



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
ÉPÍTÉSZETI ÁLLAMTITKÁRSÁG



MAGYAR KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM - DEBRECEN

ZÁRÓJELENTÉS
ÉPÍTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT

2024

TARTALOMJEGYZÉK

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM - DEBRECEN NYÍLT ÉPÍTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT	3
1. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE	4
1.1. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT KÍRÓJA.....	4
1.2. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÓJA.....	4
1.3. AZ ÖTLET PÁLYÁZAT KÖZREMŰKÖDŐJE.....	4
1.4. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT JOGI SZAKÉRTŐJE	4
1.5. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÍME	4
1.6. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT TÁRGYA ÉS HELYSZÍNE	4
1.7. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÉLJA.....	4
1.8. A TERVPÁLYÁZAT FAJTÁJA.....	5
2. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE.....	5
2.1. PÁLYÁZATOK BENYÚJTÁSA ÉS FELBONTÁSA	5
2.2. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE	5
3. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK RÖVID ISMERTETÉSE	6
3.1. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE	6
4. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE	9
5. A PÁLYAMUNKÁK RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE	11
01 – 5ZWEQ1	11
02 – 02H3HW	11
03 – P97PYI	12
04 – BU6T68	12
05 – LV56MW	14
06 – 257I3X.....	15
08 – 50VPUJ.....	15
09 – I7LILZ.....	16
10 – V3J695.....	16
11 – G7RJOT.....	17
12 – NTTRXB	18
13 – HVOYEC.....	18
14 – 6IJXCM	18
15 – 427G3K	19
16 – FX4EWQ.....	20
17 – CUPZTU	21
18 – 543QD9.....	21
6. A DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA	23
7. A DÍJAK ELOSZTÁSA.....	24
A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG TAGJAI	25
MELLÉKLETEK.....	27

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM - DEBRECEN | NYÍLT ÉPÍTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT

Jelen zárójelentés (**Zárójelentés**) az Építési és Közlekedési Minisztérium (**Kiíró**) által kiírt, *a tervpályázati eljárásokról szóló 310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet (Tervpályázati rendelet) 34. §-a szerinti*, „Magyar Közlekedési Múzeum – Debrecen” nyílt építészeti ötletpályázat (**Ötletpályázat**) bírálóbizottsága (**Bírálóbizottság**) által, a Tervpályázati rendelet 25. § (3) bekezdése alapján készített zárójelentés, amely a Bírálóbizottság Ötletpályázattal kapcsolatos írásbeli összegzését tartalmazza a Kiíró számára az alábbiak szerint.

1. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE

1.1. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT KIÍRÓJA

Építési és Közlekedési Minisztérium

1054 Budapest, Alkotmány utca 5.

1.2. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÓJA

Építési és Közlekedési Minisztérium

1054 Budapest, Alkotmány utca 5.

1.3. AZ ÖTLET PÁLYÁZAT KÖZREMŰKÖDŐJE

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

4025 Debrecen, Széchenyi utca 31.

1.4. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT JOGI SZAKÉRTŐJE

Gaál Gabriella, osztályvezető

Építési és Közlekedési Minisztérium | Építészeti Stratégiáért Felelős Helyettes Államtitkári Titkárság | Építészeti Stratégiai Támogató Osztály

1.5. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÍME

„Magyar Közlekedési Múzeum - Debrecen” nyílt építészeti ötletpályázat

1.6. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT TÁRGYA ÉS HELYSZÍNE

Az Építési és Közlekedési Minisztérium, mint Kiíró, nyílt építészeti ötletpályázatot hirdetett a „Magyar Közlekedési Múzeum - Debrecen” tervezésére vonatkozóan.

A pályaművek a Kiíró elvárásai szerint olyan „landmark” épület megfogalmazására tettek javaslatot, amelyben a funkcionális egységek, kiállító-, edukációs és közösségi terek hatékony szervezésén túl építészeti karakter vonatkozásában az egyediség, az innováció és a magyar építészetről szóló törvény alapelvei a legteljesebben valósulnak meg.

A több tagintézménnyel működő Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum jövőjének kulcsa, hogy tagintézmény-hálózatát a kortárs magyar ipar innovációs központjaival együttműködve bővítse.

Az új múzeum a magyar kutatás-fejlesztés legújabb eredményeinek bemutatása mellett a jövőről való együttgondolkodás nemzetközileg is ismert és elismert tudásközpontja lehet.

1.7. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT CÉLJA

A Kiíró jelen Ötletpályázat keretében olyan jövőbe mutató, az innováció számára inspiratív hátteret nyújtó épület vagy épületegyüttesre vonatkozóan vár építészeti javaslatokat, amely a lehető

legmagasabb színvonalon képes kiszolgálni az előírt funkciókat és teljesíteni az értékelési szempontokat.

A Tervpályázati rendelet 34. § (5) bekezdése szerint az Ötletpályázatot követően a nyertessel szolgáltatás megrendelésére irányuló szerződés megkötésére nem kerül sor.

1.8. A TERVPÁLYÁZAT FAJTÁJA

A tervpályázati eljárás formája: uniós értékhatárt meghaladó értékű, egyfordulós nyílt, titkos ötletpályázat.

2. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE

Az Ötletpályázatot a Kíró az alábbiak szerinti ütemezésben bonyolította le:

2.1. PÁLYÁZATOK BENYÚJTÁSA ÉS FELBONTÁSA

A pályamunkák benyújtásának határideje	2024. szeptember 13. péntek 12:00
A pályamunkák bontása	2024. szeptember 16. hétfő 10:00

2.2. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE

A Bírálóbizottság plenáris ülése	2024. szeptember 24. kedd
A pályaművek szerzőinek felfedése	2024. október 10. csütörtök 10:00
Eredményhirdetés	2024. október 16. szerda

3. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK RÖVID ISMERTETÉSE

Az Ötletpályázat lebonyolítására különösen az alábbi jogszabályok, illetve feltételek alapján került sor:

- Magyarország vonatkozó hatályos jogszabályai
- a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény,
- a tervpályázati eljárásokról szóló 310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet, valamint
- az elektronikus közbeszerzés részletes szabályairól szóló 424/2017. (XII. 19.) Korm. rendelet.

3.1. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE

A pályaművek benyújtási határideje: 2024. szeptember 13. napján 12:00 óra volt. A benyújtási időpontig a pályaműveket teljes terjedelemben elektronikus úton, az e-TervPÁLYA weboldalra kellett feltölteni, a papír alapon benyújtandó tervlapoknak ezen időpontig be kellett érkezniük. Az ötletpályázati honlap a benyújtási határidőig feltöltött pályázatokat automatikusan lezárta és befogadta. A papír alapon benyújtott pályaművek benyújtásának időpontjaként a pályamű a tervpályázati kiírásban meghatározott helyre történő beérkezésének időpontját kellett tekinteni. A pályaműveket az egyedi azonosítóval ellátott címezslap felhasználásával, kizárólag ajánlott postai- vagy hivatalosan regisztrált futárszolgálati küldeményként kellett benyújtani, a címezslapon megadott címre.

A benyújtási határidőig 18 db pályamű került benyújtásra elektronikus úton és papír alapon egyaránt. A Kiíró a papír alapon beérkezett pályaműveket, a Tervpályázati rendelet 22. § (3) bekezdésének megfelelően, átvételi elismervénnyel átvette. Az elektronikusan és papír alapon beérkezett pályaművek felbontására 2024. szeptember 16. napján 10:00 órai kezdettel került sor.

A Bírálóbizottság minden pályaművet határidőn belül benyújtottnak fogadott el.

A pályaműveket az egyedi – az e-TervPÁLYA rendszer automatikusan generált – hat (6) karakterből álló azonosítókód mellett, a Kiíró/Lebonyolító bírálati sorszámmal látta el a könnyebb beazonosítás végett (01-, 02-, 03-, stb.).

A pályázatok bontása során rögzítésre került, hogy valamennyi beadott pályázat benyújtására a titkosság megsértése nélkül került sor. A bontás során vezetett ellenőrző listán, a tervlapok kötelező tartalma tekintetében, az ott jelzett tartalommal a **03 – P97PYI**, a **04 – BU6T68**, a **06 – 257I3X**, a **07 – 1TT9N4**, a **11 – G7RJOT**, a **12 – NTTRXB**, a **15 – 427G3K**, valamint a **16 – FX4EWQ** pályaművekről a bontáson jelen lévő bírálóbizottsági tagok megjegyzéseket fogalmaztak meg, amelyekről a Bírálóbizottságnak a pályázatok érvényességét tekintve döntenie kellett.

