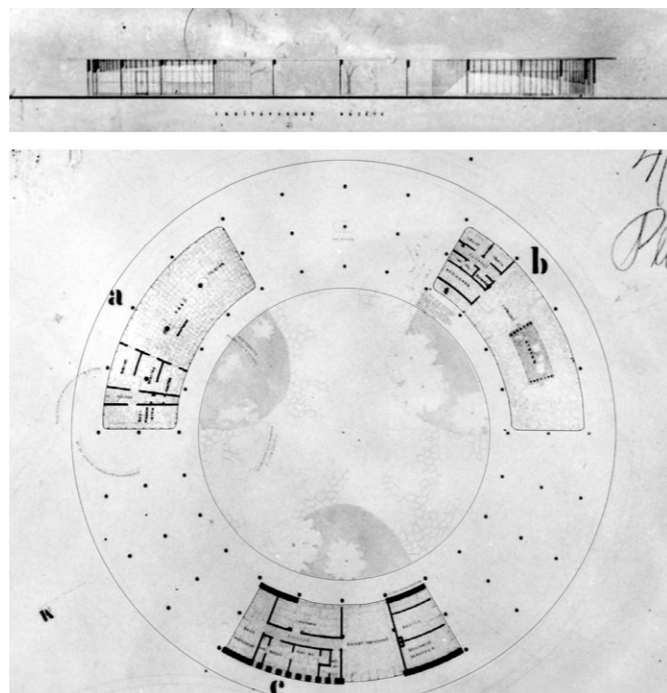
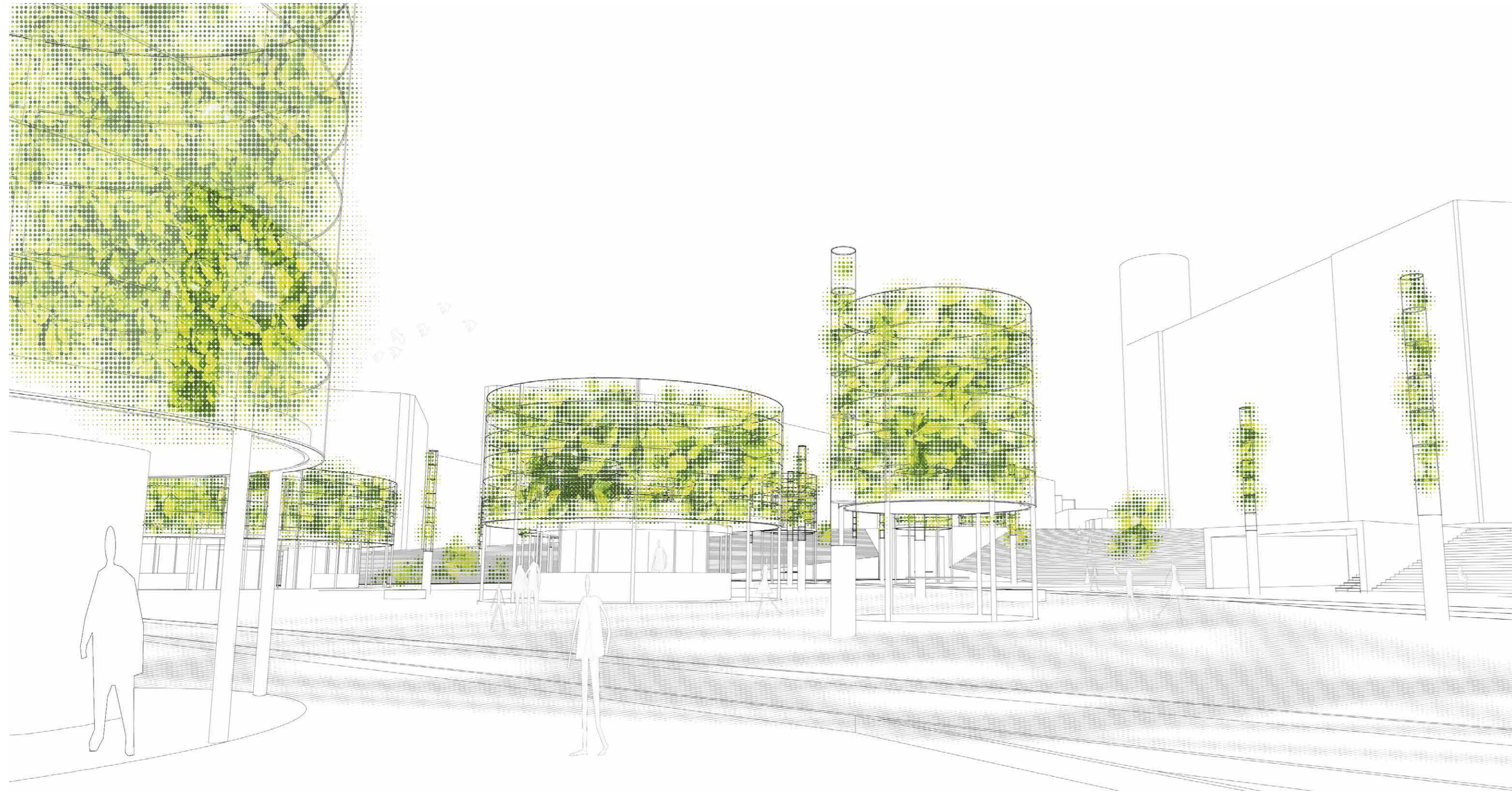




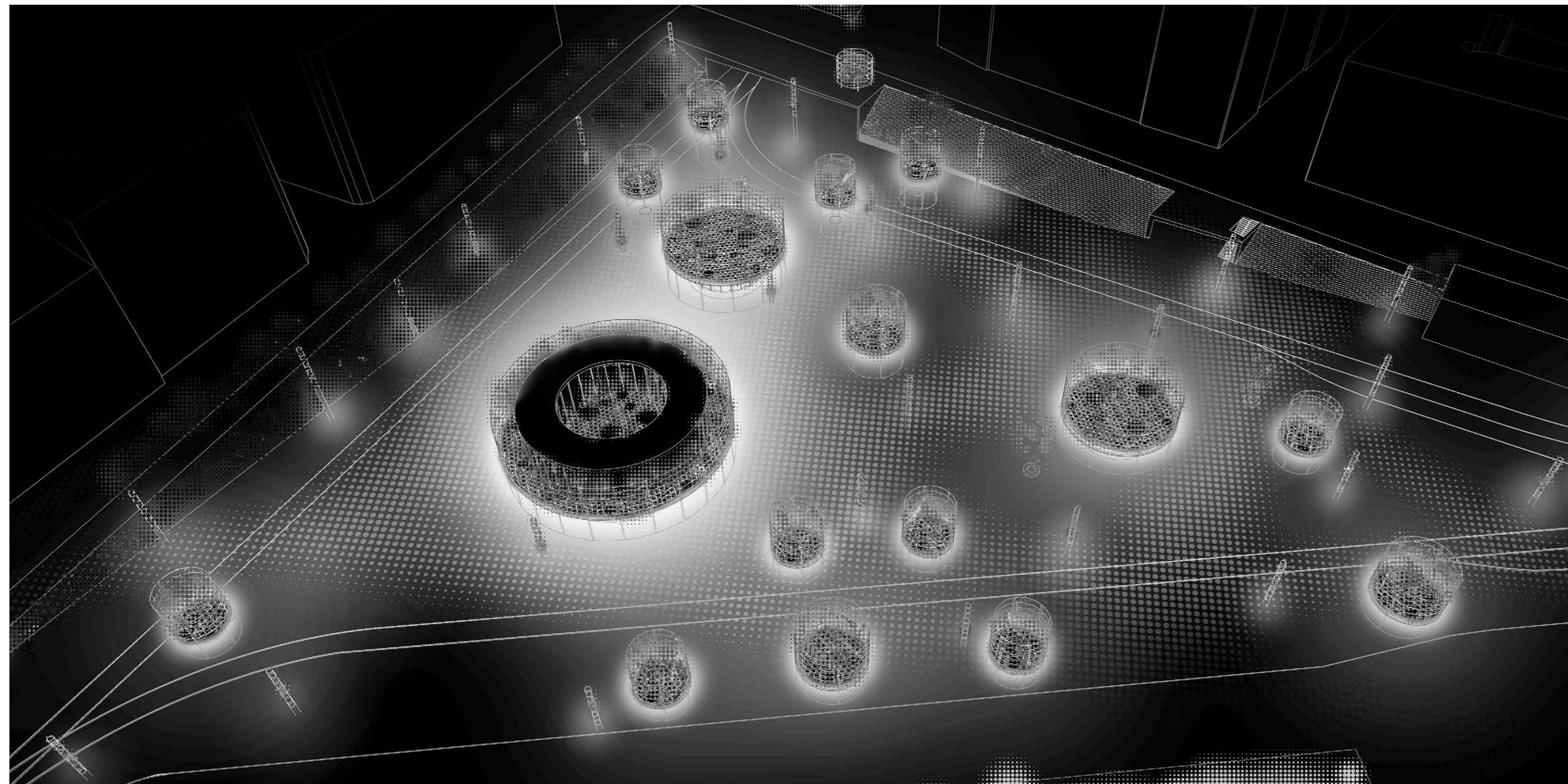
Várostervezeti áttekintő helyszínrajz, kapcsolatrendszer vizsgálat m 1:2500 (meglévő kerékpár hálózati elemek és javasolt kerékpáros útvonalak, gyalogosforgalom intenzitásvizsgálata)



