

**SZÉLL KÁLMÁN TÉR REKONSTRUKCIÓJA
VÁROSÉPÍTÉSZETI ÉS ÉPÍTÉSZETI
TERVPÁLYÁZAT**

Tartalomjegyzék és műszaki leírás

TARTALOMJEGYZÉK

Tervlapok

- 1. tervlap
 - 1.1. ELRENDEZÉSI TERV I. ÜTEM, M 1:1000
 - 1.2. ELRENDEZÉSI TERV II. ÜTEM, M 1:1000
 - 1.3. VÁROSSZERKEZETI ÁTTEKINTŐ ÁBRA
 - 1.4. JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK
 - 1.5. TERVEZETT KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK
 - 1.6. JELENLEGI TERÜLETHASZNÁLAT
 - 1.7. TERVEZETT TERÜLETHASZNÁLAT

- 2. tervlap
 - 2.1. KÖRNYEZETRENDEZÉSI TERV I.ÜTEM, M 1:500
 - 2.2. TÉRSZERKEZETI ELEMÉK RÉTEGZÖDÉSE

- 3. tervlap
 - 3.1. TÖMEGVÁZLATOK
 - 3.2. A-A METSZET, M 1:200
 - 3.3. B-B TÉRMETSZET, M 1:200
 - 3.4. C-C TÉRMETSZET, M 1:200

- 4. tervlap
 - 4.1. BERENDEZÉSI TÁRGYAK
 - 4.2. VILÁGÍTÁSI TERV ÉS JAVASLAT AZ ALKALMAZOTT VILÁGÍTÓTESTEKRE
 - 4.3. BKV INFÓKÖZPONT FÖLDSZINTI ALAPRAJZA, M 1:200
 - 4.4. BKV INFÓKÖZPONT EMELETI ALAPRAJZA, M 1:200
 - 4.5. METRÓÁLLOMÁS KIJÁRATI ÉPÜLETÉNEK FÖLDSZINTI ALAPRAJZA KÖRNYEZETTEL, M 1:200
 - 4.6. METRÓÁLLOMÁS KIJÁRATI ÉPÜLETÉNEK EMELETI ALAPRAJZA, M 1:200
 - 4.7. METRÓÁLLOMÁS KIJÁRATI ÉPÜLETÉNEK HOMLOKZATA, M 1:200
 - 4.8. BKV INFÓKÖZPONT HOMLOKZATA, M 1:200

- 5. tervlap
 - 5.1. MADÁRTÁVLATI NÉZET AZ I. ÜTEMRŐL, A VÁRFOK UTCA IRÁNYÁBÓL
 - 5.2. MADÁRTÁ+VLATI NÉZET AZ I. ÜTEMRŐL, ÉSZAKI IRÁNYBÓL
 - 5.3. LÁTVÁNYTERV AZ I. ÜTEMRŐL A SZÉNA TÉR FELŐL, ÉSZAK-KELETI IRÁNYBÓL
 - 5.4. LÁTVÁNYTERV AZ I. ÜTEMRŐL A SZILÁGYI ERZSÉBET FASOR FELŐL, ÉSZAK-NYUGATI IRÁNYBÓL
 - 5.5. MADÁRTÁVLATI NÉZET A II. ÜTEMRŐL, A VÁRFOK UTCA IRÁNYÁBÓL
 - 5.6. MADÁRTÁVLATI NÉZET AZ II. ÜTEMRŐL, ÉSZAKI IRÁNYBÓL

Műszaki leírás

Építészeti, környezetalakítási, közlekedési műleírás

1. Általános térépítészeti koncepció

A Széll Kálmán tér ma nem vonzó környezet. Városi értelemben nem „hely”. A pályázat célja ezért építészeti eszközökkel a „helyteremtés”. De attól, hogy a tér ma nem „hely”, még vannak benne/rajta olyan elemek, amelyek működnek, értékek, s a maguk módján még szépek is.

Az átlagember nem fogalmazza meg, hogy miért nem jó, miért nem élhető a tér, ezért minden részére „egyformán” haragszik, és csak gyökeres, „tabula rasa”-szerű megoldást tart elképzelhetőnek. Az átlagember ugyanakkor felháborodik, ha egyszer csak eltűnik „az ő lépcsője”, „az ő fája”, „az ő padja, fala vagy korlátja”, amit megszokott, amihez kötődik. Egy tér fejlődésében ezért is fontosak az emlékek, fontos a kötődés, fontos a történeti kontinuitás. Ezért a „helyteremtés” alapvető kiindulása: önmagukban, illetve egy új koncepcióba illesztve értékelni a tér egyes elemeit és ezen elemzés alapján eldönteni, hogy „mi maradjon és mi nem”.

