

## Az ingatlanfejlesztés ismertetése

### Adatok

- A létesítmény elnevezése és pontos címe: **A Széll Kálmán tér rekonstrukciója**  
Budapest, Széll Kálmán tér
- A nevező adatai: **Főmterv Mérnöki Tervező Zrt.** 1024 Bp., Lövház u. 37.  
Ercsenyi Balázs 30 515 4668 ercsenyi.balazs@fomterv.hu
- Beruházó adatai: **BKK Zrt.** 1075 Bp., Rumbach S. u. 19.
- Tervező adatai: **Főmterv Mérnöki Tervező Zrt.** 1024 Bp., Lövház u. 37.  
**Építész Stúdió Kft.** 1016 Bp. Krisztina krt. 71.
- Kivitelezők adatai: **KÉSZ Építő Zrt.** 1095 Bp., Mester u. 87.
- Üzemeltetők: **Budapest Közút** 1115 Bp., Bánk bán u. 8-12.  
**BKV Zrt.** 1980 Akácfa utca 15.

### A projekt ismertetése

#### Közlekedési koncepció

- A tér áttervezése a '70-es évek óta napirenden volt. Hatalmas álmok születtek műdombokról, villamosok kéregben való vezetéséről és külön szintű csomópontokról. A forráshiány miatt ezek a soktízmilliárdos elképzelések soha nem valósultak meg, de emiatt fenntartásra, kisebb javításokra sem jutott keret, hisz „arra a kis időre” már nem érdemes költeni a térre. A felújítási koncepció ezért kerülte a megalomán, túlzó beruházásokat, de keresett és befogadott minden olyan megoldást, amely javít a teret használók komfortján: perontetők, teljes akadálymentesítés, új lépcsők, lift, mozgólépcsők, buszsáv, széles gyalogátkelőhelyek, fásított elválasztósáv, BKK-ügyfélközpont, szolgáltató-épületek, jegykiadó automaták, Futár-kijelzők, gyalogos tájékoztató-rendszer, Bubi-állomás, kerékpártámaszok, kerékpárút, új óra, párasító vízjáték, burkolatba épített fénycsíkok, napozóterasz, pihenőligetek, fásítás, zöldfal, zöldtető, nyilvános illemhely, miniszobrok.
- Közúti közlekedés tekintetében a belváros védelme érdekében nem volt cél a kapacitás növelése, de jelentős csökkentése sem, hiszen azzal Buda egyetlen körútjáról a lakóutcákba menekülne a forgalom. A közutak kialakításánál alapvető szempontból volt a forgalombiztonság növelése, amelyet középső elválasztósávval lehetett elérni, ez egyben megteremtette a helyet a hármas fasor kialakításának.
- A közösségi közlekedés esetében az átszállási kapcsolatok és az áttekinthetőség javításán volt a fő hangsúly. Ennek érdekében a buszvégállomások a Margit körút mindkét oldalán egyetlen nyílegyenes szegély mentén kerültek elhelyezésre, a villamosmegálló pedig egymáshoz a lehető legközelebb, de úgy a vágányok gyalogos keresztezése biztonságos, jól belátható legyen, egyúttal felszámolásra került a hurokvágány.
- Az átalakítás fókuszában a gyalogosok és kerékpárosok komfortjának növelése állt.

#### Gyalogos-kerékpáros komfortnövelő beavatkozások

- Akadálymentessé vált a teljes tér. Minden villamosperon olyan magassággal épült, amely az akadálymentes járművekhez illeszkedik. Buszperonoknál speciális, lekerekített szegélyelemeket terveztünk, amelyeknél a sofőrök gumisérülés nélkül tudnak a lehető legközelebb állni a szegélyekhez, így segítve a fel- és leszállást. Minden gyalogátkelőhely süllyesztett, taktilis elemekkel ellátott. A tér két szintje között szabványosra átépített lépcső, új elnyújtott „spanyol” lépcső, lift és kétirányú mozgólépcső segíti a közlekedést.
- Kerékpáros infrastruktúra egyáltalán nem volt a téren és környékén. A felújítással megvalósult a Vérmező és a Széna tér illetve a Vérmező és Szilágyi Erzsébet fasor közötti közvetlen összeköttetés. A téren, a metrókijárat közelében Bubi-állomás létesült, emellett több mint 100 db kerékpártámasz került kihelyezésre.
- A gyalogos forgalmat kiszolgáló teljesen új tájékoztató rendszer épült ki. Ennek központi elemei a Futár-kijelzők (8 db kicsi és 2 db nagy) és a megfelelően tájolt térképet tartalmazó „totem-oszlopok”. Emellett számos irányjelző tábla és piktogram is kikerült és természetesen megújultak a megálló tájékoztató rendszerei is.