Közeledési épületek emblemikus példái a múlt század közepén (Széll Kálmán tér, Móricz Zsigmond körtér, Pasaréti tér)



Első ütem látványterve a Széna tér felől



Első ütem éjszakai madártávlati nézete - északi irányból

Szerep, jelleg

A Széll Kálmán tér rekonstrukciójának tervezésekor elsősorban a tér Budapestben belülről betöltött szerepének értelmezése volt a feladat. Ennek a határhelyzetnek a megfigyelése, amely a különböző karakterű városrészek (Vérmező, Városmajor, Várhegy, Viztváros, Rózsadomb, stb.) találkozási pontjaként a tér potenciálját is biztosítja. Viszont a kiváló urbanisztikai adottságok, az igazlamos topográfiai viszonyok és a főbb közlekedési folyosók metszéspontjából adódó lehetőségek ellenére a tér mai állapotában kifejezetten elhanyagolt képet mutat. A tér megújításának tervezésekor az előnyös adottságok kihasználására tettünk javaslatot.

A Budán közlekedők számára szinte kikerülhetetlen csomópontként, a Széll Kálmán tér közlekedésében betöltött jelentős szerepének csökkentését hosszútávon ugyan nem tartjuk elképzelhetőnek, viszont annak minsőségén véleményünk szerint érdemben lehet javítani. A terv egyik legfontosabb állítása éppen az, hogy a téren való közlekedés nem probléma, hanem lehetőség. A közlekedési csomópont jelleg kihasználásával, a közter-jelleg erősítésével, a térhasználat újrafogalmazásával valódi, minőségi találkozásihely lehet tenni a tere. A bányagórként kialakult tér jelenlegi sebességi megjelenésének kezelése a terv másik sarkalatos pontja. Terveink a tájseb begyógyítására, az eredeti telepítési absztrahált visszatállítására is kísérletet tesz. Javaslatunk harmadik pontjaként pedig ügyeink a tere a főváros zöldfelületi rendszeréhez illeszteni annak ellenére, hogy arculatát elsősorban közlekedési csomópont szerepe határozza meg.

Afent, látzólag egymásnak ellenmondó szempontokat próbáltuk minél kevesebb beavatkozással és a lehető leginkább fenntartható módon megtervezni. Javaslatunkban a különböző funkciókat kiszolgáló építményeket, berendezéseket egységes karakterű elemekként fogalmazzuk meg, a felemlített igényeket, pedig alapvetően a járószinttel felelmet növényziszteket koncepciójával tudtuk kielégíteni.



Közeledés, kapcsolatok

Terveinkben, a pályázati dokumentációban kiadott és az Ajánlatkérő által támogatott közlekedési iránytervet használtuk fel. A közösségi közlekedés rendszerére vonatkozó terveket a szűkös költségkeret figyelembevételével optimálisan tartottuk, azokban nem módosítottuk. A koncepció jelentős mennyiségű közlekedési területet szabadolt fel, ezáltal a tér használhatóságát nagymértékben javítottuk. A javasolt közlekedésben is csupán a második ütemben megvalósított tervezzük, ténisz alatti P+R parkoló biztonságos megközelítése (feltöltése, kiürítése) miatt történt apró beavatkozás. Terveinkben így elsősorban a gyalogos és kerékpáros felületek kialakítására koncentráltunk.

Olyan javaslatot igyekeztünk kidolgozni, mely a jelenleginél szervesebb kapcsolatot biztosít a környező városrészekkel. A főbb gyalogos közlekedési irányok elemzése után első lépésként a tér megújítására törekedtünk, a tervezett fő gyalogos áramlási útvonalak közlekedési irányait a városi akadály (sint, építmény, kiemelt szegély, zöldfelület, stb.) eltávolításával. Az eddig zavaros összképet okozó és nehézséget okozó közlekedési felületek a terv egészét is egységes keretbe foglaló lépcsőrendszert hoztuk létre, mely lényegében minden irányba átjárható tette a tere. A gyalogosforgalom igényei térépítéssel, formaalkotó erővé váltak, az eddig elszegített bányagórk szegélyekkel, lépcsőkkel jól körülhatárolt városi téré válhatott. Az intervenzív növényesített lépcsőrendszer természetesen nem csupán a közlekedést szolgálja, hanem a tere amfiteátrum-szerű helyzetbe hozza. A lépcsőfokokon üldögélő emberek az élet valódi színvonalát szemléltetik.

Az akadálymentesség és esélyegyenlőség feltételeit is biztosítja a terv: a Várkő utca irányába a szintkülönbség átadására mozgólépcsőt létesítettünk, mely a Krisztina kör és Csaba utca irányába javasolt szintbeli átkötést biztosító aluljáró építményének részéket valósulhat meg. A Várkő utca kiszélesítésével, feljebb (a Vérmező út felé) intim léptékű teresedett hoztuk létre, mely a Vár kapujaként tud működni, valamint kilátópontra, egyfajta arányos előteret biztosít a Széll Kálmán térre érkezőknek. Ide tervezük a legnagyobb szintkülönbséget áthidaló liftet is. A tere csak közvetve érintő kerékpáros útvonalak összekötésével, vizuális megoldásával, az átjárhatóbbá, biztonságosabbá, illetve a háromszög alaprajzú tér kiemelt pontjain (3 sarkán) elhelyezett biztonságos biciklitárolók nagyban lehetett javítani a kerékpárosok biztonság- és komfortérzetét, valamint a B+R rendszer elterjedésének feltételeit. Az elvárt 30 db bérlehető Bubi kerékpárpark tárolást kerékpárszerviz funkcióval egészítettük ki.