A Széll Kálmán térnek eddigi három jellegzetes korszaka volt. Koncepciónk ezekből a korszakokból az alábbi, a kontinuitást jelentő, kötő-elemekkel számol, amelyeket meg kell őrizni a tér szerkezetében:

1. korszak (1941 előtt): a tér jellegzetes (a ma élő generációk számára természetes) térfalait adó rézsűk és a villamos alagút
2. korszak (1941): a BKV épület a déli rézsű végpontján
3. korszak (1972 -): a Metróépület, amely a kor jellegzetes, megőrzésre érdemes építészeti emléke

Ez a kiindulás, amely a tér kontinuitására, kialakult karakterére és részben a meglévő értékes elemekre alapoz, társul azzal a meggyőződéssel, elvvel, hogy a Széll Kálmán téren nem túlárazott presztizs-beruházásra, hanem egy limitált, józan költségkeretből megoldható, mégis működő, vonzó, élhető - alapvetően a mindennapi közlekedés szempontjait szem előtt tartó – közösségi tér létrehozására van szükség, amely a történeti értékek mellett, a ma térépítészetének lenyomatát, jellegzetességét is hordozza.

A Széll Kálmán tér minden történeti változás, formálódás ellenére máig definiálatlan, az itt közlekedő ember számára kaotikus, határozatlan méretű, formájú, átláthatatlan környezet. A város szövetében, a tömbstruktúrában egy tátongó, lyuk, üresség. Nem érzékelhető, mikor érkezünk meg a Széll Kálmán térre, akkor, amikor a villamos áthalad az alagúton, vagy mikor leszálltunk róla. Akkor, mikor a metró mozgólépcsőjén felérkezünk, vagy amikor eljutottunk a felszíni megállóhelyek valamelyikéhez.

A Széll Kálmán teret körbeveszik ugyan „térfalak”, épülethomlokzatok sora, de ezek a széles forgalmi felületek, a rézsűk, a vágányrendszerek miatt elválnak, leszakadnak a tér magjától, annak lényegét adó belső, gyalogos felületétől.

Térépítészeti koncepciónk lényege ezért, hogy a meglévő értékes elemek megtartása mellett létrehozzunk egy, a teret definiáló, léptékében összefogó, az itt áthaladó, vagy itt várakozó

gyalogos számára érzékelhető módon megjelenő és egyben karaktert adó építészeti formát, keretet.

2. Építészeti javaslatok

A tér definiálását, érzékelhetővé tételét szolgálja javaslatunk szerint a gyalogos tér belső peremén végigfutó szalagszerű épület-építmény együttes, amely az egykori Gomba mai újra-olvasatának is tekinthető, s amely a térfelületet és az itt lévő, pontszerű metró kijáró épületet is markáns keretbe foglalja. Ez az építészeti „jel” alkalmas arra, hogy kijelölje a „teret a térben”. Mert megítélésünk szerint a Széll Kálmán tér kettős jellegű, ami a belső gyalogosforgalmú térrészen „kívül” van, az valójában a környező utcák közlekedéssel erősen terhelt sávjai, szakaszai. Ezeket korrekt, mai, a budapesti új köztéri infrastruktúrához illeszkedő – mérnöki, transzparens megoldásokkal kell kezelni. Ami azonban „belül” van, az „maga a Kalef”, a gyalogos világ, a közlekedő- és találkozóter, a közösségi tér, ahol egyedi, karakteresebb, intenzívebben formált köztérépítészeti megoldásokat lehet és kell alkalmazni. A „kívül és belül” határvonalán pedig létre kell hozni az ezt kijelölő, érzékeltető építészeti formát.

A gyalogos teret keretező, egyben lehatároló, kijelölő szalagszerű épületsáv változó szélességű és magasságú. Megformálásával igazodtunk a le- és felszállóhelyek térbeli rendjéhez, a szükséges várakozó helyek kiképzéséhez, s egyben, arányos szétosztásban a kiírásban megjelölt épület-egységek és funkciók (étterem, kávézó, busz- és villamosvezetők pihenőhelyei, szolgáltatások, mosdók, stb) kialakítását, elhelyezését is biztosítottuk.

A metró kijáró épületét (legyező) megtartani javasoljuk Egy, az adott korra jellemző építészeti jel, ami hozzá tartozik a tér identitásához. Az épületet azonban letisztítottuk, minden, az építést követően létrejött ráakódásoktól, az épülettől idegen funkcióktól, színezésektől, rátétektől. Ezzel ismét megjeleníthető az eredeti karakter és a közlekedés szempontjából is levegősebb, átjárhatóbb belső térrendszert és térkapcsolatokat alakítottunk ki.

2.1. A meglévő épületek állapota

A tér jelenlegi karakterének kialakítása óta,- melyet leginkább a metró kijáró főépületének megjelenésétől datálunk - az épített elemek és az általuk szolgáltatott funkciók eredeti tiszta összhangját az idők folyamán kialakult funkcionális és formai rárétegződések megbontották. Ennek eredményeképpen az építészeti értékek a felismerhetetlenségig torzultak a reklámok és mikroarchitektúrák takarásában, az eredeti térépítészeti arculat elveszett.

Tervünkben ezért arra törekedtünk, hogy a régi épületek használat tekintetében homogenizálódjanak. A megtartandó épületek, épületrészek kezelése kapcsán célunk volt az eredeti struktúrák nagyvonalúságának kidomborítása, tömegek visszatisztítása és az eredetivel összhangban lévő korszerű anyagok megjelenítése.

2.2. A funkciócsoportok elhelyezése

2.2.1. Vendéglátás és kereskedelem

A téren a vendéglátás és a kereskedelem - megszüntetve ráakodó jellegét - az épületekbe szervesen integrálva, rendezett keretek között, továbbra is több ponton találja meg a helyét.

