



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Zárójelentés

Az Istvánmező rehabilitációs programjához kapcsolódó városépítészeti koncepció kialakítása tárgyában kiírt ötletpályázat összegzése és ajánlása

A Nemzeti Sportközpontok (1146 Budapest, Istvánmezei út 3-5.) „Az Istvánmező rehabilitációs programjához kapcsolódó városépítészeti koncepció kialakítása” tárgyában nyílt, titkos ötletpályázatot hirdetett meg.

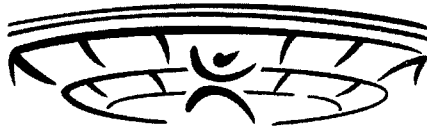
A Nemzeti Sportközpontok jelen ötletpályázat alapján kívánta megvizsgálni az 1384/2011 (XI.15.) és az 1516/2011 (XII.30.) Korm.határozat által kijelölt, a budapesti Istvánmező rehabilitációs programjával, kiemelten a Budapesti Olimpiai Központ (BOK) integrált rekonstrukciójával kapcsolatban meghatározott program első ütemének előkészítő szakaszában a lehetséges fejlesztési irányokat és azok városépítészeti hatásait.

A pályázat célja alapvetően a közlekedési, városépítészeti, telepítési kérdések tisztázása volt, beleértve a teljes rekonstrukció utáni telken belüli és kívüli kapcsolatokat. Az ötletpályázat célja volt továbbá, hogy tegye lehetővé megfelelő meghatározottsággal bíró építészeti tervpályázat kiírását az új modern labdarúgó stadion létesítésére.

Tekintettel arra, hogy a jelen pályázat az új labdarúgó stadionnal kapcsolatban csupán a tervkoncepció szakmai megalapozására, a későbbi tervezési program előkészítésére szolgált *(a vonatkozó, építészeti tervpályázat kereteit kívánta meghatározni)*, nem volt célja az újonnan létesítendő épületek konkrét vázlattervének megalkotása, azok karakterét, tömegét pusztán a funkcióból és elhelyezési lehetőségekből adódó méretek és alaki sajátosságok szintjén kellett megjeleníteni.

Kiíró 2012. május hó 2. napján – a Magyar Építész Kamara honlapján történő közzététellel – hirdette meg jelen ötletpályázatot. Kiíró 2012. május hó 14. napján helyszíni szemlét tartott, majd az ötletpályázattal kapcsolatban felmerült kérdéseket 2012. május hó 29. napján válaszolta meg. A pályázók 2012. június hó 18. napja 24:00 óráig adhatták fel postán a pályaműveket. Ezt követően a Bíráló Bizottság 2012. június hó 22. napján felbontotta a pályaműveket, ahol megállapította, hogy összesen 23 (huszonhárom) pályamű érkezett bontatlan, sértetlen csomagolásban. A Bíráló Bizottság a pályaművek értékelésekor először megvizsgálta a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 305/2011. Kormányrendeletben (a továbbiakban: Kormányrendelet) meghatározott kizáró okok fennállását, és a határidő után benyújtott, a tartalmi követelményeket nem teljesítő, valamint a titkosságot sértő pályaműveket az eljárásból kizárta.

A beérkezett, és az eljárásból első körben nem kizárt pályaműveket a Bíráló Bizottsági tagok és a szakértők a bírálati munka során mind szakmai, mind pedig formai szempontból egyesével értékelték. A Bíráló Bizottság – a Kormányrendelettel összhangban – a formai követelményeket nem teljesítő pályaművek vizsgálatakor kizárólag azt a pályaművet zárta ki az eljárásból, amely olyan jelentős hibában, vagy hiányban szenvedett, amely a pályamű bírálatát ellehetetlenítette. A pályaművek bírálatánál értékelési szempont volt a városépítészeti együttes téralakítására vonatkozó javaslat attraktív, kreatív megoldása; a városszerkezeti kapcsolatok minősége; a külső és belső közlekedési kapcsolatok észszerűsége; a területen a meglévő sportfunkciók minél nagyobb mértékű megőrzése; a javasolt megoldások reális megvalósíthatósága; valamint a funkcionális kapcsolatrendszer.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Az Ötletpályázat eredményeinek összefoglaló értékelése:

A városépítészeti ötletpályázat eredményes lett. Kellő számú érvényes pályamű érkezett, és a pályázók érdemi, a megvalósításhoz jól hasznosítható javaslatokat adtak. Egyetlen pályamű sem tudott a terület egészére komplex, kifogástalan megoldást tervezni, ezért teljes összegű első díj nem került kiadásra. Ennek ellenére a Kiíró számára az elhelyezésre, a városszerkezeti kapcsolatokra, a tervezett épületek tömegformálására, a közlekedési hálózat kialakítására és több egyéb részlet megoldására a lehetséges, megfontolásra érdemes változatok kirajzolódtak a pályaművekben. Az elbírálásnál nem volt elsődleges a stadion építészeti megformálása, viszont elhelyezése, kapcsolatrendszere, és méretének realitása alapvető szempont volt.

Sajnálatos, hogy a pályázati dokumentáció – a pályázói kérdések megválaszolása során tett – kiegészítését több pályázó is figyelmen kívül hagyta (pl. 3D digitális térmodellek hiánya). A pályázók figyelmetlenségéből adódóan számos pályázatot a titkosság megsértése miatt kellett a Bíráló Bizottságnak kizárnia.

Az egyes pályaművekről kialakított részletes szakmai bírálat

1. sorszámú pályamű (postai azonosítója: BE 22659637 3HU)

A terv csak a terület egy részére ad megoldást, így a teljes terület felhasználása nehezen értékelhető. Amennyiben a nyugati zóna a jelenlegi állapotában marad, úgy annak jövőbeni helyzete nagyban csökkenteni fogja az új stadion funkcionális és esztétikai minőségét.

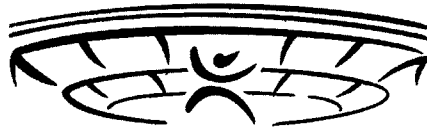
A forgalmi rend javasolt kialakítása elfogadható, különösebben új megoldást nem javasol. Megoldásokat ad a speciális kiszolgáló és szállítási útvonalak biztosítására. Ötlet az ívben elhelyezett vasúti megállóhely, megvalósíthatósága a jelölt helyen vizsgálandó. Az új stadion alá helyezett parkoló biztonsági okokból nem kedvező.

A térben és szerkezetben egyaránt megmozgatott elemek újrasorolásával alakított terv nem követi a térszerkezet egykori logikáját, eredményessége, vizuális működőképessége bizonytalan. A terv és a pályamű, minden szellemessége ellenére, műemléki szempontból kevésbé elfogadható.

Az emeltszintű, nagykiterjedésű „stadionsétány” a Stefánia út, Dózsa György út, valamint a metró irányából rámpás megközelítést ad a gyalogosok számára, helyenként hidakkal. A „lepel” kialakítás kevés zöldterületet biztosít. A tervben felvetett „olimpiai torony” szellemes javaslat, elhelyezést biztosít a parkolóknak részben, a BOK, valamint az információs központ elhelyezésére, mindazonáltal megvalósíthatósága kérdéses.

Az edzőpályán tervezett uszodacentrum jól illeszkedik a javasolt beépítéshez, de a túlzott méretű mobil lelátók használati értéke kérdéses (távolság). A tervből nem olvasható le a medencék lefedése, zárt vagy nyitott jellege. A terv a terület nyugati részére értékelhető megoldást nem ad, amely nagymértékben rontja építészeti színvonalát is.

A Stadiont a nézők az emelt szintű sétányról lefele, illetve felfelé haladva közelítik meg, rámpák, lépcsők, illetve mozgólépcsők használatával, jól szétválasztott forgalommal. A felső szintű lelátó kedvezőtlenül meredek, a lefelé haladás bizonytalan érzetet ad. A Stadion homlokzati megoldása a redőzött, világított homlokzati felület elfogadható megoldás. A terv műszaki, grafikai feldolgozása megfelelő.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

2. sorszámú pályamű (postai azonosítója: BE 22495108 5HU)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

3. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 80637400 0000)

A pályázat területfelhasználási és szerkezeti szempontból több jó javaslatot tartalmaz, ugyanakkor nem biztosítja az új stadionnal kapcsolatosan jogosan elvárható exkluzív megközelítést, feltárulkozást. A nyugati területrészen jobb területfelhasználást lehetett volna elérni, ha az összetartozó funkciókat közös épületben helyezték volna el a tervezők.