Építmények, utcabútorok

A közterület rehabilitációját a burkolt közter-jelleg erősítésével igyekeztünk megvalósítani. Mivel a Széll Kálmán tér jelenleg jellemzően a közlekedésről szól, ehhez elsősorban a gyalogos áramlás pontos meghatározására, akadálymentes kiszolgálására van szükség. A fő gyalogos útvonalat által szabványosított határokat helyezettük a metróállomás elbontott leányépületeinek pótlásai: az új kereskedelmi, szolgáltató és vendéglátó funkciókat.

A metróállomás kijárati épülete léptékének fogva alapvetően meghatározta a tere arculatát. A jelenlegi épület a környezetben más építmény, ugyanígy minden finomított kiegészítéssel ellen. Egyoldalú irányultsága miatt a tér nagy részét elfordul, valójában állandósult idegenként viselkedik. Belső tere a változó igényeket befogni csak erősen korlátozott használhatóság mellett tudjuk. Emiatt terveink a kijárati épület felépítményének teljes elbontására és a tér fejlesztésének koncepciójába illeszkedő új épület elhelyezésére tesz javaslatot. Kalkulációnk szerint a bontás és az új épület felépítése az első ütem költségkeretén belül biztonsággal megvalósítható.

A tervezett új kijárati épület a tér 20. századi derékn megőrt fejlődésének mintegy folytatásaként, minden irányba azonos megjelenéssel forduló, nyílt struktúrát mutat. A tervezett épület transzparens, és mindenki által megközelíthető. Földszintje a lehetőség szerint nyílt. Zöld homlokzatú felépítménye szinte koronaként jelenik meg. A kor alaprajzú fogadóépület követi a közösségi közlekedés háttérának jellegzetes közlekedési-épület tervezési hagyományait, ezáltal illeszkedik a Pasaréti tér, Móricz Zsigmond körtéri és a Széll Kálmán térben is korábban meglévő gomba formájú épületek sorába is. Ugyanakkor kialakítása rokonosabbá kerül az épülő M4 kijárati épületeivel is, amelyek jellegű épületek sorába is. Ugyanakkor a kialakítás rokonosabbá kerül az épülő M4 kijárati épületeivel is, amelyek jellegű épületek sorába is. Ugyanakkor a kialakítás rokonosabbá kerül az épülő M4 kijárati épületeivel is, amelyek jellegű épületek sorába is.

Az épület energetikai háttérében a tervezett közlekedési-épület, annak vizuális lényegében kisebb méretben és csupán földszintes kialakítással, kerül elhelyezésre az igényelt vendéglátó funkció, valamint a kereskedelmi és szolgáltató egységek is (a felső szint teljes területe megemelt növényziszteként készül). Az utasvárók szintén ugyanennek a rendszernek még kisebb elemek, melyek esővédő funkcióját a megemelt zöldfelület szolgálja. Minden felső növényziszte külső palástjába belevetünk egy egységes rendszerbe foglalt, integrált utastájékoztató modult.

Az építmények térbeli szociális kapcsolatait enyhíteni próbáltuk a teljes tér nagy léptékűek, elidegenítő hatású is. Reményünk szerint a kialakított új térrel a környékben befogadhatóvá válnak a használati számokra. Ezen kívül az új elemek szervezhetik a tere és az egész terület közösségi életét is. Így az újonnan megjelenő funkciókkal gazdagított, különböző pozíciójú és léptékű térszerek, a senkielőzáró hasznos közterületekké válhatnak.

A közterületet és utcabútorok a tervezett építmény koncepció szerves részét képezik. A világítás szintén henger alakú, egy plántérmény méretű egyedi kandelaberek biztosítják, melyek magukba integrálják a szemeteseket is. Padok a meglévő fák körül, illetve a tervezett utcabútorok körüli alaprajzra készülnek. Az elektromos energia tárolása esetén viszont a terven bemutatott rendszer az esti világítás jelentős részét is izemeltetni tudja.

A vágnányok közti terület szintén a térrel azonos burkolattal készül, a burkolati mezők emittelt eltérő színzése jól láthatóan hívja fel a figyelmet az esetleges konfliktushelyzetekre és segítik a látásérültek tájékozódását is.

A háromszög alakú tér karakteres megjelenítésére a térburkolatok megválasztásával is törekedtünk. Terveinkben csak a Margit körút - Várkő utca - Várkő utca - Széll Kálmán tér felüli oldalon a kiemelt járószegélyek által jól körülhatárolható háromszög alaprajzú terület kap egyedi burkolatot. Ezzel a határozott gesztussal pontosan kijelölhetjük a gyalogoszóna területét. A tér kapcsolódó részén már a városrészek jellemző, illetve a szintben csatlakozó utcákban általános térburkolat (főként aszfalt) jelenik meg, ezzel is erősítve a javasolt megoldás környezetbe ágyazását, valamint jelentősen csökkentve a kivitelezési költségeket.



Térburkolatok

A közter-jelleg a gyalogos felületeken és az azokkal azonos síkban lévő vágnányok közti területeken megjelenő egységes térburkolattal is próbáltuk erősíteni. A nagyleptékű burkolt felület egyhangúságot "funkcionális" burkolati mezőkkel és színekkel oldottuk. A színnel vagy felületi struktúrával kiemelt burkolati mezők jelentős része többet információt is szolgáltat, a tér információs rendszerének része. A tervezett utastájékoztató, infografikai rendszer megkönnyíti a tájékozódást, jól áttekinthető teszi a főbb környékbeli céllépcsőket, irányokat (pl. Vár, Vérmező, piac, bevásárlóközpont, stb.) ugyanígy képes a célterület a közösségi közlekedés egyes eszközeivel, irányítási, ténisz alatti P+R parkoló biztonságos megközelítése (feltöltése, kiürítése) miatt történt apró beavatkozás. Terveinkben így elsősorban a gyalogos és kerékpáros felületek kialakítására koncentráltunk.

Olyan javaslatot igyekeztünk kidolgozni, mely a jelenleginél szervesebb kapcsolatot biztosít a környező városrészekkel. A főbb gyalogos közlekedési irányok elemzése után első lépésként a tér megújítására törekedtünk, a tervezett fő gyalogos áramlási útvonalak közlekedési irányait a városi akadály (sint, építmény, kiemelt szegély, zöldfelület, stb.) eltávolításával. Az eddig zavaros összképet okozó és nehézséget okozó közlekedési felületek a terv egészét is egységes keretbe foglaló lépcsőrendszert hoztuk létre, mely lényegében minden irányba átjárható tette a tere. A gyalogosforgalom igényei térépítéssel, formaalkotó erővé váltak, az eddig elszegített bányagórk szegélyekkel, lépcsőkkel jól körülhatárolt városi téré válhatott. Az intervenzív növényesített lépcsőrendszer természetesen nem csupán a közlekedést szolgálja, hanem a tere amfiteátrum-szerű helyzetbe hozza. A lépcsőfokokon üldögélő emberek az élet valódi színvonalát szemléltetik.

