

TATA VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

által a

TATA, MÁJUS 1. ÚTI KÖRFORGALOM KÖRNYEZETÉNEK BEÉPÍTÉSERE

kiírt

ÉPÍTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT

ZÁRÓJELENTÉSE

1. A tervpályázat pontos címe

TATA, MÁJUS 1. ÚTI KÖRFORGALOM KÖRNYEZETÉNEK BEÉPÍTÉSE

Építészeti ötletpályázat

2. A tervpályázat célja

A pályázat célja a Bajcsy-Zsilinszky utca – Tímár utca és a körforgalom által határolt területre vonatkozó szabályozási terv módosításának előkészítése, az építési hely, maximális építménymagasság meghatározása is.

3. A tervpályázat tárgya

A Bajcsy-Zsilinszky utca – Tímár utca és a körforgalom által határolt terület beépítési koncepciója, a körforgalom térfalképzése egy vegyes funkciójú létesítmény megformálása, mely kereskedelmi-szolgáltató, valamint lakófunkciót tartalmaz.

4. A tervpályázat jellege

A tervpályázat meghívásos.

5. A lebonyolítás rövid ismertetése:

A Képviselő-testület döntése alapján a Május 1. úti körforgalom rendezésére meghívásos építészeti ötletpályázatot hirdetett meg.

A meghívottak az alábbiak:

Gyarmati Lajos építészmérnök, vezető tervező
Ady Endre utca 36.

Markos Anikó építészmérnök, vezető tervező
Tata, Eötvös utca 13.

Páhy László építészmérnök, vezető tervező
Ady Endre utca 13.

Pálinkás László építészmérnök, vezető tervező
Tata, Fürdő utca 11./b

Tóbiás Tamás építészmérnök, vezető tervező
Tatabánya, Árpád út 27/a.

6. A beérkezett pályaművek száma és állapota:

A pályázatra mind az öt meghívott pályázatot nyújtott be, mely mind értékelhető volt.

7. A tervpályázati kiírás szerinti előírások betartása:

A pályamunkákat a kiírás szerinti előírások betartásával nyújtották be.

8. A pályaművek értékelésének szempontjai:

A Bíráló Bizottság a bírálat szempontjait a következőképpen határozza meg:

- mennyire felel meg a programleírásnak
- városképi célkitűzés
- az épület tömbben a pinceszint alkalmas garáznak, a földszint kereskedelmi egységeknek, az ennek való megfelelés
- figyelemmel kell lenni a jogszabályi előírásokra, főleg a felszíni parkolók tekintetében
- a körforgalom direkt ágának biztosítása mellett nagyobb közlekedő felület kialakítása
- együtemű beépítés
- a gazdasági szempontok reális figyelembe vétele
- a Tímár utca felől a gyalogos közlekedés biztosítása
- a szabályozás megalapozása
- a funkcionális tartalom
- a téralakítás előbbre vitele

A Bíráló Bizottság által vizsgált kérdések a következők:

1. Mennyire viszi előre a téralakítást (építészeti összkép)?
2. Hogyan oldotta meg a parkolási rendszert és a gépkocsival való közlekedést?
3. Milyen a gyalogos közlekedés megoldása a tervezési területen?
4. Hogyan veszi figyelembe a tulajdonosok (köztük a Városi Önkormányzat) gazdasági érdekeit?
5. A tágabb tervezési terület térfalainak alakítására tett-e javaslatotokat, eszközöket (pl. szabályozási tervre vonatkozó javaslat)?

9. A tervpályázat eredményeinek összefoglaló értékelését;

A Bíráló Bizottság a pályázatot sikeresnek ítélte, a pályázat célkitűzéseinek megvalósításának jövőbeni alapját képező megoldások születtek.

