

Budapest tömegközlekedésének fejlesztése elválaszthatatlanul összekapcsolódik egyrészt az országos közlekedési úthálózat, másrészt az elővárosi forgalom fejlesztésével. A főváros vonzáskörzetében található települések dinamikus fejlődésének oka a kettős életforma előnyeire vezethető vissza. A kedvező környezeti feltételek mellett a gyors és jól szervezett elővárosi forgalom révén biztosított a munkahelyek kényelmes megközelítése. A lakóhely és a munkahely között „ingázók” adják — a világ szinte minden nagyvárosára jellemző — a reggeli és délutáni csúcsok, a közel azonos intenzitású és jellegű elővárosi forgalom utasközösségét.

Budapest elővárosi forgalmát fogadó autóbusszpályaudvarok már nem tudják biztosítani a kulturált utazás feltételeit s nem képesek kielégíteni a korszerű forgalomirányítás és forgalomszervezés legalapvetőbb igényeit. Sorsukat döntően az pecsételi meg, hogy jelenlegi elhelyezkedésük nem tartható fenn a városi közlekedésfejlesztés során a közúti csomópontok, a metróépítés, valamint az autópályák bevezető szakaszai miatt megoldandó csomópont korszerűsítések miatt sem. A rekonstrukcióra és bővítésre szoruló Engels téri, valamint a Budaörs utcai (Kosztolányi Dezső téri) pályaudvar kivételével nem maradhatnak meg jelenlegi helyükön.

A vidéki városok és települések helyközi és helyi forgalmát lebonyolító pályaudvarok céltudatos fejlesztése során igen sok új pályaudvar létesült. Az állomásokkal szemben támasztott követelmények differenciáltan jelentkeztek és igen széles skálájúak voltak, mégis a fővárosi pályaudvarok telepítési, forgalmi, továbbá az utazóközönség igényei kielégítése szempontjából épp a döntően elővárosi forgalomból eredő különbözőségek, az utazás sajátos és eltérő vonásaiból eredően mások.

Az autóbusszpályaudvarok jellegzetesége:

- az elővárosi forgalmat lebonyolító járatok nagy sűrűsége, a lökészerűen érkező utasforgalom mellett jelentkező kisebb volumenű távolsági forgalom sajátos aránya;
- a viszonylag kevés irányú, de igen intenzív forgalom;
- a nagy teljesítményű városi tömegközlekedéssel létesítendő kapcsolat;
- a karbantartó telephely — városi forgalom miatti — nehéz megközelíthetősége;
- a csomag nélkül utazók döntő részaránya.

A Volán Tröszt felismerve az előbb vázolt összefüggéseket, fejlesztési elképzelései realizálását megelőzően két lépcsős tervpályázat során kívánja a kedvező tervváriásokat beszerezni.

A tervpályázat első fordulójának az volt a célja, hogy a sajátos tartalmú autóbusszforgalom legkedvezőbb forgalomtechnológiájához, a lökészerű utasforgalom kulturált fogadásához, az üzemi funkciók ellátásához olyan variánsokat szerezzen be, melyek építészeti kialakítása méltó módon illeszkedik Budapest városszerkezetéhez és így alapul szolgálhatnak a konkrét telepítési helyekre vonatkozó megoldások kialakításához.

A tervpályázat majdani második fordulójában az autóbusszpályaudvarok lehetséges konkrét telephelyeinek meghatározását követően, a már ismert helyszínek megadásával — a jelen pályázatban díjazott pályaművek szerzőinek bevonásával és a díjazott tervekben adott

kedvező javaslatok hasznosításával — meghívásos tervpályázat kapcsán kívánja a Volán Tröszt a konkrét helyeken létesítendő autóbusszpályaudvarok tervváriánsait beszerezni.

Az autóbusszpályaudvarok céltudatos fejlesztése során — a megyeszékhelyeken és a legjelentősebb csomópontokon megépült pályaudvarokat követően — két alapvetően eltérő igény jelent meg, egyrészt a vidéki közepes nagyságrendű autóbusszpályaudvarok, másrészt a főváros döntően elővárosi forgalmát lebonyolító pályaudvarainak fejlesztése.

Addig, míg a vidéki pályaudvarokon az utasközönség a közlekedés sajátos vonásai miatt (hosszabb várakozás idejére) utasellátó és egyéb szolgáltatásokat igényel, addig ez a fővárosi pályaudvarainál nem igény, mivel itt a gyors átbocsátóképesség, a sűrűn induló járatok, valamint a fővárosban az autóbusszpályaudvarok közvetlen közelében megtalálható szolgáltató létesítmények miatt ilyen funkciók pályaudvaron belüli biztosítása indokolatlan.

A tervpályázati kiírást 107-en vették ki s a bíráló kezdetéig 42 pályamunka érkezett be. A pályaművek felbontása során a bíráló bizottság megállapította, hogy három pályamű (a 20., 29. és a 38. sorsszámú) a tervpályázat tisztaságát, valamint annak titkosságát megsértette és azokat egyhangú döntése alapján a bírálatból kizárta. A 10. és a 19. sorsszámú pályaművek kizárásának kérdése is felmerült, mivel e két pályamű szerzői a kiírásban foglaltaktól eltérően konkrét helyszínek figyelembevételével tették meg megoldási javaslataikat. A bíráló bizottság úgy döntött, hogy:

- a konkrét megoldásokat eszmei megoldásokként értékeli;
- a konkrét helyszínekre adott megoldásokat a bírálat során előnyt nem élvezhetnek;
- a többi pályaművek eszmei megoldásaival összevethetők.

A pályaművek értékelése

Az autóbusszpályaudvar különleges funkciója az érkezés-indítás; tárolás-mosás-indítás rugalmas technológiai rendjét követelte meg oly módon, hogy e funkciók az állomás forgalmi részének többszöri érintése nélkül végrehajthatók legyenek.

Ebből következik, hogy azok a tervek voltak megfelelőek, amelyek az üzemi (tárolás-mosás) és a forgalmi (érkezés-indítás) funkciókat egymástól szétválasztják.

Különösen előnyösek voltak az átmenő szigetperonos indítóállomások rendkívüli rugalmasságuk, nagy kapacitásuk miatt.

Annak ellenére, hogy a pályázó ideális úthálózathoz csatlakoztathatta állomását, e téren azok a pályázatok voltak jók, amelyek valószínűen előfordulhatnak a városi úthálózatban.

Az autóbusszpályaudvar felvételi épülete és a forgalmi megoldások kapcsolatát értékelve jó megoldást adtak azok a pályaművek, melyek:

- az utasforgalom átvezetését két fő rendszerben, zavartalan áramlással biztosítják, egyrészt az elővárosi forgalom jellegéből eredően, a felvételi épület érintése nélkül a járatok álláshelyeinek gyors megközelítését biztosítják, másrészt a váróterem és a kapcsolódó helyiségek elrendezésénél jól tájékozódási lehetőséget biztosítanak;

— a felvételi épületet és az utasperonokat egységes felfogásban, egy építészeti egységben fogalmazták meg.

Az építészeti tömegformálásnál a feladat nagyságrendjével arányos és ahhoz illő szerkezeteket alkalmaztak. Nem tartotta előnyösnek a kiírásban meghatározott épület — nagyságrendektől idegen szerkesztési elvek és szerkezetformákból eredő túlfarmált vagy túldimenzionált felfogású megoldásokat.

