

É P Í T É S Z

K Ö Z L Ö N Y – M Ű H E L Y

A MAGYAR ÉPÍTÉSZ KAMARA KIADVÁNYA

KÖZLÖNY

Építészeti programok az Ibériai
félszigeten 2007 októberében
– I. rész

Műemlékes konferencia Eszter-
gomban – látogatás Vitéz János
Studiolójában

Az Építésznek
Nemzetközi Szövetségének
15. Kongresszusa

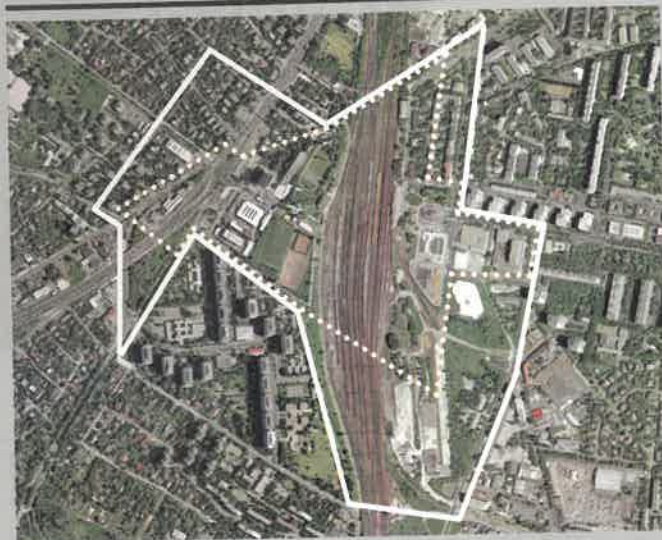
Magyar Építőművészek
Szövetségének hírei

Szubjektív beszámoló a 40.
SAVARIA Urbanisztikai Nyári
Egyetemről – II. rész

A Budapesti Építész Kamara
közleménye

MŰHELY • Kelenföldi pályaudvar és térsége





..... Városrendezési terület
—— Városerőpítészeti terület

B U D A P E S T

KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE

A PÁLYÁZAT ALAPADATAI

Jellege:

A tervpályázat országos, nyilvános és lebonyolítását tekintve títkos városrendezési-városerőpítészeti-környezetalakítási tervezési ötletpályázat.

Kíró:

Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal
1052 Budapest, Városház u. 9-11.
XI. kerület Újbuda Önkormányzata
Polgármesteri Hivatal
1113 Budapest, Bocskai út 39-41.

Ütemezés:

A kiírás hozzáférhetősége:
2007. június 12-től

Helyszíni szemle időpontja:
2007. július 2. 14.00

A kérdések postára adásának határideje:
2007. július 13. 24.00

Pályaművek postára adásának határideje:
2007. szept. 17. 24.00

A tervpályázat elbírálási időpontja:
2007. október 19.

A pályaművek összdíjazása:

bruttó 21 000 000 Ft

A legnagyobb díj összege:

bruttó 8 000 E Ft

A legkisebb megvétel összege:

bruttó 1 000 E Ft

A Bíráló Bizottság tagjai:

Elnök:

Belezay Éva
Budapest Főváros Önkormányzat

Főpolgármesteri Hivatal, Budapest
mb. főépítésze

Társelnök:

Lakos Imre
XI. kerület Újbuda Önkormányzat
alpolgármestere

Titkár:

Schreffel János
XI. kerület Újbuda Önkormányzat
főépítésze

Tagok:

Ilkovicz Elza
BKV Zrt., DBR Metró Projekt Ig.

Dr. Endrédy István

Budapest Főváros Önkormányzata Város-
üzemeltetési és Környezetgazdálkodási
Bizottság

Bizottság:

Kiss Gyula, MÉK
Korényi András, BÉK
Kummer István, MÁV Zrt. Ing.gazd. Ig.
Dr. Schneller István
Magyar Urbanisztikai Társaság
Vikár András DLA, MÉSZ
Z. Halmágyi Judit,
Budapest Főváros Önkormányzat Város-
fejlesztési és Városerőpítészeti Bizottság

Jogi szakértő:

Dr. Molnár Judit

Szakértők:

Albrecht Ute, BFVT Kft.
Baross Pál, RICS
Bendik Viktória, Eurometro
Bösze Sándor, BKV Zrt.
Deák Krisztina, BFFH Főépítész Iroda

Dr. Fiala István,
Budapest Főváros Önkormányzat
Hajnák Mihály,
MÁV Zrt. Ingallangazd. Igazgatóság
Havady Lászlóné,
BFFH Települési Értékvédelmi Ügyosztály
Hegedűs Viktória,
BFFH Főépítész Iroda
Molnár László,
FŐMTERV T.T. Zrt.
Sohár István,
VOLÁNBUSZ Zrt.
Várkonyi András,
Budapest Főváros Önkormányzata
Városerőpítészeti és Városerőpítészeti
Bizottság

Részvétel:

A tervpályázatot 14 pályázó nyújtotta be

Díjazottak:

Első díj:

11. sorszámú pályamű szerzői:
MŰHELY Zrt.