10. Az egyes pályaművekről kialakított részletes szakmai bírálatok:

A Tata, Május 1. úti körforgalom környezetének beépítése építészeti ötletpályázat bírálatára 2008. október 09. és 15. között került sor. A Bíráló Bizottság tagjai a pályázatokat gondosan átvizsgálták és a tervekről hiányzó számításokat (hasznos alapterület, parkolók száma; stb.) elvégezték. A pályázati kiírásban megadott szempontokat összevetették a tervekkel és az alábbi megállapításokat tették:

1. számú pályamű:

A pályázatban javasolt „pavilonos” beépítés a kisvárosias, szövetszerűen beépített történeti tömbökkel szemben a területen található, szabadonálló, tömbházas beépítéshez alkalmazkodik; igaz, hogy ezt a korábbiaknál korszerűbb formában és anyagok felhasználásával teszi. A telken elhelyezett épületek önmagukban alkotnak építészeti teret, elfordulva a csomópont körül kialakult, igen vegyes és laza beépítéstől. A meglévő, többszintes sávházhoz a bántóan megjelenő tűzfal letakarása céljából új épületszárnyat csatlakoztat. A beépítés sajátos, a többi pályaműtől eltérő szemléletet tükröz, mely önmagában igényes megoldást eredményez, de a bíráló bizottság véleménye szerint a meglévő téralakításon nem javít, az adott helyszín problémáira nem ad kielégítő megoldást. A szint alatti parkoló megközelítésére két irányból megközelíthető bejáratot ad, ez azonban csak egy összekötő út megnyitása után biztosítja a behajtást. A terv kényelmes közlekedést, több irányból szabad gyalogosmozgást tesz lehetővé, a gyalogos felületekkel bőkezűen bánik, mindez azonban a beépíthető hasznos területek rovására történik. A tervezési területbe a szomszédos telek (Bajcsy Zsilinszky utca 22.) telkét is bevonja. A földszinten jelentős alapterületen üzletek létesítésére tesz javaslatot, melyek felett összesen 17db lakás létesítését tervezi.

A telek környezetét meglévő formájában „tudomásul veszi”, itt beavatkozást nem tart szükségesnek. A pályaterv a várttól eltérő, sajátos beépítést javasol, melynek megvalósításához következetes és színvonalas építészeti megoldást ad.

2. számú pályamű:

A pályamű a telken egyetlen, nagy méretű, „szoborszerű”, belsőudvaros épülettömböt helyez el, ennek beépítési vonalával túlságosan megközelíti a szomszédos, déli sávház végfalát. A javasolt épület elrendezésében, homlokzatalakításában és építészeti részleteinek megfogalmazásában az 1990-es évek „historizáló”, romantikus tömbrekonstrukciós beépítéseit idézi. A sávház takarására javasolt saroktorony motívuma kevésbé szerencsés. A szint alatti személygépkocsitároló megközelítése szűkös. Viszonylag alacsony, földszint+emelet+tetőter beépítési magasságot javasol. A tömb belsejében markáns gyalogos utat jelöl ki, ennek iránya kedvező. Amúgy az épület alaprajzi kialakítása, a tervezett ház tömör térfalai a meglévő építészeti környezettől „elzárkóznak”. A telek területét igyekszik gazdaságosan kihasználni, de a tetőtérben önálló lakásokat tervez, ezek nem biztosítanak kedvező lakóértékű lakásokat.

Szűkre véve a tervezési területét, csak a beépítendő telkekre ad megoldást, annak környezetalakítására, a körforgalom körül fennálló probléma építészeti kezelésére nem tesz javaslatot.

3. számú pályamű:

A pályamű a kijelölt területen túl a szomszédos Bajcsy Zsilinszky utca 22. számú telek beépítésével is számol. Városképileg tudatosan kettéválasztja a tervezési területet. A körforgalom felé eső rész korszerű „iroda-negyed”, melyhez karakteresen más megjelenésű „lakónegyed” csatlakozik. A szervezésben rejlő lehetőségeket jól kihasználja, ugyanakkor a „kétarcúság” meglepő formai megoldásokkal párosul: a lapostető és magastető váltása finomabb, érzékenyebb megformálást indokolna.