A hivatkozott pályázatokkal kapcsolatos hiányosságok az ellenőrző listán részletesen bemutatásra kerültek.

A **03 – P97PYI** pályamű a vizsgálatok alapján nem tartotta be a tervezési program követelményeit, a Kiírásban megadott helyszíntől eltérő területre tervezett. Ez tartalmilag megalapozza a kizárását,

amelyről a Bírálóbizottságnak döntenie kellett. A Bírálóbizottság a **03 – P97PYI** sorszámmal rendelkező pályaművet kizárta a pályázatból.

A Bírálóbizottság a bontás során megállapított hiányosságokkal kapcsolatban úgy döntött, hogy a **04 – BU6T68**, a **06 – 257I3X**, a **07 – 1TT9N4**, a **11 – G7RJOT**, a **12 – NTTRXB**, a **15 – 427G3K**, valamint a **16 – FX4EWQ** pályaművek nem kerülnek kizárásra, hiszen azok formai hibái nem akadályozzák a tervek megértését és elbírálását.

A pályázatok értékelésére és bírálatára a Bírálóbizottság plenáris ülésén, 2024. szeptember 24. napján került sor.

A pályaművek értékelésének szempontjai:

KÖRNYEZETALAKÍTÁS

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

- építészeti összhatása, tömegeinek aránya megfelelő;
- illeszkedik a meglévő környezethez;
- egyedi megjelenésű, önálló identitással rendelkezik;
- színvonalasan gazdagítja a környezetet;
- megközelítése egyszerű, áttekinthető úgy gyalogosan, mint tömegközlekedési eszközökkel vagy gépkocsival;
- tájolása, benapozása megfelel a rendeltetés szerű használat igényeinek;
- belső közlekedési rendszere, a gyalogos útvonalak, valamint a parkolók megközelítése egyszerű és áttekinthető.

ÉPÍTÉSZET ÉS TÖMEGALKOTÁS

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

- építészeti összhatása, tömegeinek aránya megfelel a környezet minőségének;
- mindenki számára nyitott, az egyre erősödő virtuális tér méltó konkurenciájává válik;
- egyedi, innovatív külső és belső megjelenésű, jövőbe mutató, a környezet jellegzetes része;
- külső és belső tereinek építészeti minősége magas színvonalú;
- térkapcsolatai sokrétűek, használati lehetőségeik rendeltetésüknek, szerepüknek megfelelően differenciáltak;
- épületszerkezetei korszerűek, anyaghasználata innovatív, alacsony környezetterheléssel és energiafelhasználással előállított építőanyagokat alkalmaz;
- nemzetközi viszonylatban is értékes intézmény létrehozása;
- megvalósítása innovatív építési technológiát, technológiákat alkalmaz.

TÁJÉPÍTÉSZET

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte:

- a tájépítészeti összhatást, magas tájépítészeti színvonalat;
- a színvonalas rekreációs funkciók, közösségi terek létrehozását;

- sokrétű, ugyanakkor tisztán és könnyen értelmezhető térkapcsolatok kialakítását;
- ökológiai szempontokat érvényesítő, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást elősegítő tájépítészeti megoldásokat.

TERVEZÉSI PROGRAM ÉS FUNKCIÓ

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte:

- a tervezési program követelményeinek betartását;
- a funkcionális kapcsolatok színvonalas megoldását;
- a közlekedési rendszerek egyszerű, áttekinthető kialakítását;
- a fenntarthatóság követelményeinek érvényesülését;
- az energiahatékony megoldásokat úgy a megvalósítás, mint a működés során;
- a terv egészének, építészeti és műszaki magas színvonalát, ami igazolja a megvalósíthatóságot is.

GAZDASÁGI SZEMPONTOK

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

- kivitelezésének várható költsége kedvező;
- az innovatív, ötletgazdag megfogalmazás mellett, takarékos költségű szerkezeti megoldásokkal és anyagokkal került megtervezésre;
- gazdaságos területhasználatot biztosít;
- és környezetének alacsony üzemeltetési költségei várhatók;
- fenntartásának várható költsége kedvező;
- üzemeltetése és karbantartása energia- és erőforrás-hatékony.

4. AZ ÖTLETPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE

A Bírálóbizottság az Ötletpályázat során közreműködő szakértők véleményét kikérve a pályaműveket felbontásuk után részletesen áttanulmányozta és az értékelhető megoldások alapján az Ötletpályázatot eredményesnek tartja. A különböző építészeti megoldások alapján változatos pályaművek születtek.

Az értékelés során a Bírálóbizottság célja az volt, hogy kiválassza azt a pályaművet, amely a lehető legmagasabb színvonalon képes kiszolgálni az előírt funkciókat és teljesíteni az értékelési szempontokat.

Az Ötletpályázat stratégiai célkitűzései a következők voltak:

- új kulturális és modern innovációs központ kialakítása;
- a fiatal, műszaki érdeklődésű közösség országos összekapcsolódásának erősítése, az érdeklődési körök bővítése;
- a jelenleg is a magyar műszaki tudást magas fokon gazdagító szellemi közösségek innováció közvetítő szerepének erősítése;
- mindenki számára nyitott műszaki fórum létrehozása;
- egyedi különleges gyűjtemények bemutatása;
- az ország egyik legnépszerűbb családbarát létesítménye;
- országos és nemzetközi kapcsolatok fenntartása és bővítése.

A Bírálóbizottság a bírálati munkáját a Szakértői Testület értékeléseinek figyelembevételével végezte. A Szakértői Testület az értékelési szempontok szerint munkacsoportokba szerveződött és értékelte a pályaműveket.

A Bírálóbizottság a Szakértői Testület értékelését figyelembe véve a pályázatokat közel fele-fele arányban osztotta erősebb, illetve gyengébb minőségű pályaművekre. Az élvonalba került pályaműveket a Bírálóbizottság részletesebben, mélyrehatóbban megvitatta az értékelési szempontrendszer szerint, mielőtt felállította a sorrendjét.

A Bírálóbizottság a pályaművek részletes megvitatása során az alábbi összegző megállapításokat tette.

Kiíró szándéka szerint a debreceni helyszínen megvalósuló Magyar Közlekedési Múzeum olyan jövőbe mutató, gépjármű központú kiállítást kínáló, egész napos látogatói élményt nyújtó emblemikus épület, amely maradéktalanul teljesíti a legkorszerűbb múzeumtechnológia követelményeket, tematikája összehangolt kiegészítője a szomszédos BMW Group gyár látogatói program kínálatának, egyúttal önmagában is hirdetője és szimbóluma a hazai innovációnak és elektromobilitásnak, illetve annak a dinamizmusnak, amelynek szellemében Debrecen város is fejlődött és fejlődik tovább az európai mércével is jelentős városok sorába.

A kiírás beépítési paraméterek vonatkozásában szinte semmilyen kötöttséget nem fogalmazott meg, amely egyszerre jelenti a teljes tervezői szabadságot, másfelől támpontot sem ad, amely más típusú kihívást jelent a tervezők számára. A kivételesnek számító építészeti feladat sajátos konfliktusára

számos izgalmas megoldás érkezett, amely azonban innováció vonatkozásában érdemi építészeti választ jelenthetett volna hiányzik a pályaművekből.

A városközponttól távol eső közlekedési múzeumnak olyan élményparkként kell működni, amely a látogatók számára biztosítja az egész napos kikapcsolódás és feltöltődés lehetőségét. Ennek elengedhetetlen feltétele az épület tágabb környezetének koncepciózus megtervezése, magas minőségű kialakítása. A pályaművek jelentős részénél a környezet kialakítása és integritása, az épülettel való szerves egysége nem, vagy csak részlegesen valósult meg.

Ami az építészeti megfogalmazásokat, tömeg- és homlokzatképzést illeti a beérkezett 18 darab pályamű szinte mindegyike izgalmas javaslatokat vonultat fel. Jellemző visszatérő geometria a terveknél a kör, vagy körszerű (ovális, elliptikus) alaprajzra szerkesztett tömeg, amely első olvasatra logikus választásnak tűnik. A változatos és kreatív összkép inspiráló. A merész, jellemzően gondosan kidolgozott pályaművek kétségtelenül nagymértékben segítik a Kiíró a projekt tervezési programjának pontosításában.

A Bírálóbizottság az összes érvényes, a titkosság követelményeinek megfelelő pályaműről szöveges értékelő összefoglalást készített, melyben kiemelte azok előnyeit, illetve hátrányaikra is kitért.