A terv részletesen feltárta a meglévő közlekedési adottságokat. A fenntartható közlekedés előnyben részesítésére a kötöttpályás eszközöket, a gyalogos és kerékpáros közlekedést preferálta. Az új stadion megközelítésének javítására (a meglévő tömegközlekedési kapcsolatokon felül) az Asztalos Sándor utcában vasúti megállót alakít ki, amely egyben az elővárosi vasúti forgalomban is használható, de nem számol a tervben egyébként megjelenő új elővárosi vasút kapacitásával. VIP és szerviz bejáratot az Asztalos úti csomópontból induló parkoló lehajtón keresztül ad. A forgalmi rend javasolt kialakítása elfogadható, különösebben új megoldást nem javasol. A tömegközlekedési igényeknél nem foglalkozik a kevesebb forgalom lebonyolítására alkalmas trolibusz, autóbusz vonalakkal. Jó ötlet a vasúti kapcsolatot az Asztalos Sándor utcai tervezett elővárosi forgalmat is lebonyolító megállóba helyezni. Az új stadion alá helyezett parkoló biztonsági okokból nem kedvező. Az egyetlen pályázat, amelyben a parkolás megoldásába bevonja a környező térségeket. Ez üzemeltetési és fenntartási költség szempontjából jó, de a környező lakosság szempontjából megkérdőjelezhető megoldás.

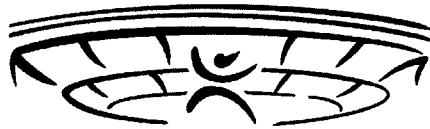
A terv örökségvédelmi szempontból kiváló. A Dromosz megmarad eredeti helyén és megkapja eredetileg tervezett monumentalitását, a Puskás Ferenc Stadion uralkodik a szintén megmaradó tengelyben. Fájdalmas, de orvosolható hiba a Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok beszorulása a többi épület közé. A pályamű sok értékes ötletet tartalmazó műleírásában a tervezők elmélyülten értékelik az általuk adott megoldások alapgondolatait: „A sport mindenkié”, valamint az örökségvédelmi szempontok érvényesítését. A műleírás gondosan kitér a városi mikroklimára, az energiavizsgálatra, a szélviszonyokra, valamint a benapozás kérdésére.

A tervezett labdarúgó stadionnak a terület déli részén történő elhelyezése jó megoldás, döntését részletes elhelyezési vizsgálattal indokolja. Megtartja az örökségvédelmi szempontból hangsúlyos „Dromosz” tengelyt és nagy belső zöld területet biztosít. A lelátó alatti területet jól használja ki. Építészeti szempontból szép, gesztusértékű megoldás az épületből kinyúló „szárnyrész”, amely formailag környezetéhez kapcsolja a csarnok nagy tömegét és funkcionális tartalommal is bír (gyalogos közlekedési sáv), bár megvalósíthatósága kérdéses.

A korábban már értékelt benapozási probléma feloldására, a csarnok tengelyének észak-déli elfordítására a javasolt beépítés lehetőséget adott volna.

A nyugati oldalon elhelyezett funkciók sok új elemet tartalmaznak, gazdagítják a programot (női-férfi tornacsarnok közösségi használata), de a különálló épületek sűrű beépítést eredményeznek. A kedvezőtlenül két tömegre bontott vízi centrum kialakításában nincs utalás a programban előírt medence méretek, illetve férőhelyszám elhelyezésének igazolására. A családi sport biztosítására törekvés üdvözölhető javaslat. A pályamű csak akkor felel meg az érvényben levő hazai és nemzetközi előírásoknak, ha a pálya tengelyét 90 fokkal elfordítja. Miután az épület elhelyezhető a területen a fenti feltételeknek megfelelően is, a megfelelő tájolás kérdése városrendezési

2
G



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

szempontból megoldhatónak tekinthető. A pályamű legfőbb értéke az örökségvédelmi szempontok figyelembe vétele, a lehetőségek gondos mérlegelése, színvonalas építészeti, grafikai feldolgozása.

4. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 80657705 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

5. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 80637673 0000)

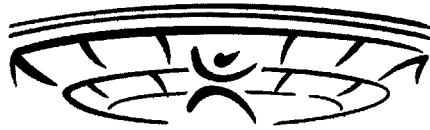
A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

6. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 81124901 0000)

A terv a terület két legjelentősebb vizuális tengelyére építi koncepcióját, azonban a madártávlaton túl az építmények a területen kisebb-nagyobb rendben elhelyezett foltokká válnak, amelyet szalagszerű gyalogos utak kötnek össze. Megmarad a Dromosz szoborpark – átértelmezve, csak vizuális és nem funkcionális tengelyként –, továbbá az Istvánmezei út és annak folytatása – csak a bevezető szakasza valóságos tengelyként, a területen belül az Istvánmezei út karakteres vonala parki sétánnyá alakul. A két vizuális tengely mellett az épületek és a funkciók közötti kapcsolatokat sétány-szalagok alkotják, amelyek nyitott városi közösségi rendezvényteréként tárják fel a rehabilitálandó területet. A beépítés a közösségi térként javasolt terek, zöldfelületek és deck-ek rendszerében úszó, összefogott nagy tömegek révén karaktert alkot. A pályázat a terület egészét tekintve kiegyensúlyozott tömegarányú új beépítést javasol a Kerepesi út felé húzott új stadion épülettel, valamint az Istvánmezei út - Szabó József utca területrészt épületeivel. Rendezett térfalakot teremt az Istvánmezei és Dózsa György út által határolt tömb határvonalain, habár az Istvánmezei-Thököly-Dózsa csomópontban bizonytalanul kezeli a térfalképzést.

A pályamű él a lehetőséggel és a területhez kapcsolja a Dózsa György út menti területet, a MÁV üzemi területeinek egy részét, ezáltal az új, 65.000 fős stadion a meglévő Puskás Ferenc Stadion és Papp László Budapest Sportaréna között a megközelítését szolgáló gyalogos utakkal viszonylag kényelmesen elfér. Bár az új stadion körül nem alakítható ki olyan szélességű feltároló gyalogos terület, mint a Puskás Ferenc Stadion körül van, elégségesnek tűnik a 65 ezer fő gyalogos forgalmának biztosítására. A pályázat a labdarúgó pálya hosszanti tengelyét a FIFA előírásaitól eltérően az észak-déli iránytól mintegy 45 fokkal elforgatta. Ez a megoldás további problémákat is jelent (tájolás, napoztatás, VIP terasz), habár a nézőtér lefedése mellett mobilan befedhető játéktérrel javasol.

Realitásának megkérdőjelezhetősége mellett értékes ötlet, hogy a Puskás Ferenc Stadion befejezetlen karéjának megépítését javasolja az eredeti tervnek megfelelően (90 ezer fő befogadására alkalmassá teszi). A terv szerint a Puskás Ferenc Stadion és a Dromosz kapcsolata az eredeti kialakításnak megfelelően maradna – a mozgás-vizualitás már említett átértelmezésével.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Előnyös megoldás a jelenlegi atlétikai pálya és dobópálya megszüntetése után kialakított összefüggő zöldfelület, a Kisstadion helyére tervezett új úszó és vízilabda centrum, továbbá az Istvánmezei út mellé tervezett új edzőterem és a Dózsa György út – Cházár András utca – Istvánmezei út által határolt terület belső részének parkká alakítása. A Millenáris fejéületének és kontúrjának megtartása elfogadható, bár a tér zsúfoltnak tűnik. A Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok előtt kialakítandó park javítja a homlokzat feltárulását.

A pályamű egyik meghatározó szerkezeti és látványeleme a megemelt gyalogos szint (deck), amelyen szalagszerűen futnak a gyalogos felületek a Papp László Budapest Sportaréna és a Puskás Ferenc Stadion között, bekapcsolva a „hálózatba” az új stadiont is. Az emelt szint azonban túlzott, gazdaságilag megkérdőjelezhető, továbbá az így kialakuló zöldfelületi rendszer nem tekinthető teljes értékűnek és a jelenlegi jogszabályok szerint ez nem a terven jelzett mennyiségű zöldterületbe, hanem a beépített területekbe kerül számításba.

A pályázat – helyesen – a közlekedési kapcsolatrendszer nagyobb kitekintéssel kezeli, de összességében túlzott léptékű beavatkozásokra tesz javaslatot. A Baross tér tehermentesítésére a Nemzeti Sírkert alatt vezetett alagúttal köti össze a Dózsa György utat az Orczy térrel, amely az időnként megjelenő, és kb. 1 óra alatt lebonyolódó forgalommal nem indokolható. A harántirányú forgalmi kapcsolatokat az Egressy út – Kerepesi út – Salgótarjáni út összekötésével tervezi tovább erősíteni, amelynél kérdéses, hogy a kimondottan sportra kijelölt területre még szint alatti vezetéssel is, milyen környezeti hatással jár, továbbá, hogy a meglévő jelentős szintkülönbség miatt megvalósítható-e. A távlati Hungária körút – Kerepesi úti csomópont külön-szintűvé tétele a kapacitás növelése céljából szintén megkérdőjelezhető. A Cházár András utca – Dózsa György út közötti új gyűjtőút szintén a területen belüli átmenő forgalmat növeli. Érdekes megoldás a többsávos, egyirányú forgalmú körgyűrű, mely négy helyen, „saroknál” kapcsolódik a fővárosi hálózathoz.