A vendéglátásnak egy komplexebb formájának: a különböző profilú, gyorséttermi jelleggel működő vendéglátóhelyeknek a metróház emeletén, szezon-függetlenül, az épület, valamint a térszint fölé kiemelt nagyvárosi terasz biztosít üzemeltetési lehetőséget.

A másik fogyasztási minőség: a kávézó/bisztró céljára a gyalogos tér keleti sarkában, az épület-szalag fordulójában egy vendéglátó épület kapott helyet. További szolgáltatásoknak: állóbüfé, pékség, újságos, könyvárus, trafik a metróépület oldalszárnyában, az északi téroldal mentén kialakított buszváró zónában alakítottunk ki megfelelő helyet.

2.2.2. Közönségforgalmi ellátás, közönségtájékoztatás, turinfo, szociális blokk

Az új közönségtájékoztató és ellátó funkciók a tér nyugati sarkában elhelyezett új kétszintes épületben, az ún. Infóközpontban találnak helyet.

2.2.3. A közlekedési üzem – irányítás, kezelés, ill. a közlekedési dolgozók elhelyezése

A közlekedés irányításáért és üzemeltetéséért felelős irodák a jelenlegi mintára a metróház földszintjén, a rézsű végében álló 1941-es BKV épületben és az új infóközpont emeletén kerültek elhelyezésre.

A járművezetők és más BKV dolgozók számára biztosítandó helyiségek arányosan szétosztva az északi téroldal mentén kialakított buszváró zónában, a meglévő BKV épületben és az új infóközpont csendes, északnyugati felében kaptak helyet.

2.2.4. Az épületek részletesebb ismertetése

a) BKV üzemi épület

A rézsű végében álló, 1941-óta működő forgalom-irányítási épületet megőrizzük, az eredeti arculatát kidomborítva felújítjuk. Az utóbb hozzáépült szárnyat elbontjuk, az alsó szinten megjelenő kereskedelmi és szolgáltatási funkciókat mellőzve, a felújított épületet teljes mértékben a BKV üzemeltetési céljaira tartjuk meg.

b) A metró kijáró épülete – a legyező alatti csarnok és a volt presszó szárny

Az átalakítás folyamán az épületet a ráakódásoktól megtisztítjuk, jórészt a vasbetonszerkezetig visszacsupaszítjuk. A bontás érinti az épületet csarnokterének összes függőnyfalát, az emeleti forgalomirányítási és üzemi terek összességét, valamint a presszó-szárny teraszán, illetve az alatt található épületrészeket, a szárnyat tartó pillérek kivételével.

Terveink szerint a csarnoképület földszintjén, a legyező alatt a helyén marad - felújítva - a jegypénztárak sora, a metró forgalmi irodája és a hozzá csatlakozó szociális helyiségcsoport. Ugyanitt kialakításra kerül a térben már hagyományokkal rendelkező pékség kiszolgálótere is. A csarnoktérben nem tervezzük egyéb funkció elhelyezését. A mozgólépcsőn érkezőt, az oldalfalak tiszta üvegfelületei mögött, a tér látványa, a budai panoráma fogadja. A csarnoktér emeletét teljes egészében a vendéglátásnak engedjük át. A galéria megközelítése a terasz feljáróján, illetve akadálymentesen felvonó segítségével lehetséges. A bisztró-szárny terasza fölött egyedi napvitorla szerkezetet alakítottunk ki, mely az elsődleges védelmi szerepén túl, oldott megjelenésével harmonikusan egészíti ki a beton megastruktúra építészeti világát. A terasz alatt a térszinten, áttetsző üveg tömegben újságárus és könyvesbolt kap helyet.

c) „A Szalag”

A tér funkcionális magját gyűrűszerűen bezáródó tetősáv veszi körül. A szerkezet építészeti eszköz, mely túl az esővédő, árnyékoló szerepén, a magterület határán tudati térfalként, a

hagyományos értelemben vett városi tér kialakulását segíti elő. Az építmény alatt, illetve annak sávjában kaptak helyet a belső tér új épületei, illetve épület léptékű műtárgyai. A tető több ponton, első sorban „sarkai” felé perforált. A szerkezetet acél oszlopokon kialakított könnyed vasbeton födém formázza. A függőlegeshez képest kitérő tengelyű, esetleges kiosztású alátámasztási pontok felett, igen lapos, eliptikus keresztmetszetű lemez kerül kialakításra. A födém felülről extenzív zöldtető borítja.

d) A közlekedési információs központ:

Az épület a „szalag” nyugati sarka alatt, azt áttörve jelenik meg. A házban két eltérő használatú szint került kialakításra, a szinteket lépcső, illetve személyfelvonó kapcsolja össze. Az alsó – a tér járószintjéhez csatlakozó szinten a közönségforgalmi tér mellett a villamosvezetők pihenője található. Előbbi váróterében ad helyet a turisztikai információs pontnak, az ügyfélszolgáltatásnak, pénztárnak, valamint innen közelíthető meg a nyilvános WC. A BKV dolgozók pihenőteréhez szociális helyiségcsoport is kapcsolódik. Az emeleten kapott helyett a forgalmi iroda, valamint a közlekedési központ. Az épületet transzparens-homlokzata acél szerkezetű üvegfal, a felfelé enyhén kúposodó palástfelületet fémlemez fedésű tetőidom zárja. A ház tereit - a tér járószintje és a tetőidomban kialakított gépészeti tér között - két, konzolos vasbeton födém tagolja. A födémlemezek a belső teherhordó mag vasbeton dobozszerkezeteire támaszkodnak.