5. A PÁLYAMUNKÁK RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE

01 – 5ZWEQ1

Rendkívül jól kidolgozott pályamű, nagy részletekbe belement. Létrehozott egy emblemikus jelet, amit kerék szimbólumként valósított meg. A feladatot, hogy egy emblemikus épület jöjjön létre, teljesítette. Ebben a kerékben van a múzeum állandó kiállítása. Vertikális közlekedési rendszerében viszont logisztikai, műtárgymozgatási nehézségek várhatóak. Pozitívuma a fedett-nyitott, és földalatti épületrészek és a figyelemfelkeltő, bár túl direkt kerékforma kiállítótér rendszere és kapcsolata.

A tájépítészeti jól átgondolta, a múzeumszakmai tereket egy tájépítészeti gesztusként jól megoldotta. Az épülettömbök közötti mérsékelt méretű vízfelületek minőségi zöldfelületet alkotnak.

Negatívum, hogy a felszíni parkolót lényegében egy beton falanszterként képzelte el, 100%-os benapozással, fenntarthatósági gondolat nélkül. Az épületegyüttes két külön tömegré bontása nehezíti a megközelítést, érkezéskor nem egyértelmű a haladási irány, az útvonal nem egyenesen vezet az épületekhez, nem is tudni, melyiknél van a bejárat. A többszintes épület bejáratiránya nem értelmezhető, az autót felől vezet, ahonnan nem lehet gyalogosan megérkezni. Az épület két, teljes egészében üvegezett homlokzata északi és déli, ezáltal az árnyékolással nem védett déli irányból nagy hőterhelés éri az épületet, illetve a benapozás, a nem kívánt árnyékhatás sem szabályozható.

02 – O2H3HW

A tervpályázat egyik, talán legfontosabb kérdése az volt, hogy hogyan lehet a Magyar Közlekedési Múzeum küldetését és programját olyan építészeti formába önteni, amely reagál a helyszínre és egyben ikonikus jelképként is beazonosíthatóvá válik mind az autópályán elsuhanó járművek szemszögéből, mind pedig a konkrétan idelátogató közönség számára is.

A helyszín egy közlekedési csomópont, ahol az alföldi síkság, mint végtelen természeti hely ebben a helyzetben csak áttételesen érvényesül, ugyanakkor morfológiája és a tervezési program nagysága lehetővé tette azt, hogy egy olyan léptékű épülettömeg készülhessen, mely önmagában is figyelemfelkeltő lehet. Az építészeti viselkedést ezért nem elsősorban a tágabb értelemben vett hely szelleme határozta meg, hanem az, hogy milyen, a múzeum tematikájára reagáló hívószavak (például kerék, mozgás, áramlás stb.) mentén próbálták a tervezők egy kompozícióba sűríteni a formát.

Az építészeti koncepció fogalmi gondolkozása és az építészeti forma vizuális nyelve között – már csak a léptéknél fogva is – nincs közvetlen összefüggés (például egy henger nem feltétlen jelenti egy autó kerekét, még akkor sem, ha adott esetben vízszintes tengelyű). A forma csak absztrakt módon, asszociációkra készítette tudja kifejezni azokat az egyébként érvényes hívószavakat, melyeket egy tervező a művének megalkotásakor, nyelvi értelemben kiemelten fontos kiindulásként definiált.

A pályamű a fentiek szerinti két szempontot – a „genius loci”-t és a kört, mint geometriai kiindulást és ilyen értelemben a kerék absztrakt megfelelőjét – próbálta kihangsúlyozni. A tervezési helyszín kapcsán A Pályázó helyesen ismerte fel, hogy a múzeum épületszerű megfogalmazása ezen a helyen nem igazán értelmezhető. A jelszerű, monolit forma (egy ferde síkkal el metszett csonkakúp) a kör tökéletességére épül. A Tervező a formát nem egy konkrét fogalom szó szerinti fordításával, hanem annak szerkesztési logikája mentén fejezte ki, ezért egy hétköznapi szemlélődő számára nehezen vagy egyáltalán nem felismerhető vizuális kapcsolatot teremtett a Múzeum küldetésével. Azonban formai értelemben vitathatatlanul jelképpé tudott válni az épület – ami emlékeztet a helyszíntől nem is oly

távol, a Polgár melletti M3 Archeoparkban fellehető úgynevezett kunhalmokra is, melyek kultúrtörténeti, kulturális örökségi, tájképi, illetve élővilág védelmi szempontból is jelentős domború földművek, és kimagasodó jellegükkel meghatározó elemei a síkságnak.

A tömegformálás a belső terek alakítását is meghatározta, ami a kör miatt rendkívül kötött szerkesztést kívánt. Az autópályáról történő megérkezéskor a gazdasági bejárat fogadja az ide érkező vendéget, ami nem szerencsés. A látogatói bejárat az épület átellenes oldalán, a terület végében található. A kívülről zárt forma a közönségforgalmi főbejáratnál határozottan nyílik fel, azonban a belépést követően egy zárt, befelé forduló, introvertált világba léphetünk, melynek lényegi eleme az árnyékolt, de nyitott udvar.

A kör alaprajzú udvar középpontja a kúp alapkörének középpontjától a főbejárat felé elmozdult, ezáltal differenciált mélységű és használatú terek keletkeztek, melyek jól illeszthetők egy kiállítási koncepcióhoz. Az udvar az egyes szinteken felfelé haladva egyre nagyobb átmérőjű körökkel körbezárt, mely vizuálisan is jelentőséggel bír, hiszen a felfelé táguló tér csökkenti az egyébként nagy téri magasságot. A belső udvar nyitott közlekedőiről szabadtéri kiállító-, és időszakos rendezvényi terek látványosak, ugyanakkor túlzó méretűek. Az épület tetején egy körbejárható kilátó ötletes élményelem, de egy mozgójárda viszi körbe a látogatókat, amely megoldás valószínűleg a hosszú útvonal miatt adódott, miközben bizonyosan vannak olyan nézőpontok, ahol szívesen elidőzne az ember.

Az alaprajzi szerkesztés geometriai kötöttségei a belső terek átalakíthatóságát, használatát korlátozzák, ugyanakkor figyelemre méltó, hogy Tervező a látogatói oldalról is jól használható térszervezésre törekedett, és ez a fajta SD és UX implementáció nagyon előremutató és egy jól működő múzeumot eredményezhet. A formából adódóan sokszínű, izgalmas belső terek adódtak, a térkapcsolatok is sokfélék, segítik a kiállítások változatos összeállítását. A zárt kiállítóterek 10-17 m közötti belmagassága túlzó, ha jellemzően csak személygépjárművek lesznek kiállítva. A körkompozíciók által megszerkesztett alaprajz színvonalas (például kifejezetten üdvözlendő a vizesblokkok felesleges tagoltságának elhagyása), de nagyvonalúsága sajnos a szerkesztésmód által meghatározott korlátokat is hordozza: nehezen berendezhető, működésbeli kompromisszumokkal terhelt terek keletkeztek, illetve a tömegáramlás szempontjából előnytelenek látogatói lépcsők mérete és elhelyezése.

A pályamű környezetalakítási és tájépítészeti kidolgozása a formának lett alárendelve. A telek belső közlekedési rendszere nem korszerű, teljesen elemeire bontja a nagy, mintegy 14.000 négyzetméteres telket. Nincs külső megérkezési pont, hiányzik egy élményparkon keresztüli eljutás a kiállítási attrakció előtt, amit erősít az is, hogy a látogató közvetlenül az épület körül parkol, ami egyben a főbejárat gyalogos megközelítésére nézve sem kedvező.

A pályaművet az építészeti forma következetes és tiszta szerkesztése, és ezáltal erős jelképi megjelenése miatt a Bírálóbizottság **kiemelt megvételben** részesítette.

03 – P97PYI

A Bírálóbizottság a pályamű **kizárása** mellett döntött.

04 – BU6T68

A tervezési helyszín meghatározásán és a tervezendő épület funkcióján kívül az Ötletpályázat kiírása szinte teljes szabadságot adott a pályázóknak. Ez a lehetőség azonban csak első pillanatra tűnik korlátlan szabadságnak, egy épület bárhol van, mindig keresi a környezetével, a teremtőjével, a

létrehozásának céljával, működésének jövőjével, a használókkal a szellemi és fizikai kapcsolatot. Ez a pályamű erre a gondolati fonálra épül fel.

A pályázó egyértelműen megfogalmazza, az épületnek az autózásról kell szólnia, ami véleménye szerint a szabadság, a sebesség, a dinamika és az innováció. Ezen túl olyan külső és belső térkapcsolatokat kívánt létrehozni, amely egyértelművé teszi az autót, ember természet kapcsolódását. Az autópálya lehajtó gyűrűje által határolt területen az épülettel és táji környezetével egy olyan élményközpontot kívánt létrehozni, mely egy szárazabb múzeumi látogatáson kívül egy különleges kulturális, szabadidős élményt nyújt a látogatóinak.

