

RÁKOSRENDEZŐ MESTERTERV URBANISZTIKAI ÉS KÖZTERÜLET-FEJLESZTÉSI TERVPÁLYÁZAT

ZÁRÓJELENTÉS

2026. MÁRCIUS 26.



MEGHÍVÁSOS ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

RÁKOSRENDEZŐ MESTERTERV URBANISZTIKAI ÉS KÖZTERÜLET-FEJLESZTÉSI TERVPÁLYÁZAT

Kiíró:

Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (BFVK)

ZÁRÓJELENTÉS

Budapest, 2026. március 26.

TARTALOM

1.	BEVEZETÉS	3
2.	A TERVPÁLYÁZAT ALAPADATAI, PONTOS CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE	4
2.1.	Kiíró	4
2.2.	Tervpályázat jogi szakértője és jogi lebonyolítója	4
2.3.	A Tervpályázat pontos címe	4
2.4.	A Tervpályázat tárgya és célja	4
2.5.	Tervpályázat formája, jellege	5
2.6.	A Tervpályázat lebonyolításának rövid ismertetése, időbeli lefolyása, mérföldkövei ..	6
2.7.	Tervpályázati szabályozások	6
3.	A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE.....	7
3.1.	A pályaművek általános összefoglalása	7
3.2.	Értékelési szempontok szerinti összegzés.....	10
4.	A PÁLYAMUNKÁK RÉSZLETES ÉRTÉKELÉSE.....	15
4.1.	Értékelési szempontok.....	15
4.2.	A pályaművek részletes értékelése	19
5.	A PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA	37
5.1.	A pályázatok díjazásának szabályai	37
5.2.	Díjazás és megvétel.....	38
5.3.	A díjak és megvételek elosztása	39
6.	A TERVPÁLYÁZAT HASZNOSÍTÁSÁNAK MÓDJÁRA ÉS LEHETŐSÉGEIRE TETT AJÁNLÁSOK.....	40
6.1.	A további tervezési folyamatra vonatkozó ajánlások	40
7.	ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK.....	45
	MELLÉKLET	46

ZÁRÓJELENTÉS

1. BEVEZETÉS

A BFVK Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zrt. mint Ajánlatkérő (**BFVK** vagy **Kiíró**) meghívásos, kétszakaszos építészeti tervpályázatot (**Tervpályázat**) hirdetett a Rákosrendező fejlesztését célzó beruházás (**Beruházás** vagy **Rákosrendező**) tervezésére vonatkozóan.

A tervpályázat keretében olyan modern, a kor és az elérhető, fenntartható városok szellemiségének megfelelő városrész kialakítására vonatkozóan várt műszaki javaslatokat, amelyek a lehető legmagasabb színvonalon képesek kiszolgálni az előírt funkciókat és teljesíteni a Pályázati Dokumentációban meghatározott értékelési szempontokat.

A beérkezett pályaművek egyértelműen igazolták, hogy a Tervpályázat meghirdetése és lebonyolítása helyes döntés volt az új rákosrendezői városrész fejlesztési-tervezési koncepciójának meghatározása céljából. A nemzetközi tervezőcsapatok sok olyan új gondolatot, friss megoldást hoztak, amelyek gazdagíthatják a barnamezős területről folyó szakmai diskurzust. A díjazásra és megvételre kiválasztott pályamunkák mindegyike valamely szempontból értékes, jól megvalósítható, a megfogalmazott célokat kreatívan teljesítő munka.

Joggal bízhatunk abban, hogy az első díjas pályamű továbbfejlesztése révén két évtized alatt újjászülető Rákosrendező minőségi építészetével, magas életminőséget nyújtó szolgáltatásaival, klímaadaptációs megoldásaival és zéró közeli kibocsátásával a fővárosi barnamezős területek megújulásának mintaadója lesz; szemlélete és alkalmazott megoldásai fokozatosan beépülnek a hazai gyakorlatba, és pozitív irányba formálják a közgondolkodást az urbánus életforma kapcsán.

2. A TERVPÁLYÁZAT ALAPADATAI, PONTOS CÍME, CÉLJA, TÁRGYA ÉS JELLEGE

2.1. Kiíró

Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság

1013 Budapest, Attila út 13/A.

www.bfvk.hu

2.2. Tervpályázat jogi szakértője és jogi lebonyolítója

Sirály és Társa Ügyvédi Iroda

1011 Budapest, Szilágyi Dezső tér 1.

dr. Sirály Katalin, ügyvéd, felelős akkreditált közbeszerzési szaktanácsadó

www.drsk.hu

2.3. A Tervpályázat pontos címe

A Tervpályázat címe (megnevezése): **Rákosrendező mesterterv, urbanisztikai és közterület-fejlesztési tervpályázat.**

2.4. A Tervpályázat tárgya és célja

A Kiíró **meghívásos Tervpályázatot** írt ki a Rákosrendező mesterterv, urbanisztikai és közterület-fejlesztési tervek elkészítésére vonatkozóan.

Kiíró kétszakaszos, egyfordulós – nemzetközi építészeti Tervpályázatot hirdetett a rákosrendezői rozsdaovezet felszámolásával történő komplex városfejlesztés megvalósítása céljából szükséges beépítési koncepció (**Mesterterv**), továbbá abból levezetve az új városrész közterület-hálózatának terveit (**Közterület-fejlesztési tervek**) elkészítő tervező kiválasztása céljából.

A Mesterterv a terület jövőbeli szerkezetét, beépítési intenzitását, alapvető építészeti karakterét, elhelyezhető funkcióit, zöldfelületi rendszerét, közlekedési rendszerét, közműhálózatát és közintézményi infrastruktúráját meghatározó városfejlesztési koncepcióterv, amely átfogó szemléletű, valamennyi ágazatra kiterjedő tervdokumentáció, ami rögzíti a további szakági tervezési- és előkészítési feladatok – így a területen belül kiépítendő belső közművek, közterületek, közcélú zöldfelületek, elhelyezendő közintézmények – műszaki kereteit és elvárásrendszerét, a Beruházást reálisan fejleszthető ütemekre bontja, tartalmazza a szükséges településrendezési eszközök tervdokumentációját, egyben pedig megalapozza annak gazdasági-pénzügyi kereteit is.

A Közterület-fejlesztési tervek az új városrész belső közterület-hálózatának – így különösen, de nem kizárólagosan az új városi park, a zöld- és kékinfrastruktúra közterületi elemei, a közműhálózat, a gépjárműforgalmi, gyalogos és kerékpáros hálózat (közúthálózat) egyes elemeinek – tervezési feladatait foglalják magukban, amelyek megrendelésére a közbeszerzési szabályok figyelembevételével, a továbbtervezés során akár területi, akár tervfázisonkénti bontásban, részben vagy egészben, illetve ütemezetten is sor kerülhet.

Kiíró a Tervpályázat keretében olyan, a területben rejlő potenciált kiaknázó, új városnegyed megvalósításának célját maga elé tűző, a tervezés során magas minőségű természeti és épített környezetet eredményező, a környezeti és társadalmi fenntarthatóság jegyében készülő javaslatokat vár, amelyek képesek teljesíteni a tervpályázati kiírásban (**Kiírás**) és tervpályázati dokumentációban (**Dokumentáció**) meghatározott értékelési szempontokat és alkalmasak a továbbtervezésre, továbbá a kiválasztott tervező magas szinten képes megvalósítani a Kiíró által kitűzött célokat.

Kiíró célja az volt, hogy a Tervpályázat révén kiválassza azt a tervezőcsapatot, amely

- felkészült egy összetett, nagy léptékű projekt előkészítésével járó feladatok ellátására;
- a helyszín adottságaira a kreativitás forrásaként tekint;
- képes a vizionárius gondolatokat mérnöki precizitással valóra váltani;
- sokrétű szakértelmet képes mozgósítani;
- rendelkezik egy példaértékű városrész megtervezéséhez szükséges tudással és ambícióval;
- egyesíti az innovatív szemléletet és a hagyományok tiszteletét;
- jártassága átfogja az urbanisztikai, építészeti-tájépítészeti-műszaki tervezés valamennyi részterületét és léptékét.

A Tervpályázat célja az volt, hogy a tervpályázati eljárást követően sor kerüljön a tervpályázati eljárásokról szóló 310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet (**Tervpályázati Rendelet**) 9. § (2) bekezdése szerinti – hirdetmény közzététele nélküli tárgyalásos – közbeszerzési eljárás lefolytatására és az alapján a Mesterterv és a Közterület-fejlesztési tervek elkészítésére irányuló tervezési szerződés megkötésére azzal, hogy a fenti tervezési feladatok tekintetében a Kiírásban és a Dokumentációban meghatározott feltételek szerint kerülhet sor a tervező kiválasztására és a tervezési feladatok elvégzésére.

2.5. Tervpályázat formája, jellege

A Tervpályázati Eljárás formája: közösségi értékhatárt meghaladó értékű, meghívásos tervpályázat. A Tervpályázat jellege: titkos.

2.6. A Tervpályázat lebonyolításának rövid ismertetése, időbeli lefolyása, mérföldkövei

A Tervpályázat Részvételi szakasza, Kiírás megjelenése, valamint a Dokumentáció elérhetőségének kezdete, a regisztráció megkezdése	2025. szeptember 26.
Részvételi szakasz kérdések benyújtásának határideje	2025. október 9.
Válaszadás határideje	2025. október 22.
Részvételi jelentkezések benyújtásának határideje	2025. november 4.
Részvételi szakasz eredményének kihirdetése	2025. november 18.
Tervpályázat második, pályázati szakaszának meghirdetése	2025. november 18.
Helyszínbejárás	2025. november 28.
Pályázati szakasz kérdések benyújtásának határideje	2025. december 2.
Válaszadás határideje	2025. december 16.
Pályaművek benyújtásának határideje	2026. február 10.
A Tervpályázat eredményhirdetésének időpontja	2026. március 31.

2.7. Tervpályázati szabályozások

A Tervpályázat lebonyolítása az alábbi szabályozások szerint történik:

Magyarország vonatkozó hatályos jogszabályai, különösen

- a Kbt. (2015. évi CXLI. törvény a közbeszerzésekről) Első része;
- a Tervpályázati Rendelet (310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet a tervpályázati eljárásokról);
- az elektronikus közbeszerzés szabályairól szóló 424/2017. (XII.19.) Korm. rendelet;
- a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény;
- az építésügyi hatósági eljárásokról és ellenőrzésekről szóló 281/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet;
- a 266/2013 (VII.11.) Korm. rendelet;
- a Rákosrendező állomás területének vegyes célú ingatlanfejlesztésével összefüggő építési beruházások kiemelt beruházássá és a kiemelt beruházással összefüggő közigazgatási hatósági ügyek kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról szóló 126/2025. (VI.4.) Korm. rendelet;
- Dokumentáció és a Kiírás.

A pályaművek jellemző erősségei

- A legtöbb pályamű felismerte a szelíd mobilitás, a zöldfelület-orientált fejlesztés és a klímaadaptív várostervezés jelentőségét.
- Több tervben megjelent a szomszédsági logika, amely az élhető, rövid távon működtethető városrészek kialakulását támogatja.
- A pályaművek nagy része integrált, változatos vagy legalábbis komplex kék–zöld infrastruktúrákat javasolt.
- Számos pályamű törekedett arra, hogy a városrész identitása ne csupán funkcionális, hanem városképi és közösségi értékeken is nyugodjon.

A pályaművek jellemző hiányosságai

- Több tervet túlzott formalizmus vagy látványépítészet jellemzett, amely háttérbe szorította a város működését, élhetőségét vagy gazdasági realitását.
- A közlekedési rendszerekben az átjárhatóság, különösen a vasút feletti harántirányú kapcsolatok, nagyon sok tervben hiányosan vagy teljesen elégtelenül jelentek meg.
- A társadalmi fenntarthatóság – különösen a lakásmix, az átlagos lakásméret, és az intézményi hálózat – számos pályaműben alultervezett maradt.
- A fenntarthatósági szempontok gyakran koncepcionálisak voltak, mérnöki megalapozottság nélkül.
- Több terv irreális vagy túl költséges építészeti és közlekedési műtárgyakat javasolt.

A vezető pályaművek tanulságai

A legmagasabb színvonalú javaslatok – különösen az RR-13, RR-01 és RR-09, kiegészülve az RR-04 erős zöldhálózati és mobilitási elemeivel – egyértelmű mintát mutattak arra, hogy mitől lehet egy új városnegyed egyszerre élhető, fenntartható, gazdaságos és identitásgazdag:

- világos szerkezeti logika,
- differenciált, emberléptékű közterületi hierarchia,
- valódi, nem formális zöldhálózat,
- szelíd, gyalogos- és kerékpár-domináns mobilitás jól szervezett kötőtpályával,
- intenzív, de nem túlszűfolt beépítés,
- sokszínű lakhatás és közösségközpontú földszinti funkciók,
- reális ütemezés és megvalósíthatóság.

