rakpart lezárása esetére jól kidolgozott forgalomtechnikai javaslata van. Az Apáczai Csere János utca kétirányú forgalmi módosítása biztosítja a forgalom lebonyolítást.

A Belgrád rakpart tervezett kialakítása megfelelő: a kerékpársávon kívül leállósávot is létesít, így a lakossági parkolást biztosítja.

A Széchenyi térre adott megoldásnak a Lánchíd egyirányúsítására adott javaslata nem reális, a tér déli részére tervezett csomóponti kialakítása elvében jó, de kis kapacitású.

Az Akadémia előtti mélygarázs megfelelő kialakítású, de megközelítése a Széchenyi rakpart felől az itt húzódó közművek miatt nem oldható meg.

A Vigadó téren az Apáczai Csere János utcai irány járda szintre emelése jó gondolat.

Úszóművek

Az úszóművek acél szerkezetű, modulárisan tervezhető, kötelékben csatolt, bontható, vontatható egységekből épülnek fel. A tervben bemutatott változat kikötő és ligetes úszószigeteket ábrázol, köztük átsétálási lehetőséggel. Az úszóművek műszaki bemutatása jó, a terv szerint ezekre felépítmény alig épül, főfedélzete elsősorban szabad tér. Összesen három kis építményt ábrázol (pálmaház, váróterem és infópont lifttel), ezek építészeti megfogalmazása azonban erőtlén.

A pályamű részletesen foglalkozik a műleírásban a műszaki ponton paramétereivel. Ha a pontontestek egymáshoz csatolását a bakokkal oldják meg, külön bakok kellenek a kikötéshez így ezek helyet foglalnak és balesetveszélyesek. A támdorongokat nem tanácsos híddal/járóval kiváltani, mert helyigényes és költséges. A tervezett 250 m-es egység sok, a maximális hajóhossz 135 méter.

Vízgazdálkodás

A pályázat részletes vízrajzi elemzést tartalmaz, és pontosan meghatározza az úszóművekkel kapcsolatos elvárásokat. A pályázat megvalósítása nem tartalmaz vízgazdálkodási kockázatot.

6.9. 9. számú pályamű

Összegzés

A pályamű, annak ellenére, hogy a pesti rakpart megoldandó problémáit jól veti fel, illetve úgy tűnik, hogy megérti a pályázati kiírást, javaslataiban mind a világörökségi Duna part és az eklektikus történeti belváros látványához való alkalmazkodás, mind az árvízvédelem és a közlekedés kihívásaival szemben nagyfokú érzéketlenséget mutat.

A tervben egyedül a pontonzóna nagysága, arányai elfogadhatóak, az úszóművek kialakítása, kompozíciója azonban már „belesimul” a rakpartokat, a tereket, részben az épületeket is elfedő, átalakító új gyalogos és kerékpáros hidak, alagutak, rámpák és feljárók útvesztőjébe. A pályamű minden szempontból túl költséges megoldást kínál (34 milliárd forint), ugyanakkor az eklektikus városszövetet, az örökségvédelmi értékeket romboló megoldásokat ad.

Örökségvédelmi szempontból ugyanúgy elfogadhatatlan a Belgrád rakparti eredeti lépcsősor vízre vezető, hatalmas méretű, szilárd burkolatú rámpákkal és első látásra kaotikus kompozíciójú, a kilátást, illetve a rálátást elépítő épületekkel való elfedése, illetve beborítása, mint a Vigadó és Széchenyi tér kétszintessé alakítása, de amíg az első helyen említett megoldás csak ízléstelen és felesleges, addig a tereken javasolt megoldások pótolhatatlan építészeti, kertépítészeti értékeket pusztítanak el.

A Duna part e szakaszán „semleges” (olyan mintha nem is lenne, de azért összeköt, jelöl és utal valamire) építészeti kialakítású gyalogos vagy kerékpáros hídra nincs szükség a meglévő hidak között, azok látványát, ütemét megbontva. A Petőfi hídtól délre, a Nemzeti Színház környékén a terv néhány egyéb javaslata talán mérlegelést érdemelhet, de a Világörökség területén a pályamű összes eleme idegenül hat és nem támogatható.

Térépítészet, zöldfelületek

A pályamű készítői számára érthetetlen módon a Vigadó téren semmi sem érték, sem Senyei Károly 1896-ban készült Vízcsorgató című bronz kútja, sem a kör alakú ülőpadokkal körülvett medence, sem a közelmúltban hosszú műemléki egyeztetéseken kialakított díszburkolat, kerítés és a felújított díszkert. A teret teljesen átalakítja, szintek, lépcsők, mélységek, hidak, árkok hálózák be a történeti teret. A terv egyáltalán nem veszi figyelembe, hogy a tér, tulajdonképpen a Vigadó épületének előkertje, ami ügyes ötlettel ugyanúgy hangsúlyozhatná a jelenlegi kulturális funkciót, mint a páratlan építészeti értékekkel rendelkező palota kiemelkedő fontosságát a rakparti épületsorban. A Vigadó tér lesüllyesztése és kétszintűvé átalakítása közlekedési szempontból sem indokolható, a díszkert megszüntetésével létrejövő nagy burkolt gyalogos felületek túlméretezettek.

A Széchenyi téren kialakított két körforgalmat tartalmazó közlekedési rendszer csak ront a jelenlegi, változást kívánó helyzeten, a tér nagy részét elfoglalja és feldarabolja s így nem csak forgalmi szempontból szükségtelen, hanem a jelenlegitől eltérő teljes látványcserére sincs szükség. A vázolt megoldással a parkban elhelyezett Deák és Széchenyi szobor méltatlan helyzetbe kerül, az építészeti-kertépítészeti kialakítás egymást erősítő hatása megszűnik, a kompozíció szétesik.