A fenti célok elérése érdekében a területet egy erdővel, zöld gyűrűvel határolja, mindezzel egy mikroklímájú teresedést létrehozva az alföldi, történések nélküli sík környezetben. Az így kialakított védett zónában a közlekedés dinamikáját szimbolizáló tekeredő végtelen szalag köré szervezve, a külső és belső terek szellemes átvezetéseivel építi fel a múzeumi funkciót.

A tervezői gondolatmenet hibátlan, azonban több ponton nem szolgálja a kiírói elvárásokat. A terület köré telepített „erdő” amellet, hogy kiváló védelmet nyújt a közepén kialakított területnek, egyben takarja is a mögötte létesülő épületet. Ez szinte minden esetben pozitívnak értékelhető megoldás, de jelen esetben a cél éppen az épületnek a láttatása, már nagyobb távolságról is az autópálya felől a figyelem felkeltése, egy jelként mutatva, - akár már a funkciójára is utalva, - hogy itt valami más, valami különleges fog történni, érdemes megállni, benézni és ottmaradni. Itt sajnos minden elrejtőzik, az autópályán közlekedő 160-al megy el mellette, sőt a lehajtón körbeautózva sem derül ki sokkal több. Sajnos ezzel nagyon sok autós kimarad abból az igen érzékenyen és tudatosan kialakított élményből, amit a terület és az épület látványa, valamint használata nyújtana.

Több pályamű is használta a szalag, mint a dinamizmus, a forgás, a szabadon száguldás szimbólumát az építészeti koncepciójához. Azonban ez az a pályamű, ahol kézzelfogható, hogy nem csak formai, hanem szellemi tartalom is lapul e formálás mögött. A szalag végigfut nem csak az épületben, hanem abból kilépve egy egységbe fonja a kertet, külső kiállító tereket, az élményközpontot, az egész területet. A szalag, amely nem csak formai elem, hanem felfűzi az egész kiállítás tematikáját, rendezi a látogató mozgását, a kiállított autók fejlődésének korszakait és a magasba futva egyértelműen szimbolizálja a technikai fejlődés szinte korlátlanságát és jövőbeli lehetőségeit.

Külön érdeme a tervnek, hogy a zárt kiállítótér egy olyan egységes terület, aminek a terében szabadon kanyargó szalagszerű kiállító felületek egyszerre biztosítják a látogató számára a tematikus mozgást és a kiállítás teljes áttekinthetőségét, szinte a tér minden pontjából. A látogatónak lehetősége van bármely pillanatban visszatekinteni összefoglalva a látottakat, valamint előre, hogy még milyen élmények várnak rá. Sajnos ez a gondolat a végén megtörik, hiszen a szalag hirtelen véget ér és igazgatási területtel folytatódik. Mennyivel jobban szolgálta volna a tervezői elképzelést, ha a kiszolgáló funkciók más területen kerültek volna elhelyezésre és a kiállító felület a szalag végtelenítésével folytatódik, a látogatói élmény nem szakad meg.

A pályázó a teljes kiállítói területet üvegezett felülettel veszi körbe. Ez kiválóan szolgálja az építészeti elképzelést, a transzparenciát, a teljes terület egységének átláthatóságát és a szalag tekeredésének légiességét. Ez a megoldás azonban semmi esetre sem biztosítja a kiállított tárgyak, közlekedési eszközök védelmét. Sajnos a túlzott üveghasználat hibáját több pályázó mellett ez a pályamű is elkövette. Az üveg egy nagyon súlyos biztonsági kockázat egy múzeum működésénél. A műtárgyakat teljes mértékben védeni kell a napsugárzás káros hatásától, a direkt napfénytől, a direkt UV sugárzástól. Ha létre is hozunk üveg felületet egy ilyen funkciójú múzeumon, gondoskodni kell az árnyékolásról. De kiegészítő árnyékolás elhelyezése azonban ebben az esetben pont a pályamű

lényegét, az állandó átláthatóságot, a „kint és a bent” határainak elmosódását akadályozná meg. Az már egy lényegesen másik, kevesebb erővel bíró terv lenne.

A pályázatról egyértelműen elmondható, hogy szellemiségében egy érzékenyen, szépen megfogalmazott tájépítészeti és építészeti mű született, amelyet a Bírálóbizottság **III. díjra** javasolt.

05 – LV56MW

A pályamű környezetalakítása – a főbb sémák szintjén – átgondolt, megfelelően diverzifikált zónák és útvonalak alakultak ki és a koncepció kidolgozottsága is részletes. A fás-ligetes környezet minőségi fogadótérként működik és a “zöld” lehatárolás megfelelően szeparálja a múzeum közvetlen környezetét az autópálya káros hatásaitól. A parkolásra tett javaslat kissé sematikus, de alapvetően korszerű szemléletet tükröz. A telek szuboptimális adottságait mikromobilitási eszközzel, illetve kerékpárbérléssel ellensúlyozza. A zöldfelületeket a tervező helyenként vízfelületekkel töri meg; az így kialakuló mikroklíma a látogatói élményen sokat javít, a nyilvánvaló üzemeltetési kihívások mellett; azonban professzionális tájépítészeti ökológiai koncepció hiányában a tervezett környezet nem fenntartható.

A tesztpálya túlzottan hangsúlyos, a múzeum markáns keretezése nem segíti annak környezetbe ágyazódását.

Az épület tömegformálása egyszerű, kissé talán klisészerű, a tervező túlzott kockázatot nem vállal általa: tiszta, elegáns forma.

A kiállítótér a viszonylag nagy légtér és az arányosan ritka tartószerkezeti raszter miatt rugalmasan berendezhető, de nincsen különösebben megszakítva – a látogatói útvonal várható hosszából fakadóan szükséges – pihenő és vizesblokk-szigetekkel (UX-szemlélet hiánya). Az időszaki kiállítótér centrális helyzete megnehezíti annak átépíthetőségét a működési színvonal megtartása mellett. Bár a pályázat kiírása során rögzítve lett a kiállításban szereplő legnagyobb műtárgy mérete, erre a terv logisztikai megoldásai (pl. autólift mérete és jellege) nem nyújtanak megnyugtató megoldást.

Természetesen a karakteres aréna-szerű tömeg a körkörös belső elrendezés tekintetében számos kompromisszumot eredményez; ez főképpen nehezen berendezhető, korlátozott funkcionalitású és/vagy rugalmatlan alapterületű helyiségcsoportokban manifesztálódik.

Ez különösen igaz a látogatói háttérterületekre (pl. vizesblokkok), a múzeumi – egyébként a szakmai munkavégzéssel kevésbé kompatibilis – irodaterületekre, vagy éppen a (látvány) restaurátóműhelyre, továbbá a geometriai kötöttség miatt aránytalanul kicsi alapterületű konyhaüzemi helyiségcsoport is ide sorolható.

A koncepció számol – a szakszerű múzeumi működéshez elengedhetetlen – légtechnikával (az ennek elhelyezéséül szolgáló helyiségcsoportokat is korrekt módon elhelyezte), de a látványterveken ezeket – a látvány szempontjából kedvező módon – egyáltalán nem ábrázolja és a modern, letisztult határolószervezetek egyébként is kétséges, hogy ezek beépítését lehetővé teszik.

A terv kifejezetten üdvözlendő erénye, hogy mind az alkalmazott építőanyagok, mind a megvalósításhoz szükséges építéstechnológiák a fenntarthatóság szellemiségében lettek kiválasztva, úgy, mint a CLT és BSH tartószerkezeti elemek, árnyékolás.

Koncepcionális gyengesége a pályaműnek a kiállítótérben a felülvilágítók alkalmazása; egy múzeum esetében (a szigorú műtárgyvédelmi követelmények miatt) a természetes fény inkább kizárandó, kevésbé szerencsés körülmény. Hasonlóképpen, a szabadtéri kiállítótér is csak legfeljebb bemutatótérként szolgálhat kevésbé szenzitív tárgyak, járművek esetén; ilyen körülmények között műtárgyak természetesen nem bemutatathatóak.

A terv megvalósíthatósága kiemelkedő a hazai és regionális körülmények között, noha a költségbecslés alulbecsült és egyáltalán nem számol a kiállításépítés markáns beruházási költségigényével.

Általánosságban elmondható, hogy a terven alkalmazott sematikus megoldások műszakilag korrektek, de nélkülözik azt a nagyvonalúságot és korszerű, látogatóközpontú szemléletet, ami egy jövőbe mutató, nemzetközi mércével is kiemelkedő múzeumkomplexum esetében elvárható lenne (érintésmentes, gyermekcsoportok és nagycsaládok látogatói szokásaira is optimalizált terek, stb.).