A gyengébb pályaművek tanulságai

A kevésbé erős javaslatok elsősorban az alábbi okok miatt maradtak el a díjazott pályaművektől:

- túlságosan homogén vagy éppen túlzottan széteső városszerkezet,
- a térbeli identitás hiánya vagy túlzott grafikai formai koncepciók,
- a vasút elválasztó hatásának nem megfelelő kezelése,
- hiányos közlekedési rendszer,
- közösségi és intézményi ellátatlanság,
- lakhatási minőség romlása (kicsi lakások, rossz szellőzés),
- fenntarthatatlan vagy túl költséges műszaki megoldások,
- program- vagy kapacitáshibák.

A teljes mezőny legfontosabb közös tanulságai

- Egy új, nagyvárosi jelentőségű fejlesztés sikerének kulcsa az illeszkedő, de karakteres térszerkezet.
- A zöldhálózat akkor működik, ha nem csupán területileg nagyvonalú, hanem ökoszisztéma-szerű, műszakilag megalapozott és használható.
- A mobilitás központi kérdés: ahol a vasút elválasztó hatását enyhítik és valódi harántirányú kapcsolatot teremtenek, ott a városrész integráltan működik.
- A társadalmi fenntarthatóság nem pusztán lakásszám, hanem a lakhatás minősége, a sokszínűség és az intézményi rendszer megfelelése.
- A megvalósíthatóság elengedhetetlen: egy jó koncepció csak akkor életképes, ha gazdaságilag és szerkezetileg is megállja a helyét.

Rövid konklúzió

A 14 pályamű alapján Rákosszervező fejlesztése összetett, többdimenziós, hosszú távra szóló városépítészeti feladatként rajzolódik ki, amelyben a stratégiai gondolkodás, a zöld- és közlekedési rendszerek integrációja, valamint a társadalmi és gazdasági fenntarthatóság együttesen határozza meg a sikerességet.

A mezőnyből kiemelkedő pályaművek világosan mutatják az irányt: egy modern, élhető, fenntartható és közösségi fókuszú városrész csak akkor jöhet létre, ha a városszerkezet, a zöldrendszer, a mobilitás, a lakhatási struktúra és a megvalósíthatóság összhangban áll egymással.

3.2. Értékelési szempontok szerinti összegzés

A legerősebb javaslatok (RR-13, RR-01, RR-09, RR-04) komplex városszerkezeti logikát, jól működő zöldhálózatot, átgondolt mobilitást és valós megvalósíthatóságot kínáltak. A gyengébb javaslatok többnyire formális vagy túlzottan konceptuális megoldásokra, illetve alultervezett programra és közlekedési rendszerekre épültek.

Kijelenthető, hogy egy új, városi léptékű fejlesztés csak akkor lehet sikeres, ha a városszerkezeti integráció, a zöldinfrastruktúra működésalapú kezelése, a kötőtpályás kapcsolatok, a társadalmi fenntarthatóság és a gazdasági realitás egyidejűleg érvényesül.

1. Urbanisztikai minőség – térszerkezeti koherencia, identitás, lépték

A mezőny urbanisztikai értelemben rendkívül heterogén volt. A legerősebb pályaművek (RR-13, RR-01, RR-09, RR-04) jól strukturált, többközpontú városszövettel dolgoznak, ahol a szomszédsági egységek, a városrészi tengelyek és a közterek világos hierarchiát alkotnak. Ezek a tervek képesek voltak a budapesti városépítészeti hagyományait kortárs megoldásokkal ötvözni, és olyan karakteres, mégis emberléptékű térstruktúrát kialakítani, amely valódi identitást biztosít egy új városnegyed számára.

A középső minőségi csoportban elhelyezkedő pályaművek – mint az RR-02 vagy RR-11 – erős urbanisztikai alapgondolatot mutatnak be (például új körút, M3 városi főúttá alakítása), ám ezek a koncepciók sok esetben nem rendelkeznek kellően részletezett térszerkezeti vagy szövetszintű alátámasztottsággal. Tipikus hiányosság a központok és alközpontok funkcionális ellátottságának ingadozó minősége, illetve a belső kapcsolatok és közterek hierarchiájának bizonytalansága.

A gyengébben teljesítő tervek (RR-03, RR-05, RR-06, RR-12, RR-14) urbanisztikai szempontból vagy túlzottan formalistamegközelítést, vagy monoton, városi identitást nélkülöző beépítést alkalmaztak. Gyakori probléma a nagy léptékű, tömörszerű formák indokolatlan dominanciája, a kertvárosi vagy lakótelepi karakter megjelenése, illetve az alközpontok és városi életet generáló elemek hiánya. Ezek a pályaművek nem tudtak olyan strukturált, differenciált városi környezetet felmutatni, amely hosszú távon versenyképes alternatívát jelentene.

Következtetés: A siker kulcsa a szomszédsági rendszer + karakteres városi tengely + emberléptékű közterek hármasa volt. A pályaművek többsége e hámasból egyszerre csak egyet vagy kettőt teljesített.

2. Zöldhálózati minőség – parkstruktúra, kék-zöld elemek, ökológiai hálózat

A zöldfelületi javaslatok általánosságban a mezőny erős pontját jelentették. A legjobb tervek (RR-01, RR-04, RR-05, RR-13) komplex, többszintű kék-zöld infrastruktúrákat hoztak létre, amelyek a városi mikroklímát, a vízviasszatartást, a rekreációt és az ökológiai folytonosságot

A Rákos-patak revitalizációjára készült megoldások között azonban jelentős eltérések voltak. Egyes javaslatok kiemelkedően értékesek (RR-04, RR-05, RR-07), míg más tervekben (RR-09, RR-11, RR-12) a patak kezelése műszakilag kérdéses, a kiírással ellentétes vagy ökológiailag káros beavatkozásokat tartalmazott (pl. zárt csatorna, túlzott feltöltés, túlméretezett műtárgyak).

- a zöldfelület széttöredezett, nem hoz létre hierarchikus rendszert,
- a park túlméretezett vagy előnytelen geometriájú,
- a 15 ha-os városi park kritériuma nem teljesül vagy formális marad,
- a zöldterületek fenntartási és üzemeltetési kérdései nincsenek átgondolva,
- a meglévő zöldtömeg részleges megtartásával nem számol, a tereprendezés vagy a térszerkezeti, közparki kialakítás intenzív jellege teljes tabula rasa-t feltételez.

3. Közlekedés – mobilitási hálózat, kötöttpálya, átiárhatóság

A teljes mézőnyre jellemző volt ugyanakkor a harántirányú kapcsolatok hiánya, különösen a vasútvonal keresztirányú átjárhatóságának tekintetében. A vasút elválasztó hatását mindössze néhány pályaműv oldotta fel érdemben, miközben a legtöbb terv a kapcsolatok ritkasága vagy funkcionális hiányossága miatt gyengén teljesített.

- túlzott autóforgalmi dominancia (RR-06, RR-10),
- belső zsákutcás rendszerek (RR-07),
- magasba emelt, valós használatot nélkülöző műtárgyak (RR-08, RR-12),
- egymást gyengítő párhuzamos kötöttpályás elemek (RR-09),
- rosszul elhelyezett vagy alultervezett közösségi közlekedési csomópontok.

Következtetés: A közlekedési rendszer akkor volt működőképes, ha egyszerre biztosította az átjárhatóságot, a hálózati logikát és a valós városi útvonalakra épülő gyalogos-kerékpáros prioritást.

4. Környezeti fenntarthatóság – energia, víz, klímaadaptáció

A fenntarthatósági munkarészek jelentős erőfeszítést tükröznek, de a műszaki megalapozottság gyakran hiányzott.

A legelőreemutatóbb megközelítések (RR-01, RR-04, RR-05, RR-13, RR-14) egységesen

- szivacs város-alapú csapadékvíz-kezeléssel,
- decentralizált energetikai modellel,
- megújuló energiaforrásokkal,
- klímavizsgálati következetességgel

dolgoztak.

Ugyanakkor számos tervben a fenntarthatósági elemek csupán jelzésértékű vagy deklaratív módon jelentek meg. Jellemző hiányosságok voltak:

- az energetikai rendszerek kapacitásvizsgálatának hiánya,
- túlzottan ambiciózus vagy kockázatos technológiák (mélygeotermia RR-05, talajhőtárolás RR-08),
- víziközmű-kapcsolatok hiányos bemutatása,
- a körforgásos gazdaság csak említés szintjén jelent meg (RR-02, RR-03, RR-11, RR-12).

Következtetés: Ott volt kiemelkedő a fenntarthatósági teljesítmény, ahol a mérnöki megalapozottság, az ökológiai szemlélet és a klímaadaptáció együttesen jelent meg – ez a mezőnyben kevés pályaműre volt igaz.

5. Társadalmi fenntarthatóság – lakhatási mix, intézményi rendszer, közösségi élet

Ez a kategória mutatta a legnagyobb különbséget a pályaművek között.

A legerősebb javaslatok (RR-01, RR-13)

- változatos lakástipológiával,
- életciklus-alapú lakhatási kínálattal,
- aktív földszinti zónákkal,
- inkluzív közterekkel,
- és jól elhelyezett intézményi hálóval rendelkeztek.

A mezőny jelentős része azonban még jó urbanisztikai alapok mellett is alultervezte:

- az intézményi kapacitásokat (RR-09, RR-10, RR-12, RR-14),
- a lakásmixet (RR-02, RR-07, RR-11),
- az átlagos lakásméreteket (számos tervben túl kicsik),
- a közterületi identitást és közösségépítő elemeket (RR-05, RR-07).

A gyengébb pályaművek lakóterei gyakran átszellőztethetetlen, belső folyosós lakásokat tartalmaztak (RR-05, RR-12), ami alapvetően rontotta a városrész élhetőségét.

Következtetés: A társadalmi fenntarthatóság akkor volt erős, ha a lakhatási és intézményi elemek nem csak megfeleltek a normáknak, hanem hosszú távú közösségi víziót is képviseltek.

6. Megvalósíthatóság és gazdaságosság – ütemezés, piac, költségek

A megvalósíthatóság tekintetében a pályaművek között markáns különbségek voltak.

Erős teljesítmény (RR-13, RR-01, RR-09):

- racionális ütemezés,
- piacképes funkciómix,
- fejlesztésirányítási javaslatok,
- megújuló energia üzleti értelemben is vállalható integrációja.

Gyakori kockázatok:

- extrém műtárgy- és infrastruktúra-költségek (RR-08, RR-09),
- alacsony első fázisbeli bevételek (RR-02),
- irreális beépítési intenzitások (RR-05, RR-06, RR-12),
- túl korai és túl nagy léptékű közterület- vagy közműfejlesztés (RR-06),
- ütemezési bizonytalanság (számos tervben).

Következtetés: A gazdaságosan és szakaszolható módon fejlődő városnegyedek egyértelműen jobban teljesítettek, főleg, amennyiben a fejlesztés piaci logikára és reális műszaki kapacitásokra épült.

7. Tervezési program – követelmények, kapacitások, funkciók

A tervezési programnak való megfelelés kritikus választóvonal volt a mezőnyben. E téren a legjobbak az RR-13, RR-01, RR-09 voltak, magas fokú program-kompatibilitással, átgondolt kapacitásokkal.

Visszatérő hibák:

- intézményi háló alultervezése,
- központi park méretkövetelményének megsértése,
- lakásmix és lakásméret eltérések,
- kötöttpályás hálózat programtól eltérő kialakítása,
- funkciók rossz térbeli eloszlása.

Következtetés: A program teljesítése szoros összefüggést mutatott az urbanisztikai és gazdasági minőséggel: ahol a program nem teljesült, ott a városrész működése is sérült.

Összegzés

A Bírálóbizottság a fentiek szerinti értékelése alapján eredményesnek tartotta a Tervpályázatot, és olyan nyertes tervpályázati munka kiválasztásáról döntött, amely a fenti szempontoknak legjobban megfelelő módon – a Bírálóbizottság ajánlásait figyelembe véve – a továbbtervezés során finomítható, megvalósítása pedig Budapest számára a legtöbb előnyt kínálja.