Második díj:

2. sorszámú pályamű szerzői:
ECE PM Budapest Kft.

Harmadik díj:

13. sorszámú pályamű szerzői:
Palatium Stúdió Kft.

Kiemelt megvételben részesült:

1. sorszámú pályamű szerzői:
EFFEL ARCHITEKT Bt.

3. sorszámú pályamű szerzői:
CDC Kft.

Megvételben részesült:

5. sorszámú pályamű szerzői:
CÉH Zrt.

Tárgya:

Kelenföldi Pályaudvar és Térsége Városerő-
vezési, Városerőpítészeti, Környezetalakítási
Ötletpályázat

Célja:

A Budapest XI. ker. Kelenföldi pályaudvar
térsége a jelenleg épülő 4-es metró (Dél-Bu-
da-Rákospalota Metró I-II. ütem) ideiglenes
végállomásának helye, s mint ilyen, minden-
képpen a főváros legjelentősebb intermodális
csomópontjává válik. Az M1/M7 autópálya
fővárosi bevezető szakasza egyik legna-
gyobb forgalmú útvonalunk (napi átlagos
forgalma 136 000 E/nap, mértékadó óra
forgalma 6800) E/ó/irány). A közlekedési
csomópont fejlesztésének egyik legfontosabb
célja, hogy a személygépkocsi-használók mi-
nél nagyobb hányada szálljon át metróra, ill.
a többi tömegközlekedési eszközre. Mivel
a személygépkocsiról való eszközváltásnak
mind megközelítési, mind parkolási, mind kör-
nyezeti korlátai vannak, ezért e funkció egy
részét hosszú távon a metró meghosszab-
bitásával megvalósuló állomások veszik át.
Az intermodális csomópont térsége egyúttal

A pályaművek értékelésének szem-
pontjai:

A pályaművekben javasolt megoldásokat kom-
plexen, az alábbi részletes elvárások teljesítése
szerint értékelték:

- Az intermodális elvnek gyakorlati érvénye-
sülése a pályaműben
- Funkcionális tartalom és kapcsolatrendszer
- A nyugati városkapu és városrészközponti vá-
rosépítészeti kialakításának minősége
- A környezetalakítás térépítészeti minősége
- Ütemezhetőség
- Megvalósíthatóság
- Gazdaságosság

A pályázat összefoglaló értékelése:

A pályázat célja a Kelenföldi pályaudvar térsé-
gének intermodális csomópontja fejlesztésének
megvalósítása volt. A térség helyzete és terüle-
ti adottságai révén az egyik legjelentősebb vá-
rosrészközpont, ezért a főváros belső „nyugati
kapuja” szerepének feltárása is lényeges
pályázati cél volt.

A pályaudvar mindkét oldali környezetének
városfejlesztési, közlekedésfejlesztési, városépí-
tészeti és környezetalakítási szempontból egy-
eséges kezelése döntő fontosságú a metróberu-
házás területfejlesztő hatásainak kihasználása,
a városszerkezet alakítása, valamint a magas
esztétikai színvonalú épített környezet kialakítá-
sa érdekében.

A tervpályázat a térségi összefüggésekből le-
vezetett városrendezési és közlekedésfejlesztési
kapcsolatokra alapozott átfogó és egységes
konstrukción nyugvó városépítészeti és környe-
zetalkítási megoldásokkal jelentősen hozzájá-
rul mind a közsféra, mind a magánszféra által
megvalósítandó nagyszabású tervek révén ki-
alakuló városrészközpont jövőjéhez.

A tervpályázat célja volt továbbá, hogy me-
galapozza a tervezési terület fejlesztését oly
módon, hogy a környezeti állapot minősége
javuljon, igényes közlekedési és átszállási kap-
csolatokat alakítson ki az új metró végállomás
minél nagyobb kihasználása érdekében. Ezen

helyzete és területi adottságai révén jelentős
városrész, ill. kerületközpont kialakítására, va-
lamint a főváros belső „nyugati kapuja” sze-
repek beállítására is alkalmas.

A pályaudvar mindkét oldali környezetének
városfejlesztési, közlekedésfejlesztési, város-
építészeti és környezetalakítási szempont-
ból egységes kezelése döntő fontosságú a
metróberuházás területfejlesztő hatásainak
kihasználása, a városszerkezet alakítása, va-
lamint a magas esztétikai színvonalú épített
környezet kialakítása érdekében.

A tervpályázat legfőbb célja, hogy a térségi
összefüggésekből levezetett városrendezési
és közlekedésfejlesztési kapcsolatokon, va-
lamint átfogó és egységes koncepción nyugvó
városépítészeti és környezetalakítási megol-
dásokat kínáljon, mind a közsféra, mind a
magánszféra által megvalósítandó nagyszabású
tervek révén kialakuló városrészközpont
jövőjéhez.

