

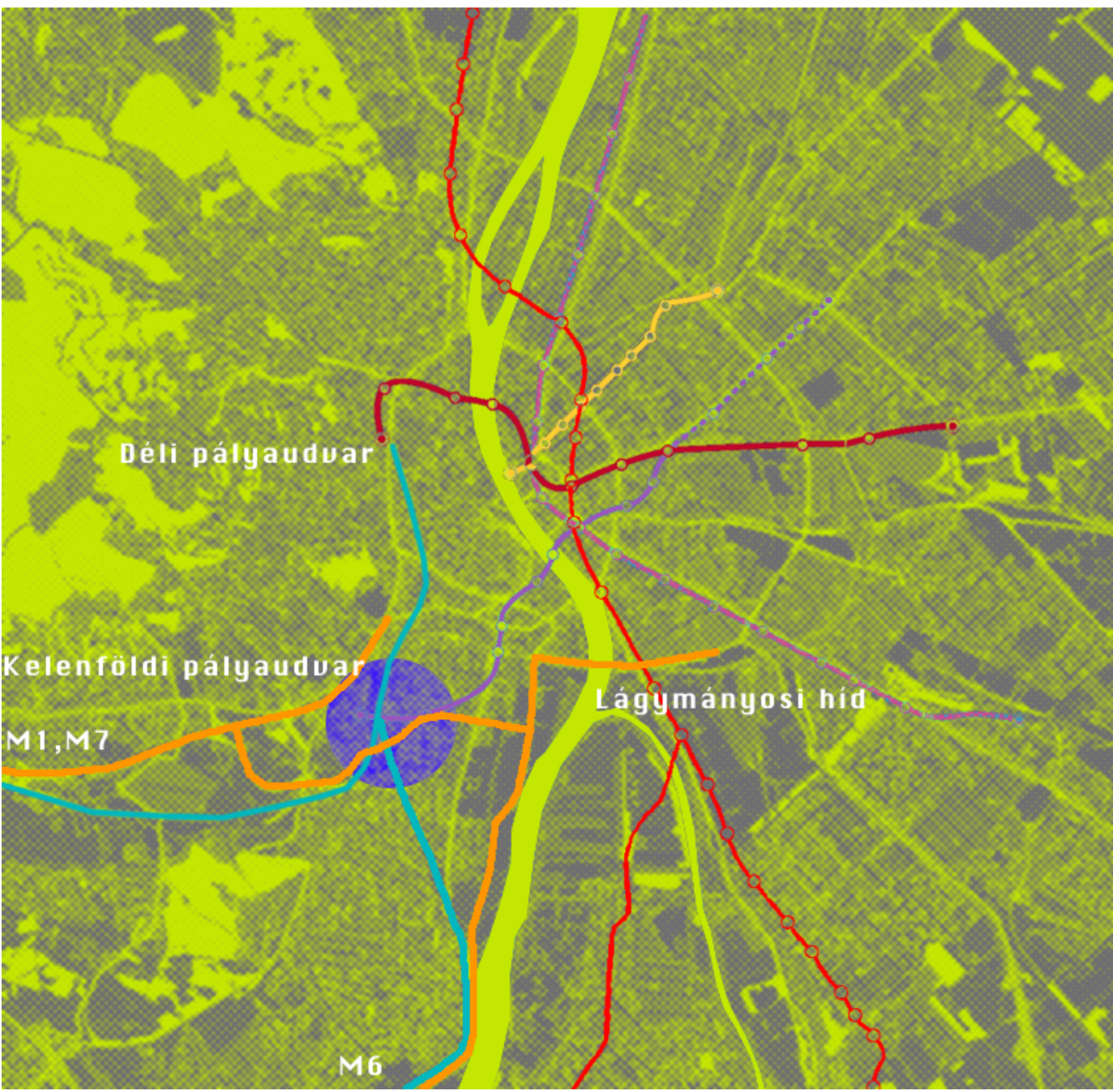
ELHELYEZKEDÉS

A Kelenföldi pályaudvar környéke Budapest egyik legnagyobb fejlődés előtt álló területe. Adottságaiból kifolyólag a dél-budai régió legfontosabb tömegközlekedési csomópontja, átszállóhelye: nemzetközi vasúti megállóhely, belföldi távolsági és helyi tömegközlekedési végállomás. Ide érkeznek az M1, M6, M7 autópályák bevezető útjai, a közeli Lágymányosi híd nagy kapacitású kapcsolatot teremt a pesti oldallal. A terület közlekedésben betöltött szerepét tovább erősíti az új metróvonal ide tervezett (ideiglenes) végállomása is.