e) Kávézó („BKVzó”)

A pavilonszerű épület a „Szalag” keleti sarka alatt található. A ház homlokzati anyaghasználatában követi az információs központ megjelenését, az ovális alaprajzú üvegfal felett megjelenik az artikulált fémlemez tető. A körpanorámás fogyasztótérben, beúsztatott, bútorszerű „dobban” kapott helyet a kiszolgáló-felület, az előkészítő- és raktártér, továbbá a mosdó.

f) Híd, lépcső, lift

A komplex műtárgy a „Szalag” déli sarkának áttöréseiben áll, és teremt gyalogos kapcsolatot a Várfook utca teteje és a térbelső között. A több mint nyolc méteres szintkülönbség akadálymentes átjárását a hídról elérhető személyfelvonó biztosítja. A lépcső és a híd azonos kialakítású vasbeton szerkezetként kapcsolódik egymáshoz, a térben egy lendülettel meghúzott, felcsavarodó vonalra szerkesztve. Az építmény tiszta megjelenését és állékonyságát, a járófelület és a mellvédfalak formailag és technológiailag összedolgozott, szoborszerű egyneműsége biztosítja. A személyfelvonó üvegfelületekkel határolt látványlift, külpontos vasbeton támszerkezete egyben a híd egyetlen alátámasztási pontja is.

g) A „22-es” sáv

A szalagon kívüli tér – a „külső Széll Kálmán tér” – egyetlen funkcionálisan összetett felülete. A „sáv”, intenzív városi minőség létrejöttét célozva, a formálás és anyaghasználat tekintetében egységes kialakítást kap. A belső tér emelt minőségű és ismert megoldásai itt visszaköszönnének. Így, a nemes beton, az üveg és a fa felületek alkotta struktúrák integrálják az ülő- és zöldszigeteket, a szolgáltató pavilont (virág, büfé), az észak-budai járatok megállóinak váróit, illetve a buszvezetők pihenőépületét.

3. Közlekedés, gyalogos kapcsolatok

A Széll Kálmán tér meglévő adottságait, forgalmi viszonyait, jelenlegi gyalogos áramlásvonalait, a térfelületek kihasználtságát és holt felületeit részletesen elemeztük és összevetettük a közlekedési rendnek az átalakításából fakadó várható változásokkal. Ezeket a

vizsgálatokat a mellékelt tervlapokon ábrázoltuk (1. tervlap). Ennek nyomán döntöttünk úgy, hogy a pályázati kiírás tervanyagában kiadott közlekedésfejlesztési -rendezési koncepciót, annak minden részletével együtt átvesszük, nem volt okunk ennek lényegi változtatására, módosítására. Ehhez a közlekedési rendhez és az ebből fakadó megváltozott gyalogos forgalomhoz és térhasználathoz illesztettük a térépítészeti javaslatunkat.

A meglévő gyalogos közlekedési kapcsolatokat, figyelemmel a közlekedési rendszer átrendezésére megőriztük és fejlesztettük az újak létrehozása mellett. A Várfok utca felől a térre érkező gyalogos híd és lejáró lépcső fontos közlekedési kapcsolat, de rossz műszaki állapota miatt és az akadálymentesség érdekében is megújításra szorul. Javasoljuk bővítését, átalakítását oly módon, hogy az akadálymentes fel- lejutást is szolgálhassa.

Új gyalogos közlekedési kapcsolat létrehozását javasoljuk a Várfok utcai megállóhelyek felől a tér irányába a Posta-palota alatti részübe illesztett, széles lejáró lépcső építésével. Ez nem csak egy új gyalogos közlekedési vonalat hoz létre a tér súlypontja irányába, de egyben a mai, jellegtelen, tagolatlan és túlzottan magas részü képét is megtöri, mintegy „berendezí”, urbánusabbá teszi. A részünek a lépcső alatti felületeit mozgalmas, színes, a talajt fedő növénykiültetéssel lehet látványosabbá formálni, míg a lépcső feletti felületrészeket gyepesíteni javasoljuk. Ezzel a képi megosztással a részü jelenlegi „külterjes” látványa megszűnik és a térhez sokkal jobban kötődő elemmé válik, ami nem elválaszt, hanem összeköt.

A Széna tér és a Széll Kálmán tér közötti kedvezőbb gyalogos kapcsolat kialakítása miatt az itt a közlekedési koncepcióban szereplő leálló helyek számát csökkentettük, hogy nagyobb gyalogos térfelületet nyerhessünk. A busztároló-helyek miatt kieső parkolóhelyeket a Krisztina körúton, az 5-ös busz egykori megállója helyén pótoltuk (13 gk.).