Elfogadhatónak ítélte a bíráló bizottság azokat a megoldásokat, melyek a fővárosi autóbusszpályaudvar kis volumenű felvételi épületét merészen, de szerkezetileg helyesen megfogalmazott, nagyvonalú perontető rendszerrel kívánták markáns építészeti együttesé formálni. Ezek az igények és kvalitások koncepciók azonban a gazdaságosság követelményeit nem tudták maradéktalanul kielégíteni.

Homlokzatképzés szempontjából azok a pályaművek kaphattak kedvező értékelést, melyek a felülettel arányos osztású, a viszonylag kis felületek építészeti jól formált de gazdaságos megoldására tettek javaslatot.

Az utastájékoztató milyenségét értékelve a bizottság főként a belső tér áttekinthetőségét értékelte.

Fontos szempont volt az információ jó elhelyezhetősége. Külön hangsúlyt kapott a tervek értékelése során a forgalmi iroda elhelyezése tett javaslat értékelése. Hibásnak ítélte a bíráló bizottság, ha ennek elhelyezése révén az induló és érkező járatok kis része volt csak közvetlen belátható, vagy kedvezőtlen telepítéséből eredően a forgalom súlypontjától nehezen megközelíthetően, illetve túl távolra került. Külön szempont volt a váróterem és utasperonok kapcsolatának kialakítása is.

A pályázatot a bíráló bizottság eredményesnek ítélte, mivel a döntően elővárosi forgalom sajátosságaira alapuló és ennek igényeit kielégítő forgalmi és üzemi technológiára, valamint építészetiileg Budapest városszerkezetébe illeszthető eszmei megoldásokra jól használható javaslatokat adtak.

*

A bíráló bizottság az általános értékelés, valamint az egyes pályaművekről kialakított részletes vélemények alapján az alábbi egyhangú határozatot hozta:

I. díjban részesítette az 5-ös számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervezők:
Rimanóczy Jenő
Gulyás Zoltán
Földesi Lajos

Forgalmi technológia:
Veress Albert

Gépész:

Száva György

Elektromos tervező:
Jurenka Oszkár

II. díjban részesítette a 39. számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervezők:
Rimanóczy Jenő
Gulyás Zoltán
Földesi Lajos

Forgalmi technológia:
Veress Albert

Gépész:

Száva György
Elektromos tervező:
Jurenka Oszkár

III. díjban részesítette a 36-os számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervezők:
Felcsuti László
Molnár Ilona

Szerkesztőtervező:
Zámbó Ernő

Úttervező:

Both Vilmos

Gépésztervező:
Cserny Ferencné

IV. díjban részesítette a 42-es számú pályaművet.

Szerzői:

Építész:
Hönich Henrik

Technológus:
Drégelyi János

Gépész:

Simon Ferenc

Munkatárs:
Lukáts Gabriella

V. díjban részesítette rangsorolás nélkül a 9-es számú pályaművet.

Szerzői:

Stonajov Miklós
Jánossy Péter
Hegedűs Péter

Munkatársak:
Egedi Istvánné
Bana Zsuzsanna

V. díjban részesítette rangsorolás nélkül a 40-es számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervezők:
Nyíri Mária
Bozay Péter

Úttervezők:
Blancz Tamás
Kutas György

VI. díjban részesítette rangsorolás nélkül a 3-as számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervezők:
Domonkos Jenő
Herald László
Horváth Ákos
Makkai Géza

Szerkesztőtervező:
Cser Károly

Gépésztervező:
Solymosi Antal

VI. díjban részesítette rangsorolás nélkül a 18-as számú pályaművet.

Szerzői:

Építésztervező:
Batka István
Közlekedéstervező:
Szécsi László
Balogh Attila

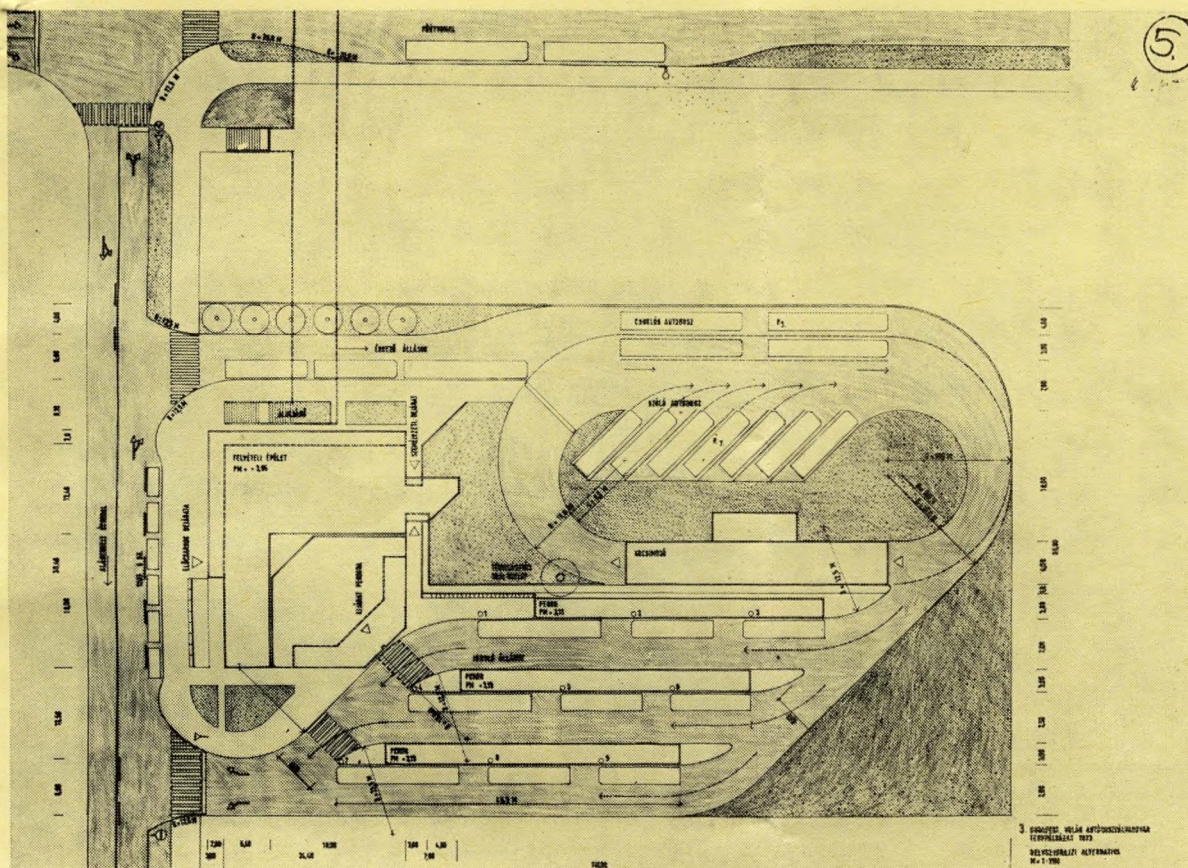
Szerkesztőtervező:
Guoth István

Gépésztervező:
Oravecz Béla

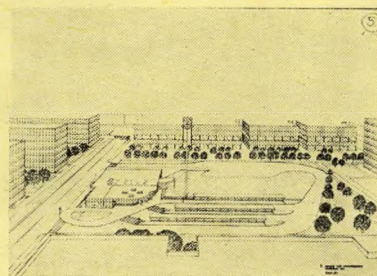
VI. díjban részesítette rangsorolás nélkül a 22-es számú pályaművet.