Az akadálymentesség és esélyegyenlőség feltételeit is biztosítja a terv: a Várkő utca irányába a szintkülönbség átadására mozgólépcsőt létesítettünk, mely a Krisztina kör és Csaba utca irányába javasolt szintbeli átkötést biztosító aluljáró építményének részéket valósulhat meg. A Várkő utca kiszélesítésével, feljebb (a Vérmező út felé) intim léptékű teresedett hoztuk létre, mely a Vár kapujaként tud működni, valamint kilátópontra, egyfajta arányos előteret biztosít a Széll Kálmán térre érkezőknek. Ide tervezük a legnagyobb szintkülönbséget áthidaló liftet is. A tere csak közvetve érintő kerékpáros útvonalak összekötésével, vizuális megoldásával, az átjárhatóbbá, biztonságosabbá, illetve a háromszög alaprajzú tér kiemelt pontjain (3 sarkán) elhelyezett biztonságos biciklitárolók nagyban lehetett javítani a kerékpárosok biztonság- és komfortérzetét, valamint a B+R rendszer elterjedésének feltételeit. Az elvárt 30 db bérlehető Bubi kerékpárpark tárolást kerékpárszerviz funkcióval egészítettük ki.



Zöldfelületek

Mivel a Széll Kálmán tér jelenlegi fogva sokkal inkább az intenzív forgalmat szolgáló városias közter-, mintsem park, így az Örtő-árok vonalán húzó zöldfelületi láncolat (Szilágyi Erzsébet fasor, Városmajor, Vérmező, Tabán) hiányzó elemének szerepét sem lehet képes maradtaként betölteni. Terveink ennek ellenére törekszünk a minél nagyobb biológiai értékű, igényes zöldterület létrehozására.

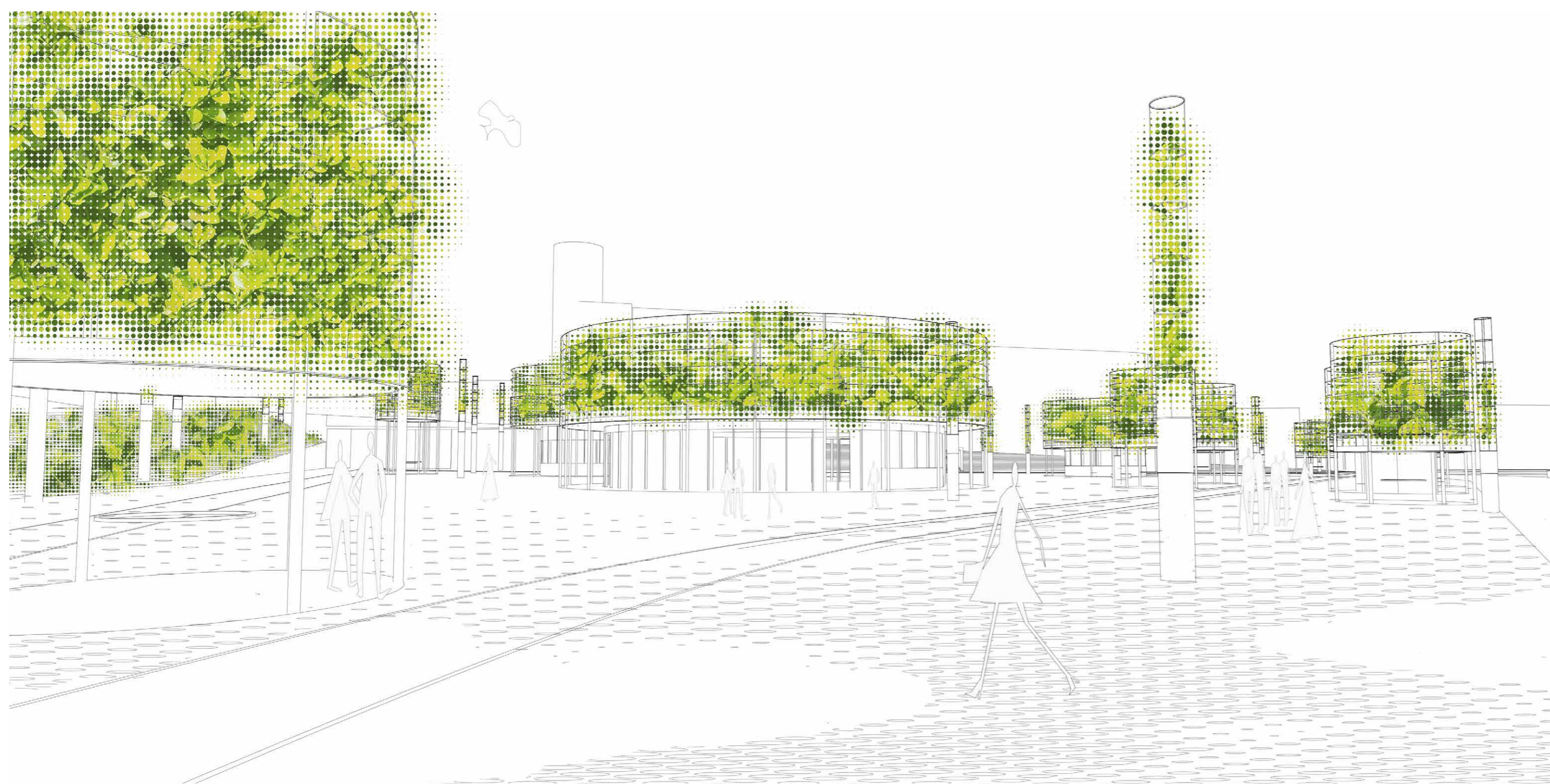
A máig tájsebent érkekelhető volt bányagórk begyógyításának szándékára megjelenik a terület zöldfelületi tervezésének koncepciójában is. A terv lombhullató erdővel takart budai domboldalt visszaidézésének továbbgondolásán alapul, ahol az évszázkok változásával változó a levelek színe is. A megemelt zöld szigetek által kija megjeleníti az eredeti terep színt, a fellel telepített többszintű növényföldmenny a valamikorit domb felszínéről növekedhet. Ezzel olyan, jellemzően gyalogosforgalomra tervezett tere valósítható meg, melyen a növényzet csupán a lombkorona szinten jelenik meg, biztosítja az enyhét adó árnyékok, viszont sehol nem akadályozza a közlekedést és nincs befolyással a föld alatti közmvének nyomvonalaira. A növényzet fenntartását segít, speciális vizarchitektúrákint is értelmezhető, párolgató rendszer a tere egész területén érzékelhető jótékony hatású, kedvező mikroklímát teremtve a városias pozícióban is. A karbantartást (nyírás, metszés, stb) várhatóan a Főként szakemberek végteik, az emelt növényzóna lehúzó üzemi létrával érhető el, mely felemelt állapotban a szerviznylván lezárását is szolgálja.

A többségében őshonos növények kiválasztásakor arra törekedtünk, hogy a változó ideák megvalósíthatóvá váljon, tehát a növények városi környezetben, valós talajkapcsolat nélkül, megemelt szintre helyezett ültetőközében, hosszútávon is életképesek maradassanak. A választott városi fajok kis része fatermetű, többsége cserje, a planténerek méretkorlátai miatt. A növényziszteketek határoló hengerek hálószerű palástja mentén túló, kapaszokú növényeket tervezünk külföldi. A növények közti harmadik színesező lombzónát (lombhullató) fajokból válogattuk, többségük viszont örökzöld faj, a téli állapot is figyelembe véve.