A pályázat elemzi a különféle tömegközlekedési eszközök várható terhelését és időszakos vasúti megállót javasol. A terület kiszolgálását az M2 Puskás Ferenc Stadion és az M4 Dózsa György úti megállói mellett a villamos-, trolis- és autóbusz-hálózatra szervezi.

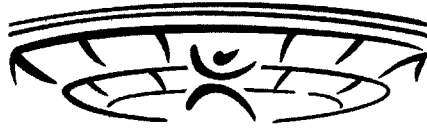
Megoldja a területen belüli gyalogos és egyéb forgalom szétválasztását. A szabad vonalú, zöldben és főleg deck-en vezetett gyalogutak rendszerében világos hierarchia és tiszta irányok nem rajzolódnak ki a három irányból sok kapun való bejutással. A BOK központi terület és a Novák piac között külön szinten ad kapcsolatot a gyalogos (sétány-szalagok) és gépjárműforgalomnak. Számol a kerékpáros közlekedéssel, amelyben sajnálatosan új külső hálózati elemeket nem javasol, azonban a belső részeken a gyalogosokkal közös útvonalakon vezetett kerékpározás megfelelő.

Az OTÉK szerinti 6500 parkolói helyigénnyel számol, amelyet több egységben biztosít. Az útvonalak a megközelítés szempontjából átgondoltak. Részletesen kidolgozott parkolási rendszert ad az új stadionnál, sajnálatosan biztonsági szempontból nem megfelelő játéktér alatti parkolóhelyekkel. Nem ad javaslatot a FIFA/UEFA által elvárt férőhelyek kiváltására. A megfelelő számú VIP parkolót az új stadion alatt helyezi el, a kiszolgáló forgalom ki- és behajtóit rendezetten biztosítja. Kellő számú, 280 autóbusz-férőhelyet javasol. A 3400 kerékpártárolót összesen két tárolóban, a kisebb létesítményektől távol helyezi el.

Számos tételből álló javaslatcsomagot ad az épületegyüttes fenntartható kialakítására és működésére és a közlekedési rendszerre, amely pozitív. A térség rendezvény utáni gépjármű kiürítését stadion alatt kialakított útgűrűvel oldja meg. Rendezvények alatt speciális forgalomirányítást javasol (intelligens forgalomirányítás) már a stadion alatti körgyűrűnél.

7. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 77380874 0000)

A pályamű előnye az építészeti megközelítés tekintetében, hogy a sportkomplexum attraktív megközelítésére nagy hangsúlyt fektetett, nagyvonalúan kezelte a városi tereket a metró irányából



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

és a tömbbelsőben. Hátrányként jelenik meg, hogy a kialakult főtengetybe húzott beépítés következtében az új stadion beszorul a Puskás Ferenc Stadion és a Papp László Budapest Sportaréna közé. Az új stadion, a Velodrom és az úszócsarnok tekintetében az építészeti megközelítés sajnos nem megfelelő. Az emelt szintű közlekedő lezárása a Puskás Ferenc Stadion felé pedig nem került kellőképpen átgondolásra. Az új stadion tekintetében a pályamű alapján nem valósítható meg a pálya négyoldalú megközelítése, így a hazai, vendég, VIP és egyéb forgalmat kiszolgáló egységek nem megfelelőképpen szeparálhatóak.

Településszerkezetileg a terv néhány jó megoldást tartalmaz (pl.: az objektumok telepítésével, továbbá a terek elhelyezésével erősíti a területen meglévő két vizuális tengelyt; a Puskás Ferenc Stadion keleti oldalán javasol egy központi teret (olimpiai tér), amely egyszerre fogadó és elosztó szerepet is kap a terület felhasználásában. Ugyanakkor a kevés zöldfelület és a nagy burkolt felületek miatt a terület elveszíti az eredeti, zöld, ligetes jellegét.

A pályamű közlekedési szempontból a meglévő hálózatokra épül. A javasolt, MÁV vágányok felett „lábakra állított” átkötő út és az időszakos megálló megvalósítása nem kellően átgondolt. Nagy gyalogosforgalom esetén pedig veszélyes a járda közepén tervezett kerékpárút (Stefánia út). Megfontolandó ötlet azonban a rendezvények idején az autóbuszok 56-osok terén történő parkoltatása.

Örökségvédelmi szempontból a térkonceptió megtartja az eredeti főtengety, az együttest számos jó ötlettel a Puskás Ferenc Stadionra központosítja. A tervezett olimpiai tér a főtengetyben helyezkedik el, ezáltal a műemléki értékek bemutatásában is fő helyet kap. A Dromosz új elhelyezése a műemléki értékeket kiemelő központi térrel együtt elfogadható.

8. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 75415655 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

9. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 75415642 0000)

A pályamű megtartja a terület két vizuális tengelyét, a keleti zónában a tengelybe helyezi az új stadion épületét. A nyugati tengely (a Thököly út – Dózsa György út saroktól induló) Istvánmezei út a Puskás Ferenc Stadion előtt kiszélesedik és egy jelentős központi területet alkot. Ez a térség a két vizuális tengely találkozási pontja is egyben. A négy részegységre különíthető területek között (1. egység: Thököly út – Dózsa György út – Cházár András utca, 2. egység: Cházár András utca és a Puskás Stadion közötti rész, 3. egység a Puskás Ferenc Stadion, 4. rész: Puskás Ferenc Stadion – Ifjúság útja) a Puskás Ferenc Stadion körül kialakított gyalogos terület, valamint a sétánnyá alakított Dózsa György út teremt szerkezeti kapcsolatot.

A terv nagyvonalúan kezeli az adottságokat, különösen kifogásolható, hogy kilépve a tervezési területről olyan funkciókat alakít át, amelynek megvalósításához semmiféle információ nem áll rendelkezésre (olimpiai körút, Keleti pályaudvar területének átépítése). Ugyanakkor nem oldja meg a terület megközelítése szempontjából fontos Dózsa György út – Istvánmezei út sarkát. Előnye a pályaműnek, hogy – különösen – a terület keleti zónájában „rendet” tesz a különböző objektumok, közlekedési területek között.

A metszetekből nem derül ki, hogy a tervben ábrázolt új stadion ilyen kis méretben biztosítja-e 65 ezer ember elhelyezését. Hasonlóan nem igazolt, hogy az új Velodrom a jelölt konfigurációban elfér. A bemutatottnál jobb megoldásnak tűnne, ha a vízilabda centrum és az olimpiai



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

úszócentrum egy egységgé összekapcsolódna. Nem támogatható megoldás, hogy a Récsei Center elé egy tornacsarnok épüljön.

Az új stadionban bemutatott labdarúgó pálya hossz tengelye kelet-nyugati irányú, szemben a FIFA által preferált észak-déli tengellyel. Összességében a pályamű tartalmaz ugyan értékes gondolatokat, de kevés olyan gyakorlati javaslata van, amely a megvalósítás szempontjából használható lenne.

10. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CO 0000 91 30145001 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

11. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 75415541 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

12. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 59123978 0000)

A terv nem veszi figyelembe a terület jelenlegi, és az egész térséget alapvetően meghatározó szerkezetet. A keleti oldalon az új stadion elhelyezésével úgy építi el a Dromosz által kialakított tengelyt, hogy az új épületkomplexum sem formájában, sem meghatározó tengelyével nem alkalmazkodik a kialakult adottságokhoz. Igaz, hogy az épületet úgy tájolja, hogy a pálya tengelye az előírásoknak megfeleljen, ezáltal az így telepített objektum furcsán „kilóg” a szerkezeti rendszerből.

Hasonlóan nem vesz tudomást a pályamű a terület nyugati része legjelentősebb szerkezeti elemének, az Istvánmezei útnak a jelentőségéről és szerepéről sem.

A tervben javasolt új stadion épülete kissé szervesen „lebeg” a területen, környezetével szinte csak úgy tart kapcsolatot, hogy megemelt szintje azonos a Papp László Budapest Sportaréna szintjével. Gyenge kapcsolatnak minősíthető a Puskás Ferenc Stadion felé javasolt rámpa. Költségtakarékossága ellenére hátrányosan befolyásolja az új stadion megközelíthetőségét a stadion környezetében megtartásra javasolt két épület (a Syma Sport- és Rendezvényközpont és a Körcsarnok).

Területszerkezeti szempontból nem szerencsés a terület közepén vezetett észak-déli tengelyű út, amely északon a Stefánia úttal, délen a Dózsa György úttal alkot egy-egy körforgalmi csomópontot. A Stefánia úti csomóponti javaslat a terepadottságok miatt csak nagy áldozatok és területvesztés árán valósítható meg (kb. 5 méteres szintkülönbség). Ez az út kettészeli és indokolatlanul két részre bontja a területet, csökkentve annak használhatóságát, egységességét.