A Széchenyi téren javasolt gépjárműforgalmi rend a kettős körforgalommal a teret szétdúlja, és inkább hátrányokat eredményez, mintsem előnyökkel járna a gyalogos térhasználat, a térszerkezet szempontjából. A tervezett – reneszánsz formajegyeket idéző – parterszerű térburkolat-zöldfelület-vízfelület rendszer a tér léptékét tekintve túlzottan elaprózott,

széttagolt és még az Akadémia homlokzatához sem illeszkedik, ami itt az egyetlen „kapaszkodó” lehetne e formai javaslat indokaként.

A Jane Haining rakparton javasolt sétány kialakítása a tervezett zöldfelületekkel, mozgalmas vonalvezetésével jó megoldás, szép részletekkel.

Közlekedés

Közlekedési javaslatában a forgalomcsillapítást a rakparti út részleges süllyesztésével oldja meg (Belgrád rakpart, Széchenyi tér). Ez a kialakítás egyébként sem indokolható a magas beruházási költség, és a megvalósítás várható nehézségei miatt, de elvében is hibás megoldás, mivel a forgalomcsillapítás követelményével ellentétes az alagútban vezetett gépkocsi forgalom. Ezen túlmenően, kiépítése esetén útüzemeltetési és árvízvédelmi szempontból egyaránt többlet-költséggel kell számolni, mivel meg kell oldani a süllyesztett útvonalról nyíló közlekedési kapcsolatok, gyalogos terek lezárását árvíz esetén. Kedvezőtlen az is, hogy az Erzsébet híd rakpart irányú kapcsolata árvíz esetén teljes egészében megszűnik.

Úszóművek

A parton elhelyezett daru(k) funkciója kérdéses. A hajóállomás megoldása jó. Az úszómű típusterve egy felhúzott orrú bárkára hasonlít, így összeforgatva olyan tér keletkezik, ami a tolóhajózásnál jó, de itt uszadékot és jeget gyűjt csak. Egyes rajzokon a hajó a rakpart és a ponton között áll - ez sem a manőverezés, sem pedig a javítás, telelés, havaria, szemlék miatt nem életszerű megoldás. Rejtett parkolás a hajózásban nincs, egy elrejtett hajó nehezen manőverezik, ha álló vagy múzeumhajó, akkor havaria esetén nem menthető gyorsan. A függőleges partfal a Széchenyi téren kihasználatlan marad. Az Erzsébet híd alatt beszűkíti a hajózó utat.

6.10. 10. számú pályamű

Összegzés

A pályamű fő erénye a pesti Rakpart értékes történeti látképének tiszteletben tartása, kortárs építészeti elemek ebben a pályaműben leginkább a térépítészet területén jelennek meg.

A pályamű alapos vizsgálatokat végez a tervezési terület forgalmi kapcsolatainak vonatkozásában, és ezeket érthetően prezentálja a műleírásban és a vonatkozó tervlapon. Rövidtávú forgalomcsillapítási javaslata összeegyeztethető a kiíró elképzeléseivel, a Lánchíd és a pesti rakpart hosszú távon elképzelt teljes lezárása a gépkocsiforgalom elől erősen kérdéses, és kedvezőtlen a hosszú távon nagyobb átmenő forgalom átirányítása az Apáczai Csere utcára is, ez nyilvánvalóan erős konfliktushelyzetet teremtené.

A pályamű sok jól azonosítható értékkel, előnnyel bír, de hiányzik belőle az átütő építészeti gondolat, a jól artikulálható, a városlakók és az ide látogatók számára is erős városmarketing-értékkel bíró, könnyen azonosítható új elem.

Térépítészet, zöldfelületek

A Széchenyi tér javasolt kialakítása rokonszenves, a gépkocsi-közlekedés számára átadott terület a minimálisra korlátozódik, ugyanakkor látszólag alkalmas az itteni forgalom kezelésére. Kérdéses a József Attila utca és az Apáczai utca metszésében létrehozott kereszteződés. A tér javasolt térstruktúrája, térburkolat-zöldfelület rendszere önmagában jó arányú téregységekből épül fel, de nincs tekintettel a térfalak meghatározó szerepére és túlzottan a gyalogos forgalmi irányoknak alárendelt. Ebből fakad, hogy a tér szerkezete széteső, kaleidoszkóp-szerű, nincs egységes arculata, inkább elemek egymáshoz rendelt halmaza. Sok a kedvezőtlen háromszög alaprajzi formájú zöldfelület, a széttartó, tölcseresedő térburkolat. Így a tér, bár egyes részleteiben nagyon szép megoldásokat mutat, nem áll össze egységes egésszé, részek halmaza.

Az Akadémia előtt, az épület tengelyében vezetett kettős fasor, középvezeték a főbejárat elé (túl közel) helyezett Széchenyi szoborral és távolabb egy körformájú vízmedencével egy neoreneszánsz homlokzat előtt tévedés, képzavart okozó megoldás. De ennek a tengelynek sincs a téren lezárása, irányt adó célpontja, szabadon kifut az íves aszfaltburkolaton át a villamossínek fölé.