A körforgalomban rejlő „térdinamikát” az épülettömegekkel példamutató módon „leképi”, a körforgalommal párhuzamos térfal lendületet ad a tervezett beépítésnek. A körforgalom peremén a beépítési vonalat a földszinten visszahúzza a járda területét megnöveli, a főtömeg emeleti kiugratásával részben fedett gyalogos útvonalat biztosít. A bíráló bizottság problémának látta, hogy a tervezett beépítést keletről (Ady Endre utca felől) megközelítve nem minden szögben kapunk megnyugtató városképet: a tömbház és a főtömeg közötti térszakasz „tervezettebb”, tudatosabb megformálást igényel. A földszintes lapos tetőre a szomszédos, többszintes házak ablakaiból rá lehet látni: itt járható, funkcióval megtöltött terasz vagy zöldtető alkalmazása kívánatos. Az új beépítés déli irányú (Május 1. út felőli) látványa, tömegformálása még érdeklendő.

Kedvező, hogy a terv nagy számú parkolót biztosít. A Tímár és a Bajcsy Zs. utcai két irányból biztosított lehajtás csak abban az esetben fogadható el, ha a lejárók átmenő forgalmat nem gerjesztenek. Az irodák keleti (körforgalom felőli) térfalra helyezése és árnyékoló falakkal rendelkező, külső loggiával való „hangszigetelése” ésszerű, helyes megoldás. A kétféle hangulatú udvar (megfelelő térméretben) következetesen csak a szomszédos telek bevonásával valósítható meg. A beépítés azonban így is minden esetben szakaszolható. A tömbbelső személygépkocsival történő felszíni megközelítést biztosítani kell. A pályamű a telken gazdag és sokrétű építési program – nagy számú lakás és gépkocsi-parkoló – elhelyezésének lehetőségét kínálja, a beépítés ennek ellenére nem tűnik zsúfoltnak. A tömbbelsőben létrejövő terek kellemes arányúak. A pályamű a környező tömbökre is szabályozási javaslatot ad: az északi tömbök átépítését és a körforgalomtól északra eső, „eredeti” történeti tér leszűkítését javasolja. A terv jól ismeri fel a feladatban rejlő lehetőségeket és ezekre színvonalas, sokrétű, komplex városépítészeti és építészeti megoldást kínál.

4. számú pályamű:

A pályamű a meglévő környezet „nőtt” jellegű, kisvárosias karakterét kívánja folytatni. A sávós tömbépületek oldalán a Tímár utca korábbi, ferde nyomvonalát követi: az így létrejött, az egykori Tímár utca irányában feltároló, széles nyílás városképileg kedvezőtlen, ugyanakkor a beépíthető terület nagyságát erősen „korlátozza”, ami jelentős területvesztéssel jár. A „C” alaprajzú, „nyitott” keretben elhelyezett házsor kedvező építészeti feltételeket ígér, a lehetőségeket a terv azonban csak részben használja ki. A tömb megjelenésére készített alternatívák azt bizonyítják, hogy sem az épülettömeg tömör, egységes „sarokház” formájú kezelése, sem a

beépítés eltérő karakterű szakaszokra való feldarabolása nem biztosít megnyugtató városképi megoldást. A terv szerény számban tartalmaz parkolót, a parkolóhelyek megközelítése több esetben nehézkes. Az emeltszintű udvar megközelítése az egykori Tímár utca irányából bonyolult, a "játszóudvaron" keresztül történő feljutás nehézkes, a Bajcsy-Zsilinszky utcai bejárat kialakítása dicséretes, követendő megoldás. Mivel a rendelkezésre álló teleknek csupán egy részét építi be, az építészeti megoldás kevésbé gazdaságos. A tágabb környezet szabályozására, formálására nem tesz javaslatot.

5. számú pályamű:

A pályamű a megkívánt rendeltetéseket egyetlen, a Bajcsy Zs. utca mentén, hosszan elnyúló, a körforgalom felől „szoborszerű” tömbben helyezi el. A tervezett épülettömböt a lapostetős tömbháztól olyan mértékű távolságra helyezi, hogy így egységes, markáns „sarokház” jellegű beépítés alakul ki. Építészeti eszközei finomak, a javasolt architektúra visszafogott, elegáns megoldást ígér. Kedvező a keleti (körforgalom felőli) homlokzat árkádos kialakítása és megformálása. A gépkocsik csak egy irányból közelítik meg az épületet, mérlegelendő lenne egy másik bejárat kialakítása is. A tervezett árkádsor az épület kényelmes körüljárhatóságát biztosítja. Az épület körüli felületek hangulatos formavilágával szemben az udvar téraránya szűkösnek tűnik. A javasolt beépítés önmagában gazdaságos megvalósítást tesz lehetővé. A pályamű a szöveges leírásban vázlatot adott a környék rendezésére is. Megoldása hasonló a 3. pályamű javasolt szabályozásához. Az északon, a torzóban maradt történeti térség szűkítésével az adott tömbben új építési helyet kínál, mely által a körforgalom körüli beépítést városiasabbá teszi. A terv egészét a környezethez való alkalmazkodás, érzékeny és kvalitásos építészeti megformálás jellemzi.

11. A díjazott pályaművek rangsorolása:

I. díjban részesül: a 3. számú pályázó.

II. díjban részesül: az 5. számú pályázó

III. díjban részesül: az 1. számú pályázó

Megvétélben részesül: a 2. számú pályázó

Megvétélben részesül továbbá: a 4. számú pályázó

12. A díjak és megvételek elosztását, valamint ennek rövid indoklása:

A bíráló bizottság a beérkezett pályamunkákat a pályázati kiírás alapján és szempontrendszer szerint a szerint értékelte és egyhangúan a teljes összeg kifizetését javasolta. A részletes értékelés alapján I.-II.-III. díj és két megvétel mellett döntött. A pályázati kiírás szerint a

minimális összeg 500 000 Ft, így a fennmaradó 2 500 000 Ft összeg felosztására a bizottság az I. díjra 1 000 000 Ft, a II. díjra 800 000 Ft, a III. díjra 700 000 Ft kifizetését javasolta.

13. A továbbtervezésre valamint a tervpályázat hasznosításának módjára és lehetőségeire tett ajánlások:

Az öt pályaterv megoldásait sokféle szempontból összehasonlítva a bíráló bizottság a továbbtervezéshez az alábbi ajánlásokat teszi:

Téralakítás, építészeti összkép:

A pályázat kiírása merőben újszerű feladat megoldására kért javaslatot a tervezőktől. A körforgalom népszerűsége növekszik, így egyre több helyen döntenek létesítése mellett. A jól működő körforgalom, különösen, ha közvetlen – direkt – ággal is kiegészítik, igen területigényes. De nem csupán a város egyéb célú területéből vesz el jelentős felületet, hanem hatással van a városkép alakulására is. A körforgalmú csomópont körbeépítése sajátos, új feladat. Szerencsés esetben a közlekedési műtárgy jellegzetes kör formája egyben markáns térképző elemmé válhat a városképben. A megfelelő arányú, hangulatos és kompakt térforma kialakítását azonban sok esetben éppen a műtárgy nagy méretei akadályozzák meg. A szakszerűen kialakított csomópont körüli térfalak ugyanis nagy távolságra kerülnek a tértől, a megszokott, városi értelemben vett „térérzet” csak megalkuvásokkal vagy egyáltalában nem alakul ki.

Tata város Május 1. úti körforgalom környezetének beépítése különösen nehéz, már-már megoldhatatlannak tűnő feladat elé állította a tervezőket. A körforgalom műtárgya ugyanis az előző évszázadokban itt kialakult, történeti teretektől délre került kialakításra, ami a keletkező térség méreteit még tovább növelte, a térrendszert bonyolította. A kiépítés előtt álló direkt ág pedig még inkább „tágítani” fogja a kör alakzat körüli teret. Emellett a meglévő és nagyobb részt megtartandó beépítés is igen vegyes és városképileg kevésbé összefogott. A terület észak-keleten meglévő, nőtt, hálós városszövethez csatlakozik, ahol a műemléki hatóság kikötése szerint csak földszintes beépítés volt megvalósítható (posta alacsony, földszintes saroktömege). Az északi beépítés is kisvárosias karakterű. Ezzel szemben déli irányban – a körforgalomtól nagyobb távolságra – „belvárosi lakótelep” formájában többszintes, sávházas és pontházas beépítéssel is találkozunk. A körforgalom felé érkező utak egy részért még egy korábbi, lámpás csomópont kialakítása során túlságosan szélesre tervezték, így az északi és déli beépítés térfalai még messzebb kerültek egymástól. A pályaművek azt bizonyítják, hogy a tatai történeti városszövethez illő, városias, zárt térforma kialakítása az adott területen megalkuvások nélkül aligha lehetséges.