Összességében a pályamű minden aspektusa átlagon felüli kidolgozottságú és szerethető, a koncepció koherens egész, de számos innovatív, főleg fenntarthatóság terén nyújtott megoldása ellenére, nincs olyan kiemelkedő, "landmark"-formáló identitása. A pályaművet a Bírálóbizottság **megvételre** javasolta.

06 – 257I3X

Érdekes koncepció, a kiállítótér egy részét egy hosszúkás tájépítészeti gesztusba fogalmazta meg. A múzeum kiszolgáló terét pedig egy toronyba rakta. Ami hiányolható, hogy mi adja meg az épületnek a múzeum karakterét, amely eltér más funkciójú épületektől. Ahhoz képest, hogy egy viszonylag nagy épületről van szó, a toronyban arányaiban szűk közlekedők és közlekedőmagok találhatóak. A hosszúkás kiállítótér, azzal, hogy megszakítják kiszolgáló blokkok, műtárgy-logisztikai és kiállításélmény szempontjából túl szűk a tematikához mérten.

A gondolat, hogy ezen az ingatlanon egy alacsony lepényszerű tömeg és egy vertikális elem helyezkedik el, építészetiileg lehet, hogy helyes, azonban ez az épület arányt tévesztett. Több dolgot akar beletenni ebbe a kubatúrába, mint amire ez valójában alkalmas. Ez a konfliktus felfedezhető az átrium téren is, ezek a kevésbé jól használható terek.

Mind a terepbe süllyesztett kiállítótér, mind az irodákat, oktatási tereket magába foglaló toronyépület homlokzata teljes felületen üvegezett, a káros benapozás ellen nem védett.

A környezetalakítás a környék mezőgazdasági területhasználatának logikáját kívánja átvenni. A terület sávos elosztásán ez azonban kevésbé érzékelhető. A burkolt tesztpályán kívül nem jönnek létre érdemi, használható kültéri közösségi zónák. Továbbá a zöldterületek növénytelepítése és árnyékolás nélküli kialakítása a jelenkori klimatikus viszonyok között nem reális.

08 – 50VPUJ

A pályaművek sorából szabad tömegformálásával, professzionális feldolgozottságával kiemelkedő alkotás az egyik legbátrabb és legkifinomultabb építészeti válasz a kiírás ikonikussággal kapcsolatban megfogalmazott kritériumainak teljesítésére. A vasbeton héjszerkezet formanyelve és, mint technológia – tekintettel a hasonló építészeti előképekre sokaságára - nem hoz újszerűséget, megvalósíthatóság és üzemeltetés szempontjából is számtalan kérdést vet fel, mégis, összességében harmonikus és elegáns, „landmark”- szerű, a pályaművek között más alkotással össze nem téveszthető az építészeti imidzs. A tervező kockázatos utat választott, ahol könnyű eltévedni, semmitmondóvá és esetlenné válni; nehézség a funkcionális rend, a külső architektúra és belső terek koherenciájának egyensúlyban tartása, kritikus a formáltságban a mértéktartás, a gondolat frissességének elevenen tartása. A terv könnyed eleganciával foglal helyet a szépség tartományában.

A tervezési program elvárásait az általánosnak nem nevezhető alaprajzi szerkesztés jól kielégíti. A kiállítótér és annak közvetlen illetve indirekt kiszolgáló funkciói logikus rendszerbe szerveződnek. A közlekedési útvonalak és a parkolás funkcionálisan megoldott, az épület szoborszerű látványa alá rendelt, nem minden szempontból felhasználóbarát. A pályamű nem tartalmaz tájépítészetileg kidolgozott koncepciót, a mesterséges medence ebből a szempontból nem értékelhető.

A terv azon pályaművek sorát folytatja, ahol a pályázó a víz elemet nagy összefüggő felület formájában teszi a kompozíció integráns részévé. A felvetést, különösen az ország természetes vizekben szegényebb régiójában látványelemként, mikroklimatikus (ökológiai aktivitást feltételezve), illetve turisztikai szervező erejét és líraiságát elismerve a Bírálóbizottság érvényesnek és értékesnek ítélte, azzal a fenntartással, hogy egyébiránt a vízparti környezet műtárgyvédelmi szempontból kedvezőtlen, fenntartási költsége magas.

A kiemelkedően magas színvonalú, landmark élményt nyújtó pályaművet a Bírálóbizottság **I. díjra** javasolta.

09 – I7LILZ

A különleges formájú épület az ingatlan északi oldalára tapad, ez nem a legelőnyösebb feltárási útvonal. Az épület előtti parkoló dominálja a közvetlen környezetét, minőségi park/köztér funkció így nem alakulhat ki.

A pályázó a tervezői feladatot teljesítette, viszont a tervezési programnak csak részben felel meg, amely egy indokolatlan formában testesül meg. Mindent ebbe kényszerít bele. Egy olyan sugaras elrendezést követett, ami egyébként sok közlekedési múzeumban tetten érhető, ahol ennek vannak építészeti hagyományai, illetve meglévő adottság. Zöldmezős beruházás esetében ennek nincs indokoltsága.

A pályamű tematikában csapong, a madártávlati fotón látható MiG-29-est és egyéb harcászati eszközöket mutat, ami átgondolatlanságra utal.

A javaslat a telket két külön részként kezeli, egyiken csak a tesztpálya, másikon a vele nem kommunikáló, elforduló centrális kiállítótér kap helyet. Telken belül túlzó autós forgalommal számol, gyalogos forgalom, külső terek, parkosítás szinte egyáltalán nincs.

A tervezési és kivitelezési költségek kedvezőek, de a koncepció kidolgozatlansága miatt nem tekinthetőek mérvadóak.

10 – V3J695

A pályamű több más pályaműhöz hasonlóan egyfajta spirális vonalat tett meg a tervezési koncepciója alapjául. Ezt a spirált ugyanakkor, több más pályaműtől eltérően lényegesen frappánsabb módon dolgozta ki; míg ugyanis más pályaművek esetében a spirálnak egyszer vége szakad, és így a látogatóknak a már egyszer megtett útvonallal azonos úton kell visszatérni, majd elhagyniuk a múzeumot, addig ez a pályamű helyesen oldotta meg, hogy az állandó kiállítás leendő történetmesélését követve, a gépjárműgyártás kezdetével indulva, annak korszakain keresztül jut el a kezdő pontból a végpontba – amely így egyszersemind a kiállítás kijárata és bejárata is egyben.

Az egyszerű, ám hatásos forma lényegében végig üvegezett homlokzattal fordul a külvilág felé, míg az állandó direkt napfény problémáját egyfajta ferde lamellák elhelyezésével javasolja megoldani.

Az erőteljes jelként a körülötte lévő tágabb térséget meghatározó, egyfajta orientációs pontot a térben kijelölő épület egyszerre ír le egy fekvő nyolcas formát, valamint a végtelent jelentő egyezményes jelt, ugyanakkor a közelben található autópálya csomópontok vizuális megjelenése is reflektál, így a tervezett forma megtalálja a kapcsolódást a benne található funkcióval is.

A Bírálóbizottság pozitív elemként emelte ki azt, hogy a terv egy állandó átlátást, vizuális kapcsolatot biztosít az egyes múzeumi terek között, így a látogató, néző folyamatosan tudja, hol is van épp, ezzel reflektálni tud arra az utazás-élményre, amelyet az új kiállítás számára kínál.

Az épület teteje mindezekén túl – az új Néprajzi Múzeumhoz hasonlóan, ám attól teljesen eltérő formavilággal – tetőkert létrehozására, járható sétányra, de akár a kiírásban szereplő tesztpálya körbevezetésre is lehetőséget biztosít.

A terv előnye tehát az egyértelmű, érthető, nagyvonalú építészeti gesztus, az átlátható, a későbbi kiállítás tervezői számára jelentős mozgásteret biztosító egybefüggő terek létrehozása. Hátránya ugyanakkor szintén ebből a szabadságból fakad, mivel számos fontos részletkérdésre nem ad választ.

Ilyen kérdés például a funkcionális terek elhelyezése, az irodák és a szociális helyiségek helyzetének átgondolatlansága.

Az épület köré tervezett tesztpályán kívül eső, ám még az építési telek részét képező területekre nem fogalmaz meg kellően végig gondolt tájépítészeti ötleteket; jöllehet a külső környezet kellő átgondolásának hiánya a legtöbb tervre szintén elmondható.

A funkciót a pályamű némiképp alárendeli a nagy gesztusnak, az építészeti formának. A két darab létrejövő belső udvar intenzív zöld kialakítása üdvözlendő, ugyanakkor az ezzel együtt járó tartószerkezeti kérdések nincsenek kellőképpen végiggondolva. A terv költségbecslése indokolatlanul alultervezett.