A meglévő kerékpárút-hálózat fejlesztését is javasoljuk a tér rendezése kapcsán. A tervezett BUBI központ javasolt elhelyezését (Széna tér) figyelembe véve a meglévő hálózathoz illeszkedő módon javasoljuk új kerékpárút kapcsolat kialakítását az Attila út és a Széna tér között, a villamos alagúton át a meglévő gyalogjárda mellett, szintkülönbség nélkül vezetett kerékpárút kiépítésével. Ehhez az itt lévő részü visszaléptetésével, alacsony, ülő magasságú kísérő támfal építésével lehet megfelelő teret nyerni.

4. Környezetalkítási, térépítészeti kialakítás

4.1. Burkolatarchitektúra

A tér gyalogos burkolatát egybefüggő, nagyvonalú felületeként javasoljuk kialakítani a tér léptékére és a forgalom intenzitására való tekintettel. Ennek legmegfelelőbb formája a látszó beton minőségű, a helyszínen öntött, különböző alakú és formájú térburkoló elemek változatos sora, amelyek összességükben mégis egységes képet adnak. Ezért a központi mag és a nagy buszmegálló (156, 166, 22, 222) egyedi, helyben öntött, nagyszilárdságú, nemesített felületű, színezhető nagytáblás betonburkolatot kap. A rendkívül zezugos, sokirányú gyalogos áramlások, a főközlekedési irányok összetettsége miatt itt hibás lenne valamilyen szabályos geometriájú, ortogonális raszterek szerint rendezni a térburkolatot. E helyett a tér egészét sugarasan átszelő, szabálytalan elrendezésű, egymást átmetsző vonalrendszer kialakítását javasoljuk, a szabálytalan alakú burkolat-táblák közötti dilatációs hézagok kiképzésével. Nem javasoljuk újabb, „idegen” anyag mintegy bekeverését, ami a térfelület nagyvonalú érvényesülését csak zavarná. A dilatációs hézagok, sávok egyben alkalmasak vonalas vízelvezető elemek beépítésére a megfelelő helyeken, valamint pontsorok formájában

fényforrások elhelyezésére. Ez a burkolatrendszer a tér egészét lefedi, egészen a teret keretező épület-szalag belső peremvonaláig. A szalag alatti területrészekben, a várakozó, fel- és leszállóhelyeken kiselemes térkő burkolat létesítését javasoljuk. Ezzel a tér befoglaló alaprajzi formája és maga az épület-szalag határoló, keretező szerepe is felerősíthető.

A tér egyéb, „általános” felületein térburkolatként nincs szükség természetes kőburkolatra. A megoldást a „kiskörúti modell” jelenti, amely egyedi, nagyelemes, jól variálható – ugyanakkor elérhető árú – beton térkövekben találta meg és mutatta fel az optimális budapesti köztéri burkolatot. A széles méretválaszték, az egyedileg beállítható színárnyalatok biztosítékot jelentenek az elegáns, a közlekedési funkciókat mégis hatásosan jelölő burkolati megoldásokra.

4.2. Vízarchitektúra

A tér felületén széles, medenceszerű vízfelület kialakítását nem javasoljuk, mert a medence a téli, fagyos időszakban, leürített állapotban csak zavarná az összképet. A Széll Kálmán térnek – éppen önálló, városi súlypontképző karaktere miatt – saját belső súlypontra, nagyméretű, reprezentatív szökőkútra sincs szüksége. Szintén kerülni kell a városi terek „modern klasszikusát”, a burkolatból feltörő vízugarakat: ezeknek egy forgalmas közlekedési-közösségi téren nincs jó helyük. A rövid időt a téren töltőknek, átutazóknak kisebb, tapintható, esetleg iható vízpontokra van szükségük a megfelelő helyeken. Így a metróház előtti téren kisebb tömegű, vizesedő körfelületek, a „22-es sávban” pedig ivókút kapott helyet.

4.3. Térberendezés, köztárgyak

A térberendezés a burkolatokhoz hasonló rendszerben működik: a kiemelt területek egyedi, a helyhez igazodó, annak egyediségét, szellemét hangsúlyozó tárgyakat kapnak (pl. „az óra” és környéke). Az „átlagos” területeken a már máshol is bevált bútorokat, a főváros szerződésében kötött várókat alkalmaztunk.

4.4. Térfásítás, növénytelepítések

A tér karakterétől idegen minden szabályos merevségű geometrikus rend, rendszer. Ez vonatkozik a növényalkalmazásra is. A gyalogos tér megfelelő árnyékoltságáról ezért szórt, szabálytalan alaprajzi elrendezésben telepített, a tér léptékéhez igazodó terjedelmes lombkoronájú lombos fák (Platanus x acerifolia - a keleti és nyugati platán hibridje, és Tilia tomentosa 'Szeleste' - az ezüsthárs) térben lazán kevert együtteseivel javasoljuk betelepíteni.

A metró kijáró épülete mögött egybefüggő, zárt területen talajtakaró cserjékből képezett mozgalmas, változatos felszín-formákat adó, ülőmagasságig kiemelt zöldfelületet javasolunk kialakítani. Hasonló kiültetést javasolunk a Várfokegyetem utcánál létesülő új lejáró lépcső alatti rézsűfelületeken.