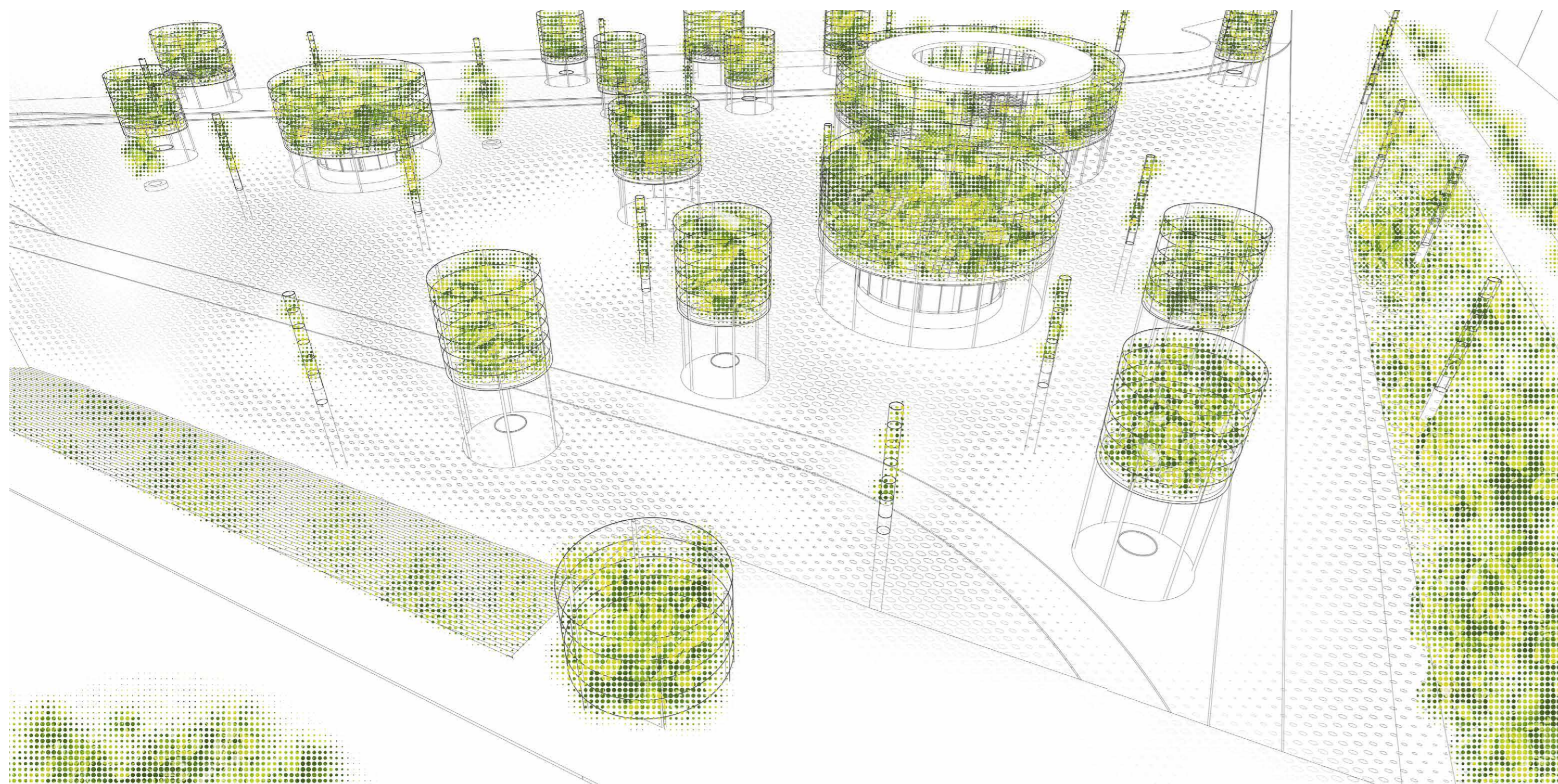
Törekedtünk arra, hogy Széll Kálmán tér meglévő fá is lehetőleg megkímélhető legyenek. A jelentősebb méretű fák a Várkő utca és a Vérmező út menti részek területén találhatók, melyek az átépítés után is jórészt megmaradhatnak. A tervezett tereplépcsőben kialakított zöld szigetek biztosítják a fák megőrzését, tápanyag és csapadék utánpótlását is. A második ütem tervezett felszín alatti parkoló Margit körút alatti elhelyezésével, a tere levő összes fat meg lehet menteni. Az építkezés után a Margit körút északi oldala mentén telepített egységes kori és fajtájú fasor pedig nyilván pozitív irányba alakítja majd a tere arculatát.



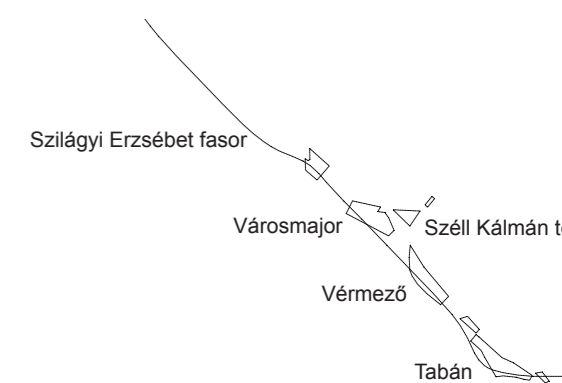
Első útem elrendezési terve m 1:1000



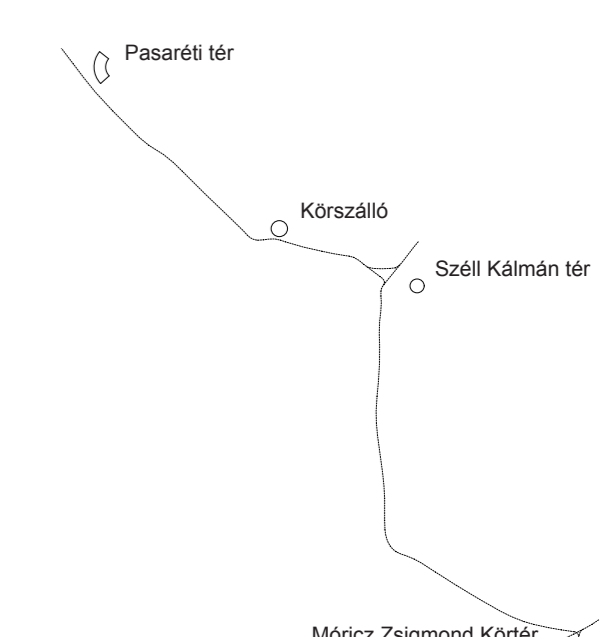
Első útem nézete Széna tér felől - észak-keleti irányból



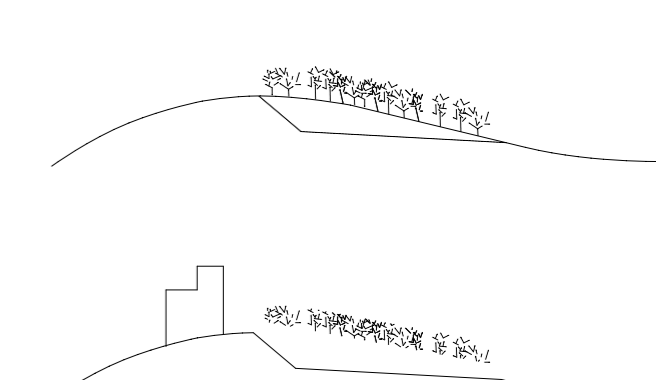
Első útem madártávlati nézete - Várlok utca irányából



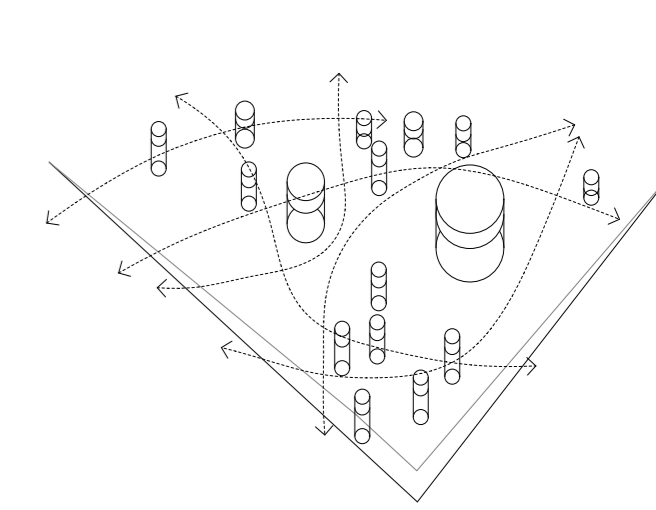
A Széll Kálmán tér az Ördög-árok zöldfelületi láncolatának hiányzó eleme.