A tervpályázat célja, hogy tegye lehetővé a
tervezési terület fejlesztését oly módon, hogy
a környezeti állapot minősége javuljon. To-
vábbi célja, hogy igényes közlekedési és át-

belül kiemelten fontos volt, hogy a személyi
közlekedés új minőségi és mennyiségi kapcsola-
tainak kialakítására kínáljon olyan nívós megol-
dásokat, amelyek eszközváltásra serkentik a
közúton érkezőket.

A célok közé tartozott a környezetalakítás szem-
pontjából az Etele tér és környezetének rende-
zése, többek között a MÁV jelenlegi és terve-
zett felvételi épület jövőjének megalapozása,
illetve az egyes épületekre kiírandó építészeti
tervpályázatok előkészítése.

A Bíráló Bizottság megállapítja, hogy „A Ke-
lenföldi pályaudvar és térsége” városrendezési
- városépítészeti - környezetalakítási ötletpá-
lyázat sikeres és eredményes volt. A benyújtott
pályaművekben megfogalmazott javaslatok
összességükben számos kérdésben jó alapot
szolgáltatnak a továbbtervezéshez és a me-
galapításhoz szükséges döntések megalapozá-
sára. A pályázati kiírás értelmében a tervpá-
lyázat díjazott és megvásárolt pályaműveinek
gondolatai felhasználásra kerülnek a jelenleg
módosítás alatt álló KSZT véglegesítése, az Ör-
mezei oldalt feltáró közlekedési létesítmények
továbbtervezése, és a MÁV új felvételi épülete-
re építészeti versenypályázat kiírása, az építé-
szeti tervek elkészítése során.

A tervpályázat hasznosításának
módjára és lehetőségére, valamint
a továbbtervezésre vonatkozó
ajánlások:

A pályázat sikeresnek minősíthető, mivel a
pályaművek számtalan ötletet, javaslatot dol-
goztak ki a Kelenföldi pályaudvar és térsége
városrendezési - városépítészeti - környezeti-
alakítási és nem utolsósorban közlekedési prob-
lémainak megoldására.

A díjazott és megvásárolt pályaművek gondo-
latai - az összefoglaló értékelésben szereplő
megfogalmazások alapján - felhasználhatók
a jelenleg készülő, a hatályos KSZT módosítá-
sára vonatkozó szabályozás véglegesítésére,
valamint a metróhoz kapcsolódó felszíni közle-
kedési létesítmények tervezésénél, illetve konk-

szállási kapcsolatokat alakítson ki az új metró
végállomás minél nagyobb kihasználása ér-
dekében. Ezen belül kiemelten fontos, hogy
a személyi közlekedés új minőségi és meny-
nyiségi kapcsolatainak kialakítására kínáljon
olyan nívós megoldásokat, amelyek eszköz-
váltásra serkentik a közúton érkezőket.

A célok közé tartozik a környezetalakítás
szempontjából az Etele tér és környezetének
rendezése, többek között a MÁV jelenlegi és
tervezett felvételi épület jövőjének megalapo-
zása, ill. az egyes épületekre kiírandó építé-
szeti tervpályázatok előkészítése.

Hasznosítása:

Eredményes tervpályázat esetén a díjazott
és megvásárolt pályaművek gondolatainak
felhasználására kerülhet sor az alábbi té-
mákban:

- a jelenleg módosítás alatt álló KSZT vég-
legesítése;
- az Örmezei oldalt feltáró közlekedési léte-
sítmények továbbtervezése;
- a MÁV új felvételi épületére építészeti ver-
senypályázat kiírása, az építészeti tervek
elkészítése

rét, új épületek (MÁV felvételi épület, Örmezei
oldal M1-M7 bevezető szakasza melletti
magasház asztalépület, SZÁMALK tömb új
épületegyüttese, stb.) építészeti terveinek elké-
szítésénél.

A pályázat egyértelmű választ adott arra is,
hogy környezetterhelési szempontból milyen
nagyságrendű beépítéssel lehet reálisan szá-
molni a térségben annak figyelembevételével,
hogy az még parkolókapacitásokkal, közleke-
dési kapcsolatokkal ellátható és kiszolgálható
legyen.

A térség fejlesztésének prioritásait az intermo-
dalitási feltételeinek kell alárendelni. Az eszköz-
váltási célszerű koncentrációt végrehajtani.
A továbbtervezés egyik kiemelt szempontja a
vasút által elvágott területrészek átjárhatóságá-
nak biztosítása és a térségben megvalósuló
gyalogos kapcsolatok megfelelő szervezése.

A vasúti pályatest felülépítése csak mértékár-
t, visszafogott javaslatok esetén számíthat gazda-
ságosnak, ezek vizsgálatát célszerű a további
tervezési munkánál figyelembe venni.