A Lánchídról a tér tengelyében leendő forgalmat is a szállodától lehető legtávolabb helyezi, ami szerencsés – persze így a tér déli részén a közút elzárja a víz látványától a köztéri területet. Ezt ellensúlyozza az északi oldalon a Bazilika tengelyében a vízfelületig levezett „függőkert”, mely közvetlen, akadálymentes folyóparti kapcsolatot biztosít az egyik legfontosabb gyalogos tengelyben az alsó rakpart és a villamospálya fölött, ugyanakkor ennek építészeti megformálása, a téglalap-alaprajzú rámpa szervesen kapcsolódik a térhez, örökségvédelmi szempontból elfogadhatatlan.

Szerencsés, hogy a Vigadó téren a pályamű csak a legszükségesebb beavatkozásokat javasolja, egyébként a tér történetileg kialakult formáját tiszteletben tartja. A kisközponti végállomásának kijáratok frappánsak. Jó elgondolás, hogy a térszínre felvezető kijáratok mellett a viadukt alatt az alsó rakpart szintjére is ki lehessen jutni. Fontos elképzelés kezdeménye az is, hogy a Vigadó téren az alsó rakpart közút-pályája kissé kerüljön távolabb a viadukt lábától, így nagyobb gyalogos előteret képezve az út viadukt felőli oldalán. A Vigadó térre javasolt úszómű elhelyezése esetlegesnek látszik és alárendelt, a teret funkcionálisan gazdagító szerepe így csak alig érvényesülhet.

A Jane Haining rakparton tervezett gyalogos sétány és annak fásítása szép ritmusú, változatos képet nyújtó, jó megoldás. A rakpart térfelületének itt javasolt, a víz fölé emelt kiszélesítései jó lehetőséget adnak egy komfortosabb gyalogos zóna és az azokhoz tartozó funkciók elhelyezésére. A Vigadó tér előtt azonban számolni kell az épület homlokzatának meghatározó szerepével, itt nem kedvező az aszimmetrikus, vagy szabad, ötletszerű formálás.

A Belgrád rakpartot kissé mostohagyerekként kezeli a pályamű, a felső rakparti közlekedés erős elválasztó hatása nem látszik enyhülni, csak az alsó rakparton tervez jelentős térépítészeti beavatkozásokat. Jó megoldás a Sörház utca rávezetése a sétányra és a tengely lezárása az ide helyezett úszóművel – de ez kevésnek látszik a szakasz revitalizációjához.

Közlekedés

A pályamű közlekedési javaslata a teljes rakparti útvonalra jó megoldásokat tartalmaz: a kerékpársávon kívül, megfelelő leállási-parkolási lehetőséget biztosít a Belgrád rakparton és az alsó rakparton a lakossági parkolás illetve a turistabuszok számára. Jó javaslat a Belgrád rakparton a BKK buszok villamos pályán közlekedtetése.

A Széchenyi tér déli részén jó jelzőlámpás szabályozási csomóponti javaslatot ad. A téren a beépítés előtti útszakasz járdaszintre emelésével a gyalogos kapcsolatokat javítja. A térfalat képező épületek előtt húzódó szervízút elfogadható kompromisszum.

A Vigadó téren a kisköfalatti – 2-es villamos kapcsolat kialakítása gazdaságossága kétséges, megvalósítása nem a rakparti program része.

Úszóművek

A pályamű által javasolt úszóművek ellentmondásosak: funkcionális és gazdasági szempontból nagyon támogatható a már most is létező és engedélyezett úszómű-terek felhasználása. Ezzel a hosszú és költséges fejlesztési és engedélyezési folyamat jelentősen egyszerűsíthető és olcsósítható, és valóban egyszerűbbnek látszik árvíz vagy jégzajlás esetén az úszóművek kiemelése, biztonságba helyezése. Építészeti szempontból ugyanakkor megkérdőjelezhető a hajótest megjelenése, ideiglenesség hangulatát mutatja, ellentmondásban van a ráépítendő felépítmények kortárs építészeti megjelenésével, nem látszik kellően nívósnak állandó városképi elemnek Budapest vízparti városképéhez. Előnye ugyanakkor, hogy a korai ütemben, pontszerűen is értelmezhető és jól alkalmazható.

A hajók elhelyezésével kapcsolatban vitatandó a javaslata: kizárja a belvárosból a vízi turizmust, a rendezvényhajózást, valamint a közösségi közlekedést is.

Vízgazdálkodás

A javasolt árvízvédelmi megoldások megvalósíthatóak, egyedül a Széchenyi rakparti „alagút-megnyitások” elzárása jelent árvízvédelmi kockázatot.

Ötletes megoldás a Duna vizének felhasználása tisztítás után, az úszóművekre telepített tisztítóművel, amely elsősorban olyan látványosság lehet, mely segíti a környezettudatosság elterjedését – ugyanakkor a főváros területén keletkezett szennyvizeket a főváros vízgazdálkodási koncepciója szerint a tisztító-telepeken kell megtisztítani.

6.11. 11. számú pályamű

Összegzés

A pályamű jól áttekinthetően mutatja be a tervező elgondolását. A rakpartok kialakításánál mértéktartóan kezeli a világörökségi tervezési területet. Ez alól a Vigadó téri rámpamű kivételt jelent. Az úszóművek kialakításánál is a visszafogottság dominál. A pályamű legfőbb erénye a mértéktartás, ahogy a kialakult világörökségi helyszínhez úgy ad hozzá új, vállalható tartalmat és új funkciókat hogy az idomul a kialakult, megtartandó értékekhez. Az egyszerűség és visszafogottság a pályamű legfőbb erénye, de ez által a pályázó lemond az építészileg kiemelkedő, magával ragadó megoldásokról. Nincs a tervben olyan kiemelkedő megoldás, elgondolás, ami kiemelt figyelmet érdemelne, de a pályamű egészét tekintve egy jól átgondolt, megvalósítható megoldást mutat be.