Hátránya a tervnek, hogy alig foglalkozik a terület nyugati felével. A meglévő, korszerűtlen épületek megmaradnak, azok jövőbeni használatára mindössze annyi javaslatot ad a terv, hogy azokat korszerűsíteni kell. Ez a megoldás olcsónak tűnhet ugyan, de az épületek ismeretében kijelenthető, hogy azok korszerűvé alakítása nem feltétlenül a legkedvezőbb ár-érték arányú megoldás.

G h



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

A terv nem ad javaslatot a kiírás programjában kért fedett atlétikai pálya elhelyezésére, ugyanakkor jó gondolat a jelenlegi, rosszul tájolt atlétikai pálya tengelyének átfordításával tervezett pálya. Az uszodakomplexumra mindössze egy provizórikus konfigurációt jelez, amelyből nehezen állapítható meg, hogy valójában mi a tartalma.

Nem támogatható az a javaslat, hogy a mai egységes terület két részre legyen bontva, és külön legyen kezelve. A területfelhasználást és területszerkezetet bemutató rajz elnagyolt, a léptékhez képest kevés használható információt tartalmaz.

A terület keleti zónáját a tervezett emelt szint teljesen lefedi, ennek beépítettsége 100% (amely még az terv övezeti javaslatában szereplő „I” intézményi övezet esetében sem elfogadható ezen a helyen), a nyugati területre a műszaki leírás csak a zöldfelületi fedettségre ad adatot (25,1%), a beépítettségre nem. Amennyiben együttesen, az egész területre számoljuk ki a zöldfelületet, úgy az alatta marad a jelenlegi előírásnak. Hasonlóan csak következtetni lehet arra, hogy a teljes terület zöldfelületi mutatója a jelenlegihez képest jelentősen csökken.

A pályamű előnye, hogy a műleírás alaposan foglalkozik a gazdaságossággal és a terület üzleti lehetőségeivel, még a hirdetési piac témájára is kitér, javaslatot tesz a megtérülésre is.

13. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 75415600 0000)

A terv leegyszerűsítő törekvésű. Az összes új létesítményt a jelenlegi terepszinten telepíti egy homogén megjelenítésű, de valójában sokféle funkciót kielégíteni „vágyó” térburkolás- zöldfelület struktúrában.

Ez a „vonzó” felület – mely a terv karaktere – nemcsak esztétikájában, hanem használatban is vonzó szerepet kell, hogy betöltsön, nevezetesen dromosz legyen, nagyterületű parkoló legyen, tömegközlekedést racionálisan biztosítson, a környék (lakosság) szabadidő-töltését is szolgálja.

E felületi homogenitás azonban nem ismer hierarchiát, a környék, a térség hálózatának (közúti, gyalogos, személygépkocsi, zöldfelületi, stb.) továbbélését, fejlesztését nem kívánja szolgálni, ezekre az „ingerek”-re érzéketlen, hiába megnyugtatóan egységesen kezelt a végeredmény.

A terület nyugati zónájában sem emeli ki a meglévő Istvánmezei út szerepét, azt mindössze egyfajta olyan útnak kezeli, amely a terület belsejében javasolt parkoló forgalmának elvezetésére alkalmas.

A terület szerkezetét befolyásolja a Dózsa György út szintjének megemelése, ezáltal a Kerepesi úttal kialakított csomópontja többszintessé válik. Ennek a megoldásnak az eredményeként e terv felhasználja a pályázatban opcionálisan javasolt, a jelenleg a Keleti pályaudvarhoz tartozó területet. Ennek a területnek a felhasználásával telepíti az új labdarúgó stadiont, melyet kiemel a szerkezeti rendszerből és közvetlenül a környezet legnagyobb forgalmát lebonyolító Kerepesi út mellé helyezi.

Tervezett labdarúgó-arénya helyzetében Dromosz-tengely „tisztelő”, viszont vélhetően kissé alulméretezett alapterületű, de törekvéseiben (aréna jelleg, küzdőtér-tengely, nézőtéri karéjok szerkesztése) megfelelő.

A javaslat a Papp László Budapest Sportarénát és környezetét nem vonja be fejlesztési elképzeléseibe, így az új stadion, ennek az értelmezésnek a következményeként a fejlesztési terület dél-keleti sarkára szorul.

A terület nyugati zónájának meghatározó részét parkolókkal fedi a terv. Nem szerencsés megoldás, hogy egy értékes, és sokfajta sport- és szabadidő felhasználására alkalmas nagy területen parkolók helyezkednek el, még akkor sem, ha azok fásítottak. A tervben jelölt, a parkolók területét labdapályaként használó területek nem mondhatók humánus megoldásnak, különösen, ha arra gondolunk, hogy milyen érzés lehet ilyen mennyiségű aszfalttal a környezetben sportolni. Ez a megoldás nem támogatható.

h
S



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Előnyös viszont az új labdarúgó küzdőtérnek a jelenlegi terepszint alá süllyesztése, a kisebb építménymagasságra törekvés.

A terv csak részben teljesíti a kiírásban szereplő programot (nem helyezte el az atlétikai sátrat).

A közlekedési kapcsolatok vizsgálatában a létesítmény és környékének gyors elhagyása érdekében tett javaslatok (reggeli csúcsforgalomra méretezett):

- új csomóponti kapcsolat az Asztalos Sándor utca irányába
- a Kerepesi út – Hungária krt. csomópontjában kapacitásnövelés a Kerepesi útról nagy ívben a Hungária krt-ra balra kanyarodók részére
- a Kerepesi út – Mogyoródi úti csomópont felülvizsgálata
- további csomópontok javítása
- forgalomirányító jelzőlámpák összehangolása

A Dózsa György út - Asztalos Sándor utcai kialakítása (külön szinten átvezetett Kerepesi út 2x2 sávval), lehetővé teszi az Ifjúság útja – Kerepesi úti csomópont egyszerűsítését, innen a stadion parkolójának megközelítését.

Új kerékpáros kapcsolat: Puskás Ferenc Stadion metró állomás – Új stadion – Dózsa György út – Keleti pu., valamint opcióként a Szabó József köz folytatásaként javasolt közút mentén, kapcsolatot létesítve a terület további kerékpárútaival (Dózsa György út, Stefánia út). Rendezvény esetén a meglévő, állandó kerékpártárolók mellett mobil tárolók kihelyezésével javasolja az igényeket kielégíteni.

A gyalogos forgalom legnagyobb irányaként az M2 Puskás Ferenc Stadion megállójától az új stadionhoz vezető utat jelöli meg, a metró aluljáró szintjében az Ifjúság utat aluljáróként keresztezve, így közúti zavartatás nélkül haladhatnak a gyalogosok. A másik irányból a Keleti pu. felől felhasználva a jelen pályázattól függetlenül felszabaduló javító műhely területet, a pályázó széles, parkosított gyalogos, kerékpáros tengelyt alakított ki.

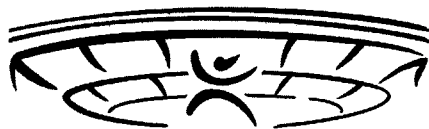
Vasúti kapcsolat: a rendezvényre érkező különvonatok a Keleti pályaudvaron a tervezett park közelében lévő peronok mellett álljanak meg, így is csökkentve a gyaloglási távolságot. Ezen felül a terület belső és nyugati oldalára shuttle jellegű autóbuszokat javasol, a metró csúcsidőn kívüli besűrítését, a villamos vonalon betétjárat indítását.

A stadion alatti nagy összefüggő parkoló lehetővé teszi a VIP, sajtó, stb. szeparálását. A vasúti területen, a fedetlen részeken nyújt megoldást a közvetítő kocsik elhelyezésére, míg a szerviz megközelítés a stadion kerten keresztül lehetséges. A pályázó közlekedési szempontból a terület megközelítését, elérhetőségét jónak tartotta, kisebb fejlesztési javaslatai vannak (főként csomópontok kapacitás növelésére). Jó megoldás a Dózsa György út – Asztalos Sándor utcai csomópont kialakítása. Biztonsági okokból nem kedvező az új stadion alá tervezett 2500 helyes parkoló. A gyalogos, kerékpáros és gépjármű forgalom elkülönítése elfogadható. Egyedi megoldás a kettős beléptetési rendszer (a stadion kertnél, majd a stadionnál), viszont túl sok területet foglalnak el a felszíni parkolók.

14. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CO 0000 91 52097892 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

S h



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

15. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CO 0000 91 60335018 0000)

A pályamű kiemelkedő javaslata a Thököly út felőli térszervezés:

- a fogadó tér kapuzattal a tömegközlekedési megállóhelyek és a majdani metró állomás felől,
- fasoros sugárút rávezetés a központi térre,
- a központi tér a Puskás Ferenc Stadion tengelyére szervezve.