Összességében elmondható tehát, hogy az egyik leginkább egységes formavilágú építészeti gesztust láthatjuk ebben a tervben, azonban a részletek, és a funkcionális kérdések nincsenek kellő mélységben végig gondolva.

Fentieket mérlegelve a pályaművet a Bírálóbizottság a legmagasabb szinten értékelt művek közé sorolta, azaz **II. díjra** javasolta.

11 – G7RJOT

A pályamű esetén nagymértékű szabad formálás indult el, még releváns is lehet, azonban itt nagyon sok esetben öncélú formalizmussá válik. Ez a formalizmus nagyon túlzásúfoltan jelenik meg a terület többi kültéri pavilonjaiban is, még a játszótérnek a kis pici mászóka elemein is, mintha ugyanennek az óriási formának lennének a másolatai, amely túlzásnak érezhető.

A tervező az épület és a terület formálásában azonos elveket alkalmaz, amelyek végigvonulnak a külső területek kialakítása során is. Ezek azonban a sík területi kialakítás miatt a látogatói nézőpontból kevésbé láthatók.

Nem csak a homlokzata teljesen üvegezett, hanem a tető is teljes üvegtetővel rendelkezik, amelynek a tartószerkezete vitatott. Az árnyékolás, benapozás, valamint a kellemetlen fényárnyék hatások további kérdéseket vetnek fel. Múzeumilag, tehát működésileg, belső funkcionalitásában több probléma van.

Az iroda blokkok bekerültek egy kis szárnyba, teljesen ablakmentes hatalmas hosszú, zárt folyosókon keresztül érhetőek el.

A tartószerkezeti megoldás nem tűnik reálisnak, a nagy fesztávolságú üvegezett térlefedés tartószerkezet nélküli. A látványos koncepció a valóságban nem prezentál ténylegesen megvalósítható alternatívát.

12 – NTTRXB

A tervező a területen több tömegeből álló múzeumot helyez el, amelyek körül diverzifikált külső tér jön létre. A terület délnyugati részét és keleti oldalát nagy mennyiségű, több zónára osztott parkolóhellyel tölti fel, aminek indokoltsága kérdéses.

A külső közösségi terek nem árnyékoltak és közepes minőségűek.

A zsúfoltság és a kellemetlen sokszínűség egy általános jellemző, nagyon elkeskenyedő trapéz alapú hasáb épületbe kerültek a funkciók. Ezek között lebegő, összetett formálású hidak kötik össze a funkciókat. Nagyon bonyolulttá válik a térszervezés. A nagyon furcsa alaprajzi helyzet miatt ezek nem is igazán ideális téri helyzetek.

A flexibilitás egyáltalán nincs benne a tervben, hiszen ezek az adott kubatúrák nem tudnak alkalmazkodni az esetlegesen változó igényekhez. A függőleges közlekedésre egyáltalán nincs lift betervezve, miközben három többszintes épület került megtervezésre. A lépcsőkön való közlekedés – a kialakításuk okán - egy nagyobb csapattal már problémás.

13 – HVOYEC

A pályázó által tervezett épület formája a Hortobágyon jellemző ipari silókra reflektálnak, amelyek a táj nagyon jellegzetes, vertikális elemei. Csillogó fémfelületeikkel nagyon meghatározó kortárs elemek.

Funkcionálisan rengeteg kérdést felvet, hogy lehet-e kilenc szintes épületbe közlekedési múzeumot elhelyezni.

Nagyon izgalmas felvetés a homlokzata, ahogy a tájolásnak megfelelően változik, egyfajta szélkerekeket alkalmaz. Ez mind energetikailag, mind a mai környezettudatos elveknek megfelel. Külső látványban érdekes, ahogyan van egy állandó vibrálása, állandó mozgása. Egyébiránt zavaró hatást is kelthet, ahogyan a műtárgyakat nézve a háttérben folyamatos mozgást tapasztalunk, amely akár még zajhatással, illetve állandó fényárnyék hatással jár.

A függőleges közlekedője egy folyamatosan emelkedő rámpa, amely több kérdést is felvet. A rámpa meglehetősen szűk és monoton, amely egy állandó szűk közlekedővé egyszerűsödik.

A javaslat legdominánsabb eleme a versenypályaként kialakított tesztpálya, ez követi le a telek kontúrját, minden további elem ezen belülre kerül, kissé, mintha egy versenyautó pálya érzetét keltené.

14 – 6IJXCM

Az épület belső geometriája a külső térben is továbbfut. Az épületet és a szabadtéri funkciókat fákkal beültetett környezetbe helyezi el, így az autópálya felől a létesítmény részben takarásba kerül. A terület északi végébe helyezett, észszerű nagyságú és szerkesztésű parkoló lehetővé teszi a nagyobb

összefüggő zöldterületek kialakítását, a kevés autós felület a telek északi sarkára korlátozódik. A tervezési terület, épület, burkolt területek és a zöldfelület aránya jó. Ígéretesen helyezi el a tervezett tömegközlekedési kapcsolatot, a jól méretezett és tematizált bejárat előtti térhez vízfelület kapcsolódik. Jól működhet az egybefüggő, gyalogos úthálózattal átszőtt intenzív zöldfelület is. Jól elhelyezettek a funkciók, a rekreációs pontok, szerencsés a nagy játszóhely kialakítása. A tesztpálya elkülönül, finoman háttérbe húzódik, mégis kapcsolódik a fő funkcióhoz.

A karakteresnek gondolt, szellemesen szerkesztett, bár öncélú, alaprajzi váz csigavonalat, a ráépülő tömeg ókori harci sisakot idéz. Anyaghasználata harsány, indokolatlanul túlzó. Az alapvetően centrális tér- és formaszervezés a tájolásra, használatra reflektálva finoman torzul, egyedi külsőt és belső tereket eredményezve. A formálásnak köszönhetően változatos belső terek alakulnak ki izgalmas téri- és vizuális kapcsolatokkal. A zárt kiállítási terek üvegfüdömen keresztül kapnak természetes megvilágítást, ám ennek árnyékolása nem megoldott. Az épületet borító üveghártya nem fenntartható, műtárgyvédelmi szempontból rendkívül aggályos. Térszervezése nem logikus (pl. a kiállítótér közepén a műtárgyraktár nem megközelíthető). Az időszaki kiállítótér a panorámalift mellett nincs megfelelő helyen, nem különül el az állandó kiállítás tereitől. Az egybefüggő kiállítótér majd 30 méteres belmagassága szükségtelen, a túlméretezett teret a kiállítótérként is használt rámparendszer sem tudja egyensúlyba hozni.

A pályamű átgondolt funkcionális kapcsolatokat mutat, amelyek logikusan szervezik az épület különböző tereit. A tervezett funkciók jól illeszkednek egymáshoz, többé-kevésbé biztosítva a látogatók számára a kényelmes és intuitív közlekedést az épületen belül. A pozitív szándékok mellett, a centrális szerkesztés a cellás funkciók esetében nehezen használható tereket eredményez, az irodai rész középfolysós, sötét kialakítása nem szerencsés, a panorama teraszhoz csak ezen keresztül lehet eljutni. A kiállításra is használt rámpák elképzelése ötletes, de meredeksége miatt féltő, hogy nem ideális megoldás. Az emeleti mosdó helyiségek közvetlenül a kiállítótérbe nyílnak.

Miközben a terv alacsony tervezési és kivitelezési költségekkel számol, valójában a tervezett dómstruktúra csak jelentős költséggel és hosszabb kivitelezési idővel valósítható meg. A belső térben alkalmazott, elegánsnak szánt anyagok – pl.: perforált fémlemez - fenntartása, tisztán tarthatósága kétséges.

A pályaművet a telepítésre tett értékes javaslataiért a Bírálóbizottság **megvételre** javasolta.

15 – 427G3K

A tervező olyan egyszerű építészeti alap gondolatot választott, amelynek jellemzője a horizontális térbeli rend. Ezzel a kiindulással igyekszik az épületet tájba illeszteni, kerülve a felfelé törő tömeghatásokat. Dominál az épület fegyelmezett gondolatisága és raszterrendszere.

Az eltérő funkciók összehangolása azonban sok esetben esetlegesnek tűnik. Környezetét lemerevíti sematikus javaslata, így kevésbé kapcsolódik a táj eszmeiségéhez. Annak ellenére, hogy a leírása szerint a pályázót foglalkoztatja ennek filozófiai tartalma.

A javaslat alapvetően egy nagy tér installáció, az épület egy óriási fedett tér, egy pavilon.