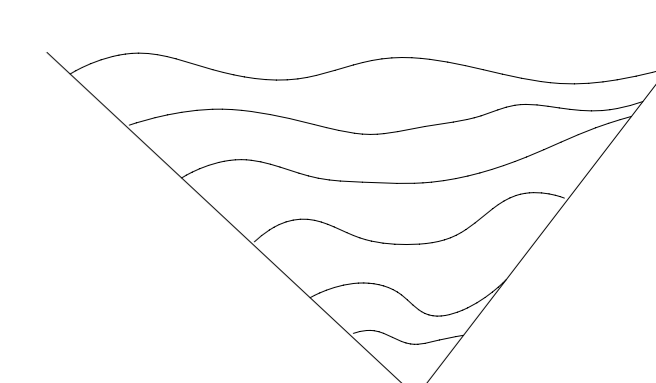
Építészeti kapcsolatok a 61-es villamos vonalán



A domb visszaidézése és a budai hegyek növényvilágának visszatérése



A térelemek elhelyezése az erős gyalogosforgalom intenzitást jelző erővonalai között



A domb képletes visszatemetése, képzeletbeli szintvonalakra illeszkedő köztéri világítás



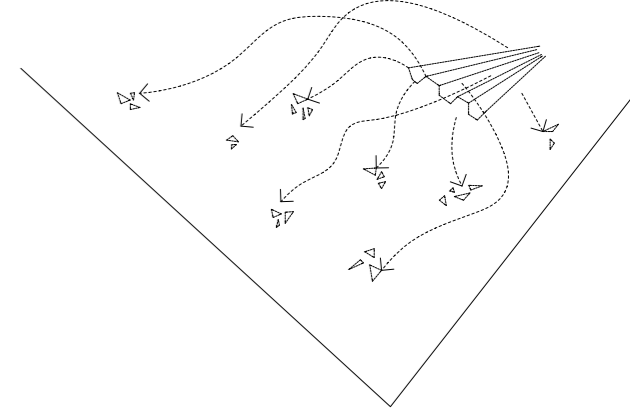
Második ütem elrendezési terve m 1:1000



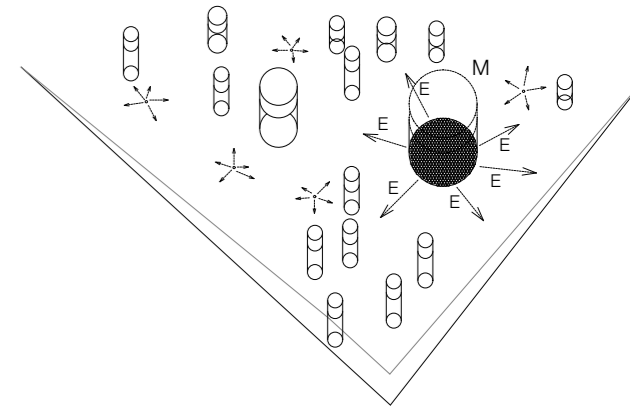
Második ütem madártávlati nézete - északi irányból



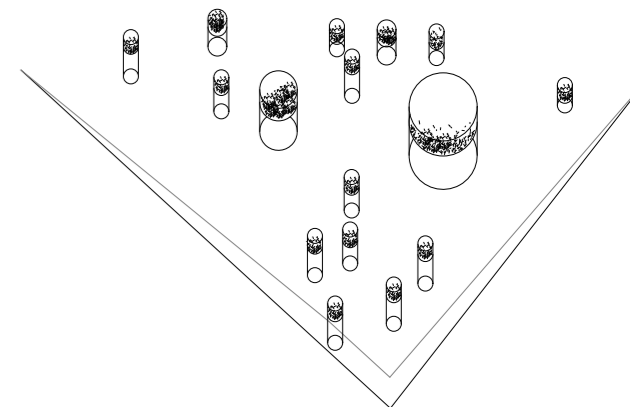
Második ütem madártávlati nézete - Várók utca irányából



Az elbontott levegőépület anyagának újrahasznosítása a helyszínen.



A lépcsők generálta energiából helyszínen felhasználható elektromos energia nyerhető.



A megemelt szintek az eredeti terep szintjét, a telepített növények az egykori növényvilágot idézik meg.

Fenntarthatóság, innováció

A közterület fizikai megújulása, a tér társadalmi felértékelődését is magával hozhatja, ha a rehabilitáció segíti a közösségi interakciók, kapcsolatok érékelődését, mely egyben a hosszútávú empátikusabb társadalmi környezetet kialakítását is eredményezheti. A közterület fenntarthatóságát a közösség (fejlesztés teljes folyamatába történő) bevonása biztosíthatja. A nyitott, átjárható, közmegegyezésen alapuló folyamat során jöhet létre olyan helyzet, hogy a többség magának érzi a közteret, az ne váljon megvalósulása után azonnal senki földjévé, újabb nem helyé. Emiatt pályázati szinten törekedtünk arra, hogy a térre tervezett új épített elemeket úgy pozicionáljuk, hogy azok a tér illetve a környező terület közötti, közösségi életének szervezési lehetőségét is biztosítsák.

A közterület tervezésekor az aktív zöldfelület arányát győkeztük a lehető legnagyobb mértékig növelni. A szigeteszerű növényfajlások döntő részben párolgattalással oldottuk meg (nyári köd permetezés), mely nagyobb területrészek mikroklímájára is kedvező hatással lehet.

Az épületek esetében elsősorban inkább az energiahatékony passzív elemek használatára törekedtünk, az aktív technológiák felhasználását kevésbé szorgalmaztuk. Ilyenek az épületekre telepített élő növényfüggönyök, melyek nagyban segítik az épületek természetes árnyékolását, ezzel csökkentik a nyári hővesztés energiáját. Az álgondolt fajtás, megfelelő felület-terfogat arány, kis energiaterheléssel a közelben gyártott építványok és az optimális hőszigetelés vastagság kombinálása megújuló energiaforrások ésszerű alkalmazásával, a teljes életciklust tekintve is kiváló energiamegőrt, fenntartható üzemeltetési eredményeznek. A metrókijárat épületén kívül minden építmény szerelt jelleggel épül, szerkezete elbontható és utóbb máshol felhasználható, újrahasznosítható.