A nagyüzemi közlekedési csomópontok a primer funkció túl mindig megteremtik az igényt további feladatok ellátására: átszállás közben az emberek megállnak bevásárolni, beülni egy kávéra, vagy találkozni egymással "az óra alatt". Ezekhez a tevékenységekhez szükség van a közlekedési utaktól elkülönített, lelassult városi terekre, ahol az átutazók megállhatnak egy pillanatra, nyugodt és színvonalas körülmények között intézhetik ügyes-bajos dolgaikat.

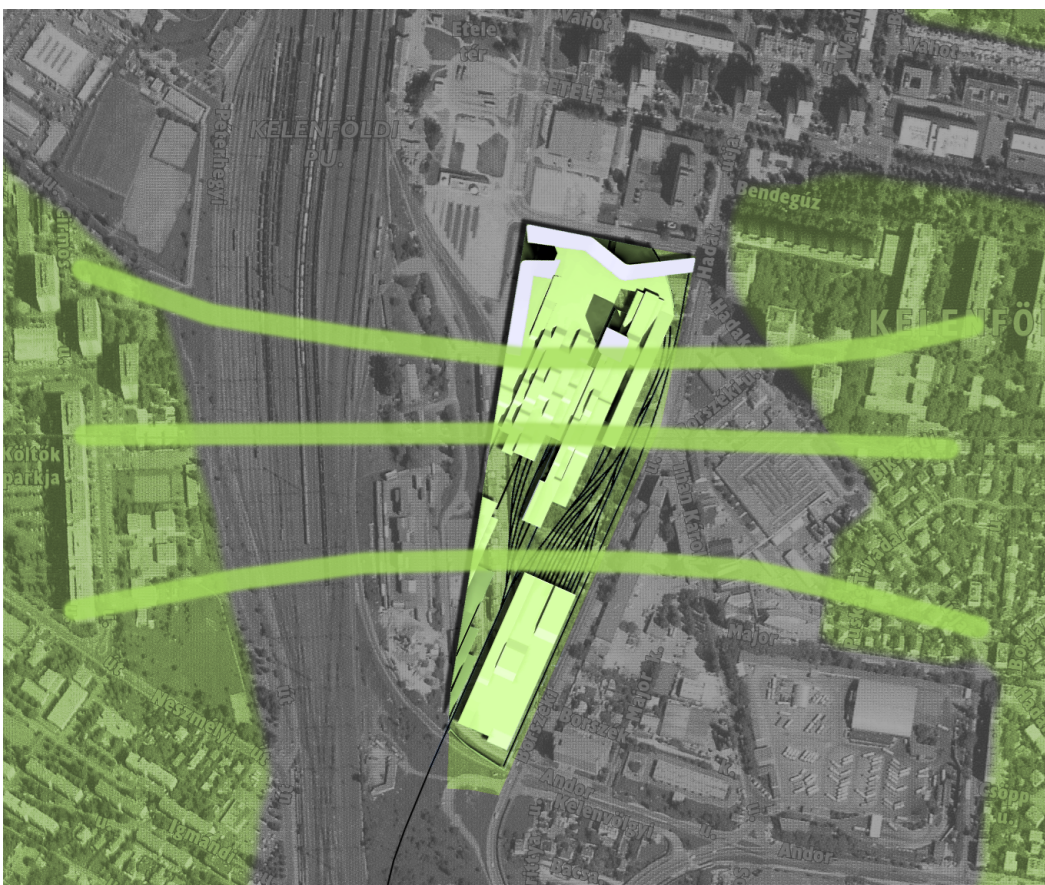
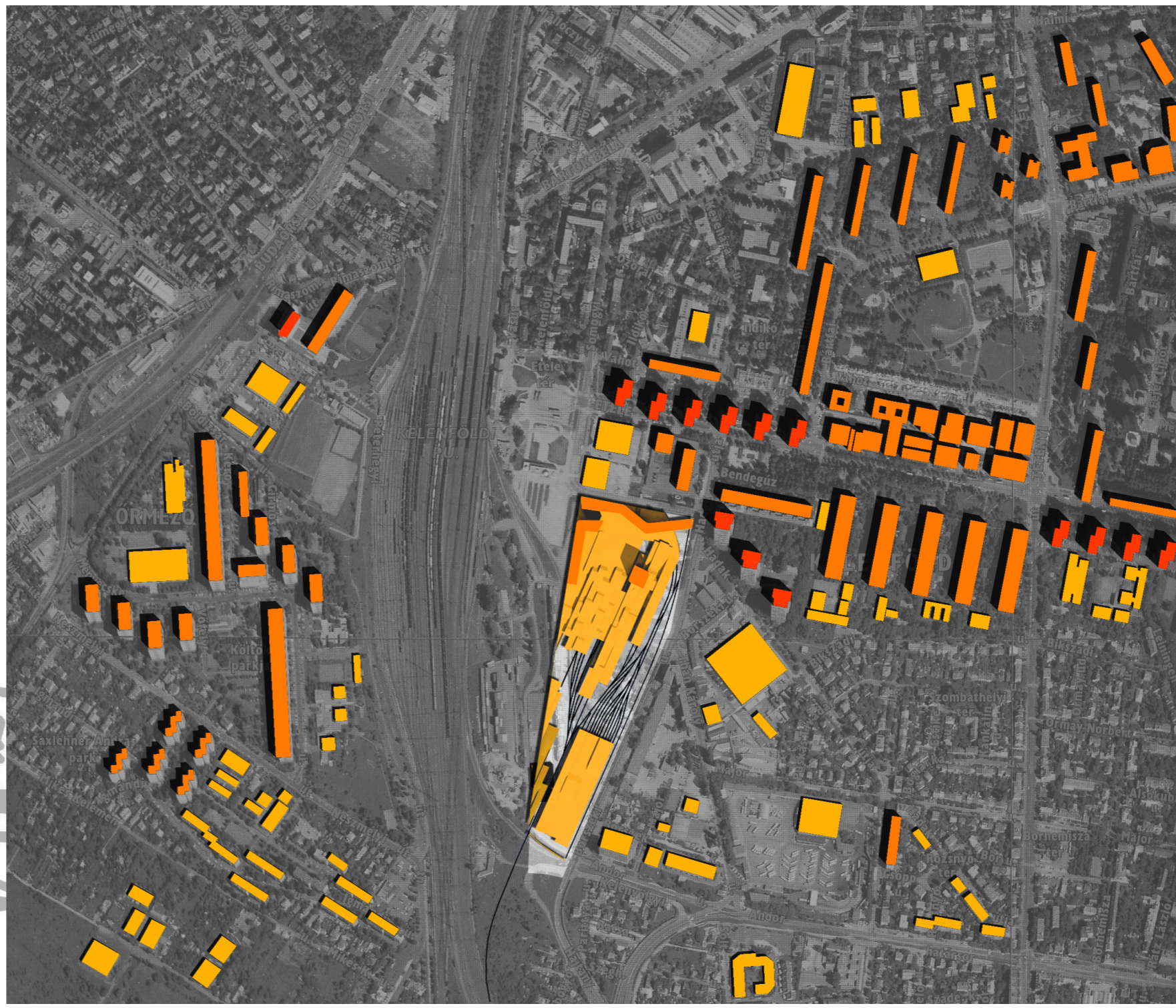
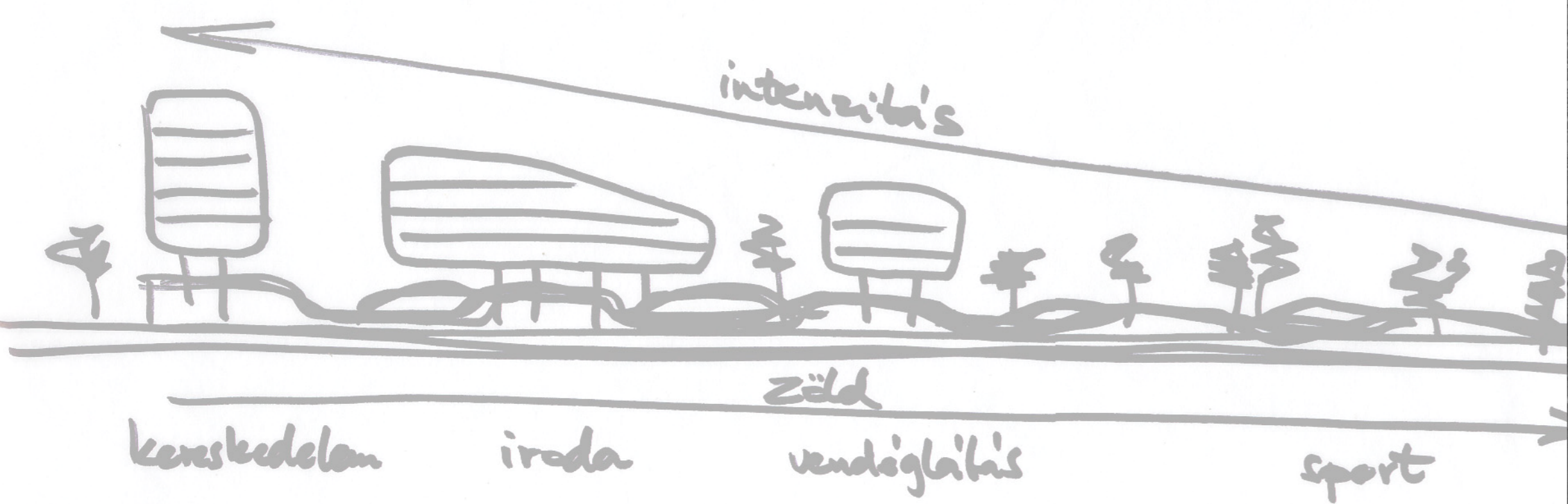
A tér jelenlegi formájában nyilvánvalóan alkalmatlan ezen elvárások teljesítésére. A közlekedési utak átgondolatlanok, a közterületek, középületek színvonala alacsony, parkosításnak nyoma sincs. A vasútállomás előtti tér az állomásház épület átépítésének elhúzódása miatt a közeljövőben nem jelent megoldást, azt máshol kell megteremteni.