A költségbecslések alapján az egyik legalacsonyabb összköltségű megoldást nyújtja, bár a költségbecslés pontossága megkérdőjelezhető. Az vitathatatlan, hogy az egyszerű, visszafogott megoldások indokolják a megvalósíthatóságot a tervező által megadott keretből. Az egyszerű kialakításnak köszönhetően a pályaműben bemutatott megoldások fenntarthatósági szempontból elfogadhatóak.

A pályamű az első tablón mutatja be a beruházás ütemezhetőségét. Első ütembe helyezi az Apáczai Csere János utca forgalmi irányának megfordítását. A második ütem a Széchenyi térkialakítása, majd a Kossuth tértől az Erzsébet hídig tartó rakpartszakasz megújítása. Harmadik szakaszként jelöli a Belgrád rakpart kialakítását mintegy a korzó meghosszabbításaként. Az első ütem nem választható el a második ütemtől, hiszen az Apáczai Csere János utca forgalmi irányának módosítása a Széchenyi tér átépítése előtt a mostaninál is nagyobb forgalmat generálna a Széchenyi téren, mely elfogadhatatlan. Ezt figyelembe véve két ütemmel számolhatunk.

Térépítészet

A Széchenyi tér átalakításánál a legtöbb pályaműhöz hasonlóan a gépjárműforgalmat a déli irányba tereli egy kisebb körforgalom beiktatásával. A tér tájépítészeti szempontból rendezett, bár kicsit unalmas. A Széchenyi tér felületét a becsatlakozó, a Dunára irányuló utcák nyomvonala és az erre keresztirányban, a Dunával párhuzamosan vezetett korzó vonala mentén tagolja, s ezzel létrejön egy szabályos geometriájú térrend, amely jól igazodik a térfalak ritmusához és egy nagyvonalú felületosztást eredményez. A Lánchíd tengelyében így egy széles, egybefüggő zöldfelület alakul ki, háttérében a Gresham palota homlokzatával. Az Akadémia előtt kialakított gyalogos térburkolat jó megoldás, alaprajzi formája a tér mértani rendjéhez illeszkedik. A tér belső tereiről a Dunakorzó felé a gyalogos kapcsolat nehézkes, erre a problémára a terv nem nyújt megoldást. A meglévő értékes faállományt megőrzi és kiegészíti. A Széchenyi tér kedvező burkolat/zöldfelület arányokkal rendelkezik.

A Lánchíd hídfője mellett további zöldfelületeket létesít és a Pesti alsó rakpart mentén is egységes fásítást alakít ki egy laza, szabad ritmusú ültetéssel, a megfelelő szakaszokon, pl. a Vigadó tér előtt megszakítva, ami a Dunával való látvány-kapcsolat szempontjából előnyös.

A Vigadó tér jelenlegi kialakítását megtartja, mely támogatandó, viszont a Várkert Bazár – Pesti Vigadó tengelybe beépített rámpamű nem elfogadható. A felső és alsó rakpart akadálymentes átjárhatóságát más megoldással kell biztosítani.

Az Id. Antal József rakpart kialakításával érdemben nem foglalkozik a terv. A Jane Haining és a Belgrád rakpartok tervezése átgondolt, a terv más területeire is jellemző módon visszafogott, mely műemlékvédelmi szempontból támogatandó. A pályamű foglalkozik a villamos-viadukt hasznosításával, melyben elsősorban kiszolgáló funkciót helyezett el.

A Belgrád rakparton az alsó sétány érdekes, mozgalmas vonalvezetésű, változatos felületekkel, berendezésekkel, a felfelé szélesedő lépcső, illetve rámpa azonban rossz térhatást eredményez. Az itt elhelyezett úszómű felületosztása is változatos, jól illeszkedik a parti sétány karakteréhez. A Belgrád rakpart épületeit elbontja, ugyanakkor próbálkozik a vámszedőházak hasznosításával.

Közlekedés

A pályamű az Id. Antal József és Jane Haining rakpartra jó javaslatot tesz, a forgalmi és kerékpársávok mellett helyet biztosít a turistabuszok és az úszóműveket kiszolgáló járművek leállítására.

A Belgrád rakpartra javasolt megoldás is jó, mindkét oldalon a parkoláshoz megfelelő sávot alakít ki. A gyalogos átvezetéseknel az útpálya sebességcsökkentése is megfelelő.

A Széchenyi tér déli részére javasolt csomópont megfelelő kapacitású, körforgalom jellegű. Az Apáczai Csere János utca egyirányúsítása észak felé indokolt, az alsó rakparti sávcsökkentés miatt.

A gyalogos kapcsolatokat az alsó és felső rakpart között jelentősen fejleszti. A Széchenyi rakpart és Id. Antal József rakpart közötti kapcsolatok helye esetleges.

A terv gondol a rakpartok akadálymentesítésére is. Erénye a pályaműnek, hogy a kidolgozók számba vették a közműveket, abban a tekintetben, hogy a fejlesztés során milyen a kiválthatóságuk. Adottságnak tekintették – helyesen – a nagytérű közművezetéseket.