A MÁV felvételi épület megtartásának vagy el-
bontásának kérdése az egyik legjelentősebb
elem a pályázatnak, a javaslatok alapján
megállapítható, hogy a MÁV felvételi épület vé-
deltségének törlését a pályázat nem igazolta.

Magasház csoport elhelyezése a városközpont
mindkét oldalán figyelembe vehető a tovább-
tervezés során, de elsősorban az autópálya be-
érkező szakasza mentén, az Örmezei oldalon
javasolt a kialakuló új városépítészeti kompozí-
ció szerves részeként azt megjeleníteni.

Ütemezési szempontból fontos kíváncsi,
hogy a létesítmények megvalósítása a metró
üzembelyezésének időpontjához igazodjon,
illetve azok ütemezhetők legyenek.

Konkrét szabályozási, városrendezési, a térség
közlekedési problémáinak megoldására irá-
nyuló javaslatokat a szerződéssel rendelkező
tervezők felé a megbízók - az ötletpályázat
dokumentumai, ajánlása alapján, azok figye-
lembevételével, a jóváhagyásban és a fejleszté-
sben érintettek bevonásával - tesznek.



1. díj

11. bírálati sorszámú pályamű

Iroda:
MŰ-HELY Zrt.

Vezető tervezők:
dr. Nagy Béla, Csillag Katalin,
Günther Zsolt

Szakági tervezők:
Szeghő János, Rhorer Ádám,
Lukács Katalin

Munkatársak:
Balogh Balázs, Tihanyi Dömönika,
Gyimóthy Ákos

Díjazás: bruttó 7 000 000 Ft

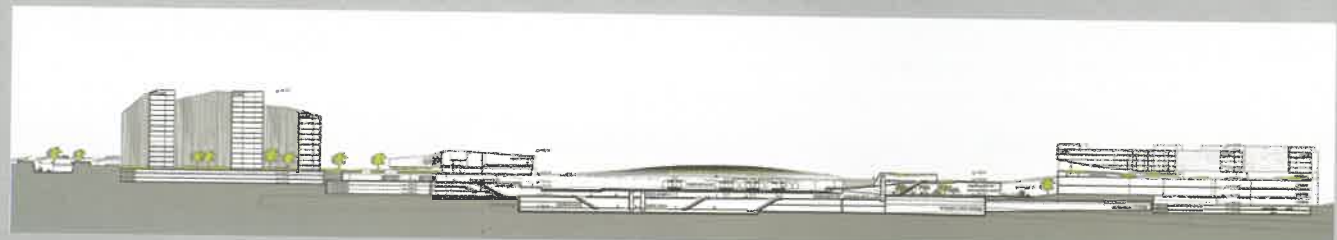
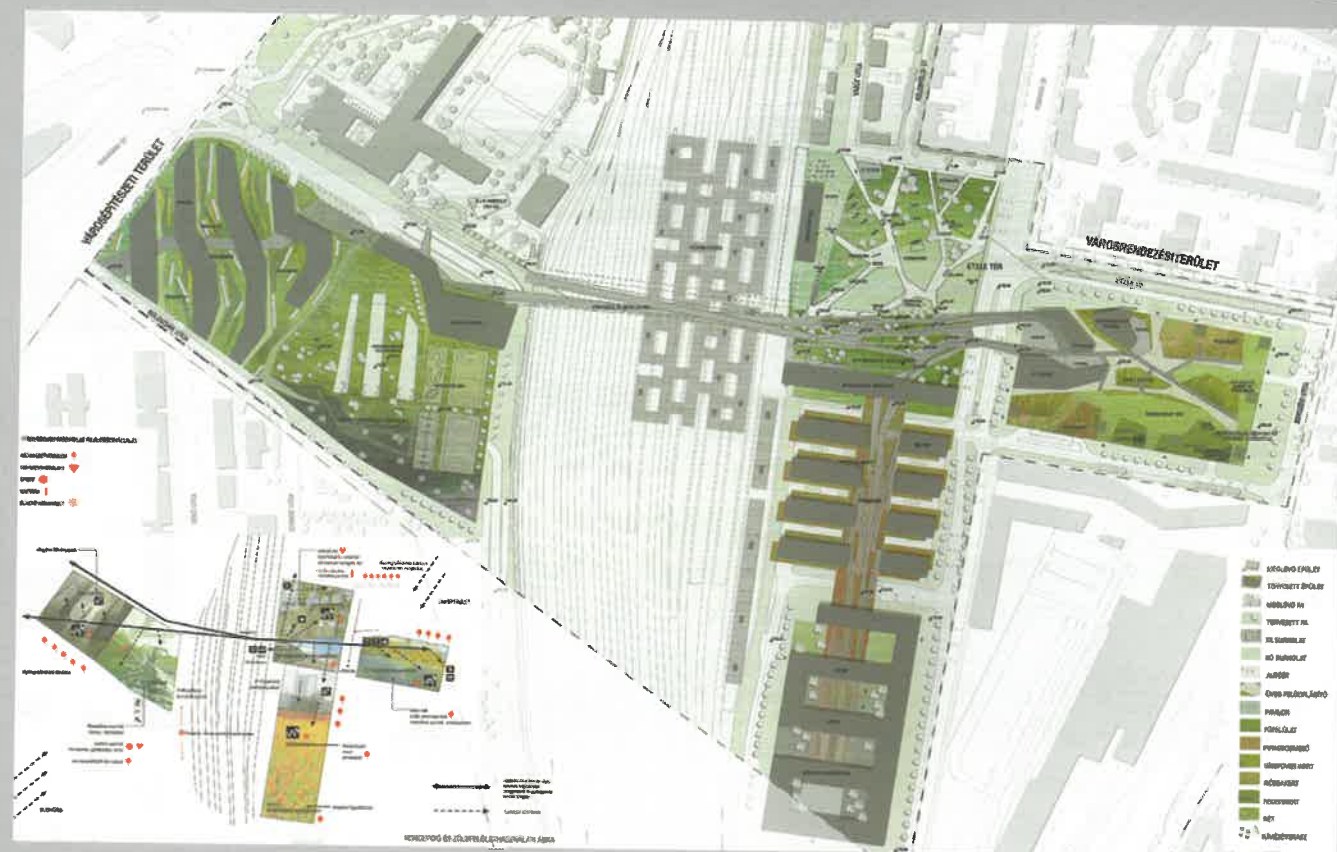
Részlet a bírálatból:

A pályamű kidolgozása, színvonala, javaslati magas nívót képviselnek. Az intermodális csomópont elvi megalapozása és tervi kidolgozása átgondolt és jól ütemezhető. A városrendezési koncepció mind funkcionális, mind vizuális szempontból jól használható ötleteket mutat be, különös érdeme a tervnek az Etele tér újszerű, izgalmas kialakítása. Az egész pályaműben érezhető a feltűnő realitásérzés mellett a lehetőségek pontos ismerete. Az intermodalitás jól megoldott, de az Őrmezői P+R kissé távol esik, mivel a pályamű a vágányszám csökkentésének lehetőségével nem él. Ezáltal a kompaktág nem érvényesül kellően.

A vasúti sínek feletti gyalogos/biciklis híd nagyon szép építészeti kihívás, a vasúton érkezők számára jelképes nyugati kapu,

emellett statikai bravúr is lehet. A formai megoldás mellett javasolható a híd funkciókkal való gazdagítása.

A belváros (Etele tér) irányába „húzza” a várhatóan nagyobb vonzáskörzettel, kisugárzással járó fejlesztéseket, miközben (a jelenleg zárványként viselkedő) Őrmezői oldalra helyez új, feltáró közlekedési hálózatot. Azt állítja, hogy a panel-megoldás nemcsak a homlokzati megújításokból áll, hanem a már jó vegetációval rendelkező zónák élhetővé tételével, azaz szolgáltatási szint emelésével. Oktatás, sport és re-Generáció. Az egyike azon pályázatoknak, mely messziről érkező vizsgálat és jó eredményre jut a városképi tértömeg, vizuális kompozíciókban. Gyalogosforgalom zónában ergonómiai térformát ölt, a felsőbb zónákban pedig racionálisan egyszerű tömegalkotást hoz létre. (KETTŐS Arcú terv)





2. díj

2. bírálati sorsszámú pályamű

Iroda:

ECE PM Budapest Kft.

Vezető tervezők:

Hajnal Zsolt, Wéber Zsolt

Szakági tervezők:

Liszkay Krisztina, Breuer András,
Germán Gyula

Munkatársak:

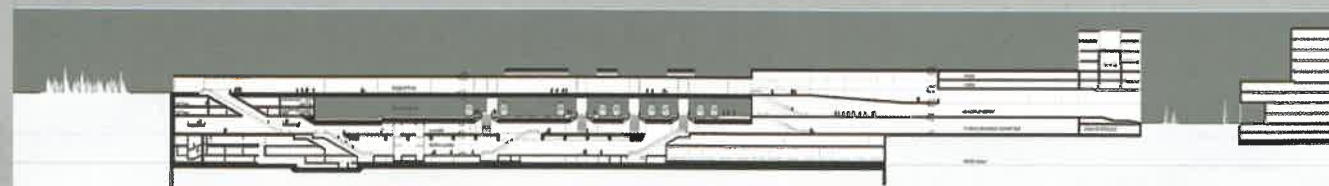
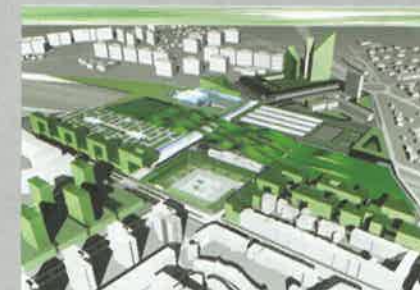
Terjéki Rita, Dreher Zsófia, Czirak Antal,
Akúcs Levente, Kiss Viktor, Varga Zsolt,
Kovács Judit, Kara László, Szüle Péter,
Lengyel Agnes, Makovinyi Krisztián,
Kendelenyi Péter