A teret határoló utcák mentén, a járdaszigeteken és az elválasztó sávokban az egységes képi megjelenés érdekében, a markáns, kompakt koronaformájú és jó várostűrő Koelreuteria paniculata – csörgőfa, magas törzsön nevelt egyedeit javasoljuk telepíteni, szabályos ritmusban, fasorként telepítve.

Valamennyi lombos fa a térburkolatba illesztett, annak architektúrájához igazodó faveremráccsal védett ültetőhelyekre kerül és felszín alatti automata öntözőberendezéssel ellátott. A Széna tér szerkezetében megjelenő zöldfelületek, az ezek léptékéhez igazodó módon, alacsony virágos cserjék és évelő növények együtteseiből állnak.

4.5. Térvilágítási koncepció

Az épületek önálló fényforrásként világítják be a környezetüket. A nagy perontető belső világos felülete indirekt világítótestként működik. A köztereken két féle fényforrást alkalmazunk. A határoló utak mentén egy- illetve kétirányba világító magas fénypontú (8-10 m), általános fővárosi karos lámpák állnak (pl. Schröder Citea fejjel). A gyalogos felületek világításáról 4,5 méter fénypontmagasságú, a klasszikus köztéri, parki formákat idéző modern eszközök gondoskodnak (pl. Schröder Kali). A villamosmegállók zónáiban a felsővezeték-tartó oszlopokon van a közvilágítás.

4.6. Felsővezeték-tartó rendszer

A villamos vontatású tömegközlekedési hálózatok áramellátó rendszereinek jelenléte nagyban meghatározza a közlekedési csomópontok látványát – így van ez ma is a Széll Kálmán téren. Az új koncepció a lehetőség szerinti minimumra csökkenti a tartóoszlopok számát, amelyeket kivétel nélkül a „külső” sávban helyeztünk el. Az egyenes szakaszokon konzolos tartók vannak, amelyek a közvilágítást is hordozzák. A kanyarokban átfeszítést alkalmaztunk.

4.7. Akadálymentesítés

A tér teljes mértékben akadálymentes kialakítást kapott.

Az akadálymentes parkolóhelyeket a parkolóhely kontúráját, valamint az akadálymentesség ISO szabvány szerinti logóját ábrázoló burkolati jelöléssel és táblával is jelöljük. A burkolt felületek hosszirányú lejtése max. 5% (1:20), keresztirányú, a vízelvezetést biztosító lejtése 1,5-2%. Az utcai bútorokat, köztárgyakat és berendezéseket az akadálymentes útvonalon kívül helyeztük el.

A burkolt felületekben vakok számára taktilis figyelmeztető jelzések létesülnek az épületek bejáratánál, valamint a gyalogátkelőhelyeknél. A tervezési területen található gyalogos csomópontokat mozgás- és látássérültek számára egyaránt biztonságosan használható módon alakítjuk ki. Az átkelőhelyek min. 1,20 m szélességben max. 1:12 lejtésű süllyesztett járdaszegéllyel készülnek vakok és látássérültek számára talppal is érzékelhető taktilis burkolati veszélyjelző sávval a süllyesztés teljes szélességében.

Az általános térkő-burkolatban az előre gyártott vakvezető taktilis elemek jól elhelyezhetőek. Az egyedi betonburkolaton utólagos fém jelöléseket (sávok és pontok) lehet alkalmazni.

4.8. Utastájékoztató, információs rendszer

A területen kialakítandó, tájékozódást segítő információs rendszer tervezésekor a gyengénlátók, a gyermekek és az értelmi sérültek szempontjai is figyelembe veendőek. A gyalogos csomópontokban egységes formátumban és elhelyezési rendszerben kontrasztos színezésű orientációs táblák elhelyezése javasolt. A grafika kontrasztosan kiképzett legyen, min. 50% fényvisszaverő képességű felületek kombinációjával tervezve. A szignalizáció tervezésekor javasolt a színkódolás és piktogramok használata. A terület súlypontjában, a Metróépület „presszószárnya” mellett vakok számára Braille felirattal is kiegészített tapintható térkép / dombormű elhelyezését javasoljuk 1,20 m magasságban, vízszintes, vagy enyhén döntött felületen.

4.9. Fenntarthatóság

A körbefutó peronépület tetején extenzív zöldtetőt alakítunk ki, amely kis vastagságú termőréteget igényel. A zöldtető lassítja a csapadékvíz lefolyását a tetőről, ezzel redukálja a közmű-igényt és növeli a terület párolgását, csökkentve ezzel a nyári felmelegedést. A tető a közforgalom elől elzárt, így a növényesítés nincs kitéve a rongálás veszélyének.

A Metróépület „legyezőjének” tetején napelemek vannak, amelyek a tér ledes világításának az energiaszükségletét termelik. Az akkumulátorok a metró gépészeti tereiben találhatóak.

A teljes terület tetőfelületein jelentkező csapadék gyűjtésre kerül, amely szürkevízként a nyilvános wc-k öblítésére használható.

Fenti térrendezési, építészeti, térépítészeti, közlekedési javaslatunkat az I. ütemre vonatkozóan a M=1:500 méretarányú tervlapon ábrázoltuk (2. tervlap).