Így a kis koordinátatorést is elegánsan tudja megoldani, a védett stadion egyik legszebb részének szép feltárulást, arányos teret biztosít. A központi tér fásított részeivel, zöld és vízfelületeivel a rendezvények tömegforgalmának fogadására is alkalmas, viszont az azokon kívüli időszakokban kellemes pihenőhely, találkozási pont is lehet. Az új Velodrom és a tervezett úszóközpont épületeivel megfelelő térfalakat is tud adni.

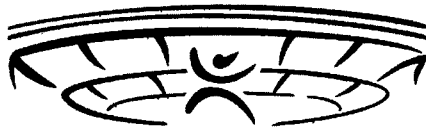
Megfontolható javaslat egy új, korszerű Velodrom építése, valamint a régi védett részének más célra történő felhasználása (a védett épület megtartása mellett). Nem szerencsés a Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok összeépítése a fedett atlétikai pályával és annak kiszolgáló épületével.

A Dromosz szobrait a terv a Puskás Ferenc Stadion pilonsora előtt kialakított, tengelyben tartott víz-medencében, illetve a mellette kialakított ligetben helyezné el, szándékosan szabálytalanul. A terv szinte önálló műalkotásként kezeli az egyes szobrokat, pedig azok csak megszorítással tekinthetők egyenként is műalkotásnak: erejük a sorba rendezésben, az egymást erősítő hatásban rejlik. A modern kerti elrendezés a szobrok együttes hatását lecsökkentené.

A pályamű városszerkezeti beavatkozási javaslata, a Dózsa György út új nyomvonalra helyezésével megfontolható javaslat. Ennek lehetséges előnyeit azonban mérsékelten használja ki, elsődlegesen az eltúlzott méretű parkoló-területek megközelítésére, valamint az M2 metrómegálló gyalogos megközelítésének és a gépjárműforgalomnak szintbeli elválasztására javasolta.

A tervezési területen a Puskás Ferenc Stadion és Dromosz erőteljes tengelyes rendszere alapján az Papp László Budapest Sportaréna és a Puskás Ferenc Stadion közé helyezi el az új stadion épületét a pályamű, mintegy a három épületet rászervezve egy képzeletbeli tengelyre. A Puskás Ferenc stadion és az új stadion közötti tér nagyon feszessé válik, a két nagy tömeg találkozása kevésbé szerencsés. A Papp László Budapest Sportaréna felőli nagyobb térrész és a tervezett deck arányosabb tömegkapcsolatot biztosít a két épület között. Az épületek tengelyre szervezésével érdekes ellentmondásban van az új stadion aszimmetrikus tömegképzése. A 65.000 férőhelyes stadiont arányosan, 125.000 m²-es alapterületen oldja meg. Jó megoldás, hogy az épület lelátó szerkezetét felfelé kinyílóan alakították ki, amellyel jelentős alapterületi megtakarítás érhető el. A közlekedést lépényszerűen képzelettel el, viszont a beengedés két oldalra terelődik, mely stadionbiztonsági szempontokból nem megfelelő.

Folytatja a Papp László Budapest Sportaréna körüli megemelt szintet, a deck-et több tervhez hasonlóan, de azt mérsékeltebb területre korlátozva, az új épületeket övezve. Az emelt szint érdekesen szervezi és fogja össze az új és a meglévő objektumokat (mind a Papp László Budapest Sportarénát, mind a Puskás Ferenc Stadiont). Eltúlzott méretűnek az új Dózsa György út mentén, egészen az uszoda tömbig tartó deck-et lehet tekinteni. A vasúti terület parkolókra, – és nem a programon kívüli szórakoztató központra – való kihasználásával kevésbé kényszeredett volna, mint az eltúlzott méretű deck és alatta többszintes parkoló-lemezek tervezése. A többi „platós” pályaműhöz képest jól érzékeli a megemelt szint alapvető problémáit, több lejtős levezetéssel, épületek körüli áttörésekkel és hangsúlyozott felülvilágító rendszerrel igyekszik oldani a deck kedvezőtlen következményeit. Kevésbé érthető, hogy a deck-et nem használja ki közvetlen kapcsolat létesítésére a vasúti területre javasolt szórakoztató központtal. Jó megoldást ad az M2 metrómegálló felőli gyalogos megközelítésre az ívelt, deck-re emelkedő rámpával, megkerülve a



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

meglévő szálloda és a körcsarnok zöldterületbe ágyazott együttesét, továbbá átalakítva a metróállomás épületét és annak közvetlen környezetét.

A pályázati kiírás programját teljesíti, valamennyi előírt létesítményt megfelelően elhelyezi, megőrizve a terület valamennyi építészeti értékét. Az egyik olyan pályamű, amely az úszó- és vízilabda központ elhelyezéséhez méltó épületegyüttest tervezett, érdekes ötletekkel szolgált a mobil lelátók kialakítására. A programon túl javasolt funkciók közül a konferencia központ és szálloda támogatható, míg az önálló szórakoztató központ megkérdőjelezhető. A 25% közeli beépítettség és a 30%-os zöldfelületi arány a városrendezési elvárásokkal arányos. A terv koncepcióhoz illeszkedő korrekt gyalogos és gépjármű megközelítések logikus rendszerbe szervezettek, a terület térszerkezete és jól végiggondolt.

Sajnálatos, hogy a tervben nem sikerült következetesen érvényesíteni a műleírásban kiválóan megfogalmazott városrendezési és építészeti elvek, alapvetések rendszerét. A terv elképzeléseinek, gondolatsorainak megértését jól segítik a lényeges mondanivalóra koncentrááló ábrások.

A pályázati terv a meglévő és tervezett közlekedési hálózatokat elfogadja, egyedül a Dózsa György út nyomvonalát módosítja, kivezeti az Asztalos Sándor utcai csomópontban a Kerepesi útra. A rendezvények befejezésekor a terület gyors elhagyásának elősegítése érdekében földalatti összekötést tervez a Dózsa György út – Stefánia út (nem ad magyarázatot a szintkülönbség megoldására), valamint a Dózsa György út – Istvánmezei út között, ezzel megosztva a távozási lehetőséget. A felszíni kiszolgáló forgalmat a Dózsa György útról és a Thököly útról engedi a területre. Az új stadionhoz tartozó célforgalmi kiszolgálást az Ifjúság útvjáról adja meg. Előnyben részesíti a közösségi közlekedést, ideiglenes (időszakos) vasúti megállóhelyet is tervez.

A pályamű ugyan az új stadion elhelyezésében a városépítészeti szempontokból kedvezőlenebb megoldásra tesz javaslatot, de több olyan elképzelést tartalmaz, amelyek a megvalósítás során figyelembe vehetőek, kedvezően hasznosíthatóak. Ezek közül kiemelkedő a Thököly út felőli térrendszerre vonatkozó javaslata, valamint az M2 metróállomás környezetének rendezése. Figyelemre méltóak a deck áttörések, a zöld szigetekbe foglalt épületegyüttesekkel.

16. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 81124956 0000)

Örökségvédelmi szempontból egyszerű, sablonos megoldás, elfogadható részletekkel, kisebb hibákkal, pl. a tengely elhal, még mielőtt elérné nyugatról a Puskás Ferenc Stadiont, míg a toronyépület egy ligetbe vezetné tovább.

Közlekedésileg a meglévő és elfogadott távlati hálózati fejlesztéseken túl csak a Dózsa György út nyomvonalát helyezi át, ez elfogadható megoldás. A vasúton történő megközelítést időszakos megálló kialakításával oldja meg. Parkolási mérleg nincs, az elhelyezett parkolók számánál viszont figyelembe veszi a FIFA előírásait is. Az új stadion alá elhelyezett parkoló biztonsági okokból nem kedvező. A pálya mérete ugyan megfelelő, de a megközelítése már kritikus. A VIP- illetve a buszparkolók száma nem biztos, hogy elégséges. Erre a stadionra is igaz, hogy nem gondoltak a kettős beengedési szisztéma kérdésére.

Sajnálatos, hogy az új stadion elhelyezése miatt a területre oly jellemző vizuális tengelyrendszer megszűnik, megbomlik így a terület sajátos és konzekvens szerkezete, melynek hiányát leginkább a Puskás Ferenc Stadiontól nyugatra lévő zónában lehet érzékelni. A részbeni kétszintes beépítés nem szervesül kellően a területbe, bár sok gyakorlati előnye lehet, ám a bemutatott megoldás szerint a területfelhasználás kissé „féloldalassá” válik.