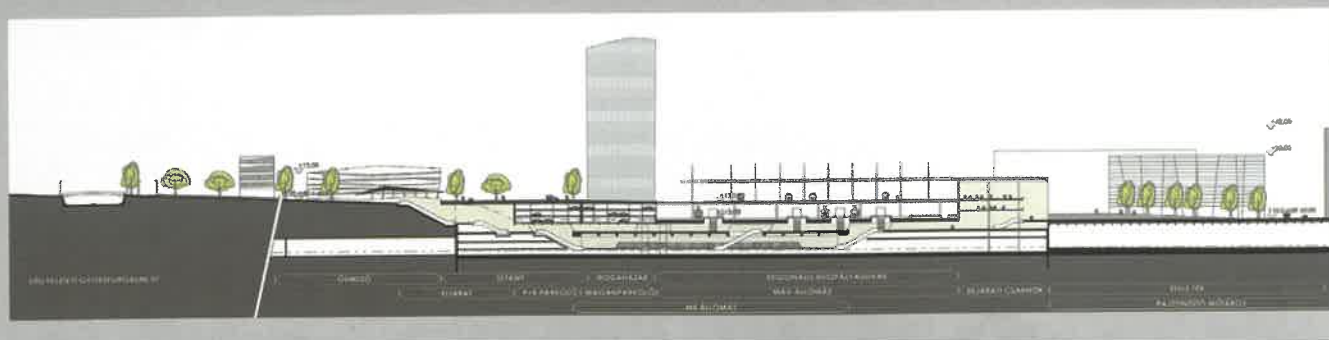
Díjazás: bruttó 4 500 000 Ft

Részlet a bírálatból:

A pályamű közlekedésre vonatkozó megoldásai magas színvonalúak és több esetben újszerűek. Városépítészeti javaslatai nemcsak egyediek, hanem látványosak és a környezetre gyakorolt pozitív hatásukat tekintve példamutatóak is.

Osszeségében a pályamű igen jó intermodális kapcsolatokkal, a korábbi vasúti területek részbeni felhasználásával koncentrálja az eszközváltások rendszerét. A pályaudvar hullámzó perontókkal történő lefedése különleges és igényes megoldás, bár meglehetősen költségesnek mondható. A városépítészeti javaslatok – különösen a Somogyi út mentén elhelyezett bevásárlóközpont és annak integrálása az Etele tér tervezett közlekedési rendszerébe – jó gondolatnak minősíthető.





3. díj

13. bírálati sorszámú pályamű

Iroda:
PALATIUM Stúdió Kft.

Vezető tervezők:
Koszorú Lajos, Szenderffy Gábor,
Erős Zoltán, Balogh Péter István

Munkatársak:
Babos Gyula, Szilágyi Tibor, Varga Péter
István, Szőke Tamás, Zöldi Péter,
Csapó Balázs, Brückner Dóra, Pinter
Klára Kata, Pécsi Máté, Mlakár Vivienne,
Turáni Zoltán, Kosztolányi Zsolt,
Antai Máté, Kucsora Zita, Tábori Attila

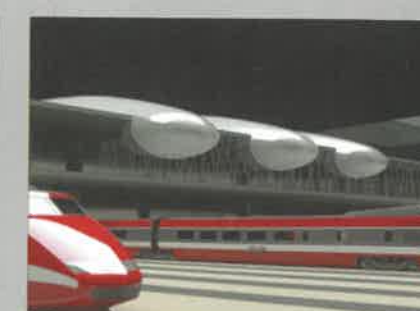
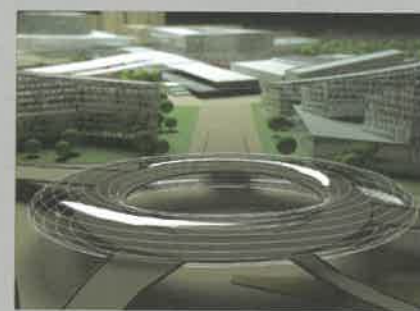
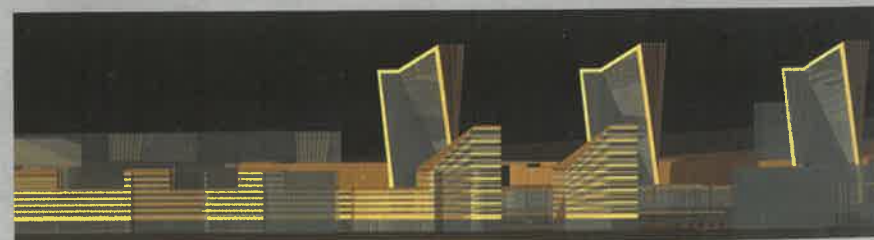
Díjazás: bruttó 3 500 000 Ft