Szerzői:

Kruppa István
Baranyai Attila
Molnár Imre
Molnár Imréné
Gémes László



1. Helyszínrajz
2. Axonometria
3. Alaprajz



I. díjat nyert az 5. sorszámú pályaterv; szerzői:

Építész:

Rimanóczy Jenő
Gulyás Zoltán
Földesi Lajos

Forgalom:

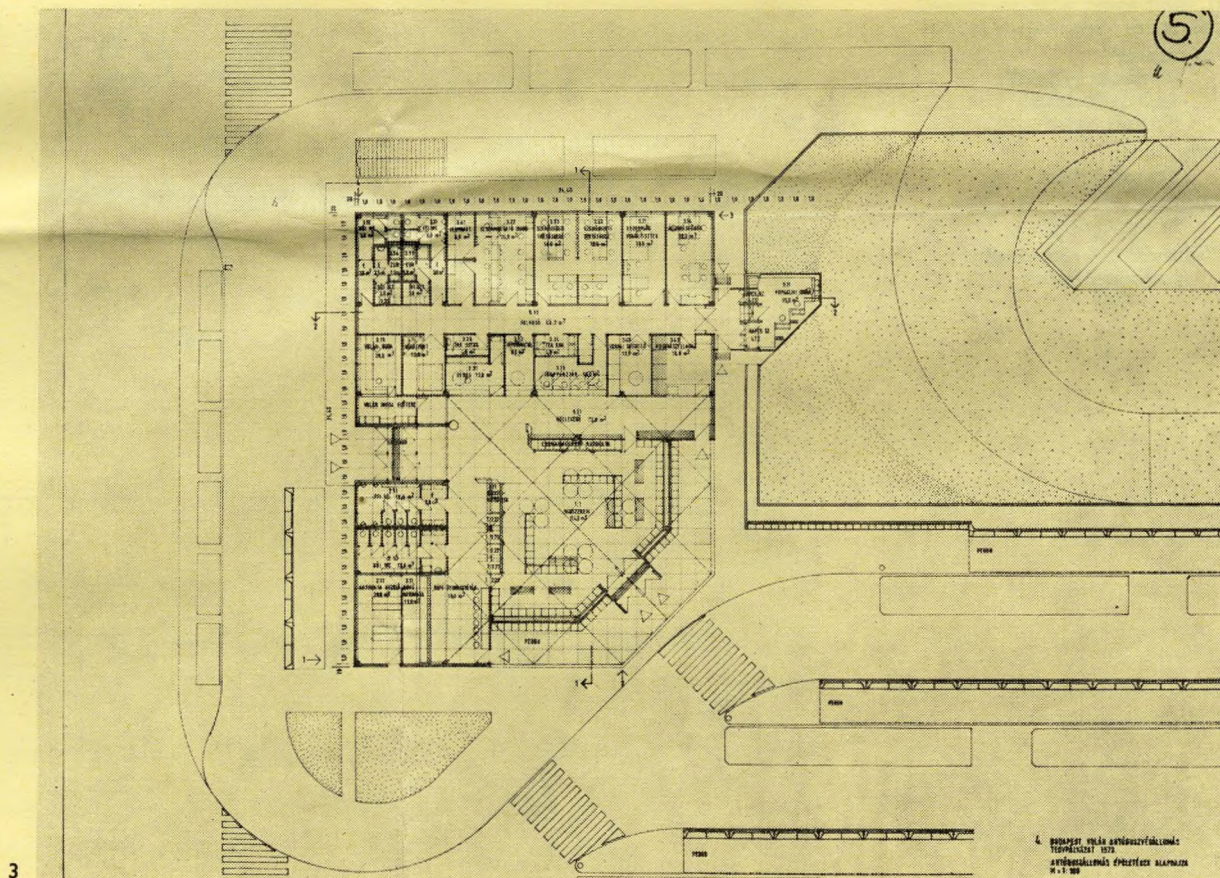
Veress Albert

Gépész:

Száva György

Elektromos berendezés:

Jurenka Oszkár



A telepítési vázlatok különböző forgalmi utakhoz precízen kidolgozott kapcsolatokat mutatnak be. Az állomás belső forgalmi rendje átgondolt. Funkcionálisan igen jó az érkező, tároló és mosóállások egymáshoz való kapcsolata, az indítóállomásoktól történő elkülönítése, anélkül, hogy körbejárásokra volna szükség.

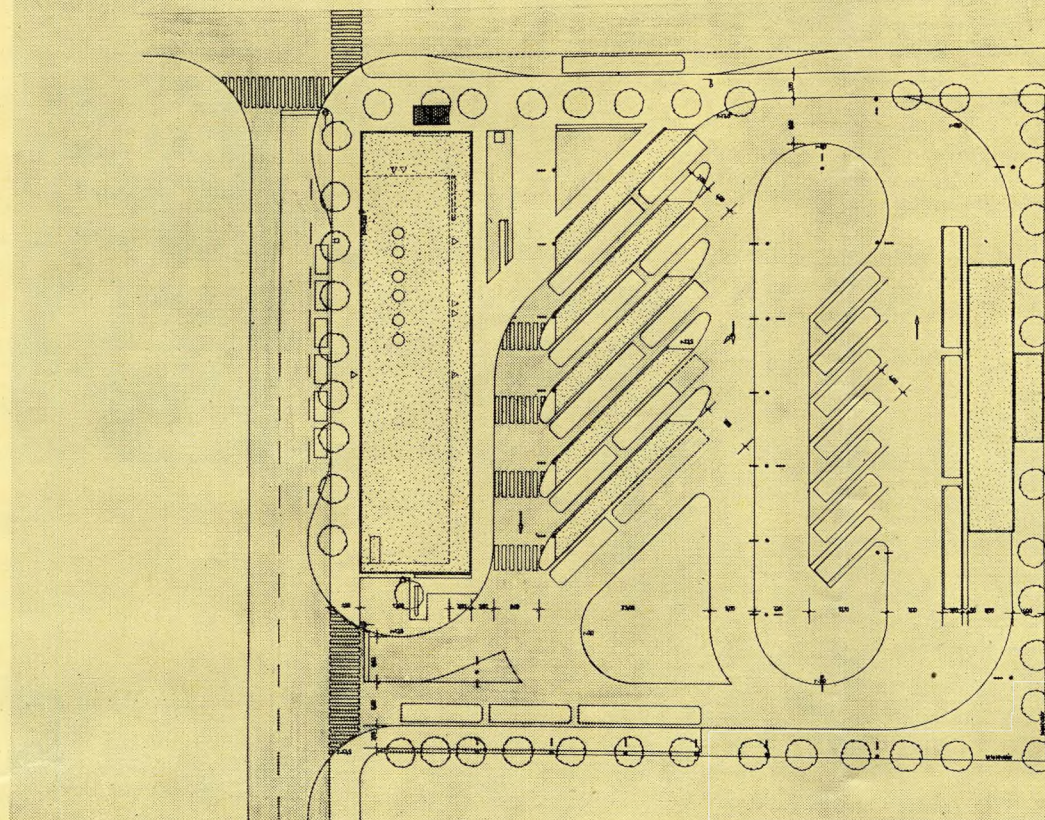
Az indítóállomások gyalogos megközelítése egy-egy átkelősvárra koncentráva megfelelő.