Hátránya a tervnek, hogy nem ad javaslatot a terület nyugati kapujának megoldására. Meghagyja a Puskás Ferenc stadion - Papp László Budapest Sportaréna tengelyt, ezen érintőlegesen helyezi el az új stadiont, kellő előteret hagyva a Stefánia út felől, és még elfogadhatóan visszahúzottan, kellő távolságra a Kerepesi út felől. A Kerepesi út felé kitüremkedő tömeg nagy, de ebből az irányból

SD h



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

jobban megnyitja az egész sportközpontot az összes létesítmény városbani "megtalálása" szempontjából.

Kedvező, hogy a stadion körüli deck összeköti a Papp László Budapest Sportaréna deck-jét az új stadion szintjével és azt szétnyújtva különböző városszerkezeti kapcsolatokat hoz létre, felső gyalogos forgalmat és zöldterületet indukálva, az alatta levő közúti forgalom számára természetes irányokat tartva, és kellő felső természetes bevilágítást hagyva.

A terv kellő ütemezhetőséget biztosít a lépcsőzetes megvalósíthatóságra és nem teszi torzóvá a végleges kiépülés előtt a területet.

17. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CO 0000 9108305291 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során megállapította, hogy a pályamű részeként benyújtott elektronikus adathordozó nem felelt meg Kormányrendelet 5.§ (2) bekezdés a) pontjában meghatározott titkosság követelményének, mivel a szerző neve adatmezőben a titkosságot sértő megjelölés szerepelt, így a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés c) pontja alapján kizárta az eljárásból.

18. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CO 0000 91 05487992 0000)

Szinte az egyetlen terv, mely hagyományos értelemben végig tervezte az egész tervezési területet, s nem „hipotézist” erőltet a helyszínre. Ennek eredményeként minden igényt reális módszerekkel elégít ki (talán elnagyoltság csupán az úszó-vízilabda, illetve jégcsarnok létesítmények pozicionálásában, alakításában érzékelhető).

Tervezési területnek (helyesen) a Stefánia út – Hungária körút – Kerepesi út – vasúti terület – Dózsa György út – Thököly út által körbehatárolt helyszínt tekinti, tehát a Papp László Budapest Sportarénát és környékét is bevonja.

A pályamű törekvése e terület keleti részének „másként” kezelése a nyugatihoz viszonyítva. A jelenleg is sűrűbb beépítésű keleti területrészt az új labdarúgó-aréna odatelepítésével még intenzívebb lesz.

Nyugatra nagy egybefüggő zöldterületeket és azokba az aréna-funkcionál lényegesen jobban oldódó épületeket – funkciókat telepít, míg keleten tovább „sűrít”, az új velodrom odatelepítésével. Így ebben a térségben már nem 3, hanem 4 sportfunkciójú (nagy tömegű, nagy térlefedésű) épület lesz.

A „továbbcsűrítés” szerencsés. Feloldja ebben a térségben a dogmatikusnak is értékelhető (a Dromosz által más időben, más épületsűrűségek közepette jól érvényesülő) „tengelyesség” káros következményeit, természetes „nőtt” helyzetet alakít ki. Tudomásul veszi a javaslat a sokféle funkciót, az időben jelentősen eltérő megvalósulásokat és ezért mellőzi azok „hadrendbe” állítását.

Végre egyértelmű kapcsolatot épít ki a Thököly út és a Puskás Ferenc Stadion között, szellemi súlyvonalat képez itt, hiszen valójában e stadion főbejáratához helyezi át, keletről nyugatra, a Dromoszt (Dávid Károly térként).

Az új aréna valóban „aréna”, sok irányból jól megközelíthetően, reális méretű deck-re emelve. Ez a +10m-en tervezett plató valóban elosztó szerepű, mind a 4 nagy tömegforgalmú létesítményt jól szolgálja.

A nyugati rész központi tere az Istvánmezei út vonala, és a keleti oldali vizuális tengelyek metszéspontjában kialakított Dávid Károlyról elnevezett tér. Ez a terület az egész térség központi, elosztó zónája. Innen nyílnak az új funkciókat tartalmazó épületek, úgymint: egy új körcsarnok, egy új jégcsarnok és gyakorló jégpálya, fedett-nyitott teniszpályák és fedhető atlétikai pálya, az új



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

vízi centrum és a megmaradó Nemzeti Sportcsarnok. Jó ötlet, hogy az elavult szerkezetű és a korszerűsítésre igen kevésbé alkalmas Millenáris pályát lakossági sportolásra javasolja a terv.

Érdekes gondolat, hogy a terv a Verseny utcát gyalogossá alakítva bekapcsolja a közlekedési rendszerbe, ezzel a megoldással a Keleti pályaudvar felé is a jelenleginél sokkal intenzívebb kapcsolat jön létre. A vízi centrum épülettömegének Dózsa György út mellé telepítésével térfalat biztosít a forgalmi út mellett.

Előnye a tervnek, hogy a lehető legtöbb felületet igyekszik kihasználni zöldterület telepítésére, így megmarad az egész terület alapvetően „zöld” jellege (a műleírás szerint összesen 26,8% zöldfelület). A bemutatott megoldás jól illeszti az épületeket az eredeti szerkezetbe és gazdaságos területfelhasználást produkál. Jó megoldás, hogy a pályamű a nagy közönségforgalmú objektumokat a Kerepesi útra nyitja, miközben figyel arra, hogy a Stefánia út jelenlegi és tradicionális, nyugodt és elegáns jellege megmaradjon.

Összességében: a terv kiegyensúlyozott és gazdaságos területfelhasználást nyújtó megoldást ad mind az új-, mind a megmaradó funkciók számára. Tiszteletben tartja a hagyományos szerkezetet, ugyanakkor új központi térrel gazdagítja a jelenlegi szituációt. Hátránya a tervnek, hogy az új épületek némelyike túlságosan terjedős, ezáltal a beépítés a jelenlegihez és az érvényben lévőkhöz képest jelentősen növekszik (47,6%).

Nagyon átgondolt megoldást ad a külső közúti kapcsolatokra, illetve a parkolók megközelítésére. Újszerű javaslat a speciális, külön szintű csomóponti vályú kialakítása a Dózsa György úton és a Stefánia úton, valamint a Dózsa György út – Kerepesi út – Asztalos utcai körforgalmú csomópont, amelyben a Kerepesi út két egyenes sávját külön szinten vezeti.

A gyalogos forgalmat külön – a Papp László Aréna szintjétől indulva – lemezre helyezve elválasztja a további forgalomtól, megközelítést biztosít a stadionon felől az uszodához, és innen osztja szét a gyalogos forgalmat (rámpek, lépcsők /mozgó is/) a többi létesítményhez és a közlekedési gócpontokhoz, megállókhöz. A tervezési területről a gyalogosokat sétányokon keresztül vezet ki a közösségi közlekedést elérő helyekig. A Puskás stadion külön, saját szintjén körbe közelíthető meg.

Kiemelten foglalkozik a kerékpáros közlekedéssel, több helyen kétoldali kerékpársávot alakít ki (Egressy út, Dózsa György út, Thököly és Kerepesi út egy szakasza). Javasolja a BUBI rendszert itt is működtetni, gyűjtőállomásokat telepíteni a fontosabb belépési pontok területére.

Javasolja a nagy rendezvényeknél a vasúti megközelítés adta lehetőségek minél jobb kihasználását, a szurkolók zömének vasúton érkeztetését Zuglói állomásra és a Keleti pályaudvarra. Ezen felül a Keleti pu. tolató és műhely vágányai területén a Dózsa György úttal párhuzamosan kihúzó vágányt létesít, széles peronokkal, jó megközelítéssel a szervezeten érkező szurkolók részére.

Javasolja a Thököly úton a villamos visszaállítását, új trolibusz vonal létesítését az uszoda és a stadion jobb megközelíthetősége érdekében.

VIP bejárat az Ifjúság útja felől, Média busz beengedés a Dózsa György út felől.

BOK központi terület és a Novák piac összekapcsolása emelt szintű sétány, amely egybeolvad a Verseny utcában kialakított fasoros gyalogos útvonallal és vezet az új stadionig.

Közösségi közlekedésre átszállás jellemző helyévé válhat a kialakított nagy mennyiségű parkoló, a rendezvények függvényében P+R-ként működve többszörösen kihasználható.

A teljes kiépítés idejére biztosít összesen ~9500 személygépkocsi parkolót (sportlétesítményekhez ~7500-at) és ~340 autóbusz tárolót (a területigényről, elhelyezésről részletes táblázatot mellékel, az OTÉK-ból kiindulva számolja ki a szükséges parkoló számot). A parkolók elhelyezéséhez felhasználja az új stadion alatti területet is.

A parkoló jegyek kiadását a belépőjegyhez kötné, hogy a közlekedés ne lehetetlenüljön el a rendezvények alatt sem.