Részlet a bírálatból:

A pályamunka elsősorban városrendezési, területrendezési és a javasolt építészeti megformálásra vonatkozó kvalitásokat mutatja, amelyhez képest színvonalban kissé lemaradnak a közlekedési megoldások. A pályamű korrekt munka, részleteiben újszerű, egyes megoldásai figyelemre méltóak és átlagon felüliek, néhány részlet azonban nem kellően kidolgozott (külső és belső terek, a tér és a kert, a fönt és lent között). A javasolt utcabútorokkal fennállt a túlbútorozás veszélye. A tetőkert használhatósága a számos felülvilágító miatt megkérdőjelezhető. A javasolt stég egy elképzelhető variációt képez a város északi részének elérhetőségéhez a városfalon keresztül.

Osszességében a pályamű egy önálló és a helynek megfelelő megoldást képez a kiírásban megfogalmazottaknak megfelelően.

Osszességében megállapítható, hogy a pályamű közlekedési munkarésze és javaslatai megfelelően kidolgozottak, a városépítészeti, városrendezési koncepció tervezett elemei pedig átlagon felüliek. Az építészeti megfogalmazás az érdekes, újszerű ötletek felvilágosítása mellett meglehetősen jelzésszerű, inkább a városrendezési elv beépítési lehetőségeit demonstrálják, mintsem konkrét épületeket javasol. Mégis ez a látszólag monoton megjelölés olyan elgondolásokat, javaslatokat vet fel, amelyek méltóak arra, hogy a pályázati díjazott munkák között szerepeljen.



Kiemelt megvételben részesült

1. bírálati sorszámú pályamű

Iroda:
EFFEL ARCHITEKT Bt.

Vezető tervezők:
Pomsár András, Szabó István

Szakági tervezők:
Fábián László, Gauder Péter,
Vámossy István, Reviczky Zsolt,
Bodola Péter Archibald

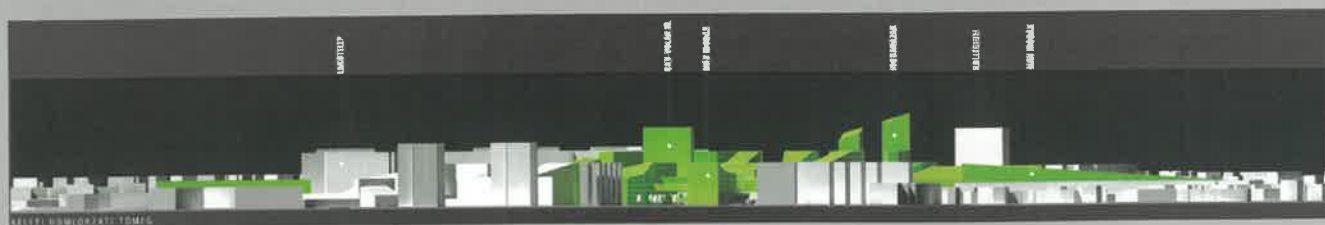
Díjazás: bruttó 2 500 000 Ft

Részlet a bírálatból:

A pályamű alaposan átgondolt javaslatot tesz a feladat komplex vizsgálatát követően. Felvetései összességükben arányosak és jók, alkalmasak a megvalósítás során komoly megfontolásra és mérlegelésre.

Osszességében a pályamű a realitások talaján maradó, nívós, a szakszerű problémát arányosan és minden elemében megfelelő módon megközelítő javaslat. Jó gazdaként kezeli a városrészt, hagyományos építészeti struktúrákban, terekben megfogalmazott própozíciókkal él, integráns megoldásokat ad a felvetett kérdésekre. Különös érdeme, hogy a rendkívül bonyolult, egymástól független elemek között jó arányérzékkel teremti kapcsolatot és határoz meg prioritásokat. Felvetései kidolgozottak, alaprajzokig menőek, ugyanakkor a tömegépítészeti bemutatása nem éri el a terv egészének színvonalát.





Kiemelt megvételben részesült

3. bírálati sorsszámú pályamű

Iroda:
CDC Kft.