Úszóművek

Az úszóművek egyszerűek, méretük nem eltúlzott. A Széchenyi Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszon kialakított egybefüggő úszómű arányos kialakítású. A pályázó az úszómű építményeinek elhelyezésénél, a korábban már jelzett rámpától eltérően, figyelembe vette a Pesti Vigadó – Várkert Bazár tengely átláthatóságának fontosságát, mely mindenképpen támogatandó. Az úszómű építményei egyszerű formavilágú, jellemzően áttetsző tömegek, melyek a rakpartok látványát, illetve a budai látképet nem torzítják el. Az úszóművek szinte parkettázott stégek, a visszafogottság dominál minden elemnél.

A szériában gyártott úszómű jó ötlet, de a felosztása kérdéses (48 x 20 méter széles tömbben 4 és 8 méter széles darabokból). A műleírás alapján az úszóművek egyszerű, modulokból összeépíthető elemekből állnak, melyek parti kihorgonyzás helyett cölöpökhöz kerülnek kikötésre. Ezek kialakítása a tervlapokon nem került bemutatásra. Kisvízi időszakban a 8-10 méteres „oszloperdő” látványa nem kívánatos. A támdorong és a kötelek a hajózás részei, nem hagyhatóak el. 450 m hosszú úszómű egy darabban nem jó megoldás, a jég, uszadék és hullámozás jelentette kockázat miatt. A partfal és az úszómű közötti rész rendezettsége a vízállástól függ. Egyes elemi mélyen benyúlnak a Dunába.

Vízgazdálkodás

A pályázatban az árvízvédelmi műveken javasolt változtatások nem jelentenek árvízvédelmi többlet kockázatot.

A Belgrád rakpart módosítását bemutató fejezetben tervezett viadukt jellegű műtárgyhoz kapcsoló pavilonok árvíz esetén bonthatóak, az árvízre érzékeny funkciókat (konyha stb.) a felső rakparti szinten helyezi el a tervező.

Az úszóművek kikötésére tervezett cölöpös megoldás az uszadék felhalmozódás, és a jégtorlasz-képződés veszélye miatt nem javasolhatóak.

6.12. 12. számú pályamű

Összegzés

A pályamű komplex építészeti megoldást ad a tervpályázati kiírásban megfogalmazott településfejlesztési, városrendezési célok tekintetében. A pályamű részletesen foglalkozik a pesti belvárosi Duna-part Kossuth tér – Fővám tér közötti szakaszának közterületi megújításával, valamint a vízfelületre telepítendő új közösségi célokat kiszolgáló úszómű rendszerrel.

A tervezett fejlesztést egy minimum és egy maximum látványképen összegzi. A minimum változat megoldása kedvező, míg a maximum túlzó, az egész területet benövő, a hidak alatt is megjelenő úszóműrendszert vizionál.

A pályázati tervlapokon látható városépítészeti javaslatok, a világörökségi területen egyedi műemléki védelem alatt álló rakparti védőműrendszert tiszteletben tartva jelöli meg a közterületi rendezés irányelveit. A rakpartok felszíni rendezése, a tervezett zöldfelületi arány mértékletes, a tervezett burkolatok színválasztása anyaghasználata, a javasolt új utca bútorok illeszkednek a történeti belváros védett városépítészeti strukturális elemeihez.

Az új tervezett gyalogos közlekedési rendszer kezelhető alternatívát biztosít a meglévő belvárosi utcahálózati rendszer Duna felé történő integrálásába. A rakpartra tervezett zöldfelületi rendszer mértékletesen egészíti ki a meglévő megtartásra javasolt növényállományt.

A Vigadó téri hajóállomás historizáló épületére tett javaslat támogatható gondolat, azonban az épület ennél jobb funkcionális hasznosítást is kaphatna.

A 2-es villamos viaduktja alatt használaton kívüli, alacsony belmagasságú raktárhelyiségek Duna Múzeum céljára történő átalakítás a tervezett építészeti javaslatokkal támogatható attraktív eleme a tervnek.

Sajnos azonban a pályázat nem foglalkozott a Szabadság híd pesti hídfőjénél álló vámszedőházak funkcionális hasznosításával, valamint a nemzetközi hajóállomás meglévő épületét bontásra javasolja és nem ad semmilyen megoldást a meglévő parkolási problémákra a területen.

Örökségvédelmi szempontból nehéz meghúzni a határt a kreatív látványosság és a túlzott hangsúly között, ez a pályamű ezen a határon mozog. Jelentős beavatkozás a világörökségi látványba, ugyanakkor izgalmas ötlet, feltehetően kedvelt és használható megoldás. A történeti városképet azonban kissé felülírja, elveszi annak meglévő hangsúlyát. Előnye a tervnek, hogy a meglévő történeti szövetbe gyengéden nyúl bele.

A terv számos jó és tovább gondolható javaslatot tartalmaz, azonban részleteiben ellentmondásos javaslatokat fogalmaz meg. A mellékelt költség előirányzat erősen alábecsült. A közterületi rendezéshez szükséges közműfejlesztések, infrastrukturális elemek, valamint a rakpart tervezett átépítése lényegesen nagyobb összegből valósítható meg, mint a pályázatban feltüntetett becslés.

Továbbtervezésre alkalmas a pályázat, a tervezési részletek és programelemek és azok költségelőirányzatának részletes felülvizsgálata mellett.