Helikopter leszállási lehetőséget a játéktereken javasol.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Összefoglalva megállapítható, hogy közlekedési szempontból nagyon átgondolt megoldásokat tartalmazó pályázat. Fejleszti a közúthálózatot, kihasználja a jó vasúti megközelítés adta lehetőségeket, a Thököly úton javasolja a villamos visszaállítását és új trolibusz vonal létesítését. A gyalogos forgalmat jól osztja szét, részletesen foglalkozik a kerékpáros forgalommal, javasolja a BUBI rendszer működtetését. Biztonsági szempontból kedvezőtlen az új stadion alá helyezett parkoló.

19. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 81124871 0000)

Műemléki szempontból kitűnő terv. Az együttes tengelyét megtartja, s még erősíti is, a létrehozott gyalogos kereszt tengelyek hasznosak, s mindezt nem zavarják. Bár a Dromoszt áthelyezi, az új helyen talán még jobban tud érvényesülni. A Puskás Ferenc Stadion megkapja a neki kijáró tiszteletet, szépen köti a tengelybe, az új stadion szerkezete a Puskás Ferenc Stadion modern változata lenne.

A pályázó reálisan megvalósítható javaslatra törekedett, amelynek eredménye, hogy igazán forradalmi gondolatot nem tartalmaz a terv. A javasolt hosszú gyalogos alagút az M2 metró Puskás Ferenc Stadion megállójától az új stadionig nem biztonságos: verekedés, baleset, pánik stb. esetén a helyszín megközelítése nagyon nehéz. Az M4 metró megállójának a tervezett Fótéig történő behozatala nem indokolt, irreális. Jó kapcsolatot adhat a Dózsa György út – Thököly útnál kialakítható megálló is. Átgondolhatta, áttervezhette volna a Kerepesi út – Dózsa György út – Ifjúság utcai, nem kedvező kialakítású, balesetveszélyes csomópontját. Nem használta ki a Novák piac területének felhasználása adta lehetőségeket.

A terv letisztult szerkezeti megoldást, logikus területfelhasználást mutat be. Meghatározónak tekinti a kelet-nyugati tengelyt és az épületekkel, valamint a szabad területek telepítésével hangsúlyozza annak jelentőségét. Jó gondolat, hogy a keleti tengely és az Istvánmezei út találkozási pontjában határozza meg a terv a terület „csulkópontját”.

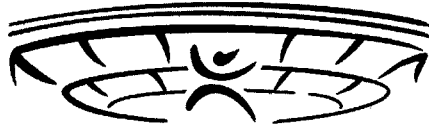
A keleti zónában a Papp László Budapest Sportaréna – Dromosz – Puskás Ferenc Stadion között létező tengelyre úgy helyezi rá az új stadiont, hogy annak kereszt tengelye egybe esik a meglévő axissal. A keleti terület egységben úgy válik dominánssá az Istvánmezei út, hogy azt fasorral, zöldterülettel gazdagítja a terv, miközben az utca déli oldalán térfalat alkotó építmény kap helyet, melyben egy Sportszálló is helyet kapott, amely épület egyfajta kapuzatot is képez a terület nyugati bejáratánál.

Érdekes megoldás, hogy a kelet-nyugati tengely mellett a pályamű egy észak-déli kereszt tengelyt is kialakít, amely a Thököly út és a Dózsa György út között, a Szabó József út felhasználásával jön létre. Ez a gyalogos tengely biztosítja a Velodrom, az átépített Kisstadion (közvetve a megmaradó Jégcsarnok), a Gerevich Aladár Nemzeti Sportcsarnok, új sportcsarnokok, a vízi centrum épületeinek, bejáratainak megközelítését.

Jó ötlet a jelenlegi atlétikai pálya tengelyének észak-déli irányú átfordításával kialakított atlétikai edzőpálya. Amennyiben a jelenlegi VIP alagút megmaradna (átépülne, korszerűsödne) alkalmas lenne arra, hogy a versenyek idején, az atlétikai edzőpályán történő bemelegítés után az alagúton keresztül közelíthetnék meg a sportolók a Puskás Ferenc Stadion pályáit, anélkül, hogy keresztnének a látogatói forgalmat. Ennek a javaslatnak biztonságtechnikai jelentősége is van.

Az új stadion tengelyre helyezésnek az a hátránya, hogy az épület körüljárhatósága nem kellően biztosított, így az északi oldalról csak nagyon korlátozottan közelíthető meg.

Azáltal, hogy az új stadion bejárati szintje a Papp László Budapest Sportaréna bejárati szintjével azonos, jól együttműködő komplexum jön létre. A pályamű ugyanakkor biztosítja azt is, hogy az emelt szintről a Puskás Ferenc Stadion is elérhető legyen (rámák használatával).



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Területfelhasználási szempontból jónak minősíthető, hogy a nyugati zónában a szoborpark, az atlétikai edzőpálya, a Jégcsarnok melletti terület és a Puskás Ferenc Stadion körül tervezett zöldfelületek összefüggő egységgé válnak.

Összességében a terv tiszta szerkezetet és jól felépített területfelhasználást mutat be, melyben nemcsak teljesíti az előírt programot, hanem azt további objektumokkal, funkciókkal gazdagítja is. Valószínűleg ennek a következménye, hogy a beépítés (64%) jelentősen meghaladja a ma érvényes paramétert, igaz ugyanakkor, hogy a zöldfelületi arány is magasabb a minimálisan előírtnál (a tervezett 38%).

20. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 81124884 0000)

A Bíráló Bizottság a bírálati munka során megállapította, hogy a pályamű többek között nem tartalmazza az M:1000 munkarészt, sem pedig a műleírást. Tekintettel arra, hogy a pályamű olyan jelentős formai hibában és hiányosságban szenvedett, hogy az a bírálatát ellehetetlenítette, a Bíráló Bizottság a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (3) bekezdés alapján kizárta az eljárásból.

21. sorszámú pályamű (postai azonosítója: CG 0000 00 64621988 0000)

A Bíráló Bizottság a bontási eljárás során a postai bélyegző alapján megállapította, hogy a pályaművet 2012. június hó 19. napján, tehát a megadott határidőn túl adták postára, így a Bíráló Bizottság a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés a) pontja alapján a pályaművet annak felbontása nélkül kizárta az eljárásból.

22. sorszámú pályamű (postai azonosítója: RL 1578 001 687 496 9)

A pályamű nemcsak figyelembe vette, hanem tovább erősítette a terület két vizuális tengelyének jelentőségét. A keleti zónában a szoborpark területét hangsúlyosabbá tette azáltal, hogy felemelte a Papp László Budapest Sportaréna szintjére, továbbá térfalak közé zárta azt. Sajnos az „új Dromosz”-t keretező, térfalakat alkotó épületek túlzottan nagy tömegűre sikerültek. Az új stadion tervben bemutatott elhelyezése a Puskás Ferenc Stadiont a jelenleginél is jobban kiemeli és még hangsúlyosabbá teszi annak helyzetét, miközben az új stadion kissé háttérbe szorul. A tervben bemutatott elhelyezés hátránya, hogy az új stadion nem körüljárható, mert annak déli része a gyalogosok számára megközelíthetetlen és mindössze pár méterre van a Kerepesi út területétől. A stadion megközelíthetősége rendezvénytechnikai szempontból nem került kellőképpen kidolgozásra, a hazai- és vendégszurkolók elkülönítése nem megoldott, a tervezett parkolók száma pedig kevés. A Dromosz mentén kialakult beépítés funkcionális és térszerkezeti összetétele elfogadhatatlan. A beépítés valamennyi eleme sematikus és sztereotipikus, melyből következően a gyalogos platform lezárása egyik irányba sem megfelelő.

A terület szerkezetének megtartása szempontjából néhány jó gondolatot is tartalmaz a terv, de az ábrázolástechnikai hiányosságok miatt nehezen kontrollálhatók a telepítés konzekvenciái. Nem támogatható az a javaslat, hogy a Cházár András és a Szabó József utca észak-déli irányban átmenő forgalmat bonyolítsa le.

Közlekedéstechnikailag jó kiindulás a nagyobb térségi hálózat elemzése, viszont a javasolt új közúthálózati elem az Egressy út és Dózsa György út között csak alagútban képzelhető el. A szurkolók szétválasztására adott javaslat kivitelezhetősége kétséges. Az új stadion alatti parkoló elhelyezése pedig biztonsági okokból nem kedvező.

Az örökségvédelmi szempontból egyébként nagyvonalú és ötletes térkonceptió realitása erősen kérdéses, a Dromosz szétszedése pedig elfogadhatatlan.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

23. sorszámú pályamű (postai azonosítója: RL 1578 001 672 772 6)

A Bíráló Bizottság a bontási eljáráson megállapította, hogy a benyújtott boríték üres, pályaművet nem tartalmaz, ezért a pályaművet a Kormányrendelet 17.§ (2) bekezdés b) pontja alapján kizárta.