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha a tervezett városrész:

- a meglévő zöldfelületi elemek hasznosításával, újak létrehozásával rendszerszinten összekapcsolt zöldinfrastruktúra-hálózatot tartalmaz, amely városökológiai és rekreációs szolgáltatások változatos kínálatát nyújtja a használók széles köre számára;
- hozzájárul a biológiai sokszínűség gyarapításához, változatos életteret kínál a növény- és állatfajoknak, biztosítja a megfelelő zöldfelületi ellátottságot a meglévő növényállomány figyelembevételével;
- figyelemmel van a zöldinfrastruktúra rendszerek kialakításának sikeres nemzetközi példáira, a költséghatékony üzemeltetés szempontjaira;
- változatos léptékű zöldhálózati elemeket alkalmaz (utcák keresztmetszetébe illesztett zöldsáv, esőkert, tömbszinten használt zsebkertek, teresedések zöldfelületei, városi park stb.), amelyek a használói igények és attitűdök széles spektrumát képesek lefedni;
- kiemelt figyelemmel illeszti a zöldhálózatba a Rákos-patakot, megvalósítható és ökológikus szemléletű javaslatot ad annak revitalizációjára.

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha a tervezett városrész:

- kiszolgálása következetesen a szelíd mobilitás és a közösségi közlekedés primátusán alapul;
- belső közlekedési rendszere, utcahálózata mindenki számára, de különösen a legvédtelenebb úthasználók számára is akadálymentesen, önállóan és biztonságosan igénybe vehető;
- integrálódik a főváros közlekedési hálózatába;
- belső közlekedési infrastruktúráját a hatékony, takarékosan megvalósítható, de magas szolgáltatási színvonalat nyújtó műszaki megoldások jellemzik, területigénye a lehető legkisebb és a kis fajlagos (statikus és dinamikus) helyigényű közlekedési módokra optimalizált;
- a projektkörnyezetet meghatározó ágazati stratégiákban foglaltakhoz és infrastrukturális nagyberuházásokhoz kölcsönösen illeszkedik, utóbbiakat a városszövet szerves részeként kezeli;
- kiszolgálása nem okoz jelentős többletterhelést a környező városrészek vagy a tágabb várostérség közlekedési hálózata számára.

Környezeti fenntarthatóság

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha a tervezett városrész:

- érdemben hozzájárul a városklíma javításához, klímaadaptív megoldásokat tartalmaz, illetve saját költséghatékony működőképessége a közép- és hosszútávon változó klimatikus viszonyok közepette is biztosított;
- energiaellátása a PCED koncepció mentén kerül kialakításra, minél nagyobb arányban megújuló, helyi kibocsátástól mentes fűtési és hűtési hálózatokon és forrásokon, megbízható műszaki megoldásokon alapul;
- a körkörös építésgazdaság elvei szerint minimális energia- és építőanyag-felhasználással megvalósítható és üzemeltethető, hulladékgazdálkodási rendszere ehhez igazodik;
- csapadékvíz-gazdálkodási szempontból következetesen alkalmazza a szivacsváros koncepció elveit, a kék-zöld és kapcsolódó szürke infrastruktúrákat ezen elv szerinti rendszerben fogja össze;
- víziközművekkel történő ellátása koncepcionálisan illeszkedik a meglévő hálózati adottságokhoz és fejlesztési irányokhoz;
- hozzájárul a városi zaj- és levegőminőség javításához (pl. forgalomcsillapítás, gyalogos- és kerékpárosbarát terek kialakítása, zöldfelületek és fasorok por- és szennyezésmegkötő szerepének érvényesítése, alacsony/zéró kibocsátási közlekedési és épületüzemeltetési megoldások alkalmazása);
- alkalmazott megoldásai erősítik az itt élők és ide látogatók fenntarthatósági szemléletét.

Társadalmi fenntarthatóság

A Bírálóbizottság pozitívan értékelte, ha a tervezett városrész:

- differenciált igények kielégítésére alkalmas lakáskínálatot nyújt, előtérbe helyezve a megfizethető lakhatás szempontjainak érvényesítését;
- közterület-hálózata és zöldterületei minden korosztály és társadalmi csoport számára vonzóak és biztonságosak, támogatják a találkozásokat és a közösségi aktivitást;
- közhatalmi hálózata a lehető legteljesebb mértékben képes a helyben jelentkező oktatási, szociális, egészségügyi igények kielégítésére;
- lakáskínálatával és szolgáltatásaival hosszú távon is képes a demográfiai helyzet változásaihoz igazodni;

- ## Megvalósíthatóság és gazdaságosság

- területhasználata gazdaságos, a projekt működőképességét biztosító mértékben tartalmaz ingatlanfejlesztésre alkalmas részterületeket;
- környezetét ingatlanpiaci szempontból felértékeli;
- megvalósítása, üzemeltetése és karbantartása energia- és erőforrás-hatékony;
- megvalósítása észszerűen, a városszerkezeti, infrastrukturális és ingatlanpiaci adottságok függvényében ütemezhető;
- programja reziliens, a változó elvárások és adottságok függvényében rugalmasan alakítható;
- műszaki megoldásai innovatívak és ötletgazdagok, de alkalmazásuk a közép-európai viszonyok között is életszerű, a fenntarthatóságot átgondolt tervezéssel biztosítják;
- tervezési díjai alacsonyak, de a szakmai szabályok szerint fedeznek minden reálisan felmerülő költséget.

- betartja a tervezési program követelményeit;
- javaslatait szemléletes, közérthető módon prezentálja;
- javaslatai konzisztensek, a feladat komplexitásához mérten átgondoltak és együttesen alkalmazhatók;
- város- és tájépítészeti megoldásai minden releváns léptékben kidolgozottak és magas színvonalúak.

4.2. A pályaművek részletes értékelése

RR-01 sorszámú pályamű

A pályamű a teljes mezőny egyik legerősebb és legkiegyensúlyozottabb javaslata.

Magas urbanisztikai, tájépítészeti és tervezési minőséget mutat, összességében jól szervezett, élhető és fenntartható városrész kialakítását vetíti előre. Nagyvonalú térszerkezetet hoz létre, amelyben a közparkterületek adják a szervező erőt. A beépítés logikája világos: kilenc, egymástól elkülönülő, de egymással szervesen kapcsolódó szomszédsági egységet hoz létre, amelyek önmagukban integráltan megvalósítják az „ötperces város” elvét. Ezek az egységek ütemezhetően megvalósíthatók, időben és lebonyolításban önállóak lehetnek, autonóm karaktert képviselhetnek.

A tömbstruktúrák helyreállítják a városszövet folytonosságát, illeszkednek a környezethez, léptékük barátságos és élhető. A Rákosrendező állomás környékén létrehozott nagyvárosi *piazza*, valamint a jól elhelyezett lokális központok erős térszervező elemek. A lakáskínálat széles skálát fed le, a piaci, megfizethető és alternatív lakhatás keveréke pedig változatos társadalmi összetételt tesz lehetővé, noha a nagyobb családok számára alkalmas lakások aránya alacsonyabb a kívánatosnál. A térstruktúrának köszönhetően nagy számban jönnek létre értékes, parkra néző lakások – ugyanakkor a vasútra szoruló tömbök frontja kevésbé vonzó. A beépítés intenzitása magas, a területhasználat hatékony, az energetikai megoldások pedig innovatívak.

A zöldfelületi rendszer a pályamű egyik legnagyobb erőssége: két nagy, védett közpark és átfogó, összefüggő zöldhálózat jön létre, mely jól kapcsolódik a szomszédos városrészekhez is. A tájépítészeti megoldások magas minőséget képviselnek, a rekreációs funkciók gazdagok és jól rétegzettek, a csapadékvíz-kezelés pedig ígéretes, szivacsváros-elvű, decentralizált rendszerként jelenik meg.

A közlekedési rendszer belső logikája meggyőző, különösen a gyalogos és kerékpáros prioritások terén, és a MillFAV integrációja is előremutató. A külső kapcsolatoknál azonban komoly hiányosságok mutatkoznak: a körvasúti és Vasúttörténeti Park menti átjárások ritkák, a kerékpáros hálózat több helyen szakadozott. A vasút és lakóterület viszonya ambivalens.

Fenntarthatósági szempontból a terv több ambiciózus elemre épít: megújuló energiaforrásokra, geotermikus hőhasznosításra, napelemparkokra és decentralizált energetikai rendszerekre. A mikroklima szempontjából a kiterjedt zöldfelületek kedvezőek, de a vasút mellé helyezett tömbök esetében ez nem mondható el. A társadalmi fenntarthatóság terén a lakásprogram átgondolt és részletes, értékes újításokkal. Az oktatási intézmények elhelyezése példás, a városrészi központok pedig jól meghatározottak és működőképesek.

Vitatható a tervnek az a javaslata, amellyel a terület egészen egyenletes sűrűséget ad a beépített területeknek. A vasútállomás környezetében indokolt lenne az épületmagasság megemelésével sűrítene a beépítést, törekednie a tervezési programban kijelölt

A terv egészéről elmondható, hogy az építészeti megoldások, a közlekedési hálózat, a vízgazdálkodási rendszerek, a kék infrastruktúra és a közműrendszer javaslatai további részletezést érdemeltek volna.

Összességében a pályamű rendkívül erős, professzionális és átfogó javaslat, amely magas minőséget képvisel minden kulcsfontosságú tervezési területen. A további tervezés során a pályamű koncepciójában felvonultatott javaslatok értékelése és felhasználása javasolt.

A Bírálóbizottság a pályaművet vitathatatlan eredményeinek elismeréseként II. díjban részesítette.

A pályamű erős, karakteres városépítészeti alapgondolatra épül, amely a terület egészét egy új körútra fűzi fel. Ez a körút nemcsak szerkezeti vázként és közlekedésszervező rendszerként működik, hanem jellegében kifejezetten budapesti identitásképző elemként is. A koncepció egyszerre nagy léptékű és koherens, ugyanakkor számos részlete további kidolgozást igényelt volna. A körút által létrehozott struktúra öt eltérő karakterű városrészt szervez egységgé, jól reagálva a különböző társadalmi és funkcionális igényekre, illetve ütemezési szempontokra. A központi terület szolgáltatási és intézményi gazdagsága – köztük a városrészi könyvtár megjelenése – erős lokális centrumot hív életre, így megfelelő alapot teremt egy aktív, jól működő városnegyed kialakulásához.

Ugyanakkor több helyen olyan zárt, nehezen átjárható tömbstruktúrák jelennek meg, amelyek városi, mikroklimatikus és közterületi szempontból egyaránt kockázatot jelentenek. A központi park léptéke és elhelyezése nagyvonalú, de egyes városrészekből nehezebben érhető el, és a zöldfelületi rendszer nem kellően differenciált. A parkba helyezett, idősekre fókuszáló lakóépületek a terület értékeinek kiegyensúlyozatlanságához is vezethetnek. A Rákos-patak revitalizációjára épített kék–zöld infrastruktúra ugyanakkor a pályázat egyik legkiemelkedőbb eleme: a szivacsváros megoldások következetes alkalmazása, a vízmegtartási rendszer komplex működési logikája, a természetközeli patak- és tóstruktúra magas szakmai minőséget mutat. A zöldfelületi rendszer üzemeltetési igénye ugyan magasabb az átlagosnál, de koncepcionálisan jól megalapozott.

A közlekedési munkarész a pályamű egyik legerősebb pillére. A körút városformáló szerepe, a gyalogos- és kerékpáros prioritások, valamint a közösségi közlekedési hálózat innovatív bővítése – különösen a MillFAV felszínre hozatalának és villamosként való üzemeltetésének

gondolata – előremutató, hálózatszerű szemléletet tükröz. A sugár- és harántirányú kapcsolatok jól integrálják az új városrészt a fővárosi mobilitási rendszerbe. A kritikus észrevételek elsősorban a Városliget felé irányuló gyenge kapcsolat, a villamos túlságosan kanyargós vonalvezetése, valamint az ütemezés összetettsége köré csoportosulnak.

Környezeti fenntarthatóság tekintetében a pályamű több erős elemet tartalmaz – például a decentralizált energetikai gondolkodást vagy a talaj újrahasznosítását –, de a javasolt hőszivattyús rendszer megalapozottsága hiányos, a kapacitások nem kellően részletezettek, és a körforgásos építésgazdasági szemlélet csak említés szintjén jelenik meg. A csapadékvíz-gazdálkodás koncepciója jó irányba mutat, de a tényleges kapacitásvizsgálatok hiánya miatt teljeskörűen nem értékelhető.