A továbbtervezés első ütemében okvetlenül súlyozni kell az egyes adottságok – körforgalom területigénye, déli, lakótelepszerű beépítés többszintes tömbházainak kezelése és a még meglévő történeti városszövethez való alkalmazkodás – fontossági sorrendjét. A végleges tervek a vizsgálatok során legfontosabbnak ítélt adottságokhoz igazodjanak, szem előtt tartva az átment-képzés kényszerét.

A pályaművek azt bizonyítják, hogy sem a körforgalom épülettel történő túlságos „megközelítése”, sem az új beépítés tudatos „távoltartása” a közlekedési csomóponttól nem ad megfelelő megoldást a megkívánt téralakításhoz. Az „építési

helyet” tehát új szabályozással úgy kell megállapítani, hogy az megfelelő távolságra legyen a közlekedési út felületétől, ugyanakkor kellemes arányú, ne túl szűk és túlságosan zárt belső tereket eredményezzen.

Részleteiben az alábbi ajánlások fogalmazódtak meg:

- a) az épületegyüttes meglévő környezetben épül: az „önmagáért élő”, túlzottan tömeges, súlyos tömegforma az adott helyszínen nem ad megfelelő városképi megoldást: ugyanakkor az épülettömeg túlzott feldarabolása, tömegeinek indokolatlan megbontása sem biztosít megfelelő városképi megjelenést;
- b) szerencsés, ha az épületek tömege és térfalai „átveszik” a körforgalom íves vonalainak mozgalmasságát – dinamikáját; kötelező építési vonalakat célszerű alkalmazni, melyeket úgy kell meghatározni, hogy a körforgalom jellegéből adódó „lendület” inspiráló hatása, a mozgás és állandóan változó rálátás élménye az épületegyüttes kialakításában megfelelően kihasználható legyen;
- c) az épületek építészeti megformálása legyen korszerű, arányaiban, formáiban és anyaghasználatában igényes és mai; bár a beépíthető helyszín a „műemléki jelentőségű terület” peremén található, a „historizáló”, várszerű, neobarokk, neoszeccsessziós, eklektikus sarokházat idéző vagy éppen még a posztmodern stílusát alkalmazó, hagyományos formák nem adnak kielégítő megoldást;
- d) a tervezet épületegyüttes térfalainak kialakítása döntően befolyásolja a létesítendő épületegyüttes hangulatát és hatását: kívánatos a külső homlokzatok „többrétegű” szerkesztése, tömör és zárt felületek markáns változása, a történeti beépítéssel harmonizáló, karcsú, magas nyílásarányok alkalmazása. A visszafogottabb „mediterrán” és a színesebb felületképzés egyformán elfogadható lehet.

Gépkocsival történő megközelítés, a parkolási rendszer megoldása:

- e) a túlságosan szűkre méretezett belső udvarok nehezen megközelíthetőek, szervizforgalmuk szinte megoldhatatlan;
- f) a tervezett szint alatti mélygarázs két irányú megközelítési lehetősége, esetleg az elválasztott be- és kijárata kedvező megoldást ígér: kerülni kell azonban, hogy a kétirányúság a tömbön keresztül átmenő gépkocsiforgalmat indukáljon,
- g) a garázsbehajtókra a megfelelő méretű, kényelmes „ráfordulást” mindenképpen biztosítani kell,
- h) keresni kell a tágabb környezet közlekedésével összefüggésben a terület megközelíthetőségének minél kedvezőbb kialakítását, a lakótelepi tömb behajtási lehetőségeinek és a forgalomtechnikai megoldások felülvizsgálatával.