A díjazott pályaművek rangsorolása

II. helyezett: 18. sorszámú pályamű

III. helyezett: 3. sorszámú pályamű

IV. helyezett: 15. sorszámú pályamű

A díjak és megvételek elosztásának módjára és lehetőségeire tett ajánlások:

A Bíráló Bizottság a díjazásban illetve a megvételben részesült pályaművek díját, illetve megvételi összegét az alábbiak szerint határozta meg:

II. helyezett:: 18. sorszámú pályamű: 4.500.000 (négymillió-ötszázézer) forint

III. helyezett: 3. sorszámú pályamű: 3.500.000 (hárommillió-ötszázézer) forint

IV. helyezett:: 15. sorszámú pályamű: 3.000.000 (hárommillió) forint

A kiemelt megvételben részesített pályaműveket egyenlő arányban, az alábbi megvételi összegben részesíti:

1. sorszámú pályamű: 1.500.000 (egymillió-ötszázézer) forint

13. sorszámú pályamű: 1.500.000 (egymillió-ötszázézer) forint

16. sorszámú pályamű: 1.500.000 (egymillió-ötszázézer) forint

19. sorszámú pályamű: 1.500.000 (egymillió-ötszázézer) forint

A megvételben részesített pályaműveket egyenlő arányban, az alábbi megvételi összegben részesíti:

6. sorszámú pályamű: 1.000.000 (egymillió) forint

9. sorszámú pályamű: 1.000.000 (egymillió) forint

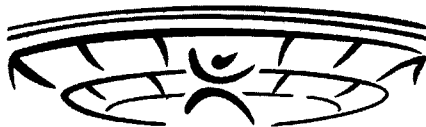
12. sorszámú pályamű: 1.000.000 (egymillió) forint

A tervpályázat hasznosításának módjára és lehetőségeire tett ajánlások:

A tervezési program megvalósítható a területen, de a tervek többsége a SYMA épületegyüttesének bontása révén helyezte el a megadott sportfunkciókat. Több pályázó többlet funkciók elhelyezésére is tett javaslatot. Ezek közül a Kiíró számára megfontolásra javasolt a sportfunkciót kiegészítő, kiszolgáló vendéglátó, szolgáltató, kereskedelmi létesítmények (pl. egy új szálloda létesítése konferenciaközponttal), vagy a sportoktatáshoz kapcsolódó létesítmények, amelyek jól illeszkednének a sportközpont együtteséhez, elősegítenék a több irányú hasznosítást.

Az új épületek megfelelően illeszthetők a megtartandó védett épületek közé, így mód nyílna értékeik kedvezőbb érvényesítésére. A legtöbb pályamű megtartotta a területen található építészeti értékeket.

h
F



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Az új stadion elhelyezésére két koncepcionális változat jött létre a pályaművekben. A Dromosz szoborcsoportja helyére, vagy attól a Kerepesi út felé elhúzva. A pályaművek alapján mind a két elhelyezésnek vannak előnyei, de megmutatkoznak a hátrányaik is. A Papp László Budapest Sportaréna és a Puskás Ferenc Stadion közötti helyen az új stadion túlságosan beszorul, és a Stefánia út városképi együttesét erőteljesen megbontja a ránehezedő nagyméretű tömeg. A Kerepesi út arculatának léptékéhez jobban illeszkedik az új stadion tömegaránya, bár vannak olyan pályaművek, amelyekben az új stadion nagyon közel kerül a Kerepesi út szabályozásához.

A programban meghatározott új elemek elhelyezésére a pályaművek több változatot is tartalmaznak. Ezek közül a Kíró számára az új Velodrom építése javasolt megfontolásra, a régi megmaradó védett részének más hasznosításával, valamint mellette a szabadtéri atlétikai pálya elhelyezésével. A másik javasolható változat a jelenlegi atlétikai pálya és a dobópálya megszüntetésével kialakított észak-déli tengelyű atlétikai pálya elhelyezése. A Récsei Center, adottságai alapján, sportcélú hasznosításra alkalmas lehet.

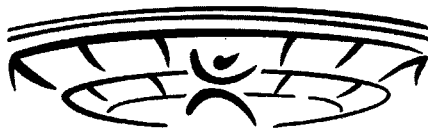
Több pályamunka széttagoltan helyezi el az úszó- és vízilabda központot. A tervezett sportközpont építészeti együttese méltóbb lehet és a funkcionális kapcsolatok is kedvezőbben alakulhatnak, ha az a nagytömegű létesítményekkel arányos méretű, egybefüggő épületegyüttesben kaphatna helyet.

A terület ésszerű hasznosításának egyik kulcskérdése a szükséges parkolók mértéke és elhelyezése. Több pályamű hangsúlyozottan vette figyelembe a tömegközlekedési lehetőségeket. A Kíró számára javasolható, hogy egy nagyobb térségre készüljenek hatástanulmányok (beleértve az 56-osok tere alatt tervezett parkolókat, és/vagy a Keleti pályaudvar részbeni területét, a Kincsem Park, Hungexpo területét, stb.), amelyek tisztázzák a valóban szükséges parkoló és kerékpártároló mennyiséget, a közlekedési hálózatokat és azok összefüggéseit a legoptimálisabb elhelyezés érdekében. A tanulmányoknak célszerű kiterjednie a tömegközlekedési kapcsolatok és fejlesztési lehetőségeik feltárására, továbbá a vasúti kapcsolat vizsgálatára is.

Számos pályázó nagyméretű, emelt szintű gyalogos közlekedési lemezekkel (ún. deck-ek) kapcsolta össze a tervezett létesítményeket, alattuk helyenként több szintes parkolólemezekkel, a földemen – csak papíron – zöld kertekkel. A sportközpont zöldfelületbe ágyazott jellegét nem szabad feláldozni óriási területeket elfoglaló parkoló területek érdekében. A deck-ek alatti sötét, barátságtalan terek számos biztonsági aggályt vetnek fel. Az új stadion előírások szerinti elválasztott megközelítései miatt vélhetően szükséges lesz deck jellegű építmény létesítése, de csak a legszükségesebb mértékig javasolható. Előtérbe helyezendőek az épületen belüli, vagy a terep mozgatásával, valós növényzettel fedhető megoldások.

A tervezési terület megnyitása a Kerepesi út felé, a MÁV terület és a Novák piac felhasználásával mindenképpen javasolt, elsődlegesen a parkolók elhelyezése érdekében.

A terület belső térszervezésére több lehetőséget mutatnak be a pályaművek. A Thököly út felőli fogadóter, felvezető sétány és egy központi tér, – amelyen érvényesül a meglévő stadion látványa – áttekinthető rendet teremt a tervezett és meglévő létesítmények között, megőrizve, erősítve a zöld, ligetes jelleget. A Papp László Budapest Sportaréna körüli deck Ifjúság útja feletti átkötése indokolt, hogy az M2 metró és több tömegközlekedési megálló felől megfelelő szélességű terület álljon a gyalogos forgalom rendelkezésére. A jelenlegi kétirányú metrómegálló másik kijárata felől is célszerű a sportközpont megközelítését nagyvonalúan biztosítani.



NEMZETI SPORTKÖZPONTOK

Többféle megoldás született a Dromosz szobrainak elhelyezésére. Ezek közül elsősorban azon megoldások támogathatók, amelyek vagy a helyükön hagyják, vagy az Istvánmezei úton helyezik el a szobrokat. Örökségvédelmi szempontból elfogadható a szobroknak a Puskás Ferenc Stadion pilonjaihoz igazodó elhelyezése is.

A pályázók többsége nem javasol radikális városszerkezeti változtatást. Néhányan tettek javaslatot a Dózsa György út nyomvonalának módosítására, melynek megfontolása ajánlható.

A tervezett Sportközpont jelentősége megkívánja, hogy környezete, a kapcsolódó terek, utcák, és térfalak is rendezetté váljanak. Az M2 megálló Hungária körút felőli, jelenleg méltatlan állapota mindenképpen megszüntetendő. Koncepcionálisan átrendezendő a Papp László Budapest Sportaréna és a metró állomás épülete közötti zug. Néhány pályamű kiterjed e térségre is, megfontolásra, továbbgondolásra érdemes javaslatokat adva.

Az új stadion tervezésénél városépítészeti szempontból javasolt az épület tömegének (magasságának) csökkentése érdekében a játéktér térszín alatti elhelyezése, a talajvíz viszonyok figyelembe vétele mellett.

Nagy Ervin
elnök

Barta Ferenc
tag

Belezna Éva
tag

Dr. Sersliné Kócsi Margit
tag

Török Ferenc
tag

Dr. Kuritár-Szabó Emese
jogi szakértő

Vigh László
társelnök

Hadházy Sándor
póttag

Huschek Erika
póttag

Patonai Dénes
tag

Mónus János
tag

Tóth Mihály
szakmai titkár