



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT



A Széll Kálmán tér rendezési koncepciója

Tájékoztató összefoglaló

Készült a FŐMTERV vezette tervező csapat részletes pályázati anyaga alapján



2011. július

HELYSZÍN, ADOTTSÁGOK

A