



Közlekedési és Beruházási Minisztérium
Építészeti Államtitkárság



BÉKÉSCSABA

HELYKÖZI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI
CSOMÓPONT KIALAKÍTÁSA

ZÁRÓJELENTÉS

ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

2026

TARTALOMJEGYZÉK

BÉKÉSCSABA – HELYKÖZI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT KIALAKÍTÁSA NYÍLT ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT.....	3
1. A TERVPÁLYÁZAT CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE.....	4
1.1. A TERVPÁLYÁZAT KIÍRÓJA.....	4
1.2. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÓJA.....	4
1.3. A TERVPÁLYÁZAT JOGI SZAKÉRTŐJE.....	4
1.4. A TERVPÁLYÁZAT CÍME	4
1.5. A TERVPÁLYÁZAT TÁRGYA ÉS HELYSZÍNE	4
1.6. A TERVPÁLYÁZAT CÉLJA	4
1.7. A TERVPÁLYÁZAT FAJTÁJA.....	4
2. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE	5
2.1. PÁLYÁZATOK BENYÚJTÁSA ÉS FELBONTÁSA	5
2.2. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE	5
3. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK RÖVID ISMERTETÉSE.....	6
3.1. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE	6
4. A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE.....	9
5. A PÁLYAMUNKÁK RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE.....	10
01 – MODIUP	10
02 – IKLQ3O	12
03 – 5F6BR9.....	12
04 – LBZUXO	13
05 – UBH6JO	13
06 – CJCMN6.....	13
07 – ZOPQRV.....	16
08 – 09PA2O	18
09 – 7K1SX3	20
10 – A75CUY	22
11 – FE73NO	23
12 – C8ONEK.....	23
13 – Y9QGTI	26
14 – UYPW8S	29
15 – VXCADP	30
6. A DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA	31
7. A DÍJAK ELOSZTÁSA.....	32
8. A TERVPÁLYÁZAT HASZNOSÍTÁSÁNAK MÓDJÁRA ÉS LEHETŐSÉGEIRE TETT AJÁNLÁSOK	33
A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG TAGJAI	35
MELLÉKLETEK.....	37

BÉKÉSCSABA – HELYKÖZI TÖMEGKÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT KIALAKÍTÁSA | NYÍLT ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

Jelen zárójelentés (a továbbiakban: **Zárójelentés**) a Közlekedési és Beruházási Minisztérium (a továbbiakban: **Kiíró**) által kiírt, a *tervpályázati eljárásokról* szóló 310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: **Tervpályázati rendelet**) 30. §-a szerinti, „Békéscsaba – Helyközi Tömegközlekedési Csomópont kialakítása” nyílt építészeti tervpályázat (a továbbiakban: **Tervpályázat**) bírálóbizottsága (a továbbiakban: **Bírálóbizottság**) által, a Tervpályázati rendelet 25. § (3) bekezdése alapján készített Zárójelentés, amely a Bírálóbizottság Tervpályázattal kapcsolatos írásbeli összegzését tartalmazza a Kiíró számára az alábbiak szerint.

1. A TERVPÁLYÁZAT CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE

1.1. A TERVPÁLYÁZAT KIÍRÓJA

Közlekedési és Beruházási Minisztérium

1117 Budapest, Október huszonharmadika u. 18.

1.2. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÓJA

Közlekedési és Beruházási Minisztérium

1117 Budapest, Október huszonharmadika u. 18.

1.3. A TERVPÁLYÁZAT JOGI SZAKÉRTŐJE

dr. Theodoreán Dóra

Közlekedési és Beruházási Minisztérium | Építészeti Stratégiáért Felelős Helyettes Államtitkári Titkárság

1.4. A TERVPÁLYÁZAT CÍME

„Békéscsaba – Helyközi Tömegközlekedési Csomópont kialakítása” nyílt építészeti tervpályázat

1.5. A TERVPÁLYÁZAT TÁRGYA ÉS HELYSZÍNE

A Közlekedési és Beruházási Minisztérium, mint Kiíró, nyílt építészeti tervpályázatot hirdetett a „Békéscsaba – Helyközi Tömegközlekedési Csomópont kialakítása” tervezésére vonatkozóan.

A Kiíró jelen Tervpályázat keretében olyan modern, a kor és az elérhető, fenntartható városok szellemiségének megfelelő közlekedési csomópontra vonatkozóan várt építészeti javaslatokat, amely a lehető legmagasabb színvonalon képes kiszolgálni az előírt funkciókat és teljesíteni az értékelési szempontokat.

1.6. A TERVPÁLYÁZAT CÉLJA

A cél egy korszerű, felhasználóbarát helyközi közlekedési csomópont kialakítása volt, ahol a különböző közlekedési módok (vasút, autóbusz, kerékpár, gépjármű, gyalogos) zökkenőmentesen kapcsolódnak egymáshoz. A rendszer célja, hogy gyors, kényelmes és hatékony közlekedési lehetőséget biztosítson mind az utasok, mind az áruforgalom számára.

A pályázat során a Kiíró alternatív megoldásokat várt a vasútállomás és az autóbusz-pályaudvar hatékonyabb hasznosítására. A beruházás egyik fő eleme a békéscsabai autóbusz-pályaudvar és a 2016-ban megújult vasútállomás integrációja, a meglévő kapcsolódási pontok felülvizsgálatával.

1.7. A TERVPÁLYÁZAT FAJTÁJA

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

2. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE

A Tervpályázatot a Kiíró az alábbiak szerinti ütemezésben bonyolította le:

2.1. PÁLYÁZATOK BENYÚJTÁSA ÉS FELBONTÁSA

A pályamunkák benyújtásának határideje	2026. május 6. szerda 12:00
A pályamunkák bontása	2026. május 7. csütörtök 10:00

2.2. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE

A Bírálóbizottság plenáris ülése	2026. május 27. szerda 9:00
A pályaművek szerzőinek felfedése	2026. június 18. csütörtök 10:00
Eredményhirdetés	2026. június 23. kedd 12:00

3. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK RÖVID ISMERTETÉSE

A Tervpályázat lebonyolítására különösen az alábbi jogszabályok, illetve feltételek alapján került sor:

- Magyarország vonatkozó hatályos jogszabályai,
- a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény,
- az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény,
- Tervpályázati Rendelet,
- az elektronikus közbeszerzés részletes szabályairól szóló 424/2017. (XII. 19.) Korm. rendelet, valamint,
- a Tervpályázat meghirdetésre került az Európai Unió Hivatalos Lapjában TED 123501-2026 számon megjelent hirdetménnyel.

3.1. PÁLYÁZATOK ÉRTÉKELÉSE

A pályaművek benyújtási határideje: 2026. május 6. napján 12:00 óra volt. A benyújtási időpontig a pályaműveket teljes terjedelemben elektronikus úton, az e-TervPÁLYA weboldalra kellett feltölteni, a papíralapon benyújtandó pályázati anyagoknak ezen időpontig be kellett érkezniük. A tervpályázati honlap a benyújtási határidőig feltöltött pályázatokat automatikusan lezárta és befogadta. A papíralapon benyújtott pályaművek benyújtásának időpontjaként a pályamű a tervpályázati kiírásban meghatározott helyre történő beérkezésének időpontját kellett tekinteni. A pályaműveket az egyedi azonosítóval ellátott címzéslap felhasználásával, kizárólag ajánlott postai- vagy hivatalosan regisztrált futárszolgálati küldeményként kellett benyújtani, a címzéslapon megadott címre.

A benyújtási határidőig 15 db pályamű érkezett be elektronikus úton és papír alapon. 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 2026. május 7. 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 bírálati sorszámmal látta el a könnyebb beazonosítás végett (01-, 02-, 03-, stb.).

A bontás során az ellenőrző listán, az ott jelzett tartalommal, a **01 - MODIUP, 10 - A75CUY, 11 - FE73NO, 14 - UYPW8S, valamint a 15 - VXCADP** azonosító számú pályaművek esetében a bontáson jelenlévők kisebb megjegyzéseket fogalmaztak meg, amelyről a Bírálóbizottságnak, a benyújtott pályázatok érvényességét tekintve döntenie kellett.

A Bírálóbizottság a bontás során megállapított hiányosságokkal kapcsolatban úgy döntött, hogy a **01 - MODIUP, 10 - A75CUY, 11 - FE73NO, 14 - UYPW8S** azonosító számú pályaművek nem kerülnek kizárásra, hiszen azok hiányosságai nem akadályozzák a tervek megértését és elbírálását. A **15 - VXCADP** pályamű azonban kizárásra került, mivel az nem teljesítette a Kiírásban rögzített tartalmi követelményeket.

A pályázatok értékelésére és bírálatára a Bírálóbizottság plenáris ülésén, 2026. május 27. napján került sor.

A pályaművek értékelésének szempontjai:

A Bírálóbizottság a beérkező pályaműveket az alábbi szempontok szerint értékelte.

URBANISZTIKA

- településképi megjelenés minősége
- épített környezetbe való harmonikus illeszkedés
- szellemi és épített örökség megőrzése, fejlesztése
- építészeti minőség
- közösségi terek minősége
- funkcionális kapcsolatrendszer átgondoltsága
- innovatív megoldások

KÖZLEKEDÉS

- gyalogos, kerékpáros és autóbuzsos közlekedés kapcsolatainak átgondoltsága
- kapcsolódás a szűkebb és tágabb környezet közösségi és egyéni közlekedési hálózataihoz
- közösségi közlekedés megoldásai
- föld alatti közlekedési lehetőségek vizsgálata
- parkolás átgondoltsága
- biztonságos gyalogos megoldások
- biztonságos kerékpáros megoldások
- akadálymentesítés

ÉPÍTÉSZET ÉS TÖMEGALKOTÁS

- egyedi, „csabai” karakter megtalálása
- eredeti, innovatív építészeti megoldások
- „városkapu” jelleg elősegítése
- meglévő funkciók integrálhatósága
- térarányok kiegyensúlyozottsága, térfalak harmonikus megformálása
- nyugodt, határozott, múltó divatoktól mentes formálásával példát ad a takarékos, környezetével hosszú távon harmóniában létezni képes építészetre
- épületszerkezetei korszerűek, anyaghasználata innovatív
- alacsony környezetterheléssel és energiafelhasználással előállított építőanyagokat alkalmazása
- strapabíró, vandálbiztos anyagok használata
- megvalósítása innovatív építési technológiát, technológiákat alkalmazása

TÁJÉPÍTÉSZET

- a tájépítészeti összhatás megfelelősége, magas tájépítészeti színvonal létrehozása
- zöldinfrastruktúra hálózatának és elemeinek fejlesztése, új zöldinfrastruktúra elemek létrehozása

- összefüggő, hálózatos zöld-kék infrastruktúra-rendszer létrehozása
- innovatív, mégis költséghatékony megoldásokra való törekvés
- nagyméretű zöldfelületek létrehozása
- csapadék hasznosítása, gyűjtése, elszivárogtatása
- az ökológiai szempontokat érvényesítő, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást elősegítő tájépítészeti megoldások

FENNTARTHATÓSÁG

- zöld koncepciók megalkotása
- minimális ökológiai lábnyomra való törekvés
- öntisztuló anyagok használata
- kedvező, környékre jellemző helyi anyagok használata
- környezetbarát anyagok használata
- energiahatékonyagra való törekvés
- smart megoldások alkalmazása

TERVEZÉSI PROGRAM ÉS FUNKCIÓ

- a tervezési program követelményeinek betartása
- a funkcionális kapcsolatok színvonalas megoldása
- terv egészének, építészeti és műszaki magas színvonala, ami igazolja a megvalósíthatóságot is
- a javaslatok szemléletes, közérthető prezentálása
- a javaslatok konzisztensek, a feladat komplexitásához mérten átgondoltak és együttesen alkalmazhatók

GAZDASÁGI SZEMPONTOK

- ütemezhető kivitelezés lehetősége
- kivitelezésének várható költsége kedvező
- az innovatív, ötletgazdag megfogalmazás mellett takarékos költségű szerkezeti megoldásokat és anyagokat alkalmaz
- fenntartásának várható költsége kedvező

4. A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE

A Bírálóbizottság a Tervpályázat során közreműködő szakértők véleményét kikérve a pályaműveket felbontásuk után részletesen áttanulmányozta és az értékelhető megoldások alapján a Tervpályázatot eredményesnek tartja. A különböző építészeti, tájépítészeti 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. Ezen cél teljesítése érdekében a Bírálóbizottság egy pályaművet javasol Kiírónak ajánlattételre történő felhívásra.