A területen csekély az autós terület, a tesztpálya szerencsésen háttérbe vonul. A gyalogos zónák részben nyitott, részben fedett-nyitott helyzetűek, így ezek a parkolóterületet és a pavilon közti teret lakják be. Szerencsésen helyezi el a közösségi közlekedés megállóját. A gyalogos közlekedés független a parkolóktól. A pavilon jellegből adódó teljes üvegfelületet csak részben árnyékolják a konzolosan túlnyúló tetők. A sáncszerű földfeltöltések védett helyzetet eredményeznek.

Az épület tömege idézi a korábban sikeres ipari építészet nagyvonalú, tömbösített megoldásait. Ez talán az alföldi körülményekre való utalást is jelenti. Az egyterű nagyméretű kiállítótér flexibilitásra ad lehetőséget. A nagyobb belmagasságú igényt nem az épület kiemelésével, hanem süllyesztéssel oldja meg.

A műtárgy raktárak és restaurátor műhely elhelyezése és megközelítése megfelelő. A koncepció erőssége az egyszerűség és a logikus elrendezés.

A látványterveken nem utal a múzeum számára nagy fontosságú gépészeti rendszerekre. Ezek megjelenése nem elhanyagolható a tér és formaképzésnél.

Az óriási sík pavilon meghatározó eleme a hajtogatott hullámzó tető, amely hasznos bevilágítási lehetőséget is nyújt. Vitatható a tető és a pillérháló nyomasztó sötét színezése. A teljes homlokzatát üvegfelületekkel zárja. Ez a megoldás minden esetben árnyékolást igényel, mivel a múzeumi kiállítási funkció nem kedveli az állandóan változó fényeket.

A tájról megfogalmazott esszé szép, viszont a terve nem váltja ki azt a feladatot, hogy a múzeum és a látogató központ tájépítészeti szerepet is betöltsön. Hiányoznak a külsőben a rekreációs helyek, változatos pihenési és találkozási felületek. Az ideérkező látogatók több órát töltenek a kiállító terekben és a külső térben is. Ez utóbbi elvárásra nem tett sikeres javaslatokat. A terve szerint nem jött létre otthonos, rekreáció érzését keltő külső tér.

Költsébecslése alábecsült, a múzeumgépészet is a kiállítástechnológia ezt alaposan növeli. Nem részletezi a megújuló energiaforrások használatát. Ez a hiányosság jelentős kérdéseket vet fel a létesítmény hosszútávú fenntarthatóságával és üzemeltetési költségével kapcsolatban.

Összességében megállapítható, hogy a pavilonszerű alap gondolat funkcionális és építészeti szempontból nem toladó, így fegyelmezetten elegáns karaktert eredményez. Az áttekinthető óriási belső tér, képes befogadni a kis és nagyméretű közlekedési eszközöket, és lehetőséget teremt a kiállítótér későbbi átalakítására.

A Bírálóbizottság a tervet **kiemelt megvételre** javasolta.

16 – FX4EWQ

Az egyedi szerkezet hozzájárul az épület karakteres megjelenéséhez, és kiemeli a pályamű innovatív jellegét. Ugyanakkor a közlekedési rendszer nehezen áttekinthető, ami akadályozhatja a látogatók számára a kényelmes navigációt az épületen belül. Emellett a pályázat nem tartalmaz részletes információkat a megújuló energiaforrások alkalmazásáról, ami hátrány lehet a fenntarthatósági szempontok tekintetében.

A pályamű környezetalakítása átgondolatlan, kidolgozatlan, a látványterveken a környezeti, táji, zöldfelületi elemek egyáltalán nem jelennek meg. A tesztpálya műszaki kialakítása a környezetalakítás egyedüli kidolgozott eleme.

Egyszerre alul- és túltervezettség jellemző. Az épület kétszer akkora alaprajzi mérettel kalkulál, mint amit a program kiírt, ez öt teljesen eltérő épületben jelenik meg, amik a földszinten vannak összekötve, egy egyszintes földszinti épülettömeeggel, ami rengeteg problémát generál és mind építészeti, mind funkcionálisan nagyon alultervezett. A kör alaprajzú tömeg használata sematikus, téri kialakítása miatt csak egyféleképpen használható.

A kiállítóterek tömegei teljes homlokzatukon üvegezettek, árnyékolásuk nem megoldott.

17 – CUPZTU

A pályamű kiindulása a folyamatos áramlás; mind a telek beépítése, mind az épület formálása, alaprajzi szerkesztése esetében fontos szempont volt az áramlás, bejárhatóság folyamatossága, a megtorpanás nélküli haladás lehetősége.

A terület szinte teljes gyalogos bejárhatósága mellett kiemelt figyelmet fordított a pályázó a jelenlegi közlekedési kapcsolatok becsatornázására, változatos telken belüli gyalogos és kerékpáros lehetőségeket kialakítva. Ennek a változatosságnak az eléréséhez azonban felszín alatti személygépjármű parkolás biztosít elegendő területet, ami problémásnak tűnik mind gazdasági, mind a látogatói megérkezés minősége miatt.

Az épület elhelyezése, formálása a telken belül jó aránnyal történt, a külső parkosított területek mellett többféle átmeneti külső teret - fedett-nyitott, védettebb belső udvar jellegű - eredményezve.

Az épület alapkoncepciója a folyamatosan emelkedő rámpa-szerű útvonal, ami mind a belső kiállítási terekben, mind emelt tetőterasz formájában végigfut az épületen. A koncepció a racionális szerkesztéssel kombinálva alapvetően logikusan berendezhető, egy muzeológiai útvonalra szerkesztett kiállítást tesz lehetővé. A fókusz nem az épületre, hanem a kiállításra kerül.

A jól berendezhető átgondolt kiállítótéri szerkesztés egyben a pályamű problémáját is magában hordozza: a rámparendszer az akadálymentes meredekség érdekében fix útvonalon fut, ehhez kapcsolódnak a kiállító terek térrészei, azoknak fix, nem rugalmas kialakítást eredményezve alaprajzilag, habár vizuálisan egybefüggő teret alkotnak. Ez a fajta szerkesztés lemeríti a használatot, nehezítve a flexibilis használatot, a későbbi alternatív kiállítási koncepciók megvalósíthatóságát. A másik problémája a rámpaszerű szerkesztésből ered: az emelkedő útvonal bejárásával a visszatérés nehézkes, az épületen belül a dolgozói - látogatói útvonalak, zónák sokszor keresztezik egymást, összemósódnak.

A racionális tömegformálás, míg a telken, illetve épületen belül téri gazdagságot eredményez, az épület távoli, külső látványában, az autópályán haladók számára nem jelent emblemikus formát, nem emeli ki az épületet a heterogén környezetéből, ami Kiíró számára kiemelten fontos szempont volt. Az épület külső felületeit is meghatározó, izgalmas természeti jelenségekre épülő képzőművészeti koncepció hordoz magában dinamikus, változatos látványbeli lehetőségeket, ennek homlokzati kialakításban, anyaghasználatban betöltött lehetősége kérdéses.

A Bírálóbizottság a pályamű értékes elemeinek elismeréseként a tervet **kiemelt megvételre** javasolta.

18 – 543QD9

Átgondolt környezetalakítási koncepció, az igényelt kültéri elemeket több funkcióra is felhasználja (tesztpálya és beszállítás). Ugyanakkor a közösségi és zöldterületek összefűzése nem hoz létre érdemi hangsúlyokat a telken belül.

Nagyon erőteljes szabad formálású gondolat, karakteres, egyedi megjelenés, ahol óriási ellentmondás van a külső forma és a belső világ között, amely egy nagyon összetett belső téri helyzetet eredményez. A mélygarázsba történik az érkezés a pincszinten, ahonnan bonyolult módon kell a látogatóknak feltalálnia ebbe az óriási nagy egy térbe, ahol a belmagasság 10 cm-től 20 méterig terjed.

Az épület két azonos kubatúrájú tömegre van bontva, a kettő között egészen minimális a kapcsolat, a földszinten ez csak egy fedett-nyitott átkötő, ami felveti a kérdést, hogy télen vagy esőben hogyan tud a kettő együttműködni. Csak a kiállítóterek vannak fedetten, zártan összekötve egy első emeleti híd segítségével.

A kiállítóterek kialakítása rugalmasan formálható, megfelel a múzeumi elvárásoknak. A terek nagyvonalúak, a rámpák érdekes nézeteket eredményeznek. A tetőbevilágítók indirekt megvilágítást tesznek lehetővé.