Térépítészet, zöldfelületek

A terv – a beérkezett pályaművek közül egyedülként – tiszteletben tartja a kiírásban rögzített alapelvet a Széchenyi tér vonatkozásában, mely szerint megtartja a meglévő közlekedési rendszert, azonban a zöldfelületre tervezett új gyalogos átvezetések rossz megoldásúak. Az Akadémia előtti közterület rendezés idegen a műemléki környezettől, a tervezett két zöldfelület sem nagyságában, sem formai megjelenésében nem ad jó megoldást a tér egységes szerkezeti megjelenéséhez. A gyalogos közlekedés rávezetése a rakparti villamossínekre szintén megfontolandó elem.

Közlekedés

A rakparti út kialakítására adott javaslat megfelel a kiírásban foglalt elvárásoknak: vonalvezetése a sebességcsökkentést elősegítő, a gyalogos átkelőhelyeknél elhúzásokkal biztosít gyalogos felállási területeket, kerékpársávot javasol, leállási lehetőséget alakít ki a szükséges helyeken.

A Belgrád rakparton leállósávban biztosítja a lakossági parkolást és a Duna-parti létesítmények kiszolgálását.

Úszóművek

A tervezett úszómű ütemezett megvalósíthatósága illeszkedik a pályázati kiírás megvalósíthatósági szempontrendszeréhez. A szétválasztott gyalogos közlekedési rendszere látványos, azonban az úszóművekkel leválasztott belső vízfelületek karbantarthatósága megoldatlan. A tervezett úszóműveken, valamint a csatlakozó parti sávban jelölt túlzott növénytelepítés szintén téves gondolat. Mind üzemeltetési, mind városépítészeti szempontból rossz megoldás.

Hasonlóképpen a tervezett funkcionális sokrétűség. A „MINDENKI” vágyának kielégítése, ebben a kiemelt világörökségi területen nem szerencsés megközelítés. Így a tervezett sportpálya, görkorcsolyapálya, fürdő, játszótér, botanikus kert, fűszerkert környezetidegen funkcionális javaslatok. Az Akadémiától egészen a Sörház utca torkolatáig egybe függően, széles felületeken, megszakítások nélkül kialakított létesítménysor túlméretezett és városképileg is zavaróan hat, pl. a hídfőkben, vagy a Vigadó tér előtt.

A tervezett sétaút nem a vízre való, ott hajóznak, vagy eveznek, szükségtelenül szélesíti a pontonokat. A tervezett 12 m-es híd/járó egyes szakaszokon rövidnek bizonyulhat. A vízfelszín alatti platformra tervezett csavarkötés veszélyes lehet manővereknél, uszadék és jégzajlás esetén.

6.13. 13. számú pályamű

Összegzés

A pályázó a Dunát, mint határt definiálja hegy és sík között. Még akkor is, ha az idők folyamán a folyó partján letelepedett emberek az átkeléshez hajókat készítettek és hidakat emeltek a vízben keresztül és a folyamatos vízszint-ingadozás miatt a rakpartokkal keretek közé szorították a Dunát. A folyó, mindig, mint erőforrás szerepelt a város életében. Kezdetben a halászat, majd a folyami hajózás megindulásával a kereskedelem, áruszállítás tere volt. A folyó vize elszennyeződött, a folyami kereskedelem szerepe csökkent, helyét a turizmus vette át. Szálloda és étteremhajók települtek a vízre, a régi hidak fotótémák lettek. A folyó ma már másképp erőforrása a városnak, aminek erősítése ennek a pályázatnak is feladata volt. A pályázó, mégis valamiért a folyó elszennyeződésével kipusztult víza csontvázában találta meg a vízre települt pontonok formai hasonlóságát.

A terv több ponton ellentmondásos. Építészeti részleteiben egy olyan korszakot próbál utánozni, ami talán sosem volt. A Széchenyi tér teraszos kialakítása megnehezíti a vízhez való lejutást, ami jelen pályázatnak elsődleges célja. A Vigadó tér kidolgozása elnagyolt, a hajókat folyamatosan körbekerítetten, a part és a ponton között ábrázolja. Ide, az úszó szigetre vezető hidak miatt nem lehet behajózni. A terv tájépítészeti megoldásai elnagyoltak, kidolgozatlanok. A Belgrád rakpart tetővel fedett terei helyett, a többszintes lépcsősor kialakítása lenne jó döntés. A rakparti lépcsősor délnyugati tájolása egyedülálló Budapesten. Kereskedelmi funkció a lépcsősor tetején, az archív képeken is megjelenő pavilonokhoz hasonlóan lehetséges. A Duna-parti fasor helyreállítása jó döntés. A terv összességében merev és kissé zavaros.

A pályamű javaslati örökségvédelmi szempontból nem fogadhatóak el.

A történeti előképek részben vitatható újraértelmezésével a terv valóban jelet hagy a városon. De a város e nélkül is megvan.

Térépítészet, zöldfelületek

A Széchenyi tér gépjármű (és villamos) forgalmának javasolt átszervezése a kettős körforgalommal a térszerkezet és a térhasználat szempontjából inkább hátrányos, mint előnyökkel járó megoldás. A széles, többsávos forgalmi felületek a térfalakat adó középületektől a tér egészét leválasztják, így a gyalogos térburkolatok és a zöldfelületek szabadon „úsznak” a térközépen, az épületek zöld nélkül, a burkolatok pedig épületek nélkül maradnak. A téren átvezetett, a Lánchídról érkező járműforgalmi út a teret előnytelenül kettévágja. Ennek végén a Gresham épülete elé helyezett körforgalmú csomópont a vízmedencével a tér arculata szempontjából is elfogadhatatlan. A csatlakozó utcákból átvezetett gyalogos forgalom a teret további egységekre tagolja.