A tértépzéssel, burkolási munkák kapcsán egyrészt az újrahasznosítás gondolatát tekintettük vezérelvnek. Az új térburkolati kialakítások a jelenlegi burkolatok újrahasznosítása, az épületek bontásából származó anyagok helyszíni őrtése és felhasználása jelentős energiamegőrtés eredményez és jóval kevesebb elszállítandó hulladékot generál. Másrészt terveinkben általánosan az optimalizálásra törekedtünk, nem akartunk soha nem megőrtülő többletenergia beépítésére javaslatot tenni. A mára már gyakorlattá vált napenergia hasznosítás, csapadékvíz gyűjtés és hasznosítás korábban részletezett megoldásai mellett terveinkben, a mozgási energiát elektromos energiává alakító Pavagen technológia jelent olyan innovatív megoldást, mely részben a megújuló (emberi) energiára alapozza a terv fenntarthatósági koncepcióját.

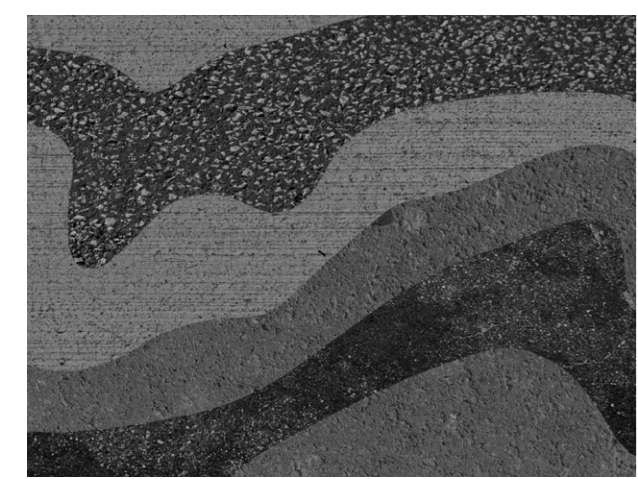
Ütemezés

A kivitelezés ütemezése több módon is megvalósítható. A pályázati kiírásnak megfelelően a közlekedési rendszer átszervezése, a vágányhálózat rendezése, a közműhálózat átalakítása, a felszíni térburkolatok végleges kialakítása azonnali megtörténhet. Mivel az elhelyezett építészeti, tértépzéssel elemek egységes rendszerként tervezett különálló szerkezetek, megvalósításuk már az első ütemben is több lépcsős kivitelezést tesz lehetővé (perontok építése, metrókijárat átalakítása, új funkciók elhelyezése, utcabútorok, stb.), a tér humanizálási igényének megfelelően. A tervezés, engedélyeztetés és közlekedésfejlesztés megvalósítási ideje alatt (vágányhálózat átépítése, stb.), a későbbi ütemek pontosabb meghatározásához érdemes olyan soft-rehabilitációs eszközöket bevetni (kisebb léptékű participatív közéleti projektek, mikro-beavatkozások), melyek a közterület megújítás irányait a városi lakók valós igényeinek megfelelően határozhatják meg.

A tér egészét is egységes keretbe foglaló lépcsőrendszer Várók utcai oldalát, mozgólépcsővel, liffel már az első ütemben javasoljuk megvalósítani, de a Krisztina körút felé tervezett aluljáró és a lépcsőrendszer Vérmező út felőli oldala elméletileg akár későbbi ütem része is lehet, ugyan egy ilyen döntés átmenetileg rontja a tér minden irányba történő átjárhatóságát és az építészeti keretet is jelentősen gyengíti. Második ütemben megvalósítani csupán a mélygarázst és annak térszíni kapcsolatát biztosító feljárót, liffelt javasolnánk. A térben bemutatottak szerint a Széll Kálmán tér északi oldalán, annak Margit körút burkolati szakasza alá tervezett, a lehető legtakarékosabban szerkesztett mélygarázs második ütemben történő kivitelezése, az első ütemben megvalósult elemek kivétel nélküli megtartása mellett oldható meg. Szintén a második ütemre terveztük a Széna tér rehabilitációját, zöldfelületi megújítását is.



Első útem környezetalkotási terv m 1:500



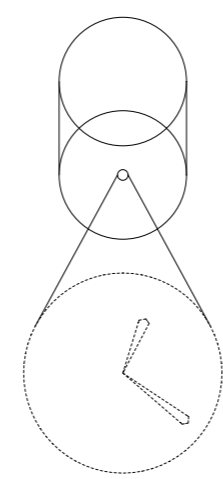
színes aszfalt térburkolat



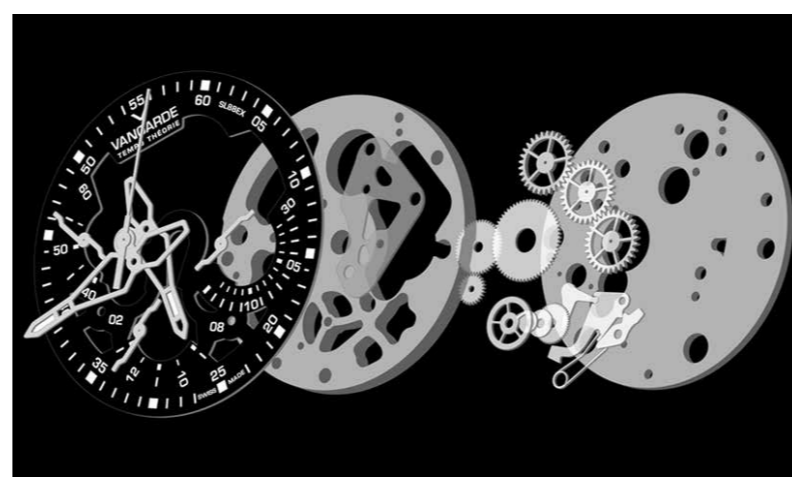
planténer



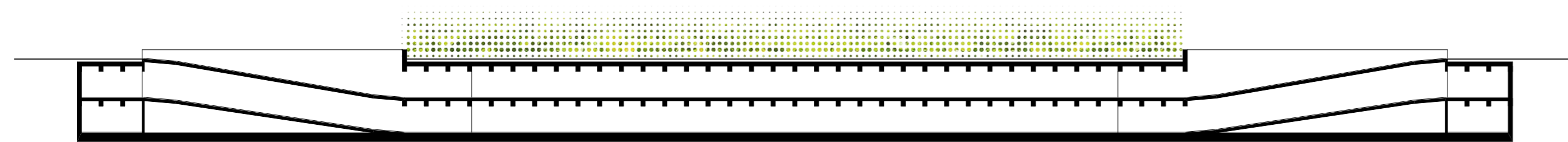
felfestések az info-grafikai rendszer részét képezik



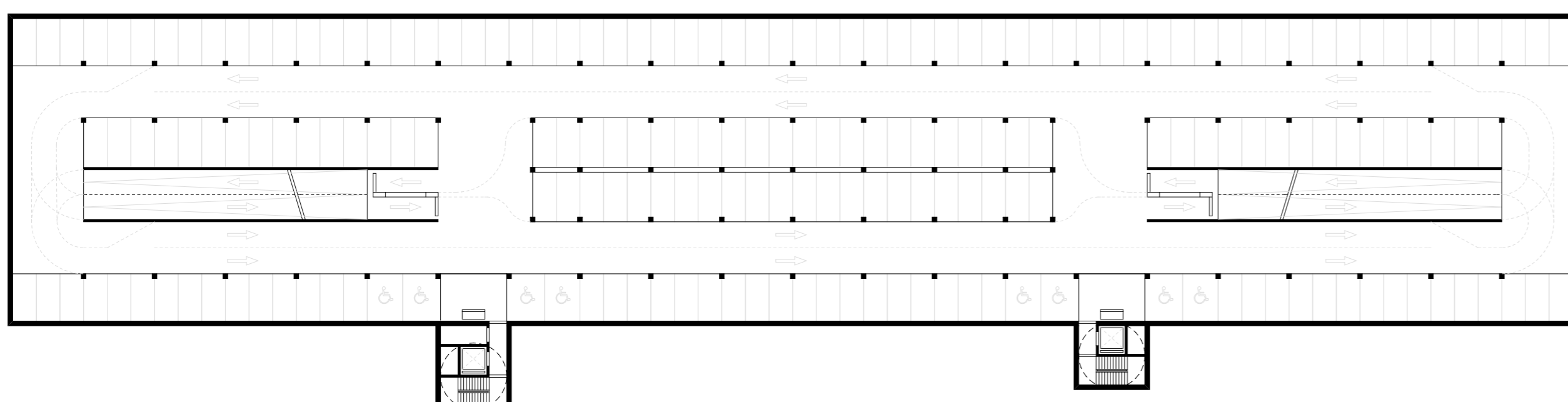
egy óra húszkor találkozunk az óra alatt