A budapesti négyes metróvonal több évtizedes halogatás után végre megvalósulni látszik. Létrejöttét számos kompromisszumnak köszönheti, ezek egyike, hogy első ütemben nem épül tovább a budaörsi agglomeráció irányába, hanem ideiglenes végállomása a Kelenföldi pályaudvarnál lesz. Az előkészítés során a metró járműtelepének helyszínéül is ezt a területet jelölték ki, ami a városrész további fejlődési lehetőségeit tekintve korántsem nevezhető ideális megoldásnak. A Sas-hegy lábát és a dunaparti lakóövezeteket eddig is széles sávként vágta el egymástól a forgalmas Budaörsi út és a MÁV rozsdabarna területe. Ezt az elszigetelődést csak tovább erősíti egy ilyen méretű ipari jellegű komplexum elhelyezése a városzövetbe. A kényszerítő körülmények miatt ez a döntés megváltoztathatatlannak tűnik, ezért az építésre hárul a feladat, hogy a káros hatásokat minimalizálva funkcionális, de mégis élhető, a városba integrálódó objektum jöjjön létre.



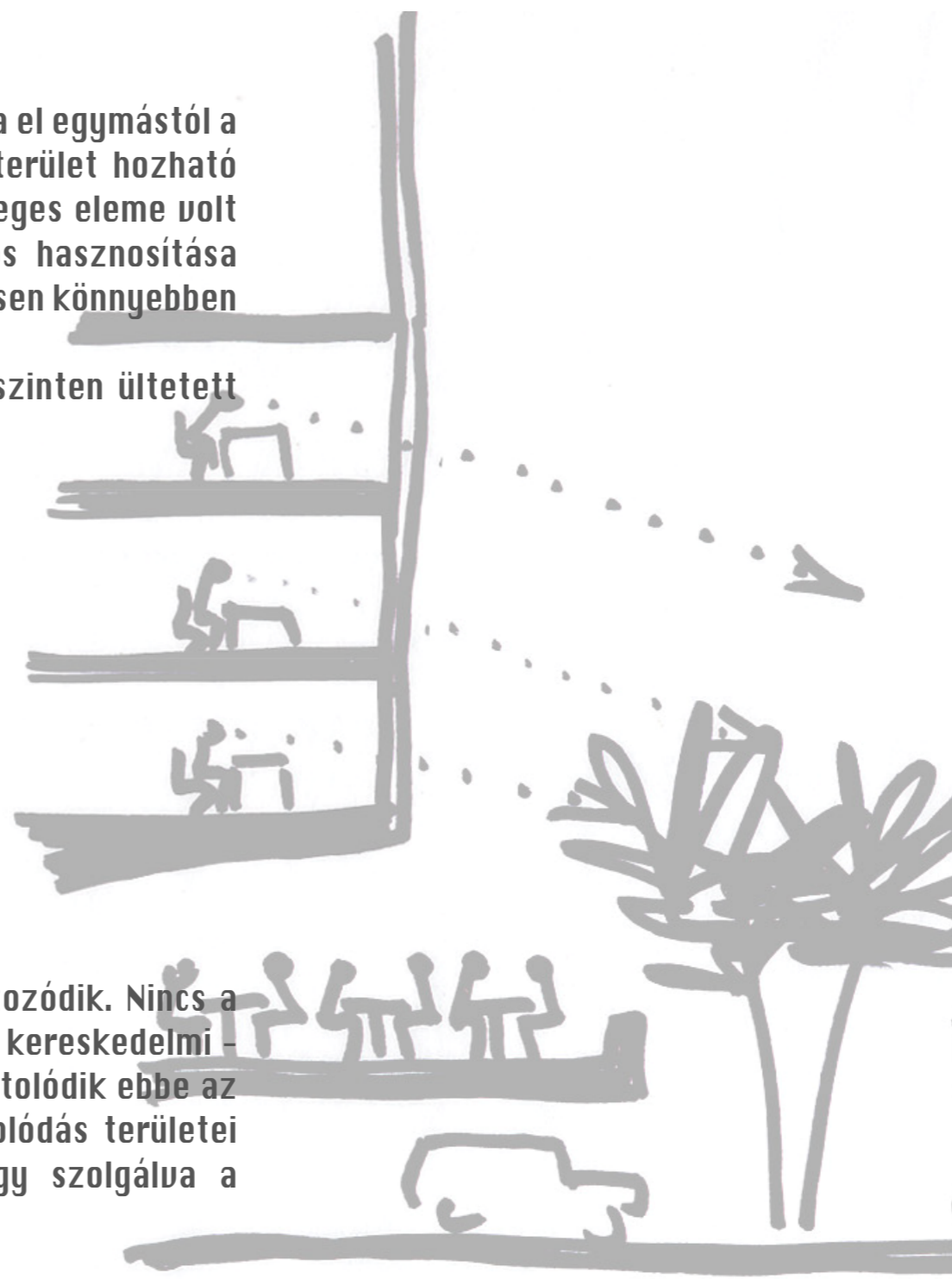
KÖRNYEZET

Az Etele tér épített környezetét vizsgálva látható, hogy a kelenvölgyi kertvárosi környezetből a tér felé haladva egyre intenzívebbé válik a beépítés: a családi házakat előbb tízemeletes panel szalagházak, majd 15 emeletes panel tornyok váltják fel. Hasonló jelenség figyelhető meg a Sas-hegy felől az Őrmezői lakótelepen keresztül közelítve. A tervezési koncepció - a telekadottságokat és a funkcionalitást figyelembe véve - ezzel azonos elvet követ. A járműtároló a telek től legtávolabb eső végébe került, míg a térhez közeledve előbb fedett, parkosított tetejű csarnokok, majd emelkedő szintszámú épületek jelennek meg. Az új épületek tömege a szomszédos tízemeletes szalagházak arányaihoz igazodik, nagyvonalú téralként zárva le az Etele tér déli oldalát. A panelházakkal ellentétben azonban a lendületes szalagok nem falként választják el a tereket: a járószinttől lábakkal elemelt épületek alatt a terület szabadon átjárható marad.