5. Ütemezés, az I. és II. ütem programja kialakítása.

5.1. I ütem

Széll Kálmán tér

A reálisan megvalósítható ütemezést kiemelten fontos szempontként kezeltük. Megítélésünk szerint a „második ütem” elkészítésére sokáig nem lesz lehetséges a fővárosnak, ezért az „első” úgy kell megvalósítani, hogy az semmiképpen ne legyen torzó és hosszú időn át működőképes legyen. Ezeket figyelembe véve a két ütemet a költségkeretek figyelembe vételével a következők szerint terveztük:

Az első ütemben létesül a teret összefogó és a le- és felszállóhelyeket, várakozóhelyeket lefedő és a vendéglátásnak, szolgáltatásoknak helyet adó épület-szalag. Értelem-szerűen az I ütemhez tartozik a gyalogos térburkolat, az ott elhelyezett berendezési tárgyakkal, fásítással, növénytelepítésekkel. Ehhez kapcsolódóan az I. ütem kertében kell megújítani a Várfok utca felől meglévő lejáró lépcsőt és a Posta palota alatti részübe illesztett új lépcsőlejárót, valamint a mozgólépcsőt a gyalogos közlekedés komfortjának a kezdetektől való biztosítása érdekében. Az I. ütemhez tartozik a metró kijáró épületének megújítása és új funkcionális elrendezése, valamint az északi téroldal mentén kialakított buszváró zónában létesülő épület-egységek megépítése.

Ezzel a tér alkalmassá válik komplex módon a megújult közlekedési rendszer teljes körű és színvonalas kiszolgálására.

Széna tér

A Széna tér új formájában a Széll Kálmán tér szerves kiegészítőjévé válik, működésében, arculatában ahhoz igazodik. Fő funkciója az autóbusz-végállomás méltó helyzetbe hozása és a BUBI ideális elhelyezése. A zöldfelület tömörszerű marad, ez biztosítja fenntarthatóságát. A fő haladási irány a busz-végállomás mentén halad, megvalósítása idővel összeköthető a pavilonok felújításával, átnyitásával is. A zöldfelületet átvágó utak a Mammút 2. körüti bejáratának optimális kapcsolatát szolgálják. A közepes méretű, 22 állásos „közbringa-parkoló” a Margit körüti járda mentén nyer elhelyezést. A tér déli csúcsán műalkotás helyezhető el.

5.2. II. ütem

A második ütem a járulékos és kiegészítő létesítmények megépítését tartalmazza, a megvalósítás időkorlátja nélkül. Ide tartozik a Csaba út felől a teret feltáró gyalogos aluljáró-átjáró létesítése, valamint a mélygarázs kialakítása a Szilágyi Erzsébet fasor felőli térrészen a jelenlegi forgalmi felületek alatt. A 400 férőhelyes, háromszintes mélygarázs – összeköttetésben a metróval – a tér északi részén, a Margit körút alatt helyezhető el. Építése két ütemre bontva történhet, északi fele építése közben a közúti forgalom a déli oldalon zajlik – és fordítva. A garáznak 2 lejárata és 2 kijárata van. A gyalogosok forgalmát öt felszíni építmény szolgálja (lift + lépcső). A mélygarázzsal egy időben (kihasználva az építésével járó

felfordulást) megvalósulhat a régóta tervezett Széna téri aluljáró a szükséges metrókapcsolattal. A mélygarázs építése a felszín alatt 3 szinten, a meglévő fogalom jelentősebb korlátozása nélkül, annak időszaki átterelésével megvalósítható.

A második ütemben javasoljuk a Krisztina körút és a Margit körút közötti – szintkülönbség nélküli - gépkocsi-forgalmi alagút megépítését, ami lényeges mértékben javíthat a térség forgalmi viszonyain.

Megítélésünk szerint a térnek az első ütemen túl lépték- vagy karakterváltásra nincs szüksége. A második ütem – a szűken értelmezett teret érintő – alapvetéseiben nem különbözik az első ütem koncepciójától. A további fejlesztések ennek kiegészítéseként tovább javítják a tér és a tágabb térség vonzerejét és működőképességét. A központi magot gyakorlatilag egyik sem érinti, ezzel biztosítva az első szakaszban megépülő létesítmények folyamatos működését és hosszú távú fennmaradását.

A szabályozási terv előírásai közül különösen figyelemre méltóak a mélygarázsra és a zöldfelületi arányra vonatkozóak. A mélygarázs elhelyezhető a területen, bár optimális helye („P+R”) jóval kijebb, „legalább” a Budagyöngye magasságában van. A kötelező zöldfelület-arány a korábbi „zöld domboldal” koncepció alapján került meghatározásra, amely a tér jelentős részét a valós városi közegétől elzártan, mesterséges megvilágítású, földalatti világgként definiálta. Véleményünk szerint ez a megoldás nem kedvező: az zöldfelület-arány általános növelése nem a Széll Kálmán tér feladata. Ellenben a Ganz/Ipari Minisztérium tömbjének fejlesztésekor („Millenáris 2”) törekedni kell a zöld, közparki karakter minél határozottabb kiterjesztésére.