### **Építészet és köztérépítészet**

- A tér új építészeti arculatot kapott, amelyet a letisztultság, a tér alakjára utaló háromszög-formavilág jellemez leginkább. Utóbbi a térre kihelyezett bútorcsaládtól a burkolatba épített LED-csíkokon át az új épületek alakjáig következetesen végigvonul.
- A tisztítás eredményeképp eltűntek a térről a hatszög-alakú bódék és a metróállomás kijáratait nyomasztóan beszűkítő emelet illetve toldalék-épület
- Az építészeti megoldások azonban számos helyen tisztelegnek a múlt értékei előtt: a metrókijárat épület szellősebb, nagyvonalúbb lett mint valaha, a tér új órája tiszteleg a régi előtt, a szolgáltatóhát oldalára festett régi favázás villamos pedig éppúgy visszaidézi a történelmi időket, mint a metróépület forgalmi ügyeletét és egy pékséget rejtő „Gömböc” külső falára elhelyezett várostérkép.
- A köztér- vagy tájépítészet összhangban az előbbiekkal, nagyon friss és modern megoldásokkal emelte a tér színvonalát. Sikerült bemutatni, hogy egy napi 200.000 főt fogadó téren is ki lehet alakítani olyan is intim zugokat, pihenőligeteket, amelyek kellemessé teszik a várakozást vagy akár a tér élvezésére marasztalnak, de mégsem lesz belőlük ellenőrizhetetlen és fenntarthatatlan szemetes, rossz közbiztonságú zug.
- A téren átadása óta sokak arcára csal mosolyt egy-egy felfedezett mini-szobor, amely azt mutatja, hogy a nagy páthosú klasszikus szobrok helyett inkább ezeknek az alkotásoknak van itt az idejük. A miniszobrok eredeti funkciója egyébként az volt, hogy a frissen elkészült beton-növénykazettákat a gördeszkások ne tegyék tönkre.

### **Környezettudatos megoldások, klímaváltozás**

- A kivitelezés látványos eleme volt a tér közepén felállított betondaráló gép, amelynek segítségével több száz tonna vasbeton szerkezetet újrahasznosítottak.
- A projekt keretében több mint 32 ezer cserje és 182 új fa került elültetésre. A faültetések tér közepére eső részénél a ligetes fatelepítési módot alkalmazták, így a facsoportok már az első évben is érzékelhető mértékű árnyékot adnak. A növények kiválasztásánál ügyeltek arra, hogy azok várostűrő fejték legyenek.
- A fák körül vízáteresztő burkolat épült, hogy a gyökerek levegőhöz és vízhez is jussanak.
- A nyáron óhatatlanul felmelegő burkolatok miatt a tér közepére egy párásító rendszer épült, amely vízjátékkal egyszerre javítja a járókelők kedélyét és hőérzetét.
- A Várfok utca aljában elhelyezett buszfordulóval sikerült a Krisztina körút 2. előtti területet zöldfelületté alakítani. Itt nyert új helyet a felújított Sellő-kút.
- A téren kiépített öntözőhálózat hossza 13 (!) km.

### **Organizáció, építéstechnológia**

- A Széll Kálmán teret 32 járat érinti, ezekre naponta 92 ezer utas száll fel, ezzel Buda legforgalmasabb tere. A kivitelezés 16 hónapja alatt minden járatot – módosításokkal, terelésekkel - fenn kellett tartani. A metrót az állomásépület teljes felújítása – az emelt szint komplett elbontása ellenére – mindössze 13 napig lehetett lezárni.
- A tömegközlekedési kapcsolatok fenntartása mellett a közúti forgalom folyamatos fenntartása is igen bonyolult tervezési munka volt. Nemcsak a tér új forgalmi rendjét kellett megtervezni a forgalmi tervezőknek, hanem a kiindulási állapot és a végcél közötti 18 építési állapotot is – folyamatosan egyeztetve a kivitelezőkkel és reagálva a felmerülő problémákra.
- Kivitelezői szempontból az egyik legnagyobb kihívás a Várfok utcai hídbővítés és támfalrendszer kiépítése volt, amelyhez a cölöpöző gép a rézsúk miatt nem fért hozzá. A megoldás több ezer köbméter földből ideiglenes töltés építése volt, amely lehetővé tette a mélyalapozási munkák elvégzését.
- A tér közmű szempontból kiemelkedően zsúfolt, különösen a volt Posta-központ miatt, amelynek örökségeként számos távközlési gerincvonal és közműtérképeken nem szereplő „K” (különleges) – vonal szabdalja a teret, nehezítve a tervezők és a kivitelezők helyzetét. Ahogy a közúti és közösségi közlekedést is folyamatosan fenn kellett tartani, úgy a közműveknek is folyamatosan működniük kellett.
- A Széll Kálmán tér átalakításáról tanulságos time-laps videó (14 hónap 4 percbe sűrítve) tekinthető meg az alábbi linken:  
<https://www.youtube.com/watch?v=RfM3IDEn6EQ&feature=youtu.be>