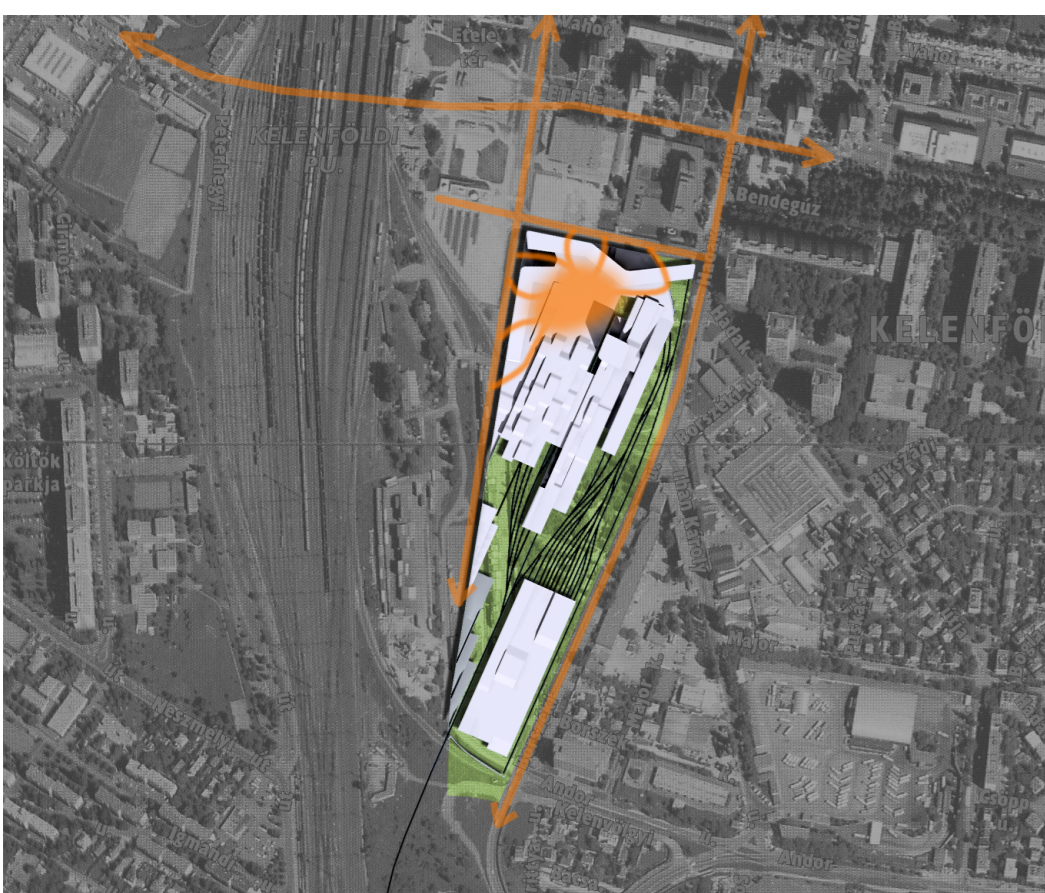
ZÖLD TERÜLETEK

A Sas-hegy zöld lejtőit és a Kelenföld kertvárosi részét áthatolhatatlan, széles sávként vágja el egymástól a vasút. Számos megépült példa bizonyítja, hogy a vágányok lefedésével új minőségű közterület hozható létre, a korábban elvett területeket ismét birtokba veheti a város. Koncepciónk egyik lényeges eleme volt ezért a szabadteri vágányok, tárolók minél teljesebb lefedése, és így azok másodlagos hasznosítása zöldfelület, játszótér, kávézóterasz stb. számára. Az ilyen minőségű környezet nem mellékesen könnyebben eladhatóvá teszi az itt épülő irodaterületeket is, ezáltal anyagilag is megtérülő befektetés. A csarnokok tetején extenzív zöldfelület létesíthető, míg a tető átluggatásával az alsó szinten ültetett lombos fák - áttörve a fűdemen - a passzázsban is üdítő, árnyékkadó foltként jelennek meg.