Ami a társadalmi fenntarthatóságot illeti, a lakáskínálat mennyiségileg megfelel a követelményeknek, de a lakások átlagos mérete elmarad az előírt értékektől, és a lakásmix sem eléggé kidolgozott ahhoz, hogy a társadalmi diverzitás hosszú távon biztosítható legyen. Az intézményi és szolgáltatási hálózat gazdag, azonban a kapacitások és a lakosságszám illeszkedését hasznos lett volna további vizsgálatokkal igazolni. A pályamű erőssége a városrészi identitások és „landmark” elemek megteremtése, ugyanakkor a zárt tömbök és a túlzott sűrűség a közterek sokszínűségének rovására mehet.

Megvalósíthatóság és gazdaságosság szempontjából, bár a beépítési intenzitás és az értékesíthető funkciók aránya megfelelő, több kritikus tényező jelenik meg: a fejlesztés első ütemei jelentős költséggel járnak, miközben kevés bevételt generálnak; a parkolószám az előírthoz képest magas; a közintézményi területarány túltervezett; az ütemezés és a gazdasági modell sok helyen nincs összehangolva. A terv ugyanakkor értékes gondolatokat hoz a fejlesztési szervezet kialakítására és az energetikai hálózat decentralizálására.

Összességében az RR-02 pályamű különösen városszerkezeti, zöldhálózati és közlekedési szempontból koncepcionálisan kiemelkedő, ugyanakkor bemutatott formájában jelentős urbanisztikai, lakhatási, energetikai és megvalósíthatósági kockázatokat hordoz. A koncepció magas értéket képvisel, de továbbtervezése csak átfogó, több területre kiterjedő finomhangolást igényelne.

A Bírálóbizottság a pályaművet kiemelt megvételben részesítette.

RR-03 sorszámú pályamű

A pályamű a Bírálóbizottság értékelése szerint nem kínál olyan urbanisztikai, tájépítészeti, közlekedési, környezeti vagy társadalmi minőséget, amely alkalmassá tenné a továbbtervezésre. A terv alapvető koncepcionális iránya – az egész területre egységesen alkalmazott „városi villa” beépítés – meghatározza a teljes pályamű karakterét, és olyan homogenitást eredményez, amely nem képes megteremteni egy új városnegyed működéséhez elvárt funkcionális és térszerkezeti sokszínűséget. A monoton, raszteres

A zöldfelületi rendszer ugyan mennyiségében nagyvonalú, de minőségében és szervezettségében nem kellően átgondolt. A központi parkot a vasút kettévágja, a nagy tó és a mesterséges domb tovább tördeli, így nem jön létre jól működő, összefüggő városi park. A kisebb léptékű zöldfelületek rendszere kidolgozatlan, a csapadékvíz-visszatartás helyszíni biztosítása nem minden esetben indokolt vagy alátámasztott, és a növényalkalmazási, élőhelyi javaslatok is hiányoznak. Bár a koncepció felismeri a vasút menti területek rekreációs hasznosításában rejlő potenciált, a teljes zöldhálózat nem képez koherens, hierarchikus rendszert.

A közlekedési koncepció számos ponton ellentmondásos. A MillFAV továbbvezetésének kérdése tisztázatlan, a közösségi közlekedés több irányban nem nyújt attraktív alternatívát, a kerékpáros hálózat hiányos vagy túlbonyolított, a belső területekben a gépjárműforgalom a kelleténél jelentősebb marad. A gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok a túlságosan sematikus, merev koordináta-rendszerbe kényszerülnek, ami nem segíti elő a természetes városi mozgásokat, és nem teszi lehetővé az organikus térformálást sem. Több, közlekedési szempontból kritikus csomópont – így például a Marcheggi delta – megoldatlan marad.

A környezeti fenntarthatóság terén a pályamű vegyes képet mutat: egyes elemei (komplex csapadékvíz-kezelési rendszer, víziközmű-csatlakozások, kompakt beépítés) előremutatók, más részletek azonban kidolgozatlanok vagy műszaki értelemben nem megalapozottak. Az energetikai koncepció több innovatív elemet tartalmaz, de a túlzottan centralizált hőközponti rendszer üzemeltethetősége és kapacitása kérdéses. A klímaadaptáció elvei nem jelennek meg rendszerben, a szélcsatorna lezárása pedig kifejezetten kedvezőtlen hatású. A körforgásos gazdasági szempontok korlátozott tartalmi mélységben, inkább szemléleti, mint műszaki szinten jelennek meg.

A társadalmi fenntarthatóság tekintetében a lakhatási program mennyiségi aspektusai megfelelnek a kiírásnak, ugyanakkor a lakásmix differenciáltsága, a típusok sokszínűsége és az eltérő lakhatási formák integrálása nem érvényesül érdemben. Az egységes villaépületes beépítés nem teszi lehetővé a társadalmilag vegyes lakónegyed kialakulását, és a közterületek sem kínálnak erős közösségépítő potenciált. A városi identitás szempontjából a közterek jellegtelenek, a városnegyed egésze falanszterszerű karaktert mutat.

Ezzel szemben a Bírálóbizottság pozitívan értékelte a földbank és a városfejlesztési ügynökség felvetését, a moduláris szerkezeti javaslatokat és az energetikai rendszer egyes innovatív elemeit. A gazdasági modell újszerű, részben fenntartható és potenciálisan életképes, de a koncepció alapvető városépítészeti és közlekedési hiányosságai miatt ezek a pozitívumok nem tudják ellensúlyozni a terv egészét érintő problémákat.

A pályamű erős ökológiai szemléletű, regeneratív megközelítésű terv, amelynek központi eleme egy nagy, lineáris városi park és a kiterjedt kék-zöld infrastruktúra kialakítása. A zöldfelületek rendszere részletesen kidolgozott, magasfokú biodiverzitást és élőhely-revitalizációt céloz, a csapadékvíz helyben tartását 100%-ban kívánja megoldani, és a szürkevíz-hasznosítás, zöldtetők, esőkertek, valamint adaptív vízgazdálkodási megoldások átfogó rendszerét alkalmazza. A környezeti fenntarthatóság terén komplex és innovatív energiarendszert vázol fel, amely városrészi szinten alkalmazza a PCED-logikát, bár az Eavor-loop mélygeotermikus erőmű javaslata túl kockázatos, és nem reális.

Mindemellett a terv urbanisztikai szempontból nem meggyőző: a beépítés elaprózott, úszó tömegei nem hoznak létre koherens városszövetet, a nagy park miatt pedig hiányoznak a kisebb léptékű, intim terek, szervezett központok, jól működő utcák és tömbbelsőik. A közterületi rendszer karakter nélküli, sok helyen alulhasznált, a városi identitás gyenge, a térszerkezet modernista lakótelepi képet idéz. A Kapagyár térsége és az ott javasolt hulladékudvar gyengén integrálódik a szövetbe, a vasút elvágó hatása továbbra is jelentős, kevés a kelet–nyugati átjárás, a közösségi közlekedés befűzése helyenként alulméretezett vagy párhuzamos rendszereket eredményez. A MillFAV nyomvonala nem kapcsolódik sűrű beépítéshez, és több közlekedési tengely „sehonnan sehova” vezet.

A társadalmi fenntarthatóság terén a lakásszám alacsony, a lakásmix nem ismert, a megfizethető lakhatás nem jelenik meg, miközben a bemutatott lakások többsége nem átszellőztethető. Az intézményhálózat alultervezett, a könyvtár kötelező kapacitása nem teljesül, a sport- és rekreációs funkciók hiányoznak. A közterületek szerkezete nem támogatja az aktív közösségi életet, a privát-félprivát terek rendszere kidolgozatlan. A megvalósíthatóság szempontjából az ütemezés bizonytalan, a közúti infrastruktúra átgondolatlan, az irodai funkciók aránya túl magas, és az első ütemekben az intézményi terhelés is más városrészekre hárulna. Bár a gazdasági számítások egy része megalapozott, a tervezett innovációk jó része magas kockázattal, nehezen finanszírozható módon jelenik meg.

Össességében a pályamű technológiai és ökológiai előremutató, gondolatébresztő koncepció, amely a zöld infrastruktúrában és fenntarthatósági megoldásokban a mezőny élvonalába tartozik, ugyanakkor városépítészeti, társadalmi és megvalósíthatósági szempontból alulmarad, nem hoz létre működőképes, jól szervezett és hosszú távon fenntartható városrészt.

A Bírálóbizottság a pályaművet megvételtben részesítette.

RR-06 sorszámú pályamű

A pályamű markáns, formailag erős, de a városszerkezeti és funkcionális összefüggésekhez gyengén illeszkedő koncepciót mutat. A beépítés léptéke és struktúrája idegen a budapesti környezettől: túlzottan sűrű, nagy tömbökkel és formai gesztusokkal dolgozik, miközben a zöld és a beépítés aránya felborul. A hatalmas, formalista park és a sűrű lakónegyedek nem támogatják egymást, a zöldfelület mindennapi használhatósága korlátozott, a park fenntartása pedig várhatóan költséges lenne. Városi központok, életteli közterek és szolgáltatási gócek hiányában a városrész működése nem tud kiteljesedni, elsősorban a lakófunkciók dominálnak, miközben az oktatási, egészségügyi és szociális ellátás nem jelenik meg kellő hangsúllyal.

A közlekedési rendszer több ponton kidolgozatlan: fontos szerkezeti kapcsolatok hiányoznak (Városliget, Szőnyi út, Vasúttörténeti Park), a metrómegállók pozicionálása előnytelen, a belső autóforgalom erős, a terület nem védett az átmenő forgalommal szemben. A gyalogos és kerékpáros hálózat helyenként túlzottan formalista, a külső kapcsolatok pedig hiányosak. Bár a vasút feletti átjárások száma megfelelő, a javaslat összességében nem teremt koherens, a szelíd közlekedést központba helyező környezetet.

A környezeti fenntarthatósági megoldások koncepcionálisak, részleteikben hiányosak. A csapadékvíz-kezelés látványos, de nem megalapozott, a vízművek és közműkapacitások bemutatása hiányzik, a klímaadaptív elemek kevésbé kidolgozottak, a tömbstruktúra pedig rontja az átszellőzést. A PV-, energia- és körforgásos gazdasági megoldások elnagyoltak maradnak. A társadalmi fenntarthatóság szempontjából az átszellőztethetetlen, középfolysós lakások, a túl kicsi alapterületek és a félprivát terek hiánya komoly élhetőségi problémákat okoz. Az intézményi kapacitások – különösen az iskolai ellátás – messze elmaradnak a szükségéstől, és a szolgáltatások köre sem biztosít vonzó, a mindennapokban jól működő városrészt.

A megvalósíthatóság pénzügyileg egyfelől kedvező a magas piaci hasznosítható négyzetméterarány miatt, azonban a beépítési lépték téves, a nulladik ütem (közpark és közművek) nem finanszírozható, az energetikai és szerkezeti megoldások és költségük pedig nem igazolható. A tervezési program több ponton hiányos, az építészeti és tájépítészeti részletek nem állnak össze koherens egésszé.

RR-07 sorszámú pályamű

A pályamű tájra szervezett, városi szigetekből álló struktúrája és a zöldfelületekre épülő fejlesztési koncepció ígéretes kiindulópont, azonban végül nem képes valódi, koherens nagyvárosi szövetet kialakítani. A beépítés szerkezete szétagolt, identitáshiányos, helyenként kertvárosias vagy lakótelepi karaktert mutat, a városszerkezeti kapcsolatok több ponton esetlegesek. A központi terek és tengelyek rendszere nem válik egyértelművé, a

közterületi hierarchia nem rendezett, a gyalogostengelyként működő zöldfolyosó pedig nem képes betölteni egy városi főútvonal szerepét.

A zöldfelületi rendszer kidolgozottsága egyes elemeiben színvonalas – különösen a patak revitalizációjára tett javaslat –, azonban a központi park geometriája, a túlzottan nagy tófelület és a vasút menti terepfeltöltés kedvezőtlen használati és ökológiai viszonyokhoz vezet. A zöldterületek szétszabdálása és a keleti oldalon kialakuló aránytalanságok tovább gyengítik a terület élhetőségét.

A közlekedési struktúra alapelveiben a szelíd mobilitás dominanciájára épít, de a hálózat szervezése nem koherens: a vasút, a metró és a busz egymással párhuzamosan működik, egymást gyengítik. Az intermodális csomópont vasút fölé helyezett körkörös felüljárórendszere öncélú, diszfunkcionális megoldás, amely rossz gyalogos kapcsolatokhoz, kerülőutakhoz és alulhasznosított terekhez vezet. A kerékpáros hálózat gyakorlatilag hiányzik, a zsákszerűen feltárt lakónegyedek pedig a belső kapcsolatokat is gyengítik. A javasolt beépítési intenzitás túl alacsony ahhoz, hogy a kötöttpályás fejlesztések megalapozottak legyenek.