Az általunk javasolt II. ütem egyik legnagyobb léptékű beavatkozása a „Retek utcai tömb” átépítése részben új házakkal és ráépítésekkel. Ennek két leglátványosabb eleme a Trombitás kert átnyitása, "közteresítése", valamint a tömb keleti végének átalakítása („passzázs”).

A közlekedésbiztonságot szolgálja a Vérmező utca átmenő forgalmának átvezetése egy kétsávos, egyirányú közúti alagúton – a Várfoke utca keresztezése nélkül. Az alagút fala a tér keleti oldalán a „puha” részsű helyett „kemény” határt jelent, de a tér léptéke ezt elviseli. Nyereség azonban, hogy az alagút tetején létrejön a Vérmező utcai kilátó-terasz és sétatér. A közúti alagúttal párhuzamosan átépül a villamos-alagút is.

Független beruházásként valósítható meg a gyalogos-forgalmúvá váló Csaba utca átvezetése a térre egy gyalogos alagúton keresztül. Fontos, hogy az alagút ne a részsűre merőlegesen, hanem szögtörés nélkül, pontosan a Csaba utca tengelyében létesüljön – így teremthető vizuális kapcsolat a Városmajor kapuja és a tér között. A „nagy lépcsőt” az első ütemben az alagút szája helyére telepítettük. Ennek oka a gyalogos áramlás irányának minél jobb kiszolgálása a bizonytalan második ütemig. (A lépcső tömbkövei könnyen bonthatóak, az új lépcsőbe beépíthetőek.)

Az I. és II. ütem egymásra épülő programját a mellékelt M= 1:1000 méretarányú tervlapokon ábrázoltuk (1. tervlap).

6. Költségbecslés

Koncepciónk reálisan megvalósítható, jól bevált, korszerű és bizonyítottan tartós megoldások új kombinációja – nem tekinti kísérleti terepnek Buda legfontosabb terét. A javasolt kialakítás

garantáltan belefér a megadott költségkeretekbe, a közlekedési infrastruktúrához illetve ütemezetten is megvalósítható az alábbi költségbecslés szerint.

I. ÜTEM

Teljes terület **64 461 m²**

TERÜLETKIMUTATÁS

villamospálya területe	10,85%	6 993 m ²	
felújított vagy új útpálya	36,20%	23 337 m ²	
gyalogosfelület, járda	37,51%	24 178 m ²	
meglévő épületek	1,79%	1 157 m ²	<i>alapterület!</i>
új épületek, építmények - házak	0,55%	356 m ²	<i>alapterület!</i>
zöldfelület létesítés vagy felújítás	13,09%	8 440 m ²	
		64 461 m ²	
zöldfelület zöldtetővel együtt	15,02%	9 680 m²	

A BVKSZ "Fásított köztér Z-FK" kategóriájának megfelelő zöldfelületi arány

KÖLTSÉGBECSLÉS

Vágányhálózat és kapcsolódó munkálatok **br.** **1 284 000 000 Ft**

(pályázati kiírás alapján, villamospálya burkolatával együtt)

Térépítészet és közúti közlekedési megoldások

felújított vagy új útpálya (jórészt szőnyegezés)	23 337 m ²	15 000 Ft/m ²	350 055 000 Ft
gyalogosfelület, járda (aszfalt, térkő, beton)	24 178 m ²	23 000 Ft/m ²	556 094 000 Ft
meglévő épületek felújítása - Metróház	2 szint 800 m ²	120 000 Ft/m ²	96 000 000 Ft
meglévő épületek felújítása - BKV-ház	2 szint 550 m ²	120 000 Ft/m ²	66 000 000 Ft
új épületek, építmények - perontető	1 774 m ²	100 000 Ft/m ²	177 400 000 Ft
új épületek, építmények - Infóközpont	2 szint 418 m ²	200 000 Ft/m ²	83 600 000 Ft
új épületek, építmények - kávézó	96 m ²	200 000 Ft/m ²	19 200 000 Ft
zöldfelület létesítés vagy felújítás	8 440 m ²	5 000 Ft/m ²	42 200 000 Ft
extenzív zöldtető	1 240 m ²	5 000 Ft/m ²	6 200 000 Ft
közműépítés (világítás, vízelvezetés)			40 000 000 Ft
		összesen br.	1 436 749 000 Ft

II. ÜTEM

mélygarázs 3 szint, 400 férőhely	12 000 m ²	150 000 Ft/m ²	1 800 000 000 Ft
Széna téri aluljáró-rendszer	3 100 m ²	150 000 Ft/m ²	465 000 000 Ft
felszín-helyreállítások	8 000 m ²	25 000 Ft/m ²	200 000 000 Ft
új közúti és villamos alagút	4 300 m ²	120 000 Ft/m ²	516 000 000 Ft
Vérmező utcai kilátó-terasz és sétány	1 500 m ²	30 000 Ft/m ²	45 000 000 Ft
gyalogos alagút a Csaba utca tengelyében	560 m ²	120 000 Ft/m ²	67 200 000 Ft
		összesen br.	3 093 200 000 Ft

a Retek utcai tömb átépítése a sok bizonytalan tényező miatt kalkulálhatatlan