A Bírálóbizottság a bírálati munkáját a Szakértői Testület értékeléseinek figyelembevételével végezte. A Szakértői Testület az értékelési szempontok szerint 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.

A pályaművek értékelésében a Bírálóbizottság és a Szakértők elsősorban a közlekedési csomópont, mint funkció megfelelő kialakítására helyezték a hangsúlyt, a biztonságos és átlátható közlekedés, a közlekedési eszközök hatékony megközelíthetősége és a kapcsolatok alapos kidolgozása volt a fő szempont.

A tervezett parkolók pozíciója, a kerékpártárolók kialakítása szintén kiemelten fontos értékelési szempont volt. A felszíni, mélygarázs létesítését kerülő parkolókonceptciók kedvező elbírálást kaptak és pozitívan értékelték a meglévő aluljárót mai igényeknek megfelelően hasznosító megoldásokat. A zsűri a nagyvonalúságot kereste, így azok a pályaművek érték el díjazást, amelyeknek építészeti megfogalmazása kiemelkedő volt, és a felhasználók „jól létére”, valós igényeire reagáltak a megoldási javaslataikkal.

A megvalósítással az új tömegközlekedési csomópont a városlakók mentális térképére felkerül, funkcióján túlmutatva új városi térként, közparkként szolgálja majd a békéscsabai polgárok, a régióból ingázók életét és teszi emlékezetesebbé az alkalmi látogatók utazás- és város élményét.

A tervezési terület déli részére kerülő új funkciókkal kapcsolatban az a megállapítás született, hogy a belvárossal nem konkurálva egy „egyszerű” park létesítése elegendő a területre. A zsűri pozitívan értékelte azokat a terveket, amelyek nagy, egybefüggő zöldfelületeket létesítettek, valamint azt, ha a pályamű figyelmet fordított a vízmegtartás kérdésére. Továbbá fontos értékelési szempont volt a gazdaságos működtetés, ütemezhető kivitelezés és a fenntarthatóság is. A Bírálóbizottság minden érvényes pályaműről szöveges összefoglalást készített, amelyben kiemelte azok előnyeit és hátrányait.

5. A PÁLYAMUNKÁK RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE

01 – MODIUP

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

Építészeti megfogalmazását tekintve már az előzetes áttekintés során is ígéretes benyomást keltő terv. Egy mozgalmas, de határozott térfallal választja le az állomás előtti területet. A párhuzamos buszperonok kietlen, kitett és kényelmetlen; várakozásra alkalmatlan helyszínei helyett körbefutó, árnyékos, kényelmes területhasználatot nyújt, amelynek a gyűrűjén belül kialakított kert jelentősen növeli a komfortérzetet. Az elnyújtott tető alá szervezett kerékpártároló sáv karakteres; jól szervezi a teret. A buszpályaudvar elhúzásával kialakult nagyobb tér a vasúti pályaudvar előtt jó arányú reprezentatív köztérre alakul át.

Az óratorony-emlékmű jó találkozási és tájékozódási pont. A parkolók felszín alá helyezésével jelentősen javul a tér gyalogos dominanciája, erősödik a „Városkapu” minőség. A tervezett épület nem konkurál a műemléki pályaudvar épületével.

A tömegformálás és anyaghasználat építészeti igényes, a javaslat funkcionálisan jól átgondolt – gyors, egyszerű használatot tesz lehetővé a felhasználók számára.

A tervezési program funkciókra, tervezési területre, a mennyiségekre és méretekre vonatkozó előírásait megtartják a tervezők, minden elvárt üzemi, kereskedelmi utasforgalmi funkcióra figyelmet fordítottak.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű egy kifejezetten bátor, modern szemléletű és humanizált intermodális csomópontot javasol. A koncepció legfőbb vezérfonala a gépjárművek radikális háttérbe szorítása és a felszíni terek visszaadása a gyalogosoknak és a mikromobilitásnak. Ezt a pályázó az autós parkolók teljes föld alá süllyesztésével éri el, ami a vizsgált tervek közül a legnagyobb mértékű közterformálást teszi lehetővé a vasútállomás előtt. Az Andrássy út folytatásában megtartott (de geometriailag korrigált) buszbehajtásnak köszönhetően a terület északi részén egy új, piaccal és rendezvényterrel is bővíthető közösségi zóna jön létre, amely kiválóan erősíti a „városkapu” funkciót.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Innovatív, föld alatti parkolórendszer: A nagy kiterjedésű felszíni parkolók föld alá helyezése kiváló urbanisztikai döntés. Esztétikailag megszünteti a jelenlegi kaotikus városképet, miközben az igényeknek megfelelő parkolási kapacitást biztosít egy élhető, emberközpontú környezetben.

Mérnökiileg igazolt, kompakt buszpályaudvar: A lineáris rendszert felváltó, háromszög alakú központi sziget köré szervezett, körüljárható buszpályaudvar forgalmilag jó, működőképes. Pozitívum, hogy a kritikus mozgásokra a pályázó üldözőgörbés vizsgálatot is készített.

Üzembiztonság és havária-kezelés: A buszpályaudvar külön csomópontokon keresztül történő be- és kihajtása normál üzemben tiszta forgalmi áramlást, havária helyzetben pedig alternatív menekülőútvonalat biztosít.

Nemzetközi jogyakorlatokra épülő kerékpáros infrastruktúra: A kerékpáros koncepció kiemelkedően progresszív, a 2023-as európai tervezési kézikönyvekre (ADMA) támaszkodik. A „zöldtetős szalag” építészeti formavilágba integrált, nyitott, de fedett tároló szándékosan központi, jól megvilágított helyre került, ami növeli a szubjektív biztonságérzetet és ösztönzi a kerékpár-vasút módváltást. Külön dicsérendő a plusz szolgáltatások (csomagmegőrző, öltöző, szervizpont) integrálása.

Időjárás elleni védelem: A peronok zöldtetős lefedése környezetbarát, míg a buszpályaudvar szigetéről induló, felülvilágítókkal ellátott rövid föld alatti összekötő folyosó biztosítja, hogy az utasok esőben is védetten jussanak el a vasútállomásra.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

A várost és az állomást elvágó „fal-effektus”: Közlekedés-urbanisztikai szempontból komoly hiba, hogy a vasútállomás épületét a buszpályaudvar, annak útpályái és a hosszanti irányban elhelyezett kerékpártárolók szerkezetileg elvágják a várostól. A gyalogos megközelítés a belváros felől egyetlen keskeny sávra szűkül le az Andrássy út irányából, északról pedig csak hatalmas kerülővel érhető el az állomás.

A meglévő aluljárórendszer radikális felszámolása: A terv a jelenlegi gyalogos aluljáróhálózat teljes megszüntetésével és a gyalogosok felszínre hozásával olyan helyzetet teremt, ahol a gyalogosok túl nagy szabadságot kapnak. Mivel nem fogják minden esetben a kijelölt átkelőhelyeket használni, ez balesetveszélyes konfliktusokat szülhet a folyamatosan mozgó autóbusz-forgalommal.

Közvetlen aluljáró-kapcsolat hiányosságai: Bár a buszról leszállóknak van egy rövid védett folyosó az állomás felé, a buszpályaudvar központi szigetéről nem indítható közvetlen kapcsolat a vasúti peronok felé; az utasoknak előbb térszínen kell átmenniük az állomás előtti térre.

Koordinálatlan taxiállások: A taxiállomások elhelyezése a buszpályaudvar belső területén üzemeltetési és forgalomtechnikai konfliktusokhoz vezethet az autóbuszos szolgáltatóval.

TÁJÉPÍTÉSZET

Tájépítészeti megoldásaiban fellelhető a komplex ökológiai szemlélet, nemcsak műleírás szinten, de a terven is megjelennek a sülyesztett vízmegtartó rendszer kontúrjai.

Sokféleséget kínál a zöldfelületek jellegében, méreteiben, ugyanakkor egyszerű, költséghatékony megoldásokat alkalmaz. A központi és az északi területen a használati intenzitáshoz igazodik a burkolat-zöldfelület arány, ugyanakkor nem kínál nagyobb, természetesebb egybefüggő zöldfelületet, nem foglalkozott a déli területtel, ahol ez megvalósítható lett volna.

A raktár előtti északi területre részletesen megtervezett, jó léptékű, kellemes pihenőszigeteket javasol, amelyek a helyi közösség számára biztosan kedvelt tartózkodó helyül szolgálhatnak majd, a raktárépületbe javasolt funkciókkal összhangban, ámbár a mélygarázs alatta korlátozza a fajtaválasztást.

A terv tájépítészeti szempontból végiggondolt, a meglévő fákat és az őket körülvevő zöldfelületeket kíméli, így a már meglévő zöldfelületi értékekre tekintettel van.

A javaslat nyomán a terület zöldfelületi borítottsága jelentősen nő. A kialakított zöldfelületek mérete és kialakítása törekszik a minél nagyobb, de nem akadályként megjelenő formavilágot és mérettartományt megcélózni. Ez zömében meg is valósul, kivéve az északi oldal elaprózott zöldjeit. Több vízmegtartó és klímajavító technológia megjelenik a terven. Hiányoznak vízmegtartó kertek. A meglévő fák alá SFR rendszert kialakítani nem ideális, a termőközeg kitermelése és a vízmegtartó réteg visszatermelése

nagyon költséges és kétes kimenetelű a gyökérzetben okozott károk miatt. A fák csurgó zónáján kívül és környező burkolatok alatt SFR rendszer telepítése esőkertek létesítése azonban értékelt megoldás.

ÖSSZEGZÉS

A Bírálóbizottság a pályaművet minőségi megoldásai, alaposan kidolgozott, értékes részletei miatt **Kiemelt megvételben** részesíti.

02 – IKLQ30

A tervet szemlélve egy ésszerű, alaposan átgondolt munkával találkozunk. A tervezők harmóniára törekedtek az új épület, azaz a központi pavilon tervezése során. A ház nem akar konkurálni környezetével, kiváltképp a vasútállomás főépületével nem, a műleírás szerint „városi parkba ágyazott központot” kívántak létrehozni. További pozitívum, hogy kerülik a felesleges építést, a meglévő épületállományt igyekeznek felhasználni. A „városkapu” funkcióra adott válaszuk szerint a vasútállomás előtti tér illetve a központi pavilon maga a kapu a város és a külvilág között. Minden elvárt közlekedési mód-kapcsolatot megfelelően alakít ki a pályamű. A buszpályaudvar közúti kapcsolatát az Andrássy útról áthelyezi a Vécsey utcára, ezzel teret engedve nagyvonalúbb gyalogos tereknek a vasúti felvételi épület előtt.

Az új épület harmóniára való törekvése azonban csak a szavak szintjén, a műleírásban valósul meg. A pavilonszerű ház nem kapcsolódik szervesen a környezetéhez, lényegében bárhol lehetne, öncélúnak hat. Építészeti megfogalmazása kevésbé meggyőző, ahogy a peront lefedő szerkezetek kialakítása is – gyorsan avuló érzést kelt. Bár a műleírás említi a gyalogosforgalom felszíni vezetésének fontosságát, sok lényeges funkciót (szolgáltatások, kereskedelem) mégis a föld alatt helyez el. A terület túl sok gyaloglást igényel, a gyalogosok túl nagy szabadságot élveznek – vélhetően nem(csak) a gyalogátkelőhelyet fogják használni átközlekedésre.

03 – 5F6BR9

Örök kérdés, hogy műemléki környezethez hogyan kell viszonyulni az új építések során. A pályamű bátor felvetéssel él: egy nagy, lebegő, fehér tetővel akarja hangsúlyozni a műemléki pályaudvar-épület „műemlékiségét”, hiszen a kontraszt láttatja igazán a lényegét. A tetőt alátámasztó oszloprengetegtől dinamizmust vár a tervező, a pavilonépület és a tető között áramló tér a mozgásra utal, mely adekvátnak tűnik a tömegközlekedési funkció okán. Pozitívként kiemelendő a belső terek rugalmasan alakítható rendszerének alkalmazása, amely hosszú távon lehetőséget biztosít a változó funkcionális igényekhez való alkalmazkodásra, és korszerű szemléletet tükröz az épület használhatósága szempontjából.