A környezeti és fenntarthatósági koncepciók több területen igényesek, például kiemelkedő a körforgásos építészeti elvek és a csapadékvíz-gazdálkodási rendszer integrált gondolkodásmódja. Ugyanakkor számos műszaki elem hiányzik vagy csak koncepcionális szinten jelenik meg, mint a hűtés-fűtés energiaigénye, a víziközmű-rendszer részletes megoldásai vagy a PCED-modell technikai megalapozottsága. A mikroklíma-elemzések is részben adathiányosak.

Lényegesen kedvezőbb a társadalmi fenntarthatóság értékelése: a lakástipológiai rendszer részletes, a modularitás és a funkcionális rugalmasság erős elemek, az intézményi ellátottság teljes körű, és a közösségi szolgáltatások kínálata is gazdag. Mindezek ellenére az átlagos lakásméret nem felel meg az elvárásoknak, és a beépítés alacsony intenzitása a lakhatás szempontjából sem ideális. A közterületek változatosak, de a térbeli szervezettség és a karakter nem elég erős ahhoz, hogy valódi városi identitást hozzon létre.

Megvalósíthatóság szempontjából a pályamű sok tekintetben rugalmas, ütemezhető fejlesztést vázol; erőssége a moduláris, többféleképpen működőképes épület- és lakásstruktúra. Azonban a beépítési intenzitás alacsony, a lakófunkció aránya kicsi, a vasútállomás köré szervezett körgyűrű gazdaságilag is megkérdőjelezhető. A műtárgyak és más infrastruktúra-elemek becsült költségei sem minden esetben reálisak.

Összességében a pályamű számos értékes részmegoldást, érzékeny tájépítészeti, társadalmi és körforgásos elemeket tartalmaz, de a városszerkezeti kapcsolatok, a közlekedési integráció és az összképet meghatározó építészeti karakter hiányosságai miatt végül nem képes nagyvárosi léptékű, koherens és erős identitású új városrészt teremteni.

A Bírálóbizottság a pályaművet megvételben részesítette.

RR-08 sorszámú pályamű

A pályamű összképe egy emelt szintű körgyűrűk sorozatából álló koncepcióra épül, amely látványában karakteres, de működés, városszerkezet és üzemeltetés szempontjából egyaránt komoly kihívásokkal küzd. A terv központi elemei – a monumentális gyalogos körgyűrűk és a magasba emelt sétányrendszer – nem erősítik, inkább akadályozzák a gyalogos és kerékpáros közlekedést, ellentétesek a valós használói útvonalakkal és a közterületi kapcsolati igényekkel. A javasolt műtárgyak léptéke financiálisan is irreális, miközben a közterek minősége nem értelmezhető, az utcák és terek természetes hierarchiája nem rajzolódik ki. A beépítés a terület peremére szorul, a központi park túlméretezett, a két városrész (keleti–nyugati) közötti különbség aránytalan, valódi urbánus térláncolat és működő városszövet alig alakul ki.

A lakóterületek tervezése mind mennyiségben, mind minőségben elmarad az elvárttól. A lakásszám jelentősen alacsonyabb a követelménynél, az átlagos lakásméret kifejezetten kicsi, alaprajzi szempontból pedig sok az átszellőztethetetlen, belső folyosós megoldás. A közösségi lakhatást a körök csomópontjaiba helyezi, ahol közösségformáló szerepe nem tud érvényesülni. A pályamű a gyermekintézményeket formalista épülettömegekben helyezi el, amelyeknek sem a térkapcsolatok, sem a megközelíthetőség nem megfelelő – és várhatóan a működés is problémákba ütközne –, mint ahogy az egészségügyi és szociális intézmények elhelyezése is kedvezőtlen: több fontos funkció a forgalmas gyűjtőutakra szorul, míg a könyvtár és a rendelő nehezen megközelíthető, városi szövetből kiszakított pozícióba kerül.

A zöldhálózat szintjén a terv alapvetése, a felszíntől elemelt sétányrendszer ökológiailag indokolatlan és elhibázott. Bár nagy kiterjedésű zöldterület jelenik meg a vasút nyugati oldalán, a zöldhálózat kidolgozatlan, a revitalizált Rákos-patak alulhasznált, a természetes vízmegtartást biztosító szikkasztás háttérbe szorul. A magas műtárgyak és a zárt épülettömbök rontják a mikroklímát, gyengítik a terület átszellőzését, és növelik a hőszigetelés kockázatát. Ugyanakkor a víziközmű-rendszer és a csapadékvíz-kezelés több elemében előremutató, a hierarchikus SuDS-szemlélet, a háromszintű víziközmű-konfiguráció és a szennyvízhő hasznosítása kimondottan értékes gondolatok.

A közlekedési rendszer nagyvonalú, de funkcionalitásában hibás. A gyalogos körgyűrűk növelik az eljutási távolságokat, a struktúra nem kedvez a szelíd mobilitásnak, emiatt az autóforgalom sok helyen dominánssá válik. Bár a közösségi közlekedés hálózata alapelveiben sűrű és kapcsolatokban gazdag (Tatai úti villamos, többirányú troli, kerékpáros főirányok), a gyűrűs szerkezet túlzott szerepe miatt ezek a kapcsolatok sem hatékonyak. A kerékpáros- és gyalogos útvonalak folytonossága helyenként megszakad, a vasút feletti kapcsolatok akadálymentesítése tisztázatlan, a közterek használói szempontból nehezen értelmezhetők.

Gazdaságossági és megvalósíthatósági szempontból a terv szintén komoly kockázatokat hordoz. A megastruktúrák túlzó költsége, a közműalagút nehezen indokolható alkalmazása,

az irreálisan magas tervezési díjak és a kockázatos ütemezés mind gyengítik a projekt realitását. A fejlesztési ütemek nem kapcsolódnak kellően a lakáspiaci fázisokhoz, és magas előfinanszírozási igénnyel járnak. Bár az energetikai rendszer innovatív és előremutató (alacsony hőmérsékletű geotermikus kör, hibrid szabályozás, szennyvízhő-hasznosítás), a fotovoltaiikus energiatermelés hiánya és a talaj hőtárolásának kockázatai komoly hiányosságok.

Összességében a pályamű saját alapgondolatát következetesen végigviszi, de éppen ez válik a legfőbb gyengeségévé: a formai koncepció annyira domináns, hogy háttérbe szorít több alapvető városépítészeti, közlekedési, társadalmi és gazdasági szempontot. A terv városszerkezeti és közterületi rendszere nem működőképes, a beépítés és a funkcionális hálózat nem támogatja a mindennapi használatot, a létrejövő környezet sok ponton idegen Budapest karakterétől. Bár a pályaműben számos rész-innováció és jó szándék jelenik meg, ezek nem tudják ellensúlyozni a koncepció alapvető strukturális gyengéit.

RR-09 sorszámú pályamű

A pályamű átfogó és következetes városépítészeti koncepciót mutat be, amely öt jól lehatárolt városrészt kapcsol össze parkstruktúrával és gyalogosbarát közterületi hálózattal. A terv egyik legnagyobb erőssége, hogy a meglévő adottságok – a Kapagyár, a vasúti delták és a terület történeti elemeinek – integrálásával sajátos, helyi identitású egységet hoz létre. A kortárs építészeti eszköztárat a budapesti hagyományokra épülő tömbstruktúrákkal ötvözi, így városképi szempontból is hiteles és értelmezhető megoldásokat kínál. Az öt mikróvárosrész mindegyike saját karakterrel és kisebb parkkal rendelkezik, ami jól skálázható, emberléptékű környezetet eredményez, ugyanakkor erős kapcsolati hálóval fűzi össze a teljes területet. A belső városrészek autómentessége, a szelíd mobilitás következetes előtérbe helyezése és a közösségi közlekedési kapcsolatok magas minősége a pályaművet a legerősebb mobilitási koncepciók közé emeli.

A zöldfelületi rendszerre tett javaslat mennyiségi és minőségi szempontból is ambiciózus: nagyvonalú parkok, fásított városi terek és rekreációs elemek alkotnak összefüggő hálózatot, amelyhez jól kapcsolódik a SuDS-alapú csapadékvíz-gazdálkodás és a szivacs város szemlélet. A terv ugyanakkor több ponton korrekciót igényel. A Rákos-patak átvezetésének zárt csatornás javaslata és nyomvonala ellentmond a tervezési programnak, ökológiai és közlekedési szempontból is szuboptimális. A vasút menti zajvédő töltés kialakítása költséges, a meglévő növényállomány kivágásával jár, és ellehetetleníti a patak mentén tervezett gyalogos–kerékpáros tengelyt. A tavak túlméretezése, valamint egyes zöldhidak szerepe és költségvonzatai szintén kétséges realitásúak, ám mindezek összességében nem teszik semmissé a koncepció alapvető erőseit.

Közlekedési szempontból ez az egyik legerősebb pályamű: a közösségi közlekedés dominanciája, a kapacitív tengelyek, a környező hálózatokhoz való jó illeszkedés és a vasúti

Szintén merész a fenntarthatósági koncepció, amely több szinten integrálja a körforgásos megközelítést, a minősítési rendszerek alkalmazását és az alacsony energiaigényű épületállományt. Ugyanakkor a pályamű energetikailag sok helyütt koncepcionális szintű marad; a levegős hőszivattyúk túlzott aránya műszaki kockázatot hordoz, a távhő és a hűtési hő hasznosításának kérdése tisztázatlan, és hiányoznak a szükséges hidraulikai, talaj- és kapacitásvizsgálatok is..

Gazdaságossági szempontból a pályamű fejlesztési potenciálja magas, jelentős ingatlanpiaci értékkel, rugalmasan alakítható beépítési struktúrával és ütemezhetőséggel. Ugyanakkor a műtárgyak, a tereprendezés és a tavak költségesek, a tervezési díjak túlsoak, a részterületek párhuzamos fejlesztése pedig teljesen életszerűtlen ütemezés szempontjából, mivel a hálózatos infrastruktúrák előprehozott kiépítését igényelné, és a projekt megvalósítása alatt folyamatos zavarással járna.

Össességében a pályamű erős alapkonceptióra épített, jól kidolgozott és magas minőségű, amely a városi térszerkezet, a zöldfelületi hálózat és a mobilitási rendszer tekintetében kimagasló. A tervezett városrészek identitása, a közterületi minőség és a fejlesztési struktúra magas színvonalú városképet vetített előre. Gyengéi a Rákos-patak és a kék-zöld hálózatok, a közlekedés, a közintézményi kapacitások, az ütemezés és az energiarendszer megoldásai.

RR-10 sorszámú pályamű

29

kapcsolatok is alulhatározottak maradnak. Bár a metró meghosszabbítása a nyugati területrészen át, a kampuszra tett javaslat és a lakóterületek egyes részletei kedvező irányba mutatnak, nem tudják ellensúlyozni az alapvető szerkezeti hiányosságokat. A vasút feletti gyalogos kapcsolatok kidolgozatlansága, az úszótelkes megoldások fenntarthatatlansága, a szolgáltatások elhelyezésének bizonytalansága és a zöldhálózati integráció hiánya egyaránt hátrébb sorolják a pályaművet.

A zöldfelületi rendszer egyik oldalról értékes, mert a Rákos-patak revitalizációja átgondolt és ökológiailag is ígéretes. Ugyanakkor a központi park túlméretezett, formalista és tájépítészeti elnagyolt, a zöldfolyosók pedig nem kapcsolódnak a városi szövethez. A parkrendszer strukturális gyengeségei, a Vasúttörténeti Parkhoz való kapcsolódás hiánya és a meglévő növényzetre káros beavatkozások (pl. a feltöltések) tovább gyengítik a környezeti szempontok érvényesülését.

A közlekedési koncepció hasonlóan ellentmondásos: bár a feltáró tengelyek elvi szinten jól kapcsolnak a külső hálózathoz, a belső rendszer túlzottan gépjárműcentrikus, a kerékpáros infrastruktúra hiányzik, kevés a harántirányú átjárás, a MillFAV vonalvezetése pedig sem műszakilag, sem gazdaságilag nem alátámasztott. A vasút elvágó hatása érdemben nem csökken, a közösségi közlekedési kapcsolatok távoliak és hiányosak, miközben a nagy kapacitású közúthálózat léptékében is téves.

A pályamű a környezeti fenntarthatóság területén mutatja a legjobb teljesítményt: megjelenik a szivacs város-szemlélet, a kiterjedt kék–zöld hálózat, az energiaközösségek gondolata, valamint néhány adatvezérelt elem (pl. szimulációk) is. Ezzel együtt az energetikai koncepció nem koherens, számos részlet hiányzik, és az adatalapú tervezés is elmarad. A vízközműrendszer csak alapvető szinten jelenik meg, és több kulcsfontosságú műszaki kérdés kidolgozatlan.