MOZGÁS

Jelenleg a gyalogos közlekedés kizárólag a különböző járművek közötti átszállásra korlátozódik. Nincs a téren semmi, ami az embert akár egy pillanatra is megállásra készítené. Ha létrejön egy új kereskedelmi szolgáltató központ, egy kulturált zöld terület éttermekkel, kávézókkal, a gyalogos zóna eltolódik ebbe az irányba. A lábakra emelt épületek szabad átjárást biztosítanak a közlekedés és kikapcsolódás területei között, ugyanakkor akusztikailag és vizuálisan el is választják azokat egymástól, így szolgálva a lelassulást, megnyugvást.



Az épületegyüttes műleírása

Célunk volt, hogy az új beruházás az adott helyen kialakuló városközpont domináns, értéknövelő eleme legyen. Szándékunk szerint a komplexum szolgáltatásokat, köztereket, munkahelyeket integrálva a terület várható felértékelődésének egyszerre hasznélvezője és motiválója. Az alsó szinteken szolgáltatásokat helyeztünk el, a pályaudvar felőli térszínről a vágányok és csarnokok felett lebegő közpark ad lehetőséget a környék használoinak találkozására, kikapcsolódására; a park felett lebegő szalag és pontszerű irodaházakban első osztályú irodák kerülnek elhelyezésre. Az irodaházak tiszta, dinamikus formái lejtős télikertekkel tagolt transzparens irodateret hordoznak, amelyek a vágányok részleges lefedésének köszönhetően mindkét irányban nívós városi környezetre néznek. Mindez elősegíti az irodák és üzlethelyiségek értékesíthetőségét, lehetővé téve befektetők bevonását a teljes projekt finanszírozásába. Ezen okból - noha a két funkció egymástól függetlenül is megépíthető - fontos lenne a teljes komplexum egy ütemben való építése. Az épületek tartószerkezetei vegyesen használt vasbeton elemekből állnak, a vágánycsarnokok és lefedések előregyártott szerkezettel rendelkeznek, az irodaházak monolit struktúrát kapnak. Az iroda homlokzatok végig üvegezettek, a megjelenő részek fehérre festett beton felületek. Az ipari csarnokok homlokzata fényáteresztő polikarbonat hullámlemez, ami gazdaságos megvilágítást tesz lehetővé, emellett ahol szükséges, fevilágítók kerülnek beépítésre. Az épületek hőenergia-ellátását és hűtését a nagy telekterület miatt javasoljuk geotermikus energiával biztosítani, ami hosszú távon rendkívül gazdaságos üzemeltetést biztosít. Alternatívaként gazdaságosan használható a helyszínen elérhető távfűtés is.

	nettó alapterület	beépítettség térközön alatt	beépítettség térközön fölött	szintterület	szintterületi mutató	zöldfelület	parkolóhely	
BKU JÁRMŰTELEP	JÁRMŰTÁROLÓ	11 172 M ²						
	KARBANTARTÓ, MŰHELYEK, IRODÁK	3 480 M ²						
	RAKTÁR, ENERGIAELLÁTÓ	3 232 M ²						
	KERÉKPÁRSZTERGA	1 478 M ²						
	PFT MŰHELYEK, TÁROLÓK	2 980 M ²	530 M ² (0,75%)	40 436 M ² (57,6%)	44 620 M ²	0,63	14 100 M ² (20,0%)	159 db (ms. 4 db)
	SZOCIÁLIS BLOKK	300 M ²						
	DISZPÉCSER RECEPCIÓ, ÉTTEREM	1 000 M ²						
	DISZPÉCSER IRODÁK	3 965 M ²						
	SZABADTERI FEDETT TÁROLÓK	17 000 M ²						
IRODA - SZOLGÁLTATÓ	KISKERESKEDELEM, VENDÉGLÁTÁS	4 780 M ²						
	SZUPERMARKET RAKTÁR+ELADÓTÉR	1326+4676 M ²	9 400 M ² (63,5%)	6 620 M ² (44,7%)	44 800 M ²	3,0	3 060 M ² (20,6%)	1047 db (ms.21 db)
	IRODÁK	31 720 M ²						
	MÉLYGARÁZS	37 605 M ²						