Építészeti tömegformálása a funkciók által meghatározott épületnagyságrend-

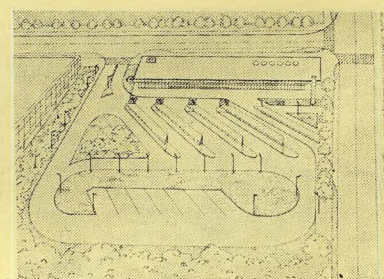
del összevetve arányos. Tömegalakítása harmonikus és kulturált.

A megválasztott épületforma telepítése jól variálható. Alaprajzi szerkesztését a funkcionális kapcsolatok példás kialakítása, a fegyelmezett és rendezett térkapcsolások és kulturált építészeti és belső térformálása jellemzik.

A szerkezet megválasztása, azok összefüggéseinek logikus kapcsolatai korszerű és gazdaságos megoldást adnak. Épületgépészeti és forgalomirányítási berendezésekre tett javaslatok értékesek.



1. Helyszínrajz
2. Axonometria
3. Alaprajz



II. díjat nyert a 39. sorszámú pályaterv; szerzői:

Építész:

Rimanóczy Jenő
Gulyás Zoltán
Földesi Lajos

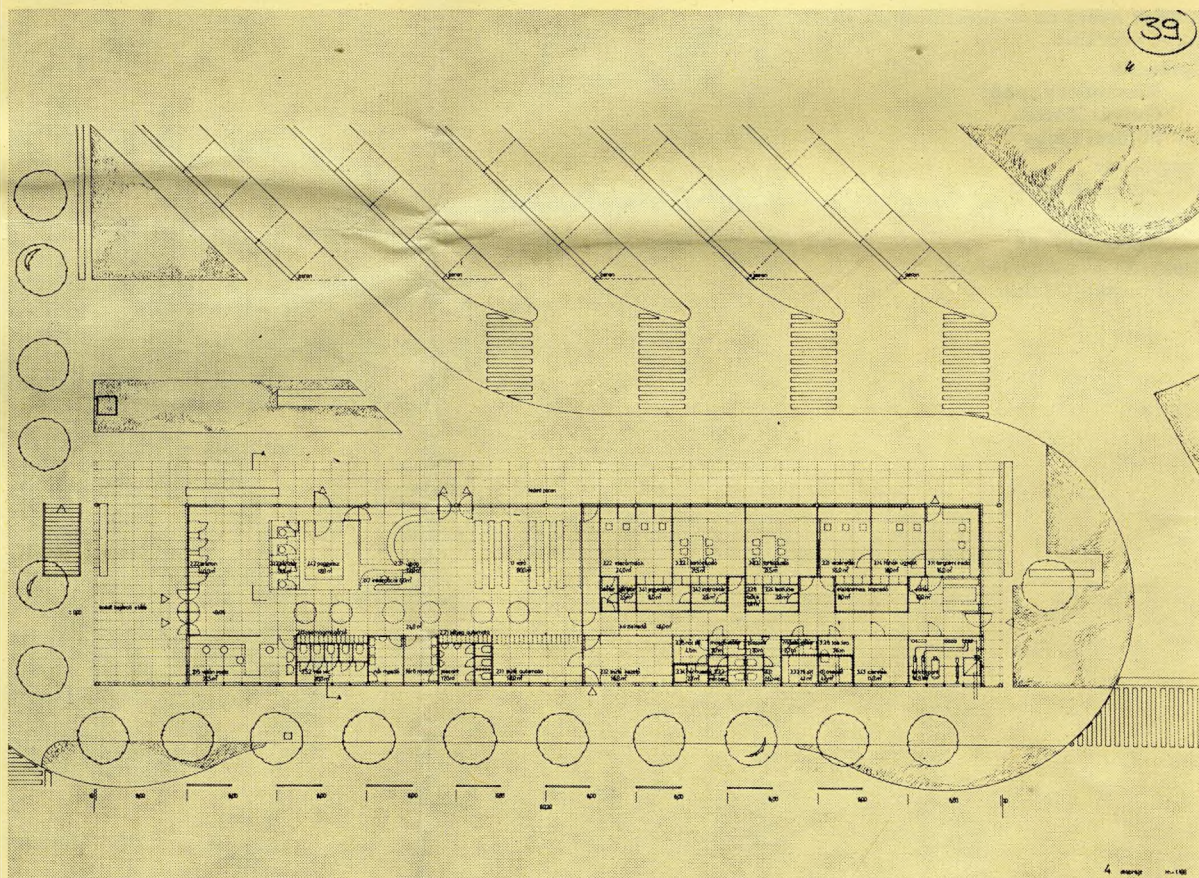
Forgalom:

Veress Albert

Gépész:

Száva György

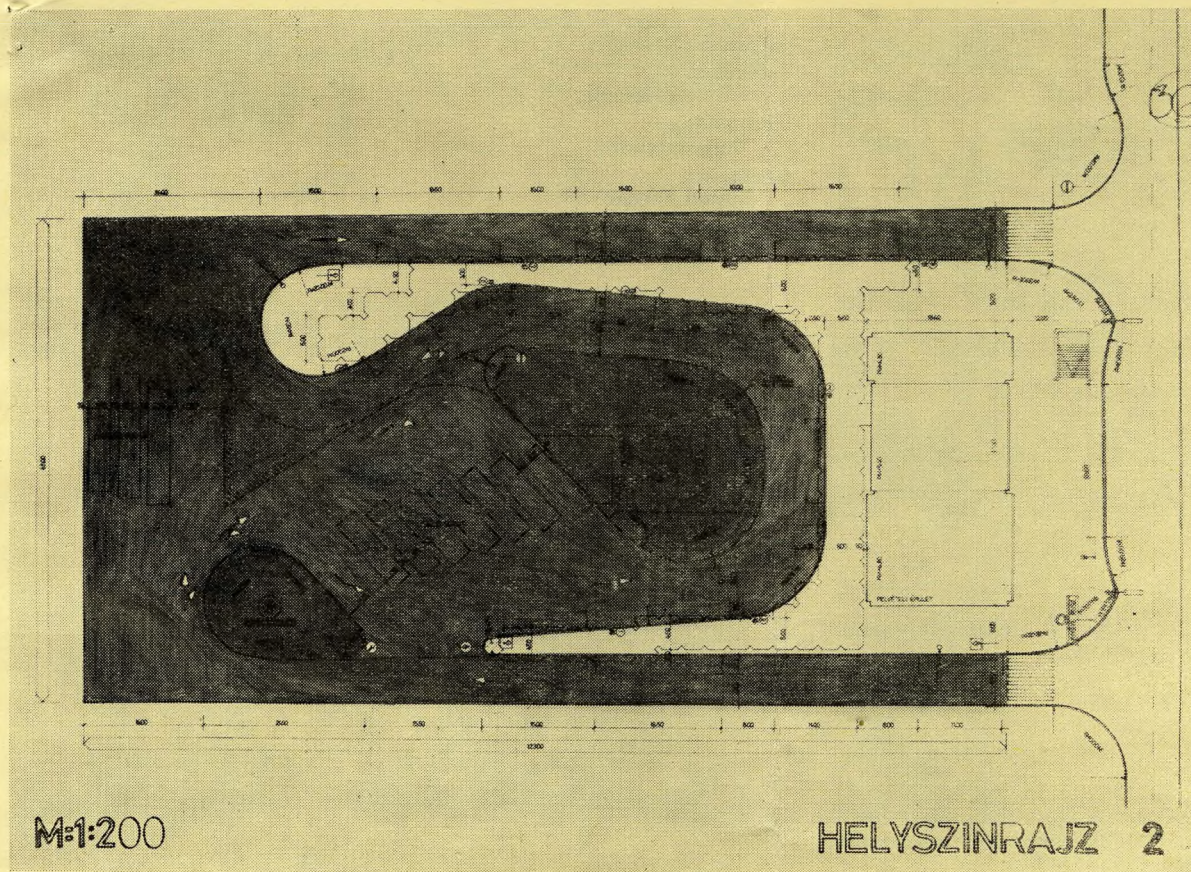
Elektromos berendezés:
Jurenka Oszkár



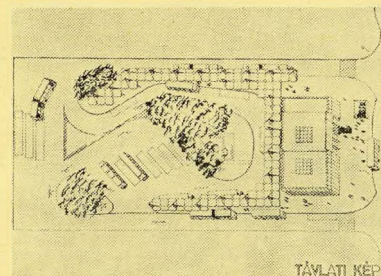
Az állomás közúti forgalmi kapcsolata, tömegközlekedési kapcsolata, valamint a taxiállomás elhelyezése jó. Gyalogos utasáramlás bevezetése kedvező, érkező- és indulóforgalom jól elkülönített. Ezenkívül megoldja az utasforgalmi és üzemi forgalmi területek ésszerű szétválasztását is.

Építészeti egyszerű, átgondolt, jól funkcionáló épület. Telepítése nemcsak üzemviteli szempontból, hanem városképileg is kedvező megoldást ad.

Szerkezeti megoldása egységes, 6x12 m-es raszterben szerkesztett. Gazdaságosan megvalósítható épület.



1. Helyszínrajz
2. Axonometria
3. Alaprajz



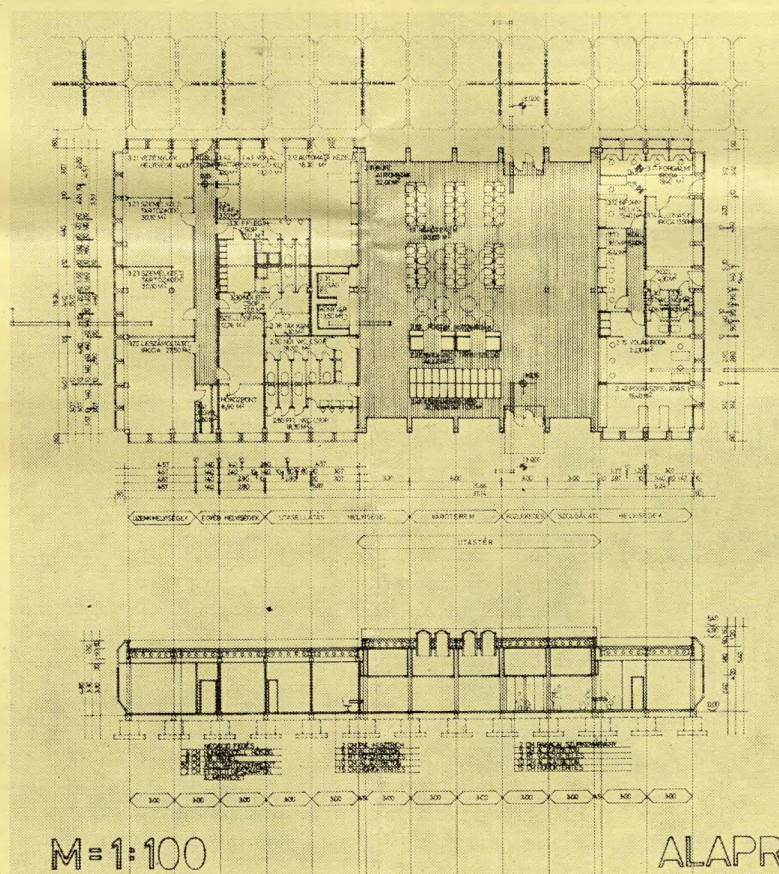
III. díjat nyert a 36-os sorszámú pályaterv; szerzői:

Építész:
Felcsuti László
Molnár Ilona

Szerkezet:
Zámbó Ernő

Forgalom:
Both Vilmos

Gépész:
Cserny Ferencné



3

M=1:100

ALAPRAJZ, METSZETEK 4

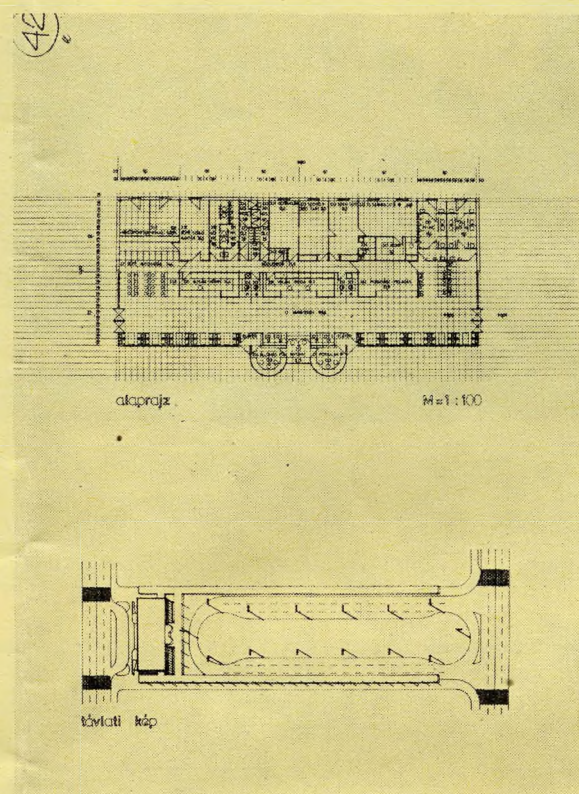
A tömör forgalmi terület rugalmas mozgásokat tesz lehetővé.

A terv az utasok mozgási lehetőségét jól biztosítja, a kapcsolatok kielégítése korrekt.

A perontető megoldása igen kedvezően variálható.

Építészeti szempontból a pályázók jól oldották meg a feladatot. Az egy tömbben elhelyezett felvételi épület városképileg kedvező, gazdaságos, a különböző funkciók egymástól jól elválasztottak.

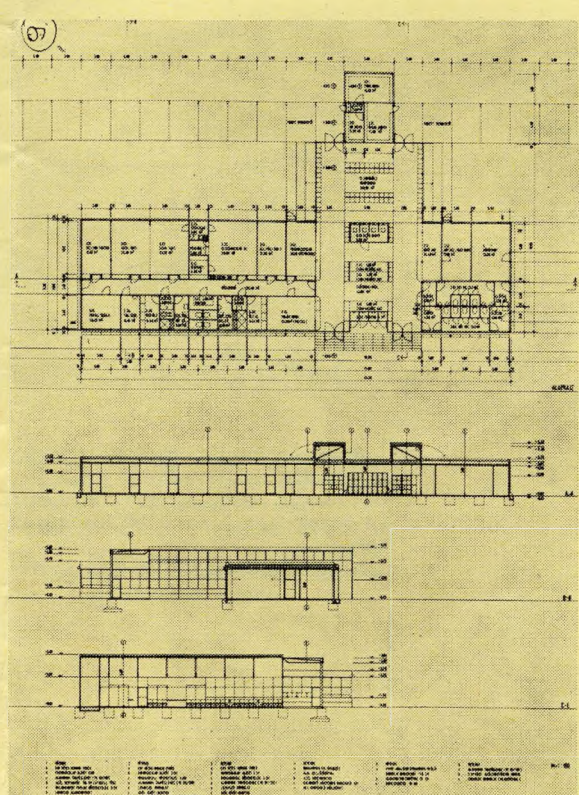
IV. díjat nyert a 42-es sorszámú pályaterv; szerzői:
 Építész: Hönich Henrik
 Technológia: Drégelyi János
 Gépészet: Simon Ferenc
 Munkatárs: Lukáts Gabriella*



1—2. A 42-es számú pályamű: helyszínrajz, alaprajz és axonometria

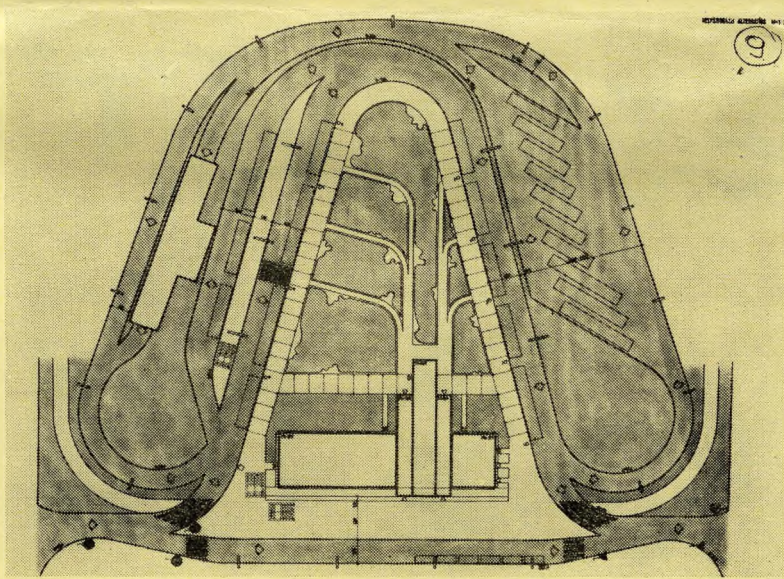
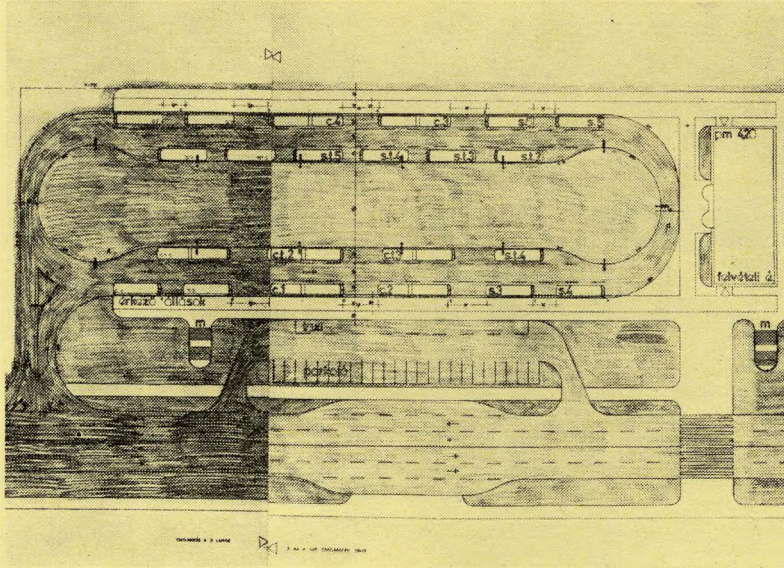
Az épület belső technológiai kialakítása világos, tiszta, területfelhasználása jó.
 Az építészeti megformálás egyszerű eszközökkel történik, összhangban az épület alaprajzi szerkesztésével. Hiba, hogy a pályaudvar megközelítési oldalára az üzemi helyiségek bejáratai is nyílnak.
 Szerkezeti rendszere különböző előre-gyártott szerkezetek alkalmazását teszi lehetővé.

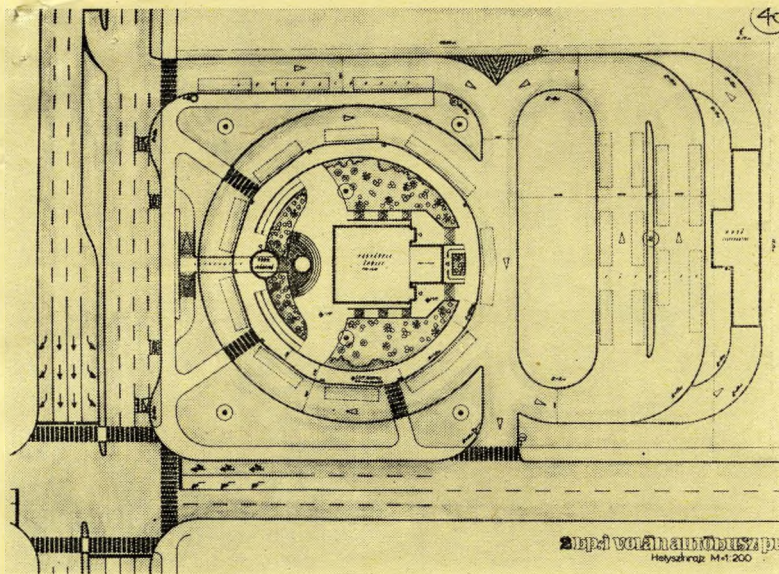
V. díjat nyert a 9-es sorszámú pályaterv; szerzői:
 Építész: Stonajov Miklós
 Jánossy Péter
 Hegedüs Péter
 Munkatársak: Egedi Istvánné
 Bana Zsuzsanna



3—4. A 9-es számú pályamű: helyszínrajz, alaprajz, és metszetek

Az épület tömegformálása tiszta, a funkcionális helyiségcsoportok logikus összevonásokát követő „konstruktív” formálású, a terv alkalmazott és megmutatott szerkezetei korszerűek és gazdaságosak, a komplex szerelhetőség elvének megtartását alapul véve gazdaságos. A szerkezeti épületgépészeti megoldásai átgondoltak, pl. a természetes szellőzés és üvegfületek leárnyékolása. Homlokzat kialakítása kissé ipari jellegű.





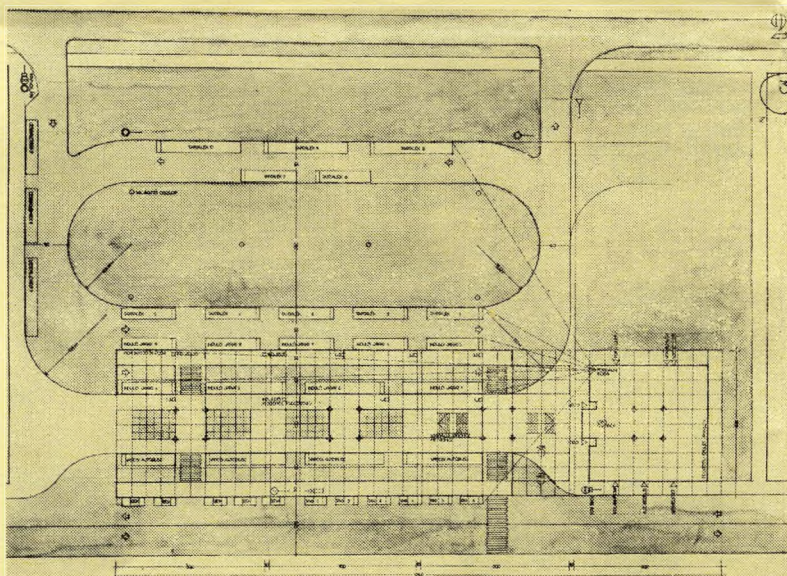
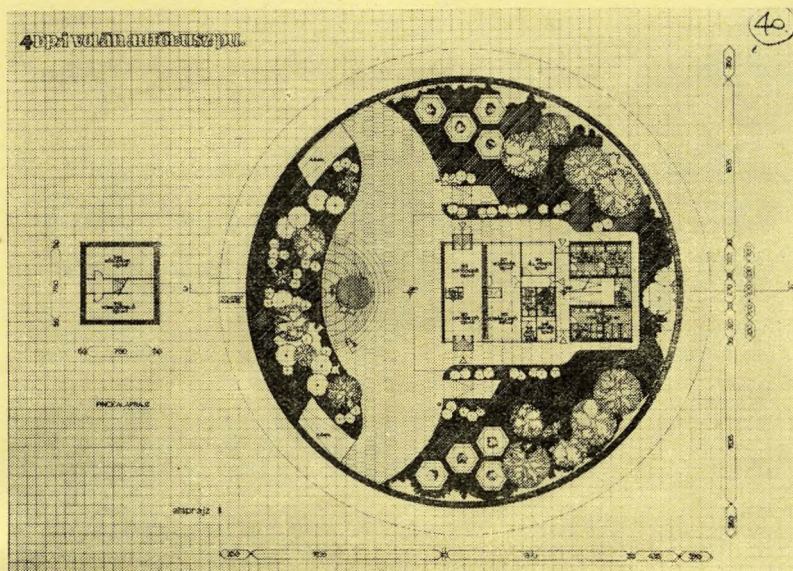
1
VI. díjat nyert a 40-es számú pályaudvar; szerzői:
Építész: Nyíri Mária
Bozzay Péter
Forgalom: Bláncz Tamás
Kutas György

Az érkező és induló állások elhelyezése és forgalma rugalmas üzemet biztosít.

A forgalmi és üzemi terület megfelelően elválasztott. A gyalogos utasáramlás kedvező.

A terv építészeti megformálása, tömegkompozíciója, homlokzatai kiegyensúlyozottak. Szerkezeti megoldás mind az alsó, mind a felső szintre vonatkozóan kielégíthető.

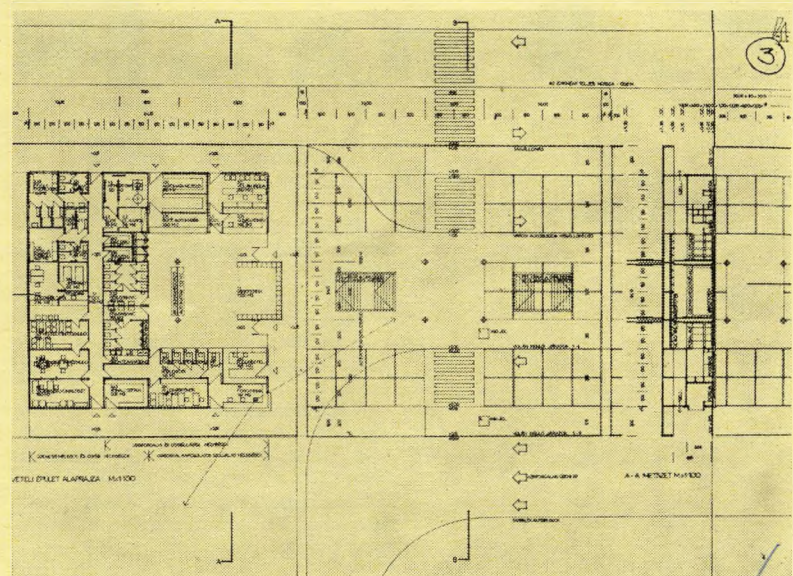
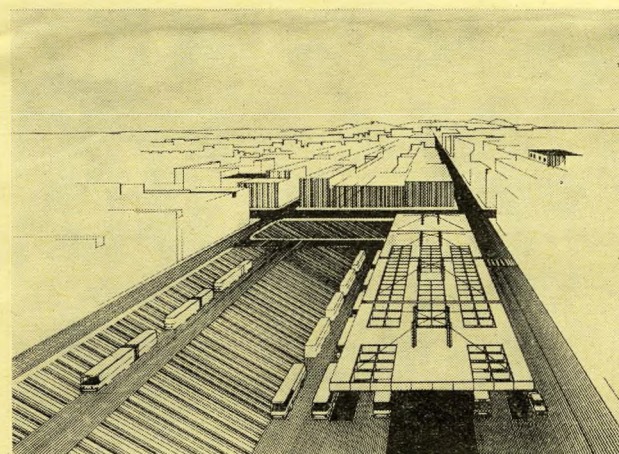
1—3. A 40-es számú pályaudvar: helyszínrajz, axonometria és alaprajz

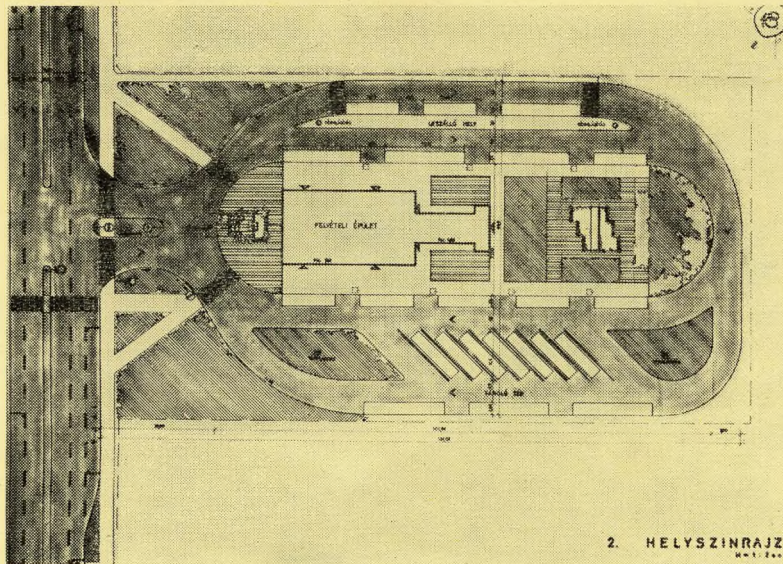


4
VI. díjat nyert a 3-as sorszámú pályaudvar; szerzői:
Építész: Domonkos Jenő
Herald László
Horváth Ákos
Makkai Géza
Szerkezet: Cser Károly
Gépész: Solymosi Antal

A telepítési vázlatok városi forgalmi utakhoz való kapcsolatokat mutatnak be, jó területi és forgalmi elhelyezkedéssel. A városi autókhoz, taxikhoz való kapcsolata jó. Építészeti konstrukció formálása dominál. A gerenda rácsos acélszerkezetű tető egy összefüggő tetőszerkezetben megfogalmazott megoldása a tervezők elvével egységes és markáns kialakítású. A négy-négy pillérre felfüggesztett szerkezet nagyvonalú javaslat. A felvételi épület és a perontetők egybefoglalása a gazdaságosság tekintetében nincs arányban a feladat nagyságrendjével. Ezen a perontető perforálása nem javít.

4—6. A 3-as számú pályaudvar: helyszínrajz, axonometria, alaprajz és metszet





VI. díjat nyert a 18-as sorszámú pályaterv; szerzői:

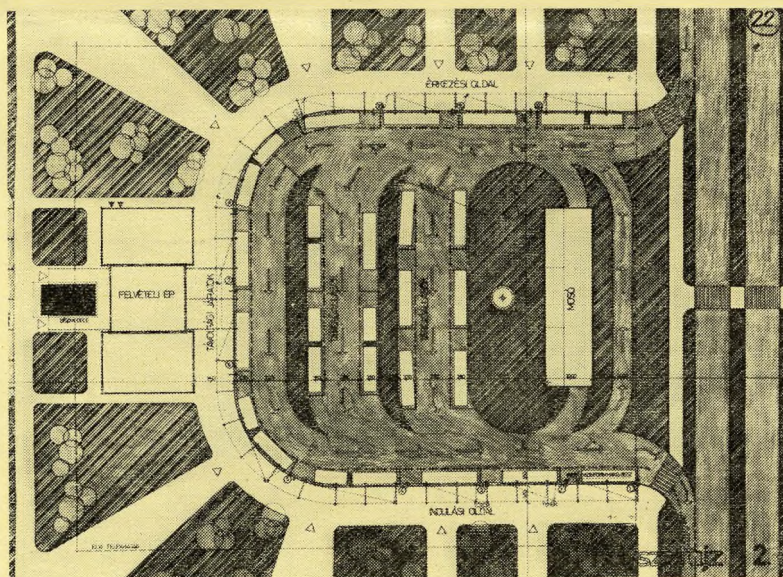
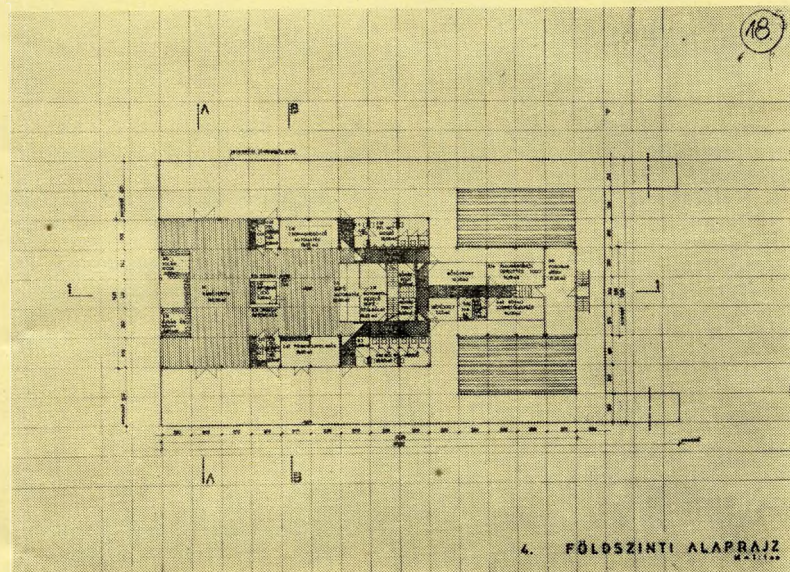
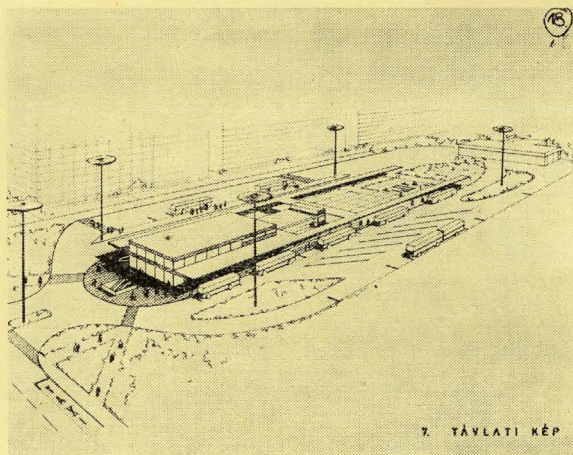
Építész: Batka István
 Forgalom: Szécsi László, Balogh Attila
 Szerkezet: Guoth István
 Gépész: Oravecz Béla

A tervezők a telepítés változatait alapos megfontolással dolgozták ki, forgalmi kapcsolatban minden változat szakszerűen megoldott. Foglalkoztak a telepítés gazdaságosságával és a kidolgozott változatot forgalmi és gazdaságossági szempontból indokolták.

A helyszínrajz közötti kapcsolata az összevont be- és kijárat adottsága folytán rugalmasan alkalmazható a különböző funkciójú utakra.

Építészeti átlagos szintet képvisel. Homlokzatai nem kellően kiérlelték. Épületszerkezeti választott szerkezet jó és korszerű megoldás.

1—3. A 18-as számú pályamű: helyszínrajz, axonometria és földszinti alaprajz



4—5. A 22-es számú pályamű: helyszínrajz, homlokzatok, metszet és alaprajz

Az érkező- és indulóállások elkülönítettek. Az érkezőállásról a tároló állások jól megközelíthetők. Előnye a tervnek a tolatás teljes kizárása.

Az épület belső technológiai elrendezése jó, bár a forgalmi irodából a kocs állásokra való rálátást a perontető akadályozza.

A felvételi épület a funkciók tagolását megoldja. Az épületszerkezetek reálisak, gazdaságosan építhető típusvázlat javasolnak a tervezők. Az épület formálása épületszerkezeteivel összhangjában egyszerű, környezetbe való beilleszkedése kedvező.

Harsányi István

VI. díjat nyert a 22-es sorszámú pályaterv; szerzői:

Építész: Kruppa István, Baranyai Attila, Molnár Imre, Molnár Imréné, Gémes László