A társadalmi fenntarthatóság szempontjai szintén kevésbé teljesülnek: a lakásmix ellentmondásos, a lakásméreték nem felelnek meg a kiírásnak, az intézményhálózat alultervezett és elhelyezése sem előnyös, a közterületek rendszere pedig nem képes valódi közösségi fókuszt adni a városrésznek. Bár a pályamű emberléptékű tömegformálást ígér, a valós városi identitás kialakításához szükséges szomszédsági terek és koherens térhierarchia hiányzik, így a tervezett negyed nem tud önálló városi karaktert teremteni.

Gazdaságossági szempontból a projekt elvileg működőképes, bár számos kockázat csökkenti a megvalósíthatóságot. A rendkívül alacsony átlagos lakásméret, a hiányzó alaprajzok, a MillFAV költséges nyomvonalvezetése és a zöldfelületi rendszer széttagoltsága mind gyengítik a terv realitását. A fejlesztési ütemezés logikus, de nagyon hosszú időtávú, több kulcseleme nincs kellően alátámasztva. A tervezési programban több alapvető számszaki és fogalmi hiba is szerepel, a műszaki leírás sok helyen általánosságokban ragad, és nem kínál valódi szakmai mélységet.

Összességében az RR-10 pályamű több értékes gondolatot és részletben ígéretes megoldást mutat, ám ezek nem állnak össze koherens, élhető és megvalósítható programmá. A szerkezeti, közlekedési, zöldhálózati, intézményi és lakhatási problémák rendszerszintűek, a közterületi és téralakítási koncepció nem elégséges, a valóban értékes fenntarthatósági javaslatok pedig nem eléggé kidolgozottak ahhoz, hogy ellensúlyozzák a hiányosságokat.

RR-11 sorszámú pályamű

A pályamű átfogóan vizsgálva ambiciózus és nagyvonalú városépítészeti víziót mutat, amely a Bírálóbizottság értékelése alapján erős koncepcionális alapokkal dolgozik, ugyanakkor számos ponton további finomítást igényel.

A terv alapvető erénye, hogy a területet összetetten, több léptékben vizsgálja, és a városszerkezeti kapcsolatokat, az élhető környezet kialakítását és a vegyes funkciókat középpontba helyezve közelít a feladathoz. A beérkezett értékelések alapján különösen figyelemre méltó az M3 autópálya-bevezető városi főúttá alakítására tett javaslat, amely közlekedési, tájépítészeti és városszerkezeti szempontból is markáns, bátor és előremutató felvetés. A metró továbbvezetésének iránya és a kialakított városi tengelyek jó arányérzékről tanúskodnak; a terv összességében alkalmas arra, hogy versenyképes alternatívát kínáljon a szuburbanizációval szemben.

A javasolt beépítés alapvetően változatos, többféle tömb- és épülettípológiát alkalmaz, ami segítheti a társadalmi sokszínűséget és a rugalmas lakhatási formák megjelenését. A tömbbelsőik részben privát, részben félprivát közösségi térként való használata korszerű és városépítészeti indokolt megközelítés. A Kapagyár köré szervezett kulturális negyed határozottan megfogalmazott városi mag, amely identitásképző szerepet tölthet be a jövőben. A terv kiemelten foglalkozik a gyermekek és idősek igényeivel, érezhetően jelen van a közterület-alakításban a közösségi életet támogató szemlélet. Ugyanakkor a városi karakter sokszínűségét hordozó építészeti világ több ponton felveti a megvalósíthatóság és egységesség kérdését: a heterogén beépítési logika a kivitelezés során nagy kockázatot jelenthet, a túlzott változatosság a térbeli rend olvashatóságát is gyengíti.

A zöldfelületi rendszer esetében a koncepció értékes alapvetésekkel dolgozik: a nagy központi park, a kisebb közkertek hálózata, a parkok és terek differenciált rétegződése jól illeszkedik egy mai városnegyed elvárásaihoz. A kék-zöld infrastruktúra integrált megközelítése – például az esővíz helyben tartásának és szikkasztásának szándéka – előremutató, és a zöldfelületi hálózatot a városi ellenállóképesség fontos pillérévé teszi. Mindezek ellenére a Rákos-patak átvezetésénél a terv eltér a pályázati kiírástól, ami súlyos szakmai hiányossággént értékelhető: sem a revitalizáció nem jelenik meg megfelelő formában, sem a patak két oldalának összekapcsolása nem biztosított. A zöldfelületi hierarchia több elemében kidolgozatlan, és a vasút feletti kapcsolatok hiánya tovább erősíti a két részterület izoláltságát.

A beépítés rendkívül sűrű, nagy léptékű tömbökre épít, amelyekből hiányoznak a karakteres alközpontok, a kisebb léptékű közösségi terek és a lakónegyedekhez illeszkedő identitásképző elemek. A városszerkezet tagolatlansága miatt kérdéses, hogy a mindennapi élet szintjén képes-e a pályamű olyan életszerű, szerethető lakókörnyezetet létrehozni, amely valódi alternatívát kínál az agglomerációval szemben. A közterek részleteiben kiforratlanok, a metrómegállók és tömegközlekedési kapcsolatok kiosztása nem támogatja a természetes városrészi súlypontok kialakulását. Mindezt tovább erősíti, hogy a központi gesztusként működő zöldfolyosó valójában nem integrálódik a környező beépítéshez, attól határozott cezúrával elválasztva jelenik meg.

A tájépítészeti rendszer esetében a levélmotívum dominanciája nemcsak túlzó formalizmust eredményez, hanem közvetlen funkcionális hiányosságokat is. A parkterületek szétszabdaltak, nem jön létre az tervezési programban előírt legalább 15 hektáros összefüggő városi park. A park úthálózata léptéktévesztett és túlbujánzó, fenntartása várhatóan nehézkes, a Rákos-patak felszíni vezetésére vonatkozó javaslat pedig műszakilag megkérdőjelezhető és költséges. A zöldhidak és átkötések koncepciója vizuálisan érdekes, de műszaki értelemben túlméretezett és nehezen indokolható.

A közlekedési rendszerben a belső gyalogos és kerékpáros útvonalak organikus, kanyargó vonalvezetése esztétikus, ám a mindennapos használat szempontjából kedvezőtlen. Több útvonal kerülőkre kényszeríti a közlekedőket, így akadályozza az átlátható és akadálymentes közlekedést. A gépjárműforgalom kezelése ellentmondásos: bár a terv a szelíd mobilitást hirdeti, a belső területekbe benyúló feltáró utak és a számos parkolóház a gépjárműhasználatot továbbra is előnyös választássá teszik. A MillFAV meghosszabbítása nem illeszkedik megfelelően a hálózathoz, végpontjai nem funkcionálisak, a harántirányú tömegközlekedési kapcsolatok hiányosak maradnak.

Fenntarthatósági szempontból a pályamű számos deklarációt, de kevés konkrétumot tartalmaz. A mikroklima javítását szolgáló megoldások kidolgozatlanok, a zöldtetők pozitívak ugyan, de a talajszinti hőterhelés csökkentésére önmagukban nem elegendők. Az energetikai rendszerre vonatkozó vállalások homályosak: nincs energiaigény-becslés, nem jelenik meg a helyi energiatermelés rendszere, a körforgásos építés elvei pedig teljesen hiányoznak. A szennyvízhő hasznosítása mint ötlet előremutató, de magyarázat nélkül marad, a meglévő víziközmű-hálózat kapacitásait pedig indokolatlanul adottnak tekinti a pályamű.

Társadalmi szempontból az egyik legnagyobb hiányosság a lakáskonceptió teljes kidolgozatlansága. Bár a pályamű a legtöbb lakást javasolja a pályázók közül, ezek típusáról, eloszlásáról, finanszírozásáról vagy a lakhatási formák változatosságáról nem ad érdemi információt. A bemutatott alaprajzok belső folyosós, rosszul szellőző lakásokat mutatnak, miközben a látványtervek ezzel ellentmondásban inkább magas presztízsű lakókörnyezetet sugallnak. A közintézmények elhelyezése elszórt, sok esetben távol esnek a lakóövezettől, az egészségügyi és idősellátás pedig gyakorlatilag kidolgozatlan.

Össességében a pályamű inkább grafikai, mintsem urbanisztikai koncepcióra épít, így nem képes városi léptékben működő és meggyőző válaszokat kínálni. A látványos gesztus mögött hiányzik a megfelelő városszerkezeti logika, a közlekedési rendszer életszerűsége, a lakhatási stratégia, a környezeti és energetikai megalapozottság, valamint a közterek és közösségi funkciók működőképes rendszere is.

A teljes mezőny egyik legösszeszedettebb és legszínvonalasabb javaslata ez a pályamű, amely világos szerkezeti gondolkodással, gazdag tartalmi kidolgozottsággal és erős, karakteres városépítészeti vízióval dolgozik.

A pályamű közlekedési koncepciója több részterületen kiemelkedő, különösen a Rákosrendező vasútállomás kapcsolatrendszere és a kerékpáros infrastruktúra kezelése tekintetében. A gyalogosbarát utcahálózat, a megosztott forgalmú utcák, a megfelelő átjárhatóság és a jó városkapu-koncepció mind előremutató elemek. Ugyanakkor kritikus hiányosság a harántirányú közösségi közlekedési kapcsolatok hiánya, illetve a vasút elválasztó hatását csak részben oldó, alultervezett gyalogos-kerékpáros kapcsolatok. Az autómentes városrész elvárásával ellentétes a parkolóházak telepítése és a B+R tárolók hiánya.

34

alkalmazása, a klímavizsgálatok, a szivacsváros-logika és a kék–zöld infrastruktúra városrész szintű integrációja terén. Ugyanakkor több kulcsterület kérdéseket vet fel: a víziközmű-koncepció hiányos, a csapadékvíz minőségi kezelése nem kielégítő, a hőszigetelés mérséklése a zárt beépítés és a légmozgást gátló tömbszerkezet miatt nem egyértelmű. A hulladékgazdálkodási javaslat említés szintjén marad. Nem előnyös, hogy a terv a távhőellátás lehetőségét figyelmen kívül hagyva alapvetően levegős hőszivattyúkra alapozná a városrész hőellátását.

Rendkívül erős a pályamunka a társadalmi fenntarthatóság szempontjából is. A magas lakásszám mellett változatos, befogadó lakhatási kínálatot fogalmaz meg, és figyelmet fordít az életciklusokon átívelő lakhatási lehetőségekre. A közterületek inkluzivitása, a részvételi tervezés megjelenése, az aktív földszinti zónák és a gazdag programkínálat mind azt jelzik, hogy a pályamű valóban emberléptékű, társadalmilag fenntartható városrészt kíván létrehozni, alkotói pedig jelentős gyakorlati tapasztalattal rendelkeznek e téren. Ugyanakkor fontos hiányosság az egészségügyi és szociális intézményi hálózat részletes kimunkálásának hiánya, valamint a sport- és rekreációs területek alulméretezése.

Gazdaságossági és megvalósíthatósági szempontból a terv kimagaslóan teljesít. A beépítési intenzitás racionális, a funkciómix értékes és piacképes, az ütemezés logikus, és figyelembe veszi a külső fejlesztésekkel való koordinációt. A tetőfelületek tudatos hasznosítása, a megújuló energiára törekvő koncepció és a fejlesztési ügynökség felállításának javaslata biztos alapot teremtenek a projekt hosszú távú működőképességéhez. A terv ugyanakkor nem pusztán a végső fizikai állapotot vázolja fel, hanem a folyamat irányítására is javaslatot tesz; előhasznosítási javaslatai, ütemezési logikája és a „Változás Kézikönyve” erős szakmai tudatosságra utalnak.

A bírálóbizottság a pályaművet kiemelkedően erősnek ítélte meg, amelyet a grafikai megjelenés, a dokumentáció részletezettsége és a műszaki leírás koherenciája is egyértelműen a mezőny legjobbjai közé emeltek. Összességében magas színvonalú, stratégiaiilag átgondolt és városi léptékben is koherens javaslat, amely a továbbtervezés során jól fejleszthető irányokat kínál. Fő erőssége a városszerkezeti logika, az élhető lakókörnyezet víziója és a közterületi rendszer kivételes minősége. A legfontosabb fejlesztendő területek a központi park méretének növelése, a közösségi közlekedési hálózat erősítése, a környezeti és víziközmű-koncepció részletes kidolgozása, valamint a szociális és egészségügyi szolgáltatások hálózatának teljes körű meghatározása.