Gyalogos rendszer megoldása:

- i) a telekre érkező gyalogos forgalom átkelőhelyeit – gyalogos zebrák – a közlekedési tervezővel együtt kell megtervezni: a tervezet épületegyüttes főbejáratai a külső gyalogos rendszerhez igazodjanak;
- j) elsőrendű kíváncsi az egykori Tímár utca és a meglévő sávház között megfelelő gyalogos átjárás megteremtése: a bíráló bizottság elképzelhetőnek tartja ezt nyitott, esetleg fedett átjáró formájában is;

- k) a tömbbelső legalább három irányból ésszerű megközelíteni, a gyalogos átjárók elhelyezésük és használatuk szempontjából azonos értékűek legyenek;
- l) a tömbbelső Bajcsy Zsilinszky utca felőli megközelítése akkor hasznos, ha az átjáró szükség esetén (tűzoltás, költözködés) „szervizelést” is szolgálhat;
- m) a fő gyalogos megközelítések, „kapuk” építészeti megjelölése kívánatos;
- n) a belső terek, udvarok közterületként és időben korlátozott közterületként egyformán működtethetők: az egykori Tímár utca irányából érkező átmenő személyforgalom területen történő átvezetése azonban mindenképpen megfelelő módon, időkorlátozás nélkül biztosítandó.

A projekt gazdaságossága:

- o) a kötelező együtt-tervezés mellett a megvalósítás ütemezhetőségét, az épületegyüttes eltérő időben történő megvalósítási lehetőségét a készülő terveken biztosítani kell: az egyes, megvalósult szakaszok önmagukban is adjanak megfelelő városképi és építészeti megoldást;
- p) mérlegelendő a beavatkozási terület növelésének lehetősége;
- q) a területen kívüli létesítmények (pl. Bajcsy Zsilinszky utca 22. sz.) bekapcsolása, esetleg bontása előre nem becsülhető módon megdrágíthatja, vagy elhúzódóvá teheti a beruházást, ennek előnyei és hátrányai gondosan megvizsgálandók;
- r) cél a jól finanszírozható, „vegyes” rendeltetésű épület létrehozása; utóbbi nem kizárólag lakásokból, de nem is csupán üzletekből és irodákból áll: a körforgalom irányában a megfelelően hangszigetelt és leárnyékolat irodatraktus megfelelően használható megoldást kínál; a lakóegységeknek a kisebb forgalmú utcákra, zöldfelületekre és a belső udvarba való tájolása kívánatos;
- s) az energiatakarékos építészeti megoldások; zöldtető alkalmazása javíthatja az épülő együttes gazdaságosságát, energia-hatékonyságát.

A városrendezési, a szabályozási terv készítéséhez szóló tanulságok:

- t) szükség van a terület szabályozási tervi módosítására;
- u) javasolt a tervezési területet növelni, kívánatos a környező tömbökre kiható vizsgálatokkal, szükség esetén további 2-3 tömböt érintő szabályozási terv módosítással számolni;
- v) a beruházást segítő szabályozási terv készítése érdekében a területre szóló program pontosulása, rögzítése előtt nem célszerű a szabályozási tervet befejezni;
- w) az építménymagasságok felülvizsgálandók, javasolt a helyszínhez rendelt homlokzatmagaság bevezetése, a szabályzatban a csatlakozási előírások konkretizálása;
- x) célszerű a tömb környezetében a közterület-aláépítés lehetőségét is számba venni, s ennek érvényesíthetősége érdekében erről a szabályzatban rendelkezni;
- y) ideális megoldást a párhuzamos (épület- és szabályozási) tervezés biztosítana;
- z) javasolt a konkrét terület műemléki jelentőségű területből történő kivonását kezdeményezni a KÖH-nél.

A fentiek figyelembevételével a bíráló bizottság a pályázatot eredményesnek ítélte és a rendelkezésre álló teljes összeg kifizetésére tett javaslatot.

2008. november 7.

Michl József
polgármester
elnök

Winkler Gábor
építészmérnök
társelnök

Horváthy Lóránt
alpolgármester

Borsó Tibor

S. Vasi Ildikó
építészmérnök

Tóth Ferenc
építészmérnök

Kiss Zsolt
városi főépítész
szakmai titkár

dr. Lantai Éva
jogi referens
jogi szakértő