- 01 találkozzunk az óra alatt
- 02 átépített metró kijárat épület (tetején napcellák)
- 03 vendéglátás
- 04 kereskedelem és szolgáltatás
- 05 bubi kerékpár kölcsönző
- 06 kerékpár tároló
- 07 a tér két szintjét összekötő lift
- 08 mozgólépcsők
- 09 meglévő fa körülötte ülőpaddal
- 10 lámpaoszlopok
- 11 felújított épület, földszintjén kereskedelem és szolgáltatás
- 12 a vár kapuja tér, kilátóterasz (szezonális kávézóval)
- 13 Csaba utcából kifutó teresedés, kilátóterasz
- 14 tereplépcső intenzív zöldfelülettel, városi pihenőterület
- 15 Széll Kálmán térről áthelyezett műalkotás (vízfelülettel)
- 16 új intenzív zöldfelület
- 17 utasváró



Mélygarázs metszetem 1:500



Mélygarázs -1. szintű alaprajza m 1:500

	cserje	fa	futónövény
zöld			
	Prunus laurocerasus 'Schipkaensis'	Pyrus calleryana	Lonicera Japonica
sárga			
	Physocarpus opulifolius 'Luteus'	Fraxinus excelsior 'Aurea'	Aristolochia durior
vörös			
	Euonymus alatus	Fraxinus angustifolia 'Raywood'	Parthenocissu quinquefolia

lámpaoszlop

meglévő fa

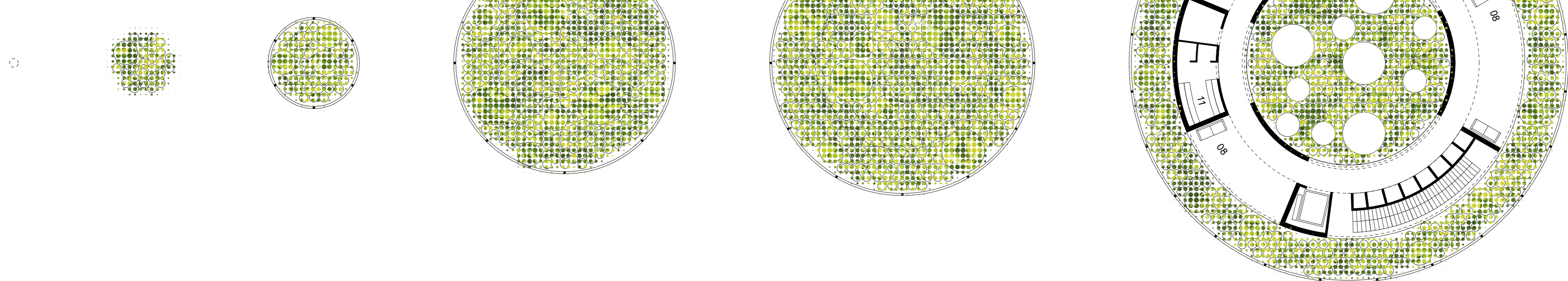
utasszáró (busz/villamosmegálló)
bubi 30 állás
kerékpárkölcsönző 30 állás

kereskedelmi és szolgáltató egység 98,2 m²
terasz 105,3 m²

vendéglátó egység 135,1 m²
terasz 141,4 m²

metrókijárat

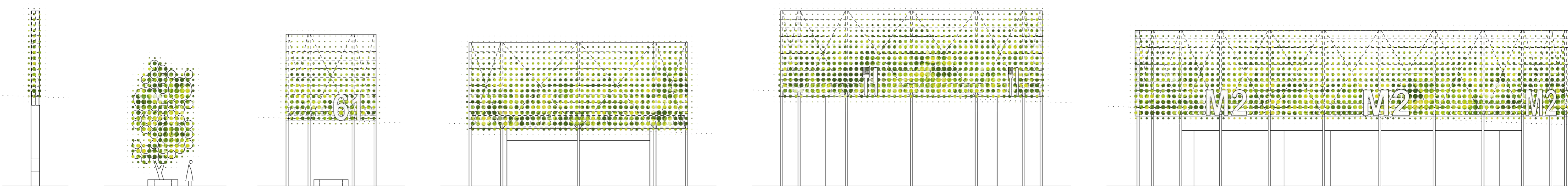
emeleti alaprajz m 1:200



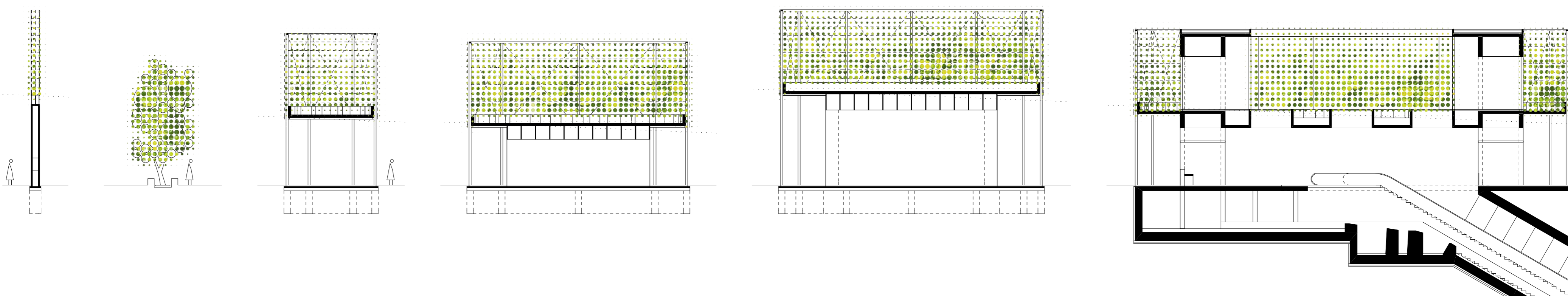
földszinti alaprajz m 1:200



homlokzat m 1:200



metszet m 1:200



Épületek és planténerek építész vázlatlattervei m 1:200

01	utasszorgalmi terület	231,1 m ²
02	jegypénztár	21,5 m ²
03	turisztikai információs pont	12,5 m ²
04	BKK ügyfélszolgálat	12,5 m ²
05	metró forgalmi iroda	18,3 m ²
06	jegy és italaautomaták	
07	villamos vezeték tartózkodója	39,7 m ²
08	buszvezeték tartózkodója	61,2 m ²
09	villamos forgalmi iroda raktára	19,1 m ²
10	teakonyha	7,5 m ²
11	öltöző-mosdó-wc	35,3 m ²

18. századi terpszint

Térmetszet m 1:200