A tér felső szintjén is túlzottan nagy a burkolt felületek aránya és nagyon kevés a fásítás. A térburkolatok a felső és az alsó térszínen is árnyékolás nélküliek, hiányzik a fásítása, amit nem pótol az alsó szintre tervezett vízmedencék sora.

A Vigadó tér felületének átalakítása sematikus, a meglévő állapothoz képest nem ad több értéket. A térre tervezett, a rakpart irányába vezető gyalogos kapcsolat helye és kialakítása elhibázott.

A Belgrád rakparton javasolt étteremsor tetején létesített függőkert-együttes formarendje sablonos.

Közlekedés

A közúti főhálózat elvi kialakítása megfelelő, ugyanakkor a Széchenyi térre javasolt két körforgalmat tartalmazó közlekedési rendszer szükségtelenül bonyolult és helyigényes megoldás. A Széchenyi téren a villamosvonalat a felszínen, új nyomvonalon, a Gresham palota előtt vezeti át. Ez nagyléptékű és igen költséges átalakítás, aminek a szakmai indokoltsága megkérdőjelezhető.

Úszóművek

A szinte a Parlamenttől induló, a Szabadság-hídig futó úszómű-godzilla a folyó harmadáig benyúlik, ezáltal térképen is jól jelezhető méretben/mértékben változtatja meg a város megszokott és világörökségként védett képét. A hatalmasan terpeszkedő úszóművek a látványterveken is kitakarják a hidakat, belerondítanak a panorámába. Ráadásul helyenként értelmetlen okból: a Belgrád rakpart előtti úszómű Dunafürdőként (szaunahajóval) és yacht kikötőként szolgálna egyszerre. Északra van minden, vízszínpadtól pontosabban meg nem határozott térplasztikáig bezárólag.

Ehhez a vízfelülethez a megadott 50.500 m² pontonfelület túlzásnak tűnik, hullámszás hatásainak kivédése, a jégzajlás és uszadék kezelése nehezen tűnik megoldhatónak; belóg a hajózó útba; hajó nem zárható a partfal és a ponton közé, illetve irodaépület elhelyezése a pontonon irreális terv.

7. Díjazott pályaművek rangsorolása

A Bírálóbizottság az alábbi pályaműveket részesítette díjazásban:

- I. díjban részesült a 8. bírálati sorszámú pályamű
- II. díjban részesült a 12. bírálati sorszámú pályamű
- III. díjban részesült a 7. bírálati sorszámú pályamű

A Bírálóbizottság rangsorolás nélkül az alábbi pályaművek megvételéről döntött:

2. bírálati sorszámú pályamű
10. bírálati sorszámú pályamű
11. bírálati sorszámú pályamű

A díjazásban és megvételben részesült pályaművek szerzői a mellékletben találhatóak.

8. Díjak és megvételek eloszlása

A Bírálóbizottság a beérkezett pályaművek számára és a pályázati kiírásban meghatározott feladatok súlyára tekintettel úgy döntött, hogy a pályaművek díjazására és megvételére rendelkezésre álló teljes összeget kiadja, a pályaművek egymáshoz viszonyított értéke alapján az alábbi eloszlás szerint:

- I. díj: 7.000.000 Ft
- II. díj: 5.000.000 Ft
- III. díj: 3.000.000 Ft

A rangsorolás nélküli megvétel összege pályaművenként 1.000.000 Ft.

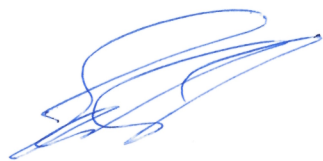
9. A tervpályázat eredményeinek hasznosítása

A Bírálóbizottság tagjai – a szakértői véleményekre is támaszkodva – úgy mint testület, a tervpályázat eredményeinek összefoglaló értékelésénél, és az egyes pályaművekről kialakított részletes szakmai bírálatoknál kifejtettek szerint 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 kívánatosnak tartja, hogy a többi díjazott, illetve megvételben részesített pályaműből meghatározott megvalósítási javaslatok is hasznosításra kerüljenek.

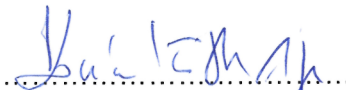
A Bírálóbizottság az I. díjban részesített pályaművet jegyző szerzőket jelöli meg, mint továbbtervezésre alkalmas személyeket, és ajánlást tesz arra, hogy Ajánlatkérő a tervpályázatot követően az I. díjban részesített pályázót hívja fel ajánlattételre a hirdetmény nélküli tárgyalásos közbeszerzési eljárásban.

A Bírálóbizottság egyben ajánlást tesz arra is, hogy amennyiben az ajánlattételre javasolt pályázóval kapcsolatban a zárójelentés elfogadása, vagy a pályázó személyének megismerése után bármely kizáró ok merül fel, mely alapján a tervpályázatból utólag ki kell zárni, úgy Ajánlatkérő a rangsorban következő pályázót hívja fel ajánlattételre a hirdetmény nélküli tárgyalásos közbeszerzési eljárásban

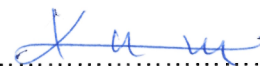
Budapest, 2015. november 24.



dr. Szeneczey Balázs
a bírálóbizottság elnöke



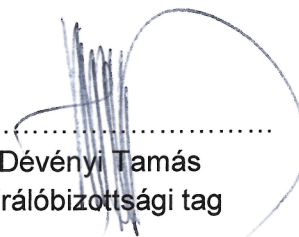
Kovácsné Tóth Ágnes
a bírálóbizottság társelnöke