Vezető tervező:
Kerekes György

Munkatársak:
Lórántné Karácsony Sára, Mészáros Judit

Díjazás: bruttó 2 500 000 Ft

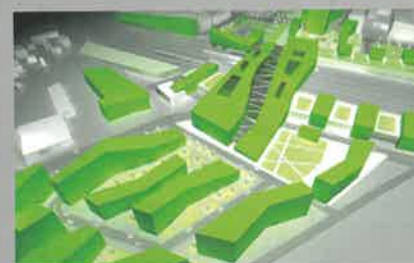
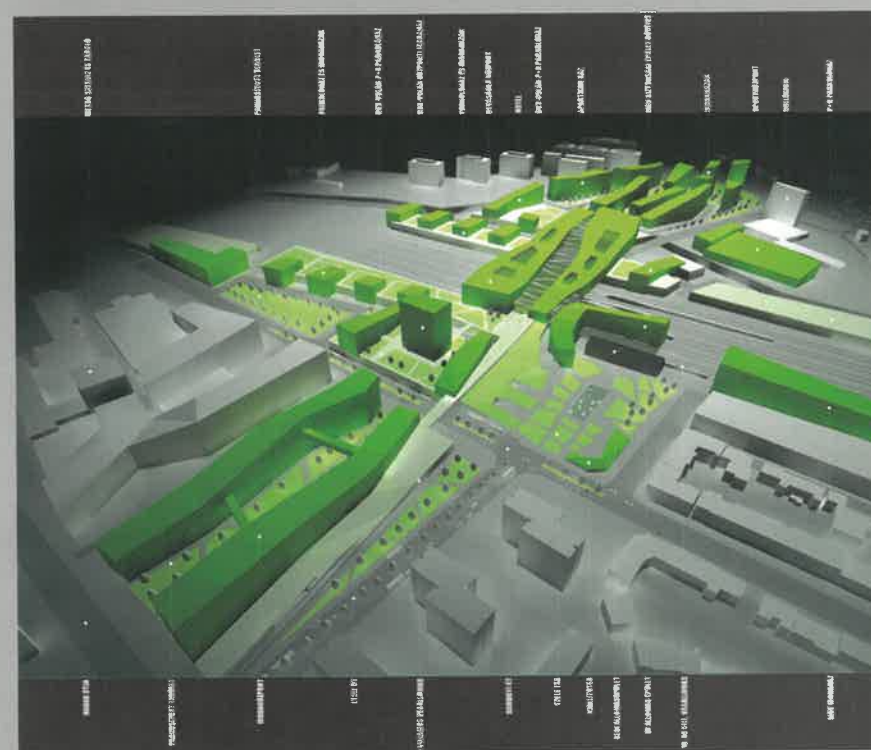
Részlet a bírálatból:

A pályamű alapkoncepciója szerint a vasút által szétválasztott két területet egy bevásárlóközpontot is magában foglaló gyalogos átjáró köti össze a vasúti vágányok felett. A nagyméretű felülepítés megfelelő kapcsolatot teremt a két oldal között, de ugyanakkor a javaslat gazdasági és műszaki szempontból nem tűnik realitásnak.

A terv alapkoncepciója, hogy egy bevásárlóközpontot létesít a sínek felett, és ez egyben a két oldalon az új, többszintes közlekedési csomópont. A „mall” középső gyalogos passzázsaként kialakított tere fedett utcaként biztosítja az átmenő forgalmat.

A terv szabad tömegformálással biztosítja a folyamatban a laza városszövet kialakulását, így egységes városépítészeti gondolatot valósít meg.

Kár, hogy az alapkoncepció a bevásárlóközpont túlzott kiterjedése, léptéke miatt sem gazdaságossági, sem műszaki szempontból nem valósítható meg.



Megvételben részesült

5. bírálati sorsszámú pályamű

Iroda:
CÉH Zrt.

Vezető tervező:
Annus Marina, Fazekas Csaba,
Takács Ákos

szakági tervező:
Takács Ákos

Munkatársak:
Székely György, Harmath Júlia,
Cseh Katalin, Igaz Piroška,
Kapinya Tünde, Horváth Lili

Díjazás: bruttó 1 000 000 Ft

Részlet a bírálatból:

A pályázat gerincének nevezett javasolt megoldás gondolati alapvetése jónak mondható, azonban néhány elem kidolgozottsága és indoklottsága elnagyolt. Az intermodalitást segíti az a javaslat, hogy az összevont autóbusz-pályaudvar a vasúti vágányok felett létesül, hiszen így rövidülnek le leginkább az átszállási távolságok, azonban a vasúti vágányok ilyen szélességű felülepítése megvalósíthatóság szempontjából kérdéses. Kedvezően az is, hogy a megközelítési útvonalak nem kellően kidolgozottak, a kapacitások csak vélelmezhetők.

A villamosvonalak összekötése, a villamoshurok kialakítása, az 1-es villamos Etele téri átvételése nem kedvező.

Bár a Bírálat Bizottság a pályamű értékét abban látta, hogy a pályázó kísérletet tett a tájalkítás és az épületformálás összhangjának megteremtésére.

Összességében a pályamű a közlekedési javaslatát tekintve legmarkánsabb gondolata az autóbusz-pályaudvar vasúti vágányok feletti kialakítása, amelynek realizálása – bár az átszállási távolságok lényegesen lerövidíthetők – megkezdhetően bizonytalan. Városrendezési javaslata a jelentős mértékű beépítés következtében szinte megoldhatatlan környezeti terhelést okoz, ezért a beépítési javaslat jól szerkesztett megoldásai ellenére további részletek kidolgozását teszi szükségessé.