A Bírálóbizottság a pályaművet magas színvonalú megoldásaira való tekintettel I. díjban részesítette.

RR-14 sorszámú pályamű

A pályamű összességében korrekt, és kétségtelenül tartalmaz előremutató fenntarthatósági és energetikai javaslatokat, ugyanakkor városképi és szerkezeti értelemben nem kínál olyan karakteres, markáns víziót, amely valódi alternatívát mutatna egy új városnegyed identitásának megteremtésére.

Az egyik alapvető probléma, hogy a beépítés összhatása túlzottan monoton, lakótelepszerű. Nem alakulnak ki karakteresen elkülönülő városrészek, jól működő alközpontok vagy olyan kisebb léptékű terek, amelyek közösségformáló ereje az egész városrész identitását meghatározhatná. A nagy park egyetlen tömbben koncentrálódik a terület északi részén, így a zöldfelületek nem szövik át a városszövetet, és a park megközelíthetősége, belső szervezése is kiforratlan marad. Bár a Rákos-patak revitalizációja és a hullámtér bővítése értékes gondolat, a keleti oldalon a patak menti beépítés túlságosan közel kerül a vízfolyáshoz, gyengítve az ökológiai folyosó működését. A kisebb zöldfelületek sem kellően kidolgozottak, így az összhatás inkább töredezett, mintsem hálózatszerű.

A közlekedési rendszer hasonlóan bizonytalan: a belső gyűjtőút elvágja a zöldterületeket egymástól, megbontja a „parkváros” jellegét, és nem támogatja a gyalogos-kerékpáros prioritású közlekedés kialakulását. Több átkötés hiányzik a környező városrészek felé, különösen a kerékpáros hálózatban, miközben a vasút elválasztó hatása sem oldódik kellőképpen. A vasútállomások környezetében a kialakítás léptéke vagy túl nagyvonalú, vagy kedvezőtlenül szervezett, így nem jönnek létre központi helyek.

A lakhatási programban a tömbtipológia rugalmas és átgondolt, lehetőséget ad különböző lakástípusok integrálására, ugyanakkor a lakásmix kevésbé kiegyensúlyozott, a lakásszám átlag alatti, a közösségi és szociális intézmények pedig komoly mértékben alultervezettek. A kulturális, szabadidős és sportlétesítmények területe a normatív igények alatt marad, ami a társadalmi fenntarthatóság szempontjából jelentős hiányosság. A közterületi rendszer nem világos hierarchiájú, az építészeti karakter pedig nem elég erős ahhoz, hogy egy új városnegyed identitását meghatározza.

A fenntarthatósági koncepció ezzel szemben kifejezetten pozitívuma a tervnek: a csapadékvíz-gazdálkodás szivacsváros-elveken alapuló rendszere, a több léptékű kék-zöld hálózat, az adatalapú energiamenedzsment, valamint a meglévő távhőhöz való rugalmas csatlakozás mind előremutató gondolatok. Bár az energetikai fejezet néhol ellentmondásos, a koncepció alapjai megalapozottak. A megvalósíthatóság szempontjából a tervgazdaságos, ütemezhető, és nem alkalmaz extrém vagy kockázatos megoldásokat, bár a részletek több helyen hiányosak.

Összegzésként elmondható, hogy a pályamű következetes, bizonyos területeken erősen teljesítő, ugyanakkor városépítészeti és társadalmi szempontból nem elég markáns terv. Hiányzik belőle az a karakteres koncepcionális gesztus és innováció, amely képes lenne egy új városrész identitását létrehozni és a környező városszövethez való kapcsolódását erősíteni. A fenntarthatósági és gazdaságossági elemek figyelemre méltóak, de önmagukban nem elegendők.

5. A PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA

5.1. A pályázatok díjazásának szabályai

Díjazásra rendelkezésre álló keret összesen (pályázati díjak és megvétel)	bruttó 141.000.000, - Ft
A díj legnagyobb összege (I. díj)	bruttó 18.000.000, - Ft
A megvétel legkisebb összege	bruttó 3.000.000, - Ft
Meghívási díj pályázónként	bruttó 5.000.000, - Ft

A Bírálóbizottság a beérkezett pályázatok minősége alapján a fenti értékhatárok között határozta meg a díjak és a megvételek összegét.

A meghívási díj a Részvételi szakaszban a Jelentkezők közül kiválasztott, a keretszámnak megfelelő legfeljebb 16 Pályázót illeti meg. A meghívási díjra csak abban az esetben jogosult a Pályázó, ha pályaművét a Kiírásnak és a Dokumentációnak megfelelően benyújtotta.

A díjak és megvételi összegek bruttó összegek, amelyek a hatályos magyar jogszabályok alapján keletkezett adót, illetve minden egyéb fizetendő közterhet tartalmaznak. A díjak és megvételi összegek minden esetben megfelelően kiállított számla vagy egyéb számviteli bizonylat ellenében kerülnek kifizetésre.

A Pályázó forintban köteles kiállítani a számlát, melyet a Kiíró forintban, átutalással egyenlít ki.

Külföldi vállalkozás esetén az általános forgalmi adó (ÁFA) a Pályázó részére nem kerül kifizetésre, annak összegét a Kiíró közvetlen módon fizeti be a magyar adóhatósághoz, így mellőzhető a külföldi partner bejelentkezése ÁFA alanyként a magyar hatóságoknál.

A Kiíró a Pályázóknak a pályaművek elkészítésével és benyújtásával kapcsolatos költségeiket nem téríti meg.

A díjazott és megvételt (kiemelt megvételt) nyert pályaművek a Kiíró tulajdonába kerülnek, aki a tervpályázati díjazáson, illetve megvételi díjon felüli további ellenszolgáltatás nélkül azokat felhasználhatja a szerzői jogi védelemre vonatkozó előírások betartásával. A díjazott és megvételtben részesült pályaművek szerzői a pályamű beadásával a szerzői műre vonatkozó, korlátlan, kizárólagos, minden - az átdolgozás jogát is magában foglaló - felhasználási módra kiterjedő, harmadik személynek átadható, korlátlan területi felhasználási engedélyt megadják, a velük kötendő felhasználási szerződések részletes rendelkezései szerint. A hatályos jogszabályoknak megfelelően a Kiíró részben vagy egészben felhasználhatja a díjazott és megvételtben részesített pályaműveket promóciós, reprodukciós és kiállítási célokra is. A Kiíró fenntartja a jogot, hogy a díjazott és megvételtben részesített

pályaműveket a személyhez fűződő szerzői jogok tiszteletben tartásával, az alkotók további javadalmazása nélkül, promóciós vagy kiállítási célokkal sokszorosítsa, feltüntetve a pályamű alkotóit.

5.2. Díjazás és megvétel

A Bírálóbizottság a jogi szakértő javaslatának megfelelően a beérkezett 14 pályamű mindegyikét érvényesnek és formailag megfelelőnek tartotta, így a pályaművet benyújtó Pályázók mindegyike számára megítélte a Dokumentációban rögzített bruttó 5.000.000, - Ft összegű **meghívási díjat**.

A Bírálóbizottság a beérkezett pályaműveket a Dokumentációban meghatározott szempontok alapján értékelte, és az érvényes pályamunkát benyújtó Pályázók között **díjakat osztott ki, illetve a pályamunkákat megvételben (kiemelt megvételben) részesítette az alábbiak szerint.**

Csak a díjazott, illetve a megvételben részesített pályaművek kerültek meghatározásra, a többi pályaművet a Bírálóbizottság nem rangsorolta, de a jelen Zárójelentésben azokat is megnevezte és értékelte.

A Dokumentáció szerint a Bírálóbizottság a beérkezett pályázatok minősége alapján a fenti értékhatárokat figyelembe véve határozta meg a díjak és a megvételek összegét. A Bírálóbizottság a meghívási díjak odaítélése után a díjazásra és megvételre fennmaradó teljes összeget kiosztotta a pályázók között.

A 4. fejezetben ismertetett értékelések alapján a Bírálóbizottság az alábbi pályaműveket részesítette díjazásban:

I. díjban részesül:	Az RR-13 számú pályamű
II. díjban részesül:	Az RR-01 számú pályamű
Megosztott III. díjban részesül:	Az RR-04 számú pályamű
	Az RR-09 számú pályamű

A 4. fejezetben ismertetett értékelések alapján a Bírálóbizottság továbbá úgy döntött, hogy az alábbi pályaműveket a Tervpályázati Rendelet 7. §-a szerint megvételben részesíti azzal, hogy két pályaművet közülük **kiemelt megvételben** részesülő pályaműként nevesít:

Kiemelt megvételben részesül:

- Az RR-02 számú pályamű
- Az RR-11 számú pályamű

Megvételben részesül:

- Az RR-05 számú pályamű
- Az RR-07 számú pályamű

5.3. A díjak és megvételek elosztása

A Bírálóbizottság a díjazottak részére kifizetendő összegeket az alábbiak szerint állapította meg, figyelemmel a díjazásra rendelkezésre álló keret összegére:

I. dÍj:	bruttó 18.000.000, - Ft;
II. dÍj:	bruttó 17.000.000, - Ft;
III. dÍj:	bruttó 10.000.000, - Ft

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

Kiemelt megvétel: bruttó 5.000.000, - Ft

Megvétel: bruttó 3.000.000, - Ft

A Bírálóbizottság pénzbeli díjazással nem járó dicséretben vagy egyéb jellegű dicséretben nem részesített pályaművet.

6. A TERVPÁLYÁZAT HASZNOSÍTÁSÁNAK MÓDJÁRA ÉS LEHETŐSÉGEIRE TETT AJÁNLÁSOK

A Bírálóbizottság a Tervpályázatot **érvényesnek és eredményesnek** nyilvánítja és megállapítja, hogy a **Tervpályázat során I. díjban részesült pályamű alkalmas arra, hogy annak alapján az azt elkészítő Pályázó tervezői szolgáltatás megrendelésére vonatkozó hirdetmény közzététele nélkül lefolytatandó tárgyalásos közbeszerzési eljárásban a Kiíró ajánlattételre felhívja.** A hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás szabályai szerint a közbeszerzési eljárás megindítható, a közbeszerzési dokumentációban meghatározott vállalási feltételekkel a tervezői szolgáltatás szerződése megkötethető, a Bírálóbizottság alábbi ajánlása szerint.

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

6.1. A további tervezési folyamatra vonatkozó ajánlások

A Bírálóbizottság a nyertes (I. díjazott), RR-13 számú pályamű továbbtervezése kapcsán az **alábbi ajánlásokat** fogalmazta meg:

1. Mint a tervezési program is kiemelte, a projekt keretében legalább 25 hektár nagyságú közcélú zöldterületet (közparkot, zöldfolyosót, közkertet, fásított közteret) kell kialakítani a meglévő növényzet hasznosításával, ütemezett ökológikus átalakításával; ezen belül az egybefüggő városi park területére vonatkozó elvárás legalább 15 hektár. A vasút két oldalán elhelyezkedő parkterületek a Rákospatak ökológikus átvezetése ellenére sem tudnak egybefüggő városi parkot alkotni, ezért a terület északnyugati negyedének térszerkezete felülvizsgálatra szorul. A park lehatárolása során az ökológiai adottságokat, a meglévő értékes faállományt és a talajszennyezettséget szem előtt kell tartani. A városi park feltáró gyalogos hálózatának szerkezete szervesen kapcsolódjon a Vasúttörténeti Park belépési-feltárási pontjaihoz, a két terület elrendezése, funkcionalitása és működése legyen szinergikus.
2. Az északnyugati térség átalakítása során kieső közintézményi és értékesíthető szintterületek pótlásáról gondoskodni kell egyrészt a megvalósíthatóság szempontjainak, másrészt a differenciált telepítési sűrűség elvárásának figyelembevételével.
3. Általánosságban is törekedni kell a helyi jelentőségű közcélú zöldterületek és a tömbbelsőben létesíthető egyéb zöldfelületek differenciált, változatos és nemcsak

ökológiailag, de csapadékvíz-visszatartás és gyalogos közlekedés szempontjából is összefüggő hálózatának megteremtésére.

4. A fejlesztési terület délnyugati oldalán a zöldfelületet oly módon szükséges kijelölni, hogy vizes élőhely vagy záportározó kialakítására is alkalmas legyen, kihasználva a terület magas nedvességindexét.
5. A Rákos-patak természetközeli állapotának helyreállítása, a meder- és felszínformák kialakítása során javasolt a közelmúltban megvalósított nyugat-európai vizesélőhely-rehabilitációs projektek tapasztalataira is alapozni.
6. A továbbtervezés során javasolt élőhelykezelési tervet készíteni, amely kiterjed a patak fokozatos renaturalizációjára, az északnyugati területen található spontán megtelepedett erdőállomány tájépítészeti koncepcióba való integrálására, valamint a fejlesztést megelőző időszak ideiglenes területhasználatára, és összhangban áll a kármentesítési és rekultivációs feladatok ütemezésével.
7. A levegőminőség javítása, de minimum a jelenlegi állapot megtartása érdekében törekedni kell a meglévő szélcsatorna (légfolyosó) méretének és szerkezetének megőrzésére. Olyan telepítés szükséges, amely áramlási modellezési adatokkal alátámasztott módon a lehető legjobb át- és kiszellőzési paramétereket képes biztosítani.
8. Rákosrendező identitását a területet átszelő vasútvonal adja, azt nem elrejtteni kell, hanem megfelelően integrálni a városi szövetbe. A vasút feletti átkelési lehetőségek környezetében, illetve a beépítés és a vasút közti sávban városias térrendezés indokolt. A vasútüzemi terület a pályaműben ábrázolt megoldáshoz képest tovább szűkíthető, oda a vasút és a beépítés közötti zöldfelület kiterjeszthető.
9. A vasút elválasztó hatását mérsékelni szükséges a két részterület között, ezért a pályaműben szereplő keresztirányú gyalogos-kerékpáros műtárgyakat sűrítve további átkelők létesítése javasolt a vasút felett. Ezek javíthatják a közösségi közlekedési megállók, zöldterületek elérhetőségét, egyben a szomszédos városrészek között ma hiányzó kapcsolati hiányosságok oldásához is hozzájárulhatnak. Ezek a mérnöki műtárgyak, mint vizuális elemek egyben a városrész karakterét is képesek meghatározni. A gyalogos-kerékpáros műtárgyak hídfőit akadálymentes módon, a környező terep és beépítés vezérszintjének célzott megmozgatásával célszerű kialakítani.
10. Alapvetően helyes a vasútállomás két peronvégi kijáratának funkcionális kettéválasztása: míg a déli kijárat elsősorban az intermodalitást, a csatlakozó közösségi közlekedési szolgáltatásokra való átszállást szolgálja, addig az északi kijárat fő szerepe a rákosrendezői városrész feltárása, a városrészközpont – illetve az ott létrejövő munkahelyek, szolgáltatások – elérése. E kijáratra természetes módon

szervezhető a keleti és nyugati részterület központi közterei. Ezt a funkcionális klasztert érdemes tovább erősíteni a vasútállomás északi keresztkapcsolatának kiskereskedelmi-szolgáltató terekkel történő gazdagításával.

11. Rákosrendező vasútállomás nyugati oldalán, a Dévényi utca mentén kialakítandó lineáris parkra határozott, kellő térarányú rávezetés szükséges, amely egyben a városrészközpont észak-déli gyalogos tengelyét is képezheti.
12. A Szegedi úti felüljáróhoz csatlakozó útszakaszokon, különösen a Teleki Blanka út mentén törekedni érdemes arra, hogy az utat nagyvárosias léptékű beépítés szegélyezze; lehetőség szerint aktív homlokzatok és épületföldszintek forduljanak a főút felé.
13. Megfontolásra érdemes a rákosrendezői terület identitását erősítő „körút”, egységes arculatú gyalogos-kerékpáros útvonal, egyben városi főutca koncepciójának beemelése a tervbe.
14. Magasházak elhelyezése csak a városképet nem zavaró módon javasolt.
15. A zárt keretes beépítést javasolt tovább fellazítani, megnyitni, általában véve változatosabb tömegképzésre és épülettípológiák alkalmazására törekedni.
16. Javasolt, hogy a városrészközpont területén egyes – a mesterterv készítése során megjelölt – városképi szempontból meghatározó épületek, valamint a projekt keretében létesítendő közintézmények tervezőinek kiválasztására építészeti tervpályázatok keretében kerüljön sor.
17. A továbbtervezés során az alapintézményi ellátást célszerű nagyobb egységekbe összpontosítani, ami lehetővé teszi a kapacitások és funkciók későbbi rugalmas átcsoportosítását.
18. A városi kötőtpályás kiszolgálás lehetőség szerint kerüljön a magterület észak-déli súlyvonalába. Ez erősíti az egyes pályaművekben megfogalmazott, a nyugati területrészt belső tengelyén végigfutó villamos-szárnnyal létjogosultságát a kisközföldalatti vasút menti, a súlyvonalától eltartó továbbvezetésével szemben. Így elképzelhető, hogy a kisközföldalatti végállomása távlatban Rákosrendező vasútállomásnál maradjon.
19. A vasút és a városi kötőtpályás hálózatok mellett a teljes fejlesztési terület feltárására költségkímélőbb, rugalmasabb megoldásokat is javasolt tekintetbe venni. Ebben szerepet kaphat a térség autóbusz- és trolibusz-hálózatának kiterjesztése és a területen való átvezetése, illetve a közösségi közlekedésre ráhordó kisebb eszközök, mint az alapvetően autómentes környezetben sűrűn közlekedtethető önvezető kisbuszok.

27. Vizsgálatra érdemes a föld alatti, csővezetékes hulladékgyűjtés rendszere, illetve a közművezetékek helytakarékos, csoportos telepítésének lehetősége.

28. A városligeti vasúti delta a gyalogos-kerékpáros átjárhatóságát mindhárom irányból, közúti kiszolgálását legalább egy irányból biztosítani szükséges. A terület ezáltal alkalmassá válik a környező városrészek szűkös (vagy egyenesen hiányzó) intézményi, rekreációs és zöldterületeinek funkcionális kiegészítésére: sportpályák létesítésére vagy akár a Fővárosi Állat- és Növénykert bővítésére.

30. A Szőnyi út menti aprótelkes területsáv esetében kiemelten fontos a léptékhelyes illeszkedés biztosítása, a szomszédos akcióterületen belül tervezett funkciók és beépítési karakter hozzásimítása a meglévő családiház-as-kistársasház-as miliőhöz. Törekedni kell arra, hogy a keleti részterület utcahálózata és szolgáltatásai segítsék a Szőnyi út környékének fokozatos átalakulását.

31. Az M3 autópálya bevezető szakaszának forgalomcsillapítása, városi főúttá alakítása fontos lépés annak érdekében, hogy Rákosrendező területe a XIV. kerület lakóterületeihez szervesüljön. Minimumprogramként indokolt a közlekedési felületek racionalizálása, mainál több akadálymentes gyalogos-kerékpáros átjárási lehetőség kialakítása, a Rákos-patak revitalizációjának kiterjesztése az M3 délkeleti oldaláig, továbbá a jelenleg hiányos zajvédelmi létesítmények kiegészítése.

32. Javasolt az M3 bevezető – Nagy Lajos király útja csomópont forgalomtechnikai kialakításának és területigényének átgondolása annak érdekében, hogy a csomópont térségében a roncsolt, túlzottan közlekedésorientált városszövet begyógyításával nagyvárosias karakterű, nem lakáscélú beépítésre alkalmas telektömbök alakulhassanak ki, ezzel kialakítva a fejlesztési terület Zuglói felőli kaputérségét.

44

7. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A Bírálóbizottság felhívja a Kiíró, hogy a Tervpályázati Rendelet 27. § (4) bekezdése szerint a díjazott és a megvételben részesült pályaművek tekintetében a felhasználási jogok átruházására vonatkozó szerződéseket kösse meg!

Végezetül a Bírálóbizottság felhívja a Kiíró figyelmét, hogy a jelen Zárójelentés – mint a szakmai bírálatokat rögzítő dokumentum – elkészítésekor a benyújtott pályaművek alkotóinak adatait a titokgazda még nem ismertette.

A Bírálóbizottság rögzíti, hogy a jelen Zárójelentés Bírálóbizottság általi elfogadását követően kerül sor a pályaműveket benyújtó Pályázók azonosítására a Tervpályázat elektronikus szolgáltatója által elvégzett megfelelő informatikai műveleteket követően. A Pályázók azonosítását követően elkészítésre kerülő, pályázati azonosítószámokat, sorszámokat, eredményeket, és a Pályázók tényleges személyét, valamint a tervezőket tartalmazó táblázat utólagosan kerül a jelen Zárójelentéshez 1. sz. mellékletként csatolásra.

A Bírálóbizottság tagjai a jelen Zárójelentéshez hozzájárulásukat a Bírálóbizottság és szakértői testület Munkarendje alapján elektronikus formában adták meg.

A Bírálóbizottság tagjai:

Karácsony Gergely Elnök	Vitézy Dávid Társelnök	Lánszki Regő	Erő Zoltán
Bardóczi Sándor	Binó Beáta	Massányi Katalin	Andreas Trisko
Petr Hlaváček	dr. habil Benkő Melinda PhD	dr. Árendás Gergely	Barts J. Balázs
Dományi Bálint	Mészáros János	Rab Judit	Albrecht Ute

dr. Kocsis János Balázs

Budapest, 2026. március 26.

MELLÉKLET

1. sz. melléklet: A Pályázók azonosítását követően elkészített pályázati azonosítószámokat, sorsszámokat, eredményeket, tervezőket tartalmazó táblázat

A KIÍRÓ ÁLTAL A PÁLYÁZATHOZ RENDELT BÍRÁLATI AZONOSÍTÓ (SORSZÁM)	A PÁLYAMŰ PÁLYÁZÓ ÁLTAL GENERÁLT AZONOSÍTÓKÓDJA	HELYEZÉS	PÁLYÁZÓ
RR-01	BESZ_519744	II. DÍJ	ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS GmbH ARCHI-KON Kft. RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten
RR-02	BESZ_379812	KIEMELT MEGVÉTEL	4 plusz Kft. Korényi és Társai Építész Kft. IDEFIX landscape architecture VOIDS
RR-03	BESZ_458821		Atelier Kempe Thill Architects and Planners DOGMA Architects Mókembé (Kft.) NART Építész Műterem Kft. Bollinger + Grohmann Engineers Kft. Periféria Központi és Kutatóközpont Kft. Újirány Tájépítész Kft.
RR-04	BESZ_450710	MEGOSZTOTT III. DÍJ	Superwien urbanism zt gmbh Építész Stúdió Kft. Objekt Tájépítész Iroda Kft.
RR-05	BESZ_993739	MEGVÉTEL	MCXVI Kft. Czirják Szabó Kft. StudioVlayStreeruwitz ZT-GmbH 4D Tájépítész Iroda Kft. LAND LAB, laboratorio de paisajes SLP con.sens verkehrsplanung zt gmbh Mobil City Bt.
RR-06	BESZ_199116		ESTUDIO LAMELA S.L.P. EZQUIAGA ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y TERRITORIO S.L. SZÁNTÓ & MIKÓ Építészek Kft. Grant Partnership Limited
RR-07	BESZ_049064	MEGVÉTEL	Urban Agency Aps Lépték-Terv Kft.
RR-08	BESZ_590997		S.B.ARCH. STUDIO BARGONE ARCHITETTI ASSOCIATI GUBAHÁMORI Kft. RJZS Architects Kft. Soóki-Tóth Gábor Csaba egyéni vállalkozó

A KIÍRÓ ÁLTAL A PÁLYÁZATHOZ RENDELT BÍRÁLATI AZONOSÍTÓ (SORSZÁM)	A PÁLYAMŰ PÁLYÁZÓ ÁLTAL GENERÁLT AZONOSÍTÓKÓDJA	HELYEZÉS	PÁLYÁZÓ
RR-09	BESZ_749287	MEGOSZTOTT III.DÍJ	CHYBIK + KRISTOF s.r.o. Arup Group Limited NAUTES Építésműterem Kft. Architekten Tillner & Willinger ZT GmbH Gumuchdjian Architects LLP HMBCJ GmbH (Demografik)
RR-10	BESZ_256018		Fernezei Kft. Clément Blanchet Architecture Gustafson Porter + Bowman LLPs
RR-11	BESZ_396223	KIEMELT MEGVÉTEL	MUTABILIS PAYSAGE & URBANISME LAN S.A.R.L D'ARCHITECTURE
RR-12	BESZ_517595		Bjarke Ingels Group A/S Vikár és Lukács Építész Stúdió Kft.
RR-13	BESZ_299434	I. DÍJ	Coldefy ET ASSOCIES ARCHITECTES URBANISTES CITYFÖRSTER Brehm Hansen Niehüser Nolting Richter Seidel Sobota Partnerschaft mbB Architekten Sporaarchitects Kft. TREIBHAUS Landschaftsarchitektur Hamburg Marko and Placemakers s.r.o.
RR-14	BESZ_511103		MICA Architects Limited W X Y + architecture + urban design