Kalászi Hajnalka
bírálóbizottsági tag



Szécsi Zsolt
bírálóbizottsági tag



Dévényi Tamás
bírálóbizottsági tag



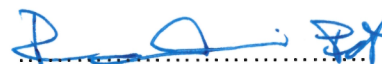
Benkő Melinda PhD
bírálóbizottsági tag



Jámbor Imre CSc, DLA
bírálóbizottsági tag



Rhorer Ádám
bírálóbizottsági tag



Romhányi Péter
bírálóbizottsági tag



Riedel Miklós
bírálóbizottsági tag



Rostás Zoltán
bírálóbizottsági tag



Albrecht Uté
bírálóbizottsági tag

MELLÉKLET

10. Melléklet: A díjazott és megvétélben részesült pályaművek szerzői

(kivonat a bontási jegyzőkönyvből)

I. díjban és 7.000.000 Ft-os díjazásban részesült:

8. bírálati sorszámu pályamű

pályázó neve: **Korzó Tervezési Stúdió Kft.**

székhely: 1025 Budapest, Törökvész út 95-97/B.

Vezető tervezők:

Grabner Balázs, Terhes Dénes, Noll Márton, Nyéki Anikó, Ercsényi Balázs

Szakági tervezők:

Kiss-Polák Andrea, Pompor Gyula

Munkatársak:

Major Imola, Tézli-Szabó Franciska

II. díjban és 5.000.000 Ft-os díjazásban részesült:

12. bírálati sorszámu pályamű

pályázó neve: **designed by Erick van Egeraat BV.**

székhely: 3016 CA Rotterdam Calandtsraat 23.

Vezető tervezők:

Erick van Egeraat, Balajti Zita

Szakági tervezők:

Pej Kálmán, Balogh Andrea, Horváth Ágnes

Munkatársak:

Bódi Eszter, Sara Amrus, Egle Kalo, Xiaochen Che, Göcsei Sándor, Szemes Viktor, Rajnai Csaba, Majoros Csaba, Mandel Mónika, Sasvári Attila

III. díjban és 3.000.000 Ft-os díjazásban részesült:

7. bírálati sorszámu pályamű

pályázó neve: **FINTA ÉS TÁRSAI Építész Stúdió Kft.**

székhely: 1024 Budapest, Margit krt. 39. II. em. 3.

pályázó neve: **Garten Stúdió Kft.**

székhelye: 1012 Budapest, Pálya u. 13.

Vezető tervezők:

Dóczé Péter, Fekete Antal, Szloszjár György, Stéhli Zoltán, Sebestyén Gábor, Dohány Máté, Dr. Nagy Béla

Munkatársak:

Magyar Mária, Tóth Petra, Csákó Edina, Ilyés Miklós, Pajor Péter, Tóth Gergely

Rangsorolás nélküli megvételen és 1.000.000 Ft-os díjazásban részesült:

2. bírálati sorszámú pályamű

pályázó neve: **MG Építész Kft.**

székhely: 1125 Budapest, Szarvas Gábor út 42/a.

Vezető tervezők:

Dr. Márkus Gábor, Stróbl Renáta, Barta Gyöngyi

Szakági tervezők:

Nádai Brigitta, Mohácsi Katalin, Beller Roland

Munkatársak:

Páll-Sámson Rita, Remport-Sas Csilla, nagy Ágnes, Szabó Krisztina, Bartal Ágnes, Csikós Pajor Livia

10. bírálati sorszámú pályamű

pályázó neve: **CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt.**

székhely: 1112 Budapest, Dió u. 3-5.

pályázó neve: **Lépték-Terv Kft.**

székhely: 1132 Budapest, Wallenberg u. 2.

pályázó neve: **CDC Településfejlesztési Tervező és Tanácsadó Kft.**

székhely: 1114 Budapest, Bartók Béla út 61.

pályázó neve: **Pro Arch Építész Stúdió Bt.**

székhely: 1085 Budapest, József krt. 36. 4. em. 21.

pályázó neve: **Fehérvári és Fekete Kft.**

székhely: 8200 Veszprém, Egry József u. 45/a.

Vezető tervezők:

Takács Ákos, Kerekes György, Szakács Barnabás, Dr. Ruszty Lászlóné

Szakági tervezők:

Takács Ákos, Fehérvári András

Munkatársak:

Földes Dalma, Bartus Tamás, Annus Zsuzsa, Szendrői Júlia, Mottl Rita, Kovács Eszter, Takács Nóra, Verebély-Papp Tibor, Turcsányi Katalin, Angyal Andrea, Moraru Bettina, László Viktor, Rudd Mátyás, Kelemen Edmond, Galambos Máté, Szatmári Szidónia, Varga Balázs

11. bírálati sorszámú pályamű

pályázó neve: **Város-Teampannon Kft.**

székhely: 1053 Budapest, Veres Pálné u. 7.

Vezető tervezők:

Koszorú Lajos, Szántó Katalin, Germán Tibor, Juhar Katalin, Magyar Gergely, Benke László,

Szakági tervezők:

Egyházi Ferenc, Koszorú Bálint, Pécsi Máté, Hanczár Gábor, Haász Ferenc, Győri Benjámin, Turáni Zoltán, Csordás Zoltán,

Munkatársak:

Gódor Júlia, Tokai Gábor, Mészáros Dóra, Ortutay Tamás, Varga Zsolt, Skorka Lajos, Baráth Gergely, Lázás Dorottya