Bár a nagy tető szeretné kiemelni a műemléki környezetet, inkább dominálja azt. A repterekre emlékeztető lefedés aránytévesztés mind építészeti, mind városépítészeti szempontból. Úgy tűnik, mintha az új építmények inkább a szemben lévő barkácsáruházra szeretnének reflektálni, nem pedig a vasútállomásra és környezetére, ez kihagyott lehetőségként értelmezhető. A kiforratlan építészeti formanyelv sematikussága túlságosan leegyszerűsített – a pályamű inkább alultervezettnek tűnik, mint nagyvonalúnak. A pavilon 45°-os elforgatása öncélú; felesleges feszültséget kelt. Az aluljáró helyén mélygarázs létesül, ami hátránnyként értelmezhető jelen környezetben. A tájépítészet témája szinte érintetlen marad, a műszaki leírás is igen szűkszavú e témában.

04 – LBZUXO

A terv áttekinthető, jól olvasható, könnyen értelmezhető – racionális döntések mentén alakult ki. A pályamű a buszperonok rendszerét a vasúti sínekkel párhuzamos irányba forgatja el, amelynek eredményeként a vasútállomás előterében nagyobb összefüggő, parkosításra alkalmas közterület jön létre – így a „kapu” is megvalósul a város felé. Egységes anyaghasználat és formavilág jelenik meg a műben. A műszaki leírásban nagy arányban jelenik meg a tájépítészeti rész, részleteiben is több helyen reflektál a kiírásban szereplő igényekre. A zöldfelületek egysége, a különböző közlekedési irányok és funkciók jól kapcsolódnak össze, szerves egységet alkotnak.

A pályamű egyik nagy hátránya a kétszintes mélygarázs, ami túlzás erre a területre. Az aluljárószinten a kerékpáros- és gyalogosforgalom keresztezi egymást, ami komoly konfliktusforrás lehet. Az állomás előtti térrel nem kommunikál a raktárépület és az üzemi felvételi épület, közösségi/vendéglátó-funkciókat nem tartalmaz. A peronrendszer átszervezése miatt a buszpályaudvar széles burkolt fő közlekedési tere a vasútállomás főhomlokzata elé kerül, ami kedvezőtlenül befolyásolja a főbejárat és a város felől érkező gyalogos tengely kapcsolatát, gyengíti a vasútállomás reprezentatív érkezési pozícióját és térbeli hangsúlyát.

05 – UBH6JO

A terv egyik fő erénye a következetes formálási szándék és az egész területre kiterjedő, komplex téralakítási megközelítés. Tudatos döntés, hogy a meglévő közlekedési rendszert csak kismértékben változtatja meg, mert a már bevált, működőképes struktúrát érdemes megőrizni. A viszonylag heterogén környezetet új építészeti formanyelv bevezetésével próbálja rendezni, az igazodás sokszor görcsös szándékát elengedi. A meglévő épületekből többre is javasol hasznosítást, ami üdvözlendő döntés. A forgalomirányítás a Posta épületbe kerül, míg a raktárépületbe egy többfunkciós bringás központ és kerékpáros kávézó létesül, mosdóelőtérrel, kerékpárkölcsonzóval, szervizállomással.

Az „illeszkedésmentes” új építészeti karakter azonban túlzó, túlformált, öncélú hatást kelt. A (véltetően) vasbeton peronlefedések a látványterven szépen formáltak, könnyed hatásúak, a valóságban azonban környezetére nehezedő, túlzottan tektonikus, komor szerkezetekről lehet szó. A dombokkal, teraszokkal, széttagolt zöldfelületekkel és összetett tetőfelületekkel kialakított rendszer jelentős fenntartási igényű, különösen egy nagy forgalmú közlekedési csomópont esetében. Az apró zöldfelületek intenzív öntözés nélkül nem életképesek. A föld alá telepített funkciók túlzóak, a hatalmas, sötét, felszín alatti kávézó nem tűnik hívogatónak.

06 – CJCMN6

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A terv készítői egy jól megalapozott, racionális döntést hoztak a tervezés elején: megtartásra javasolták az irányítóépületet – a terv ezzel kiemelkedik a pályaművek sorából. E döntéssel az alkotók szembe mentek az építető szándékával, tudatosan vállalva annak kockázatát, hogy a pályamű nem kerülhet a helyezést elérő munkák közé – ám az ötlet figyelemre méltó, s bár a pályázók nem, de a közönség sokat nyert ezzel a felvetéssel. Az építész nemcsak megépült munkáival, hanem véleményével, szemléletével is alakíthatja a környezetet. A műleírás szerint a „város identitását, „emlékezetes tereit” „nemcsak a műemlékek, hanem más egyedi elemek is képezhetik”, így az autóbusz-irányító fejpület is, némi átalakítással és funkcióváltással kísérve. A pályamű részletmegoldásaiban, az újrahasznosításban, a

helyspecifikus felismeréseiben kiemelkedően szerepelt, a benne foglalt hozzáállás, a részletmegoldások és legfőképp a szemlélet jó hatással lehet a továbbtervezés folyamatára. Ugyanakkor némi hiányérzet marad az emberben, a tervből (sem rajzi, sem szöveges szinten) nem derül ki, hogy a fejpület mely értékei miatt döntöttek annak megtartása mellett? A pályaművet a zsűri tartalmilag nem tartotta megfelelőnek, mert a terv a kiírásban szereplő elvárásokat komplexen nem tudta teljesíteni, és azokra megnyugtatóan választ adni.

A pályamű a városszerkezeti elemzésből kiindulva, urbanisztikai szemlélettel fogalmaz meg racionális és a térszerkezet működésére ténylegesen ható javaslatokat. Nem radikális átépítéssel, hanem érzékeny, rendszerszerű koncepcióval reagál a terület meglévő problémáira, miközben megőrzi a csomópont működőképességének alapvető értékeit. Az elemzésekre adott válaszok következetesek, a kijelentések valóságok, a megoldások építészeti és tájépítészeti szempontból egységes nyelvezettel működnek együtt. A terv nem csupán objektumokban vagy építészeti gesztusokban gondolkodik, hanem a teljes terület városi integrációját, kapcsolatrendszerét és hosszútávú működtethetőségét tekinti elsődleges szempontnak.

A fejlesztés eredményeként egy kortárs szemléletű, ugyanakkor a városi környezetbe természetesen illeszkedő közlekedési és közterületi együttes jön létre, amely visszafogott eszközökkel, mégis magas színvonalú téralakítási és művészi érzékenységgel formálja újra a városkapu térségét. Ez a pályamű törekedett leginkább a békéscsabai karakter megfejtésére, amelyet a zsűri a kialakult városrészek történeti folytonosságának és összekapcsolásának érdekében a továbbtervezés során kezelni szükséges.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű egy kifejezetten racionális, a meglévő építményeket és infrastruktúrát gazdaságosan újrahaznosító, ám a térstruktúrát mégis jelentősen átalakító intermodális koncepciót mutat be. A tervezési alapgondolat a minimális beavatkozás melletti maximális működési hatékonyság, amely az egyéni gépjárműforgalom és a P+R funkciók peremre szorításával, valamint a vasúti felvételi épület előtti tér egyértelmű humanizálásával számol. A terv minden elvárt közlekedési mód-kapcsolatot megfelelően kialakít. Ugyanakkor a gépjárműforgalom külső gyűrűkre terelése miatt a javasolt megoldás viszonylag sok új útcsatlakozást igényel a terület határain.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Forgalmi áramlások tiszta szétválasztása: Kiemelkedően pozitív, hogy az autóbusz-pályaudvar közúti kapcsolata kizárólag a Temető–Vécsey utcai csomópontra korlátozódik. Ezáltal ezen a szakaszon csak tiszta buszos közlekedés jelenik meg, nem keveredik az egyéni autós vagy P+R forgalommal, ami nagyvonalúbb, zavartalanabb gyalogos terek kialakítását teszi lehetővé a vasútállomás előtt.

Optimalizált és tolatásmentes buszüzem: A terv megtartja a jelenlegi peronkialakítást, de megfordítja a körüljárási irányt. Ez lehetővé teszi a tolatásmentes megállóhelyek üzemeltetését, az indítóállások rugalmasabb használatát, valamint a járműtárolás hatékony, halszállás rendszerű újraszervezését.

Függetlenített kiskereskedelmi és P+R kapcsolatok: A korábban közös főúti kapcsolatot használó kiskereskedelmi parkolók, a MÁV-területek és a P+R zónák külön, a buszpályaudvartól teljesen független be- és kijáratokat kaptak. Így a személygépjármű-forgalom egyáltalán nem terheli a tömegközlekedés belső úthálózatát.

Peremre szervezett, jól méretezett parkolás: A gépjárműforgalom megfogása a terület határokon (északon 145 db, délen a felüljáró alatt 34 db felszíni parkoló, valamint egy 174 férőhelyes parkolóház) logikus és védi a belső magot.

Nagy kapacitású kerékpáros infrastruktúra: Békéscsaba erős kerékpáros kultúrájára reagálva a térszín részleges lefedésével a -1 szinten egy mintegy 500 férőhelyes, zárt, védett kerékpártároló létesül, ami mintaszerű kapacitásbővítés.

Akadálymentesség: A különböző térszínek és eltérő szinten található funkciók közötti akadálymentes függőleges kapcsolatokat liftek integrálásával maradéktalanul biztosítja a pályázó.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

Havária-érzékeny buszközlekedési kapcsolat: Mivel az autóbusz-pályaudvarnak mindössze egyetlen ki- és bejárat pontja van (a Temető–Vécsey utcai csomópontonál), egy esetleges műszaki meghibásodás, baleset vagy egyéb haváriahelyzet esetén a teljes buszüzem megbénulhat, nincsenek alternatív menekülőútvonalak.

Gyalogos konfliktuspontok a buszpályaudvaron: Bár az állomás előtti téren csökken a konfliktusok száma, a buszpályaudvar belső területén a gyalogosok átszaladgálása és a peronok közötti rendezetlen felszíni mozgása szinte garantált, ami komoly balesetveszélyt hordoz magában.

Hibás koncepció a kiskereskedelmi feltárásnál: A Temető sor–Orosházi út sarkán lévő Penny Market és a szomszédos diszkontáruháza parkolójának megközelítése a tervezett formában elhibázott. Az Orosházi úti felüljáró melletti szervízút vonalvezetése és hossz-szelvénye alkalmatlan a bevásárlóforgalomra. Különösen veszélyes, hogy a tervezett új kihajtott közvetlenül a diszkontáruháza épületének bejárat sarka mellé, a bevásárlókocsik és a kerékpártárolók közvetlen közelébe helyezte a pályázó.

A kerékpáros mélytároló megközelítési kockázata: Az 500 férőhelyes, -1 szintű kerékpártároló egyetlen bejáratát egy szemmel láthatóan túl meredek rámpa jelenti. Ez a kialakítás csúcsidőben (egymással szembe haladó kerékpárosok esetén) kapacitásbeli szűk keresztmetszetet képez és balesetveszélyes.

Kidolgozatlan K+R funkció: A Kiss & Ride (K+R) megállókat a pályázó a 3 szintes parkolóházba rejtette el, ami a gyors utascseré és a kényelmes megközelíthetőség szempontjából nem a legyszerencsebb, ráadásul a műszaki leírás ezt a működési sémát egyáltalán nem fejti ki részletesen.

TÁJÉPÍTÉSZET

Üdvözlendő cél, hogy a koncepció a területet szivacsvárosként kezeli. A klimatikus célok mellett azonban – a burkolt felületek megtartásával – túl nagy a burkolt felületek aránya, bár a különböző közösségi és rekreációs funkciókkal, csapadékvíz gyűjtésével elegyítve ezek a felületek kihasználhatóak, belakhatóak.

A tájépítészeti terv az urbanisztikailag átgondolt rendszer szerves részeként gondolkodik. A csapadékvíz-megtartási, klímajavító és hőszigetelés-csökkentő megoldások a teljes területen egységesen és következetesen végigvitt elemei a koncepciónak.