#### A fejlesztés finanszírozása

- A tér átalakítása kormányzati céltámogatásból és a Budai Fonódó villamos finanszírozásából valósult meg. Utóbbi 87%-ban Európai Unió forrásból valósult meg.
- A tér átalakításának nettó összköltsége mindössze 5,3 mrd Ft volt, ami – véleményünk szerint – az utóbbi évek kiemelkedően takarékos, közpénzkímélő beruházásai közé emeli ezt a beruházást.
- Részletes költségvetés:

Szakág	nettó át (Ft)
Vágányépítés	933.867.411
Felsővezeték	160.045.434
BKV-földkábel	109.292.953
Áramvisszavezetés	18.106.204
Végállomási jelző	136.140.114
Váltóállítás, váltófűtés	117.132.069
Általános tételek	358.362.466
Közterület-rendezés	759.626.645
Útépítés	609.227.135
Forgalomtechnika	18.167.495
Egyéb szerkezetek bontása	10.065.000
Metró kijárat épület	275.572.779
Szolgáltató épület	311.199.059
Támfal épület	139.063.506
Üzemi épület	5.453.102
Gyalogos híd bontása	63.741.255
Támfalak, lépcsők	66.425.547
Szökőkutak, vízjátékok	47.797.119
Öntözőhálózat	14.339.281
Mozgólépcsők	56.630.663
Egyedi perontetők	99.417.564
Lift	9.689.997
Közúti jelző	100.982.409
Távközlés	158.251.889
Magyar Telekom	282.995.397
Csatorna	85.911.399
Elektromos (10kV) kiváltás	10.184.479
Távhő	12.967.538
Közvilágítás	174.883.159
Vízvezeték építés	77.338.126
Organizáció	101.932.300
<b>Mindösszesen</b>	<b>5.353.809.524</b>

#### Továbbfejlesztési lehetőségek

- A tér terveit úgy alkottuk meg, hogy lehetőséget teremtsenek a további fejlesztésekhez. A tér vágányhálózata úgy került kialakításra, hogy minden irányból minden irányba biztosítsa a kétvágányú kapcsolatot, de a szerelvényfordítás lehetőségét is. A tér „hardverének” ezen új tudását a Fonódó villamos rögtön ki is használta, megteremtve Észak- és Dél-Buda közötti közvetlen kapcsolatot. Lehetőség van azonban a nagykörúti vonal továbbvezetésre - pl. hétvégén a 4-es járhatna Hűvösvölgyig, ha a további szakaszokon a peronok megfelelő hosszúságúra épülnének át. A tér új vágányhálózata átépítés nélkül be tudja fogadni a Fogast is – amennyiben a régóta esedékes járműcsere megvalósul.
- A Csaba utca térhez közel eső szakaszát érintő busz- és közúti közlekedés kiszervezésével megteremtettük a lehetőségét annak, hogy a Krisztina körút és a Széll Kálmán tér között egy áttörés épülhessen meg, ne kelljen felmászni a Várfok utca szintjére, majd onnan leereszkedni. A Várfok utca természetesen továbbra is elérendő cél lesz, de csak azoknak kell oda feljutni, akik az ottani járatokra szeretnének felszállni. Ehhez a mozgólépcsőt olyan pozícióba kellett elhelyezni, amely a mostani és a távlati állapothoz is ideális. A távlatban megvalósuló új, szintbeni áttörés nemcsak a villamosokat és a metrót kereső krisztinavárosiaknak jelent majd nagy könnyebbséget, de egyben felértékeli a Postapalota pincésintjét, amely alkalmas lesz kereskedelmi vagy kulturális funkcióra.
- A Retek utcai házior előtt Budapest egyik legszelesebb járdaszakasza épült ki, amelynek nem titkolt célja, hogy ha a mögöttes ingatlanállomány megújul, akkor lehetőség legyen kitelepülésekre, éttermek, kávézók vagy egyéb kulturális teraszok kialakítására.
- A Széll Kálmán tér után a köztérmegújítást a környező közterületeken is folytatni kell. Ennek első elemeként 2017-ben megvalósult a Dékán utca és Vérmező utca Széll Kálmán tér arculatához igazodó járdarekonstrukciója. Fontos, hogy a közeli – igencsak leromlott állapotú – Széna tér is megújuljon. Ennek alapfeltétele, hogy a Volán-pályaudvar elkerüljön onnan, hiszen utasforgalmi szerepe ezen vonalaknak csak a Széll Kálmán térig van, a Széna téri zöldfelületet pedig nem lehet addig jól használni, amíg buszgarázként funkcionál. A Széll Kálmán téren ezért üresen hagytuk a Dékán utca – Szilágyi Erzsébet fasor közti szakaszt, amely – jelen pályázat írása közben – gond nélkül be tudta fogadni a Volán-pályaudvari funkciót.

#### **Fotómelléklet:**

25 db kép (© Szikszay Ágnes, Főmterv)