A telekhatárokat lekövető tesztpálya határozza meg a területet, ezen belülre kerül a többi funkció: a pálya formájával rokon, szoborszerű épületegyüttes és a kettő közti területre tervezett gyalogos zóna, parkosítás.

A pályamű az energiahatékony megoldások terén kiemelkedő eredményeket mutat be, amelyek elősegítik a fenntartási költségek csökkentését és a környezeti terhelés minimalizálását.

A Bírálóbizottság a pályamű értékes elemeinek elismeréseként a tervet **megvételre** javasolta.

6. A DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA

Az 5. fejezetben ismertetett értékelések alapján a Bírálóbizottság az alábbi sorrendet állítja fel a pályaművek között:

I. díjban részesül	a 08 – 50VPUJ azonosítókódú pályamű,
II. díjban részesül	a 10 – V3J695 azonosítókódú pályamű,
III. díjban részesül	a 04 – BU6T68 azonosítókódú pályamű,

A Bírálóbizottság továbbá úgy döntött, hogy az alábbi pályaműveket a Tervpályázati rendelet 7. §-a szerint kiemelt megvételben és megvételben részesíti:

Kiemelt megvételben részesül	a 02 – O2H3HW azonosítókódú pályamű,
Kiemelt megvételben részesül	a 15 – 427G3K azonosítókódú pályamű,
Kiemelt megvételben részesül	a 17 – CUPZTU azonosítókódú pályamű,
Megvételben részesül	a 05 – LV56MW azonosítókódú pályamű,
Megvételben részesül	a 14 – 6IJXCM azonosítókódú pályamű,
Megvételben részesül	a 18 – 543QD9 azonosítókódú pályamű,

7. A DÍJAK ELOSZTÁSA

A Bírálóbizottság a díjazottak részére kifizetendő összegeket az alábbiak szerint állapította meg:

I. díj	08 – 50VPUJ	bruttó 18.000.000,- Ft
II. díj	10 – V3J695	bruttó 16.000.000,- Ft
III. díj	04 – BU6T68	bruttó 14.000.000,- Ft

A Bírálóbizottság a kiemelt megvételben és megvételben részesített pályaművek részére fizetendő megvételi összegeket az alábbiak szerint állapította meg:

Kiemelt megvétel	02 – O2H3HW	bruttó 6.000.000,- Ft
Kiemelt megvétel	15 – 427G3K	bruttó 6.000.000,- Ft
Kiemelt megvétel	17 – CUPZTU	bruttó 6.000.000,- Ft
Megvétel	05 – LV56MW	bruttó 3.000.000,- Ft
Megvétel	14 – 6IJXCM	bruttó 3.000.000,- Ft
Megvétel	18 – 543QD9	bruttó 3.000.000,- Ft

A Bírálóbizottság úgy döntött, hogy a díjazásra nem osztja ki a rendelkezésre álló teljes keretet, tekintettel arra, hogy egyetlen pályamű sem adott maradéktalan és evidens választ a kiírásban megfogalmazott tervezési szempontok leglényegesebb vonatkozásaiban.

A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG TAGJAI

SSZ	SZEREPKÖR	NÉV	BEOSZTÁS	SZERVEZET
1	Elnök	Lánszki Regő	építészeti államtitkár	Építési és Közlekedési Minisztérium
2	Társelnök	Perényi Lóránt	építészeti stratégiaért felelős helyettes államtitkár	Építési és Közlekedési Minisztérium
3	Tag	Szalay Tihamér	Ybl Miklós -díjas építész	Magyar Építész Kamara
4	Tag	Papp László	polgármester	Debrecen Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal
5	Tag	dr. Schneller Domonkos	főigazgató	Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum
6	Tag	Lázár Antal	Kossuth-, Ybl Miklós-, Pro Architectura díjas építész	BME Építészmérnöki Kar Exploratív Építészeti Tanszék
7	Tag	Tima Zoltán	Prima Primissima, Ybl Miklós- és Pro Architectura díjas építész	KÖZTI – Középülettervező Zrt.
8	Tag	Molnár Csaba	Ybl Miklós-, Kós Károly-, Pro Architectura-, Tessedik Sámuel-díjas építész	BME Építészmérnöki Kar
9	Póttag	Cserenyák Eszter Ilka	építész	Építési és Közlekedési Minisztérium, Építészeti és Stratégiai Főosztály
10	Póttag	Linnert Napsugár	építész	Építési és Közlekedési Minisztérium, Szakmai Kapcsolatokért Felelős Főosztály


ZÁRÓJELENTÉS

Melléletek:

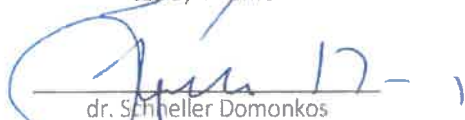
1. számú melléklet: Az Ötletpályázat során a pályaművek azonosítására használt egyedi azonosítókódok listája
2. számú melléklet: Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény



László Regő



Szalay Tihámér



dr. Schneller Domonkos



Tima Zoltán



Perényi Lóránt



Papp László



Lázár Antal



Molnár Csaba

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet – Az Ötletpályázat során a pályaművek azonosítására használt egyedi azonosítókódok listája

AZONOSÍTÓKÓD	HELYEZÉS VAGY MEGVÉTEL	PÁLYÁZÓ	RÉSZTVEVŐ TERVEZŐ, SZAKÉRTŐ
01 – 5ZWEQ1	-	-	-
02 – O2H3HW	KIEMELT MEGVÉTEL	Építészkozó Tervező és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság	-
03 – P97PYI	KIZÁRÁSRA KERÜLT		
04 – BU6T68	III.DÍJ	DAW Építész Stúdió Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság	-
05 – LV56MW	MEGVÉTEL	Fülöp Tamás	-
06 – 257I3X	-	-	-
07 – 1TT9N4	-	NEM JÁRULT HOZZÁ A NYILVÁNOSSÁGHOZ	-
08 – 50VPUJ	I.DÍJ	Archiko Építőipari Tervező Korlátolt Felelősségű Társaság	-
09 – I7LILZ	-	-	-
10 – V3J695	II.DÍJ	DPI-DESIGN Építőipari, Tervező és Kereskedelmi és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság	-
11 – G7RJOT	-	-	-
12 – NTTRXB	-	-	-
13 – HVOYEC	-	-	-
14 – 6IJXCM	MEGVÉTEL	UNITEF'83 Műszaki Tervező és Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság	-
15 – 427G3K	KIEMELT MEGVÉTEL	VH Stúdió Kereskedelmi és Szolgáltató korlátolt Felelősségű Társaság	-
16 – FX4EWQ	-	-	-
17 – CUPZTU	KIEMELT MEGVÉTEL	Tecton Korlátolt Felelősségű Társaság	4D Tájépítész Iroda, Dr. Boros Miklós János
18 – 543QD9	MEGVÉTEL	TSPC Technical Supervision and Planning Consulting Hungary Kft.	-

2. számú melléklet: Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény



ÉPÍTÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
MINISZTER

Építési és Közlekedési Minisztérium
részére

Budapest
Alkotmány utca 5.
1054

EPAT/7437/2024/ÉPSFO

Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény

A „Magyar Közlekedési Múzeum tervezése” tárgyban kiírt ötletpályázat rangsorolással díjazott és megvételre szánt pályaműveinek köréről

A kiíró elnevezése: Építési és Közlekedési Minisztérium
A kiíró székhelye: 1054 Budapest, Alkotmány utca 5.
Az építészeti tervpályázat által érintett ingatlan címe, helyrajzi száma: 4002 Debrecen, hrsz.: 0254/221, 0254/218

A településfejlesztésért és településrendezésért felelős miniszter országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes véleménye:

A díjazásra és megvételre szánt pályaművek körével kapcsolatban az előzetes településképi hozzájárulást megadom.

Indokolás

Az Építési és Közlekedési Minisztérium építészeti ötletpályázatot folytatott le a „Magyar Közlekedési Múzeum tervezése” tárgyában. A tervpályázati eljárásokról szóló 310/2015. (X.28.) Korm. rend. 25. § (3a) bekezdése értelmében a Kiíró kérelmezte a rangsorolással díjazott és megvételre javasolt pályaművek körét bemutató dokumentáció országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes véleményezését.

A településtervek tartalmáról, elkészítésének és elfogadásának rendjéről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 419/2021. (VII. 15.) kormányrendelet 41. § (2)-ben meghatározottak alapján a pályaművekről megállapítható, hogy az ismertetett építészeti koncepciók kielégítik a településképi védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény 2. § (1)-ben rögzített célokat, ezért az előzetes településképi hozzájárulást megadom.

Budapest, 2024. október „H”

Tisztelettel:


László János


1054 Budapest, Alkotmány u. 5.