A felszín alatti és felszín feletti, kétszintes növénytelepítések, valamint a megtartott buszirányító központ függőkertjei izgalmas és egyedi térélményeket hoznak létre. A déli oldali park és extrém sportpálya, illetve a főtér innovatív, vízmegtartó fásítási rendszere fenntartható, ugyanakkor innovatív tájépítészeti megoldásokat kínál.

A terv erőssége, hogy a zöldfelületi rendszer nem dekorációs elemként jelenik meg, hanem a teljes térstruktúra aktív szervezőelemeként működik, miközben a klímaadaptációs és ökológiai szempontokat is integráltan kezeli.

Kritikaként megfogalmazható ugyanakkor a vasútállomás meglévő zöldfelületi rendszerének helyenkénti széttördelése, valamint a főtér esetében nagyobb arányú lombkorona-borítottság igénye, amely tovább javíthatná a tér mikroklimatikus komfortját és használati értékét. A népművészeti motívumrendszer érzékeny és kortárs reinterpretációja, integrálása az építészeti meg- és átfogalmazásba érzékeny és szép gesztusként illeszti környezetébe az épített elemeket.

A motívumrendszer alkalmazása nem pusztán dekoratív elemként jelenik meg, hanem a téralakítás, a burkolatok, az utcabútorok és az építészeti részletek integrált karakterformáló eszközévé válik. A kialakuló összhatás egyszerre kortárs és helyspecifikus, erős identitásképző hatású.

ÖSSZEGZÉS

A Bírálóbizottság a pályaművet a meglévő infrastruktúra gazdaságos, minimális beavatkozással történő újrahaznosítása és nagyvonalú városépítészeti megoldásai miatt **Megvételben** részesíti.

07 – ZOPQRV

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A pályamunka a vasúti- és az autóbuszok számára kialakítandó közúti vonalas infrastruktúrának hosszanti szervezésű környezetet alakít ki, miközben kísérletet tesz a zöldfelületek logikájának töretlen szervezésére is. Közlekedési-, köztér-, illetve „zöldfolyosó-” rendszerek szövetét fűzi sorba, és e szövetben alakít ki „talált helyként” építési helyeket, épületsort. Áttekinthető, jól használható, a közösség számára is alkalmas tereket alakít ki. A legtisztábban követhető tervezői koncepciók egyike.

Szimpatikus, hogy az Andrássy utat meghagyja eredeti pozíciójában a vasútállomáshoz való viszonyában, és az megmaradhat annak az indóháznak, amely volt: a széles-árnyas útra diagonális vonallal szerkesztett záróelem. A kompozíció szétretben e tengely mellett, érzékelhető egyfajta városkapu, de a vasútállomás előtt immár városi köztér ékelődik be, új, kortárs elemként, az utazók és érkezők örömére.

A tervező primer geometrikus gesztusok beiktatásával ikonikus építészet felé törekszik, megjegyezhető, lokális értékteremtésre tesz kísérletet. Az alkalmazott teli színeket (bordó, zöld, bézs), a tervező Békéscsabára jellemzőnek írja le.

A csarnokszerű, gyakran oldalhajókra lebomló épített tömegek által nem is térlehatárolás zajlik, hanem talán valamiféle elegáns, a léptékéből kilépő „térkirekesztés”. Cél a szabad áramlás, a pavilonszerű szervezés. Az épületek véghomlokzata tiszta metszetből következő gondolat eredménye, és nagyvonalúságra utal, mert ez a metszet végtelen sok ponton felvehető. Az építészet eltalált arányú, kliséktől mentes és racionális, ezt a Bírálóbizottság szimpatikusnak találta.

A terv minden meglévő épület hasznosítására javaslatot tesz, és ezzel együtt is az összes pályamunka közül a legtöbb zöldmezős építés itt történik. Előzőek miatt sajnos a legköltségesebb megoldások közé tartozik, még ha ez az építés gyakran nem is épülettel, hanem lefedéssel, másodlagos felületekkel történik, és olvashatunk ütemezhetőségről is. A gyalogos aluljáróban a lebontott épület homlokzati elemeit felhasználva emlékpontot, kiállítást alakít ki.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű közlekedési megoldása egyszerűségében nagyszerű, logikus és funkcionálisan rendkívül tisztán átgondolt. A tervezési alapelv – mely a különböző közlekedési ágakat mellérendelt viszonyba emeli, és az átszállási időket minimalizálja – sikeresen valósul meg a tervben. Gyalogos szempontból kiemelkedően magas színvonalú a hosszanti, központosított vezetés, amely szervezi a teret. A meglévő struktúra süllyesztett térrészeinek felszámolásával és a főépület bontásával a pályázó egy kompakt, takarékos, belső középperonos elrendezésű autóbusz-pályaudvart hoz létre közvetlenül a vasút mellett, amivel jelentős, magas minőségű városi közterületet szabadít fel.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Kiváló üzembiztonság és havária-kezelés: Az autóbusz-pályaudvar be- és kihajtása két külön csomóponton keresztül történik (behajtás az Andrássy út felől, kihajtás a Vécsey utca felé). Ez normál üzemben jól elkülönített, egyirányú forgalomáramlást biztosít, havária helyzetben pedig kritikus fontosságú alternatív ki- és behajtási útvonalat garantál.

Gyors és logikus kapcsolatok: A vasútállomás épületének tengelyében kijelölt autóbuszos leszállóhely kiváló megoldás, amely közvetlen és gyors átszállást biztosít a vasút irányába. A buszperonok a városi köztér felszínéről és a vasúti gyalogos aluljáróból is közvetlenül, jól értelmezhetően és akadálymentesen (liftekkel támogatva) érhetők el.

Mintaszerű kerékpáros infrastruktúra: A kerékpáros áramlási útvonalak tervezése kiemelkedő: a tárolók közvetlenül kapcsolódnak a kerékpárutakhoz, és sem a gépjárművek, sem a gyalogosok útvonalait nem keresztezik, amit a pályamű utasáramlási ábrái is meggyőzően bizonyítanak. A differenciált, összesen 750 férőhelyes (részben fedett, részben nyitott) kerékpártároló-kapacitás kiváló.

Sikeres északi funkció-szétválasztás: Az északi területen elhelyezett rövid távú felszíni P+R (112 hely), a K+R és a taxi drosztok megközelítése teljesen elkülönül a buszforgalomtól, így itt konfliktusmentes a közúti üzem.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

A Temetősor–Vécsey utca csomópont kritikus túlterheltsége: A terv ezen a csomóponton keresztül irányítja a meglévő autóbusz-állomás kihajtó forgalmát, a Penny áruház parkolójának forgalmát, valamint az új, ütemezetten megépülő, közel 300 férőhelyes (295 helyes) P+R parkolóház teljes ki- és behajtó forgalmát. Ez a koncentráció a csomópont rendkívüli zsúfoltságához, és csúcsidőszakokban teljes kapacitás-elmaradáshoz (dugókhoz) vezethet.

Déli forgalmi konfliktuspont: A déli területen tervezett hosszú távú P+R parkoló/parkolóház közúti csatlakozása egyazon felületen osztozik az autóbuszok állomási kihajtó útvonalával. A nehéz gépjárművek (buszok) és a személyautók keveredése ezen a ponton komoly forgalmi konfliktusokat és balesetveszélyes helyzeteket idézhet elő.

TÁJÉPÍTÉSZET

A terv deklarált célja a vasút menti zöldfolyosó visszaállítása, azonban a tájépítészet inkább az épületeket kiegészítő zöldfelületekként jelenik meg a terveken, minősége ehhez mérten átlagos. A burkolt felületek tulajdonképpen más elrendezésben, de változatlanok, így a hőszigetelés csökkenése kérdéses. A tervezők gondoltak a klímatudatos csapadékvíz-kezelésre, a szárazságtűrő növényállomány kialakítására.

A pályamű tájépítészeti részletezettsége szerény, ugyanakkor a térszerkezeti elemzésekre épülő zöldfelületi rendszer nyugodt, városi léptékben is jól értelmezhető tájépítészeti alapstruktúrát

eredményez. A koncepció különös érzékenységgel viszonyul a meglévő zöldfelületi értékekhez, azok megtartását és integrálását a téralakítás meghatározó elemének tekinti.

A pályamű a zöld-kék-infrastruktúra elemeit és az egyéb tájépítészeti eszközöket szűkszavúan, elsősorban leíró jelleggel ismerteti. A kialakított térszerkezet és zöldfelületi rendszer alkalmas alapot biztosít egy hosszú távon is jól működő, komplex és továbbfejleszthető zöldinfrastruktúra-rendszer kialakítására.

A terv erőssége, hogy a zöldfelületeket nem dekoratív elemként kezeli, hanem a városi térszerkezet stabil és integrált részeként alkalmazza, amely megfelelő keretet adhat a későbbi részletes tájépítészeti és ökológiai fejlesztések számára.

ÖSSZEGZÉS

A pályaművet a Bírálóbizottság jó arányú építészeti megoldásai és a meglévő épületek ésszerű hasznosítása miatt **III. díjban** részesíti.

08 – 09PA20

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A javaslat az egyfajta városkapu-jellegű koncepció megfogalmazásának igényével fejlődött, integratív felületeket nyitva a vasút–autóbusz–gyalogos tengelyek találkozásának, vagy éppen a tengelyek találkozásának elkerülésének.

Az építészeti főbb alkotóelemeit világosan alkalmazza. A sétány, a buszpályaudvar épülete és a meglévő épületek alkotóházai jó arányúak, átgondoltak. Több olyan elemet vezet be, melyektől ikonikus értéképzést, lokális értékek kialakulását várja – ezek talán idővel túllontúl finomkodókká válhatnak. Szimpatikus a szűkszavúság, a mértéktartás, a racionális hozzáállás.

Gyalogosok szempontjából a pályamű nagyon jó javaslatokat tesz. Szervezi a befutó Andrássy utat – egy „hurok” készül, melynek öblében van a buszpályaudvar épülete, de lefordul a vasútállomás előteréből. Ragasztott fatartós peronfedéseket alkalmaz, ez fenntartható, kortárs, befogadható. A perontetőkön napelemeket helyez el, ezzel hozzájárulva az ideálisabb ökológiai optimum eléréséhez. Minden meglévő épületet hasznosít, ami révén környezettudatosnak és költségtudatosnak mondható, visszafogott az új építés. Zöldfelületekben gazdag, ettől helyi mikroklíma kialakulását várja.

A terv racionális, urbanisztikai javaslatai szimpatikusak, de több kérdésben nem ad teljes javaslatot. A parkolókapacitást növeli, de nem szolgálja ki maximálisan az igényeket. Az autóbuszok állásai fogatoltak, ami nem tolatásmentes megoldás. A javasolt közlekedési rendszer önszabályozó, lámpamentes, ez korszerű javaslat. A fordulók át kell gondolni.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű egy modern, integrált városkapu kialakítását célozza meg, amely a vasúti és az autóbuszos közlekedést egyetlen közös rendszerbe tömöríti. Bár a terv minden elvárt közlekedési mód-kapcsolatot sikeresen kialakít, a javasolt közlekedési struktúra gerincét jelentő három egymást követő körforgalom, valamint a buszpályaudvar belső elrendezése komoly működési és térbeli kompromisszumokra kényszeríti a területet. A koncepció tartalmaz vizuálisan és elméletben ötletes forgalomszervezési

elemeket, de a buszközlekedés belső áramlatai, a parkolási kapacitások és a gyalogos terek környezeti minősége terén jelentős funkcionális kihívásokkal küzd.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Hiánytalan intermodális kapcsolatok: A pályamű pozitívuma, hogy a kiírásban szereplő összes elvárt közlekedési ág közötti kapcsolatot hiánytalanul biztosítja és koordinálja.

Önszabályzó forgalomirányítási ötlet: A Temető sor három kulcscsomópontjának (Andrássy, Vécsey, Bartók) körforgalommá alakítása forgalomtechnikai szempontból dicséretes, hiszen egy hatékony, önszabályzó forgalomirányítást tesz lehetővé.

Kiemelkedő kerékpáros integráció és aluljáró-hasznosítás: Mintaszerű a meglévő gyalogos aluljárórendszer megtartása és továbbfejlesztése. A funkcióját vesztő aluljáró-hosszfolyosó átalakításával egy hatalmas, 1000 férőhelyes, védett és szolgáltatásokkal (szerviz, töltés) ellátott kerékpártároló jön létre, amely szintbeni közúti kereszteződés nélkül érhető el.

Szeperált déli P+R kapcsolat: A déli parkolózóna önálló közúti eléréssel bír, és útburkolati jelekkel egyértelműen és biztonságosan el van választva a buszpályaudvar belső üzemi területétől.

Bővülő parkolási bázis: A meglévő állapothoz képest a felszínen tervezett P+R, K+R és dolgozói parkolók révén a teljes autóparkolási kapacitás érezhetően növekszik.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

Nehézkes és kanyargós buszforgalom: Az autóbuszok pályaudvari megközelítése a Temető soron tervezett három egymást követő körforgalmon keresztül kifejezetten kanyargós, a pályaudvar területén belüli kényszerű forgolódás pedig nehézkessé teszi az üzemi meneteket.

Beszűkülő keresztmetszetek a Temető soron: A tervezett körforgalmi csomópontok nagy geometriai helyigénye miatt a Temető sor útfelülete a kritikus szakaszokon jelentősen beszűkül.

Túlterhelt utasforgalmi középsziget: A buszpályaudvar központi utasszigete rendkívül zsúfolt: az egyik oldalon 10 darab busz 45 fokos fésűs beállása, a másik oldalon 3 csuklós busz folyamatos jelenléte övezi. A tetőszerkezet tartóoszlopai és a padok tovább szűkítik a gyalogos felületeket, a koncentráltan megjelenő kipufogógázok miatt pedig a várakozó utasok levegőminősége kifejezetten rossz, egészségtelen lesz.

Tolatásos, balesetveszélyes üzemmód: Súlyos funkcionális hiba, hogy sem az indítóállások, sem a busztároló helyek nem tolatásmentesen alakulnak ki. Ez jelentősen megnehezíti a buszmozgásokat, növeli az üritési időt és balesetveszélyes helyzeteket teremt.

A városi fogadótér csorbulása: A vasútállomás műemléki épülete elé közvetlenül behozott kétirányú buszközlekedési út jelentősen leszűkíti a lehetőségeket egy igazán nagyvonalú, reprezentatív és humanizált városi fogadótér kialakítása előtt.

Szabályozatlan taxiállomás: A taxiállomás gyakorlatilag az eredeti helyén marad, szinte teljesen szabályozatlan, kaotikus működési körülmények között.

Hiányos parkolókapacitás: Bár a parkolóhelyek száma nő (összesen 284 férőhely), a bemutatott darabszám jelentősen elmarad a térségben ideálisnak tekinthető, körülbelül 400 férőhelyes összkapacitástól. A meglévő P+R zóna gyalogos megközelítése és telítettsége miatt a jelenlegi kaotikus állapotok csak részben oldódnak meg.

Blokkolt havária-útvonal: A déli parkolót elválasztó körforgalom kiválóan szolgálhatna másodlagos ki- és bejáratként (menekülőútként) a buszok számára egy esetleges haváriahelyzetben. Ezt a bravúros lehetőséget azonban a körforgalom közepére tervezett, 5,5 méter magas merev kapu obeliszk vizuális és fizikai jelenléte vélhetően teljesen megakadályozza.

TÁJÉPÍTÉSZET

A terveken bemutatott tér működésében nem tér el látványosan az eredeti állapottól; megtartja a buszok korábbi útvonalát, az aluljárót még inkább lefedi. Bár a műszaki leírásban szerepel a zöld- és kékinfrastruktúra elemeinek megújítása, a terveken nem igazán látunk komplex megoldásokat. A buszpályaudvar módosításával valamelyest nő a zöldfelület, de működésében, komplexitásában, használhatóságában nem javul látványosan a tér használata, a mikroklima.

Túlságosan nagyméretű burkolt felületek szerepelnek a terven.

A tervezett zöldfelületi rendszer a meglévő zöldfelületi értékek megőrzésére és a meglévő faállomány megőrzésére épít. A kialakuló zöldfelületek méret- és térszerkezeti arányai alapvetően alkalmasak lehetnek esőkertek, vízmegtartó megoldások és részben önfenntartó zöldinfrastruktúra-rendszerek befogadására.

A pályamű szöveges munkarésze a fenntarthatósági és zöld-kék-infrastruktúra elemekről általános, alapvetően helyes szemléletű leírást ad, ugyanakkor, ezek tájépítészeti tervi kifejtése visszafogottabb és kevésbé részletezett. A fenntarthatósági törekvések így inkább koncepcionális szinten jelennek meg, mintsem konkrét, részletesen kidolgozott tájépítészeti rendszerként.

A terv pozitívuma a meglévő természeti adottságokra építő szemlélet és a visszafogott, hosszútávon is fenntartható zöldfelületi alapstruktúra kialakításának szándéka.

ÖSSZEGZÉS

A pályaművet a Bírálóbizottság gyalogosbarát kialakítása és mértéktartó eleganciája miatt **Megvétélben** részesíti.

09 – 7K1SX3

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A pályamű maradéktalan értelmezése alapos, elmélyült tanulmányozást igényel, ugyanazt a kontemplatív közelítést, amellyel a tervezők is fordultak a komplex urbanisztikai – közlekedés- és területfejlesztési – tájépítészeti – építészeti feladathoz.

A pályamunka mind urbanisztikai, mind térépítészeti szempontból összetett és magas színvonalú válaszokat ad. A terv új térfalak kialakításával, következetesen alkalmazott térszerkezeti rendezőelvvel érzékenyen formálja újra a területet, miközben tudatosan és jól szervezetten játszik a felszíni és felszín alatti terekkel.

A terv elsődleges célja minél nagyobb aktív zöldfelületek létrehozása. A kialakított zöldfelületi rendszer összefüggő, jól artikulált és valódi városi zöldinfrastruktúraként működik. A létrejövő terek nemcsak városi léptékben értelmezhetők, hanem lokális szinten is jól használhatóak, élhetőek és részleteiben is igényesen kidolgozottak.

Építészeti megformálásában harmonikusan illeszkedik a meglévő épületekhez. A buszpályaudvar épületén belül tágas, hangulatos átkötést hoz létre az aluljáró és a felszín között.

A pályamű erőssége a városkapu-funkció visszafogott, téralapú értelmezése, amely tudatosan a történeti vasútállomás épületének kiemelésére törekszik, nem pedig egy új, ikonikus objektum létrehozására. Kedvezően értékelhető a zöld városrész kialakításának szándéka, az intenzív növénytelepítés, az aluljáró újraértelmezése és új kontextusba helyezése ligetes tájépítészeti elemként.

A beérkezett pályaművek közül jelen munka tudott leginkább megfelelni az értékelési szempontrendszernek, és teljesíteni a kiírásban foglalt követelményeket.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű kiemelkedően magas színvonalú, modern és felhasználóbarát intermodális csomópontot hoz létre, amely zökkenőmentes és logikus kapcsolatot teremt a vasút, az autóbusz-, az egyéni közlekedés, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedési módok között. A koncepció legnagyobb erénye a térszerkezet radikális és bátor újragondolása: a felszín feletti és alatti terek zseniális kombinálásával, valamint a tér központi részének gépjárműmentesítése, mely egy vonzó, élhető, valódi „városkapu” funkciót betöltő közterületet hoz létre. A meglévő autóbusz-pályaudvar behajtó ágának megszüntetése lehetővé teszi egy nagyvonalú, reprezentatív gyalogos zóna kialakítását a vasúti felvételi épület előtt, ami építészetileg és funkcionálisan is támogatandó.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Kompakt és integrált közösségi közlekedés: Az autóbusz-pályaudvar új, óramutató járásával megegyező, körüljárható, belső íves utascserével tervezett kialakítása kompakt és hatékony. Csökkenti a burkolt felületeket, növeli a biztonságot, és lehetővé teszi egy dedikált leszállóhely kialakítását közvetlenül a vasúti vágányok közelében. Külön dicsérendő a parkolóház földszintjén integrált, 20 darab autóbusz tárolására alkalmas fedett terület.

Kiváló gyalogos- és kerékpárosbarát környezet: A gyalogos- és kerékpáros áramlási útvonalak konfliktusmentesek, a gépjárműves irányokat csak a legszükségesebb mértékben keresztezik. A szintek közötti akadálymentes közlekedést a buszállomás épületébe integrált felvonó és fedett mozgólépcső magas színvonalon biztosítja.

Fejlett kerékpáros infrastruktúra (B+R): A kerékpáros hálózat jól kapcsolódik a városi szövethez (új átkelő az Őr utcánál). A differenciált (felszíni rövid távú, valamint aluljáróban és raktárépületben kialakított fedett, kamerázott hosszú távú) tárolási rendszer mintaszerű. A több mint 700 darabos tervezett kapacitás maradéktalanul kielégíti az elvárásokat.

Strukturált parkolási rendszer (P+R): A rövid, közép- és hosszú távú parkolási igények térben jól elkülönülnek. A meglévő MÁV épületek helyén tervezett, 240 férőhelyes moduláris parkolóház (így összesen 380 P+R férőhely) és a tervezett intelligens parkolásirányítási rendszer hatékonyan csökkenti a keresőforgalmat.

Közüti kapcsolatok: A Temető sor – Bartók Béla út csomópontjában tervezett új turbó körforgalom teljes értékű kapcsolatrendszert biztosít, és lehetővé teszi a parkolók minden irányból történő megközelítését. A buszpályaudvar és a P+R parkolók útvonalainak szétválasztása megszünteti a forgalmi konfliktuspontokat.

Rendezett taxi droszt: A 6 férőhelyes, FIFO (First-In, First-Out) rendszerű taxiállomás logikus és rendezett utaskiszolgálást tesz lehetővé.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

Havária-kockázat a buszközlekedésben: Az Andrassy úti behajtó megszüntetésével a buszpályaudvar közúti kapcsolata kizárólag a Temető sor – Vécsey utcai csomópontra terhelődik át. Az egyetlen be- és kihajtási útvonal egy esetleges műszaki meghibásodás, baleset vagy egyéb haváriahelyzet esetén megbéníthatja a teljes buszközlekedést.

A parkolóház nehézkes megközelítése: A tervezett parkolóház Orosházi út irányából történő megközelítése és elhagyása a felüljáró melletti meglévő, keskeny szervizutakon a valóságban nehézkes és nehezen belátható lenne, különösen a kihajtás az Orosházi felüljáró felhajtó ágára.

TÁJÉPÍTÉSZET

A tájépítészet az építészet szerves részeként jelenik meg, a tervezési területre alapvetően városi zöldszigetként gondol, ezzel meghatározza a tervezés alapvető irányát. Ebből fakadnak a célként meghatározott megoldások; a parkolóház kialakításával és az autóbusz pályaudvar átrendezésével, felszabdolásával nagymértékben megnőnek a zöldfelületek. A korábbi aluljáró zöld Átrium-ligetté alakul. Izgalmas felvetés a meglévő aluljáró zöldítése, beemelve ezt a területet is a tájépítészet elemei közé. Egyszerű eszközökkel nagyléptékű változást ér el a területen, a közlekedési csomópont komplex működésű zöld városrésszé alakul.

A tájépítészeti koncepció kiemelkedően magas színvonalon, valós ökológiai működési elvek mentén megfogalmazott. A terv jelentősen növeli a terület zöldfelületi borítottságát úgy, hogy közben a térhasználatot nem korlátozza, hanem annak minőségét és használhatóságát erősíti.

A térszintekkel való játék nagyvonalú és tudatos téralakítási eszközként jelenik meg, amely egyszerre hoz létre karakteres városi térélményt és differenciált használati helyzeteket. A területi mikroklímajavító törekvések és a zöld-kék-infrastruktúra elemei nem csupán deklaratív módon jelennek meg, hanem a térszervezés integrált és működőképes részeként épülnek be a koncepcióba.

A tájépítészeti megfogalmazás részleteiben is átgondolt és kidolgozott. Az alkalmazott zöldfelületi, vízmegtartási és mikroklíma-javító megoldások téralakítási és ökológiai szempontból egyaránt következetes rendszert alkotnak.

ÖSSZEGZÉS

A Bírálóbizottság a pályamunkát mértéktartó építészeti megfogalmazása és a helyi adottságokhoz fenntartható módon való alkalmazkodása miatt **I. díjban** részesíti.

10 – A75CUY

A pályamű egyik legfontosabb erénye a főpályaudvar előtti városi tér nagyvonalú és letisztult újraszervezése, amely méltó városkapu-helyzetet teremt a megérkezés számára. Pozitívan értékelhető a közlekedési rendszer szintben tartása és az akadálymentes használat következetes szemlélete, amely egyszerűen áttekinthető és jól működő kapcsolatrendszert eredményez. A meglévő épületállomány integrálása, különösen a „laktanya” és a mélyszinti szerkezetek újrahasznosítása fenntartható és gazdaságos gondolkodásmódot tükröz. A perontető egyszerű, karakteres építészeti gesztusa jól illeszkedik a vasúti infrastruktúra lineáris logikájához. Kiemelkedő a pályaművek között, hogy az

autóbuszállomáshoz köthető kiszolgáló funkciók számára nem hoz létre új épületet, hanem méltón hasznosítja a meglévő "laktanya" épületét.

A koncepció erősen infrastruktúra-központú megközelítése miatt a városi életet aktiváló funkciók és közösségi használatok visszafogottabban jelennek meg, így a terület hosszabb távú használata kevésbé meggyőző. A koncepció hangsúlyosan kezeli a meglévő faállomány megőrzésének szándékát, ugyanakkor a terven több esetben a merev szerkesztés burkolatba szorított, kiemelt kazettákba erőltetett, szegélyekkel körülhatárolt fákat eredményez, melyek hosszútávú fenntarthatósága és valódi megtarthatósága kérdéses. A javasolt kialakítás több ponton inkább grafikai szerkesztési elvként jelenik meg, mintsem reálisan működtethető és egészséges faállományt biztosító tájépítészeti megoldásként. A tároló buszállásokra csak tolatással tudnak beállni a járművek, ez megnehezíti a használatot.

11 – FE73NO

A terv a pályaudvar előtti tér rendezését tűzte ki feladatául. Városépítészettel kiemelten foglalkozik, távlatokban gondolkodik és kitekint jelen pályázat kereteiből – ami nagyívú, holisztikus megközelítésről tanúskodik. Dicséretes, hogy az új épület tervezése során szempont volt a „rosszul öregedő” építőanyagok, szerkezetek elkerülése – az elbontandó fejpület talán legnagyobb problémájából okulva. Pozitívan értékelhető a meglévő épületállomány tudatos integrálása és újrahasznosítása a laktanya, a postaépület és a megőrzött lépcsőtornyok bevonásával, amelyek erősítik a hely történeti folytonosságát. Az új épület visszafogott, karaktere és a funkciók logikus szervezése jól szolgálja az intermodális csomópont működését, miközben az üzletek és közösségi funkciók városi életet generálhatnak.

Hátrányként említhető, hogy a pályamű formailag és stilisztikailag eklektikus, amelyben a különböző téralakítási és zöldfelületi elemek nem állnak össze egységes rendszerré. A kialakuló zöldfelületi rendszerre inkább az elaprózott, közlekedési elemek közé szorított zöldsávok jellemzők, mintsem a valóban összefüggő, városi léptékben is értelmezhető zöldinfrastruktúra-elemek. A zöldfelületek több esetben kísérőelemként jelennek meg, és kevésbé válnak a térszervezés aktív alakítóivá. A nagy kiterjedésű, kedvezőtlen geometriájú felszíni parkoló és a mellé telepített sportpályák nem mutatnak hiteles képet a célszerű hasznosításról.

12 – C8ONEK

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A pályamű koncepciójának építészeti alapelemei a historizáló pályaudvar, az ellenpontként megfogalmazott jelentős zöldfelületek rendszere, a visszafogott építészeti karakterű buszállomás és a fő városkapuként megfogalmazott Kör-park, ezeket meglévő – meglehetősen heterogén – közlekedési épületek sora övezi.

A terv nagy erénye, hogy a funkcionális igényekre és az ehhez társuló komplex közlekedési rendszer problematikájára jól strukturált, a műszaki kritériumoknak is messzemenően megfelelő építészeti megoldást ad.

A tervezett épületek koherens építészeti nyelvezetet használnak, amely szerint a tájépítészeti elemek, a Kör-park a rámpával és az új autóbusz állomás dinamikus építészeti formálása jól illeszkednek egymáshoz.

A tervezés kiemelkedően fontos építészeti szempontja az Andrássy út és a felvételi épület/pályaudvar kapcsolatának megoldása. Az erre tett javaslat részben szintben köti össze az Andrássy utat a historizáló épülettel, részben – megtartva korábbi aluljárót, azt jelentősen bővítve – egy nagyvonalú, tájépítészeti eszközökkel gondosan megformált, süllyesztett Kör-parkot javasol, amely ugyanakkor elfoglalja az állomás előtti tér jelentős részét. A Kör-park építészeti üzenete és jelentése az, hogy mint a város zöld kapuja, az itt lakók elkötelezettségét fejezi ki az élő környezet, az egészséges városi térhasználat megtartására és megélésére.

A terv fontos gondolata, hogy nemcsak a pályaudvar előtti tér és az Andrássy út, hanem a tervezési terület déli részére is kellően kidolgozott építészeti megoldást javasol közösségi terekkel, zöld sávokkal, a gyalogos és kerékpáros közlekedés útjainak átgondolt rendszerével.

A pályamű kérdéseket felvető része éppenséggel a Kör-park szerepe, amely egyrészt kellően hagyja érvényesülni a historizáló pályaudvar épületét. Mindezek mellett azonban éppen a süllyesztett volta miatt vet fel kérdéseket: a rámpa nem a gyalogos közlekedés megszokott irányát, hanem egyfajta kényszerpályát jelent, és süllyesztett, nem feltétlenül könnyen bejárható elemként, vagy bizonyos irányoknál akadályként is megosztja a teret.

A pályamű a térhasználat összetett igényeire minden tekintetben kellő mélységben kidolgozott építészeti válaszokat ad, és ehhez alaposan kidolgozott tájépítészeti és közlekedési koncepció társul.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű mintaszerű, rendszerszintű és komplex közlekedési szemléletről tesz tanúságot. A tervező rendkívül logikusan, a felhasználói csoportok (ingázók, turisták, szolgáltatók) valós igényeire és egy szigorú átszállási hierarchiára (gyalogos/B+R > közösségi > K+R/taxi > P+R) építi fel a koncepcióját. A terv kiemelkedő erénye, hogy a buszpályaudvar Szabolcs utca – Andrássy út – Temető sor csomópontjában lévő behajtójának megszüntetésével a vasútállomás előtti teret teljesen felszabadítja a gépjárműforgalom alól, egybefüggő, reprezentatív gyalogos-kerékpáros zónát hozva létre. A koncepció sikeresen alkalmazza az „eyes on the street” (szemmel tartott utca) elvét a holtterek felszámolására és a biztonságérzet növelésére.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Innovatív és differenciált B+R rendszer: A pályamű zseniális módon hasznosítja újra a jelenleg alulhasznosított aluljáró- és mélytér-területeket, ide koncentrálna a 402 férőhelyes hosszú távú kerékpártároló magját. Ezzel elkerüli a felszíni tárolók szétaprózottságát és a gyalogos-kerékpáros konfliktusokat. A tároló holland mintára (CROW) tervezett szolgáltatási szintjei (Standard, Plus, XL, emeletes, prémium zónák, valamint önkiszolgáló szervizpont és értékmegőrző) kimagasló színvonalúak. A hálózat jól integrálja a térségi kerékpáros irányokat.

Átgondolt közösségi közlekedési üzemszervezés: A buszpályaudvaron belüli egyirányú, a maihoz képest megfordított forgalmi rend, valamint a dinamikus fordítási hurok és a zsilipelés bevezetése hatékonyan csökkenti a konfliktuspontokat és a felesleges manőverezést. A leszállóhely a lehető legközelebb került a vasúti felvételi épülethez. A kocsállások fizikai geometriájának megtartása költséghatékony, miközben a felszíni, fedett és akadálymentes megközelítésük biztosított.

Az elvárt K+R és akadálymentes kapacitások teljesítése: Az északi zónában kialakított 20 darab K+R parkolóhely maradéktalanul kielégíti a pályázati kiírást, és a rugalmas (hétvégi hallgatói csúcsokhoz

igazodó) dinamikus kapacitáskezelés javaslata előremutató. A 15 darab akadálymentes parkolóhely jól elhelyezett.

Helytakarékos és ütemezhető északi P+R: Az északi zónában tervezett 71 felszíni hely, valamint a fél szintet süllyesztett és fél szintet emelt, kétszintes parkolóház (2x60 hely, összesen 191 férőhely) kompakt megoldás. Külön pozitívum, hogy a parkolóház a felszíni parkolótól függetlenül, ütemezetten is megépíthető, így a MÁV rakodóvágányok kiváltásának időigényes folyamata nem akasztja meg a projekt indulását.

Déli parkoló bővítés és funkciókiszolgálás: Az Erzsébet híd alatti, 34 férőhelyes új déli parkoló sikeresen duplázza meg a kapacitást, miközben pufferként szolgál a „Yard” és a „Zakatóló” közösségi terek, valamint az üzemeltető gépjárművek számára.

Logikus taxi és teherforgalmi logisztika: A taxiállomás Szabolcs utcára történő áthelyezése (4+2 droszt) kedvező. A teherforgalom időablakos, tolatásmentes, áthajtásos rendszerben történő vezetése minimalizálja a gyalogosövezetek zavarását.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

Havária-kockázat egyetlen buszbehajtónál: Az Andrássy úti torkolat lezárásával a buszpályaudvar kizárólag a Vécsey utcával szembeni csomóponti ágon keresztül közelíthető meg és hagyható el. Ez az egyetlen be- és kihajtási keresztmetszet egy esetleges forgalmi akadály vagy baleset (havária) esetén a teljes helyi és helyközi buszközlekedést blokkolhatja.

A MÁV teherforgalom kritikus megközelítése: A MÁV üzemi teherforgalom Orosházi út irányából, a felüljáró melletti keskeny és meglévő szervizutakon keresztül történő vezetése a gyakorlatban nehézkes. Különösen a tehergépjárművek visszakanyarodása és kihajtása az Orosházi felüljáró felhajtó ágára jelent komoly geometriai és balesetveszélyes kötöttséget.

Gyalogos-kerékpáros konfliktusveszély a felszínen: Bár a hosszú távú tárolás a föld alá került, a felszínen elszórt 300 darab rövid távú kerékpártámasz elhelyezése a forgalmas gyalogos áramlási utak mentén lokális keveredést és konfliktusokat okozhat, ha a telepítésük nem kellően fegyelmezett.

TÁJÉPÍTÉSZET

A tájépítészeti eszközöket diverzen alkalmazza, lehetőséget ad a klímatudatos, ökológiaileg aktív, gazdaságosan fenntartható közterület megvalósítására. Jól használja a természetalapú megoldásokat mind a zöld-, mind a kékinfrastruktúra kialakításában, kiemelten a csapadékvíz gyűjtésében és visszaforgatásában. Többféle megoldást láthatunk a klimatikus viszonyok kedvező irányba történő elmozdítására. A köztéri funkciókról komplexen gondolkodik, megjelennek különböző közösségi aktivitásra, rekreációra alkalmas funkciók is a területen – a gondosan kialakított zöldfelületbe ágyazva. Izgalmas a téri rétegek alkalmazása és összekapcsolása a tájépítészet elemeivel.

Részletesen elemzi az alkalmazott burkolatokat, amelyek a használati intenzitásnak megfelelően egyszerűsödnek a tér közepétől távolodva.

A Yard területén a sín pársávokba integrált pihenőhelyek, a strukturált növénytelepítés, az árnyékot adó fák és az ipari hangulatú térbútorozás egyedi, inspiráló környezetet teremt.

Minden olyan helyen, ahol megfelelő mélypont áll rendelkezésre esőkertereket, szikkasztásra alkalmas helyszíneket jelöl ki.

Komplex tájépítészeti megoldásokat látunk, amelyek tovább emelik a város kapujának méltóságát, funkcionalitását, valóban köztérre teszi azt, amely nem áthaladásra ösztönöz, hanem maradásra hív. A pályamű tájépítészeti koncepciójának központi eleme a városkapuként megfogalmazott Kör-park, mely a közlekedési kapcsolatokat akadályozó elem. Ezt a tervező maga is érzékeli, hiszen a kör struktúráját másodlagos gyalogos útvonalakkal szövi át, amelyek elaprózzák, még kitettebbé teszik az amúgy is a közlekedők útjában álló zöldfelületi rendszert.

A kialakuló alsó terek nehezen használhatók, kontrollálhatók és fenntarthatók, miközben a koncepció legerősebb látványát biztosító perspektíva éppen rámutat a rámpák alatti maradékterek kedvezőtlen használati helyzeteire is.

A déli park burkolat és funkció túlsúlyos megfogalmazása túlzó. Az összetört zöldfelületi rendszer és az intenzív területhasználati funkciók okozta konfliktus kiemelten intenzív üzemeltetői jelenlétet igényelne.

ÖSSZEGZÉS

A Bírálóbizottság a pályaművet alaposan kidolgozott, minden igényt kiszolgáló építészeti, tájépítészeti és közlekedési koncepciója miatt **II. díjban** részesíti.

13 – Y9QGTI

ÉPÍTÉSZET, URBANISZTIKA

A tervlapok és a kapcsolódó dokumentumok magas szakmai színvonalon kidolgozottak, az ábrázolás következetes, informatív és jól értelmezhető. A látványtervek részletgazdagok, igényesen elkészítettek, és hitelesen közvetítik a tervezők építészeti szándékait, valamint a kialakítani kívánt térhasználati karaktert.

Külön pozitívként emelhető ki, hogy a tervlapokon megjelennek azok az építészeti előképek, amelyek inspirációs alapként szolgálhattak a pályamű koncepciójának kialakításához. Ezek bemutatása segíti a terv gondolati háttérének megértését, és jól érzékelteti a tervezői megközelítés tudatosságát.

Az alföldi városok többségének egyik meghatározó szerkezeti eleme a városközpontot a vasútállomással összekötő reprezentatív főút, amely rendszerint nagyobb szélességgel és karakteres növényállománnyal rendelkezik. Ezek egyik legfontosabb identitásképző eleme a kétoldali fasor, amely egyszerre biztosít térbeli keretet, hangsúlyt és városi léptéket.

Békéscsaba esetében az Andrássy út karakterének egyik legfontosabb hordozója a kétoldali platánsor, amely nemcsak vizuális tengelyt képez, hanem oldalirányban is definiálja az út térfalait. A hosszanti térélményt a jelentősebb csomópontoknál és végpontoknál kialakuló teresedések oldják fel, lehetőséget biztosítva a kiemelt középületek hangsúlyos feltárulására.

A pályamű az Andrássy út tengelyének két oldalán elhelyezett pavilonokkal reagál erre a helyzetre, azonban ezek részben gátolják a vasútállomás egyébként impozáns épületének feltárulását. A kialakított beépítési helyzet csökkenti az állomásépület dominanciáját, és mérsékli azt a reprezentatív térélményt, amely a tengely végpontján természetes módon létrejöhetne.

A Vécsey utcai csomópont fejlesztésével és az Andrássy út torkolatának átalakításával a pályamű – az adottságokhoz képest – ügyesen választja szét a gyalogos- és kerékpáros, illetve a gépjárműforgalmat.

Ugyanakkor a terület déli feltárását segítő új becsatlakozó út által kínált városszerkezeti és közlekedési lehetőségeket a terv nem használja ki kellő mértékben.

A pályaudvar előtti tér és a buszpályaudvar kialakítása során alapvető elvárás, hogy a gyalogos közlekedés a lehető legrövidebb útvonalakon, minél kevesebb konfliktushelyzettel történjen. A pályamű több ponton törekszik ennek megvalósítására, azonban bizonyos beépítési döntések ezt részben gyengítik.

A buszállomás és a torkolati térségben elhelyezett pavilonok némileg leszűkítik a pályaudvar előtti központi teret. A déli irányban hosszan elnyújtott pavilonok ugyan kedvező lehetőséget biztosítanak egy jelentősebb összefüggő zöldfelület kialakítására a Temető sor felőli oldalon, ugyanakkor a buszperonok déli része így távol kerül a vasútállomás főbejáratától, ami a funkcionális kapcsolatok szempontjából kedvezőtlenebb megoldást eredményez.

A kerékpárút nyomvonalvezetése több ponton kevésbé életszerű, térélményében pedig kissé sivár hatást kelt. Ennek egyik oka vélhetően az, hogy a terv ragaszkodik a meglévő, kerékpáros közlekedésre korlátozottan alkalmas rámpa megtartásához.

A terv a terület északi és déli részeivel csak érintőlegesen foglalkozik, ezekre vonatkozóan érdemi városszerkezeti vagy funkcionális átszervezési javaslatot nem fogalmaz meg.

Az aluljáró szerepe a tervben háttérbe szorul, hangsúlyos közlekedési elemként nem jelenik meg, inkább kerékpártárolási funkciót kap. Feltárási pontjai részben rejtettek, a déli oldali meglévő feljáró megszüntetése pedig biztonsági és használhatósági kérdéseket vethet fel.

Az állomás előtti térburkolat kialakítása alapvetően kedvező, ugyanakkor a különböző méretű, elszórtan alkalmazott körmotívumok kissé erőltetettnek hatnak, és a terv egyébként letisztult, következetes formavilágától eltérő koncepciót mutatnak.

A pályamű legfőbb erőssége egyértelműen az építészeti megoldások minőségében rejlik. A tervezett pavilonok egységes, letisztult megjelenésükkel úgy képviselnek magas színvonalú kortárs karaktert, hogy közben nem kívánnak konkurálni a meglévő műemléki állomásépülettel. Térszervező szerepük jól érzékelhető, arányaik és tömegformálásuk összességében kedvezőek.

A kiszolgáló épületek mérete megfelelő, elhelyezésük pedig lehetővé teszi a sokoldalú és jól működő használatot. Külön kiemelhető a pályamű egészen végigvezetett egységes arculat, amely egyszerű, ugyanakkor igényes és időtálló anyaghasználattal dolgozik. A visszafogott, nemes felületek alkalmazása esztétikus, könnyen fenntartható környezetet eredményezhet.

Megfontolandó ugyanakkor a hideg hatású beton ülőfelületek burkolattal történő ellátása, illetve bizonyos faszerkezetű elemek alkalmazásának újragondolása vagy elhagyása, azonban ezek alapvetően részletkérdések, amelyek továbbtervezés esetén jól korrigálhatók.

Az anyaghasználat korszerű és tudatos. A feszített ragasztott kompozit szerkezetek, valamint a karcsú, kör alaprajzú oszlopok alkalmazása filigrán, könnyed, szinte lebegő hatású építészeti megjelenést eredményez, amely korszerű és elegáns karaktert ad az épületeknek.

Összességében elmondható, hogy a pályamű tömegformálása építészeti igényes, a megjelenés és a részletképzés következetes és letisztult. A terv építészeti megoldásai magas színvonalúak, több elemében érzékenyen reagálnak a helyszín adottságaira, miközben kortárs, egységes és jól azonosítható arculatot teremtenek.

KÖZLEKEDÉS

1. Általános értékelés és koncepció

A pályamű egy kifejezetten progresszív, az élhető és fenntartható városi szellemiséget támogató intermodális csomópontot javasol. A koncepció gerincét a közlekedési módok olyan térbeli szétválasztása adja, amely radikálisan csökkenti a konfliktuspontok számát, és kiemelt prioritást biztosít a gyalogos, valamint a kerékpáros forgalomnak. Az Andrássy út állomás előtti szakaszának lezárásával a terv sikeresen orvosolja a terület jelenlegi széttagoltságát. Bár a koncepció közlekedéstechnikai szempontból kiemelkedően átgondolt, a lineáris elrendezésből adódó megnövekedett gyaloglási távolságok és a gépjármű-parkolási kapacitáshiányok terén kompromisszumokra kényszerül.

2. Pozitívumok és a pályamű erősségei

Nagyvonalú, humanizált gyalogos zóna: Az Andrássy út állomás előtti útszakaszának megszüntetése kiváló döntés, amely lehetővé teszi egy egybefüggő, reprezentatív városi fogadótér és rendezvényter kialakulását a vasúti felvételi épület előtt.

Tolatásmentes és biztonságos buszpályaudvar: A tervezett lineáris, körüljárható, úgynevezett „farkasfogas” peronelrendezés áramlástanilag kiváló. Biztosítja, hogy az autóbuszok tolatási manőverek (és az azzal járó balesetveszély) nélkül, egymástól teljesen függetlenül tudjanak ki- és beállni. Az előírt kapacitások (9 szülő és 3 csuklós indulóállás, valamint a jelentős tárolókapacitás) maradéktalanul biztosítottak.

Példaértékű kerékpáros integráció: A jelenleg alulhasznosított süllyesztett városi tér zseniális újrahazsnosításával egy kétszintes, 440 férőhelyes, fedett és védett kerékpárgarázs jön létre. A meglévő rámpán megközelíthető létesítményből az aluljárón keresztül közvetlen, rövid, szintbeni konfliktusoktól mentes kapcsolat nyílik a vasúti peronokhoz és a buszpályaudvarhoz.

Északi parkolókapacitás duplázása: Az északi gépjárműparkoló átszerkesztésével és bővítésével a férőhelyek száma 104-ről 200-ra nő, megfelelően kijelölt K+R helyekkel kiegészítve.

Fenntartható infrastruktúra-újrahazsnosítás: A volt Posta épületének funkcionális integrálása a buszközlekedés háttérintézményeként (sofőrpihenő, forgalmi irodák) üzemeltetési és városképi szempontból is dicséretes.

Kiemelkedő tájépítészeti minőség: A buszvégállomás racionalizálásával felszabaduló területeken egy biodiverz, klímatudatos park (Miyawaki-erdő, esőkertek, KRESZ-park és látványos vízfelület) jön létre, amely jelentős ökológiai értéket képvisel.

3. Kritikai észrevételek és hiányosságok

Havária-érzékenység a buszközlekedésben: Azáltal, hogy a buszpályaudvar közúti kapcsolata az Andrássy útról teljes egészében átkerül a Vécsey utcára, a terület egyetlen be- és kihajtási ponttal fog rendelkezni. Ez egy esetleges üzemzavar vagy haváriahelyzet esetén komoly forgalmi nehézségeket és torlódást okozhat.

Megnövekedett átszállási távolságok: A hosszanti kialakítású buszperon geometriai adottságai miatt a távolabbi kocsiallásokról induló járatok esetében a vasút-busz átszállási távolság és idő növekszik egy kompaktabb (például szigetszerű) elrendezéshez képest.

Ideálistól elmaradó parkolókapacitás: Bár az északi oldalon jelentős a bővülés, a déli parkolóterületet a terv teljesen feláldozza a buszpályaudvar javára. Így a teljes kínálat elmarad a térségben ideálisnak tekinthető, összesen körülbelül 400 férőhelyes igénytől.

Hiányzó rövid távú felszíni kerékpártárolás: Bár a süllyesztett kerékpárgarázs és a kijelölt 10 felszíni pont bőséges kapacitást nyújt, a terv keveset foglalkozik a gyors, felszíni, rövid távú kerékpármegállási lehetőségekkel.

Koordinálatlan taxiállomások: A buszpályaudvar belső területére (a taxik számára kijelölt várakozósávra) tervezett taxiállások elhelyezése a későbbi részletes tervezés során még komoly egyeztetéseket igényel az autóbuszos szolgáltatóval az üzembiztonság megőrzése érdekében.

TÁJÉPÍTÉSZET

A terv magas színvonalú tájépítészeti megoldásokat mutat be. A kiírásban felsorolt szempontok szinte mindegyikének megfelel. Adekvát és diverz megoldások láthatóak a terveken mind az összefüggő, hálózatos zöld-kék infrastruktúra-rendszer létrehozását, mind az ökológiai szempontokat érvényesítő, a klímaváltozáshoz való alkalmazkodást elősegítő tájépítészeti megoldásokat illetően.

A biodiverzitás növelését szolgálja a parkban kijelölt Miyawaki-erdő is és az esőkertként kialakított mélyterületek létrehozása. Ez ugyanakkor városbiztonsági kérdéseket is felvető megoldás.

A tájépítészeti munkarész a meglévő faállomány fontosságát az ökológiai rendszerek és vízmegtartás jelentőségét taglalja, de ez a fajta megközelítés a tervről nem olvasható le. Formai játékokról és még a városból kiszakított területként értelmezett belső rendszeren belül is lokálisan kezelt térszerkezeti megoldásokkal dolgozik. A terv így inkább objektumszerű és részletszintű megközelítésekkel dolgozik, miközben a valós ökológiai és térszerkezeti kapcsolatok rendszerszintű kezelése háttérbe szorul.

ÖSSZEGEZÉS

A pályaművet a Bírálóbizottság következetesen végigvitt koncepciója és letisztult építészeti formanyelve miatt **Megvételeben** részesíti.

14 – UYPW8S

A műleírás szerint a terv célja a szétagolt városi közlekedési rendszerek újrarendezése volt. Ugyancsak itt olvashatóak a terv további fókuszpontjai: rövid, egyértelmű átszállási kapcsolatok, emberléptékű városi tér, takarékos építés voltak a pályamű szempontjai. Az újonnan épített műtárgyak nem dominálni, hanem hangsúlyozni kívánják a műemléki épületeket a tervező szándéka szerint.

A fenti törekvések azonban csak szavak szintjén jelennek meg, a tervlapokon nem találkozunk e gondolatokkal. A brutális, zilált, műtárgyjellegű tömegek nincsenek összhangban sem tágabb, sem közelebbi környezetükkel. A buszperonokat lefedő zöldtető kihasználhatósága és fenntarthatósága kérdéses és az épületek szikár parkolóház-szerű városképi megjelenése sem kedvező. A zöldtetős lefedés üzemeltetési, szerkezeti és gazdasági szempontból rendkívül összetett rendszer, amellyel számolni kell. Szintén hátrányt jelenthet a közlekedési funkciók ilyen mértékű „elrejtése”; csökkentheti az intermodális csomópont közvetlen áttekinthetőségét és az utastájékoztatók szempontjából sem előnyös. A terv nincsen annyira kidolgozva, hogy korrekt módon véleményezni lehessen: a közlekedési koncepcióhoz például nem tartozik jelmagyarázat.

15 – VXCADP

Az e-TervPÁLYA honlapra feltöltött pályázati anyag csak a tervlapokat és a műszaki leírást tartalmazta pdf formátumban, ezért a pályamunkát tartalmi hiányosság miatt a Bírálóbizottság kizárta a tervpályázatból.

6. A DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA

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

I. díjban részesül	a 09 - 7K1SX3 azonosítókódú pályamű.
II. díjban részesül	a 12 - C8ONEK azonosítókódú pályamű.
III. díjban részesül	a 07 - ZOPQRV 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 01 - MODIUP azonosítókódú pályamű.
Megvételben részesül	a 06 - CJCMN6 azonosítókódú pályamű.
Megvételben részesül	a 08 - 09PA2O azonosítókódú pályamű.
Megvételben részesül	a 13 - Y9QGTI azonosítókódú pályamű.

7. A DÍJAK ELOSZTÁSA

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

I. díj	09 - 7K1SX3	bruttó 10.000.000,- Ft
II. díj	12 - C8ONEK	bruttó 8.000.000,- Ft
III. díj	07 - ZOPQRV	bruttó 6.000.000,- Ft

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

Kiemelt megvétel	01 - MODIUP	bruttó 4.000.000,- Ft
Megvétel	06 - CJCMN6	bruttó 2.000.000,- Ft
Megvétel	08 - 09PA2O	bruttó 2.000.000,- Ft
Megvétel	13 - Y9QGTI	bruttó 2.000.000,- Ft

A Bírálóbizottság úgy döntött, hogy a díjazásra nem osztja ki a rendelkezésre álló teljes keretet, tekintettel arra, hogy a benyújtott pályaművek nem adtak maradéktalan választ a Kiírásban megfogalmazott tervezési szempontok leglényegesebb vonatkozásaiban.

8. A TERVPÁLYÁZAT HASZNOSÍTÁSÁNAK MÓDJÁRA ÉS LEHETŐSÉGEIRE TETT AJÁNLÁSOK

A Bírálóbizottság úgy ítélte meg, hogy a pályázatra benyújtott pályaművek egy része tartalmaz olyan koncepcionális, építészeti, tájépítészeti részletmegoldásokat, melyek miatt megvételre érdemesek. A kiemelt értékeket hordozó pályaművek pedig díjazásban részesülnek.

A Bírálóbizottság a Tervpályázatot érvényesnek és eredményesnek nyilvánítja, és egyúttal megállapítja, hogy a **Tervpályázat során I. díjban részesült pályamű alkalmas arra, hogy Kiíró az azt elkészítő Pályázót ajánlattételre hívja fel a szolgáltatás (tervszolgáltatás, továbbtervezés) megrendelésére irányuló szerződés megkötése céljából.** A hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás szabályai szerint a közbeszerzési eljárás megindítható, a közbeszerzési dokumentációban meghatározott vállalási feltételekkel a tervezői szolgáltatás szerződése megköthető, a Bírálóbizottság alábbi ajánlásai szerint.

A Bírálóbizottság – a Tervpályázati rendelet 25. § (3) bekezdés k) pontja, és a 26. § (2) bekezdése alapján - az I. díjban részesített pályamű tervezőjét javasolja a Tervpályázatot követő közbeszerzési eljárásban ajánlattételre történő felhívásra.

A Bírálóbizottság az I. díjban részesített pályamű továbbtervezése kapcsán az alábbi ajánlásokat fogalmazta meg:

09 - 7K1SX3 azonosítókódú pályamű:

- A műemléki raktárépület közlekedéssel kapcsolatos funkciókkal való megtöltése (pl. csomagmegőrző, kerékpárok kulturált szállítását elősegítő elemek)
- Vízfelületek létesítése a külső területeken
- Az irányítóépület bontásából keletkező homlokzatburkolati panelek újrahasznosítása pl. belsőépítészeti elemként, térbútorként
- A parkolóház és a déli terület továbbtervezése a laktanya épület déli szárnyának bontása nélkül
- Az autóbusz-pályaudvar indítóállások számának felülvizsgálata
- A K+R parkolóhelyek számának növelése a vasútállomáshoz közeli északi zónában
- A parkolóház Orosházi úti szervízút-kapcsolatának részletes modellezése és geometriai finomítása, különös tekintettel a felüljáróra való biztonságos rákanyarodásra (esetlegesen a turbó körforgalom hatáskörének kiterjesztésével).
- Az autóbuszparkoló előtti Nagyliget városbiztonsági szempontú fejlesztése
- Vizsgálandó, hogy a Nagyliget képes lehet-e befogadni a szöveges munkarészben megfogalmazott rekreációs célt, illetve, hogy zöldfelületi, esztétikai értékei hogyan gazdagíthatják a megélhető városképet
- Az állomás főépülete előtti íves fasor gyökérzónájának helyképzése szükséges ahhoz, hogy ez a jelentős, szabadteret formáló, mikroklímajavító elem megvalósulhasson
- Javasolt a megálló épületek tetőzetére helyezett zöldtetők extenzív, kis szerkezeti terhelést adó megoldásként való kialakítása

- Vizsgálandó az érkező állásoktól és a Városkapu térhez átvezető felszíni kapcsolat keresztmetszetének bővítési lehetősége
- Javasolt fejleszteni az értékes ötletű és szép kialakítású Emlékpont „megtalálás élményének” lehetőségét.

A BÍRÁLÓBIZOTTSÁG TAGJAI

SSZ	SZEREPKÖR	NÉV	BEOSZTÁS	SZERVEZET
1	Elnök	Szemerey Samu	építészeti és magasépítési beruházásokért felelős államtitkár	Közlekedési és Beruházási Minisztérium
2	Társelnök	Gombos Márk	területi tervezésért és építésügyi igazgatásért felelős helyettes államtitkár	Közlekedési és Beruházási Minisztérium
3	Tag	Perényi Lóránt	építészeti stratégiáért felelős helyettes államtitkár	Közlekedési és Beruházási Minisztérium
4	Tag	Medvegy Gabriella DLA	építész, egyetemi tanár, dékán	Magyar Építész Kamara
5	Tag	Szarvas Péter	polgármester	Békéscsaba Önkormányzata
6	Tag	Lukácsi László Kornél	főépítész	Békéscsaba Önkormányzata
7	Tag	Fajcsák Dénes	Ybl Miklós-díjas építész	Arkt Építész Stúdió Kft.
8	Tag	Mohácsi Sándor	tájépítész	s73 Tájépítész Tervező Iroda Kft.
9	Tag	Dr. Krähling János	tanszékvezető	Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építészettörténeti és Műemléki Tanszék
10	Tag	Dobrocsi Tamás	ügyvezető	Create Value Kft.
11	Póttag	Cservényák Eszter Ilka	építész	Közlekedési és Beruházási Minisztérium, Építészeti Főosztály
12	Póttag	Szij Zoltán	főosztályvezető	Közlekedési és Beruházási Minisztérium, Építészeti Főosztály

Mellékletek:

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

A Bírálóbizottság tagjai a jelen Zárójelentéshez hozzájárulásukat elektronikus levél útján adták meg.

Szemerey Samu
a Bírálóbizottság elnöke

Gombos Márk
a Bírálóbizottság társelnöke

Perényi Lóránt
a Bírálóbizottság tagja

Medvegy Gabriella DLA
a Bírálóbizottság tagja

Szarvas Péter
a Bírálóbizottság tagja

Lukácsi László Kornél
a Bírálóbizottság tagja

Fajcsák Dénes
a Bírálóbizottság tagja

Mohácsi Sándor
a Bírálóbizottság tagja

Dr. Krähling János
a Bírálóbizottság tagja

Dobrocsi Tamás
a Bírálóbizottság tagja

Cservenyák Eszter Ilka
a Bírálóbizottság póttagja

Szj Zoltán
a Bírálóbizottság póttagja

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet – A tervpályázat során a pályaművek azonosítására használt egyedi azonosítókódok listája

AZONOSÍTÓKÓD	HELYEZÉS VAGY MEGVÉTEL	PÁLYÁZÓ
01- MODIUP	KIEMELT MEGVÉTEL	DNS Múterem Kft., Turi Gergő
02 - IKLQ3O	-	-
03 - 5F6BR9	-	-
04 - LBZUXO	-	-
05 - UBH6JO	-	-
06 - CJCMN6	MEGVÉTEL	MIXA Stúdió Kft., 4AM For Advanced Mobility Kft., S39 Hybrid Design Kft., Győri Orsolya, Sánta Bendegúz
07 - ZOPQRV	III. DÍJ	MARP Kft.
08 - 09PA2O	MEGVÉTEL	Építész Stúdió Kft.
09 - 7K1SX3	I. DÍJ	Fernezelyi Kft., SPECIÁLTERV Kft., VK Studio Tervező Iroda Kft.
10 - A75CUY	-	-
11 - FE73NO	-	-
12 - C8ONEK	II. DÍJ	ÓBUDA-ÚJLAK Zrt., GARTEN STUDIO Kft.
13 - Y9QGTI	MEGVÉTEL	STÚDIÓ'100 Kft.
14 - UYPW8S	-	-
15 - VXCADP	-	-

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



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI MINISZTERIUM
MINISZTER

Közlekedési és Beruházási Minisztérium
részére

Budapest
Október huszonharmadika utca 18.
1117

EPAT/3256/2026/ÉPFO

Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény

A „Békéscsaba – Helyközi Tömegközlekedési Csomópont kialakítása” tárgyban kiírt
tervpályázat rangsorolással díjazott és megvételre szánt pályaműveinek köréről

A kiíró elnevezése: Közlekedési és Beruházási Minisztérium
(korábbi elnevezés: Építési és Közlekedési
Minisztérium)

A kiíró székhelye: 1117 Budapest, Október huszonharmadika
utca 18.

A tervpályázat által érintett ingatlan címe,
helyrajzi száma: 5600 Békéscsaba, Andrássy út 58.

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

A Közlekedési és Beruházási Minisztérium tervpályázatot folytatott le a „Békéscsaba –
Helyközi Tömegközlekedési Csomópont kialakítása” 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 nem sértik az ország és a beruházással érintett település képeinek
védelmét, ezért az előzetes településképi hozzájárulást megadom.

Budapest, 2026. 06.14.

Tisztelettel:

Vitézy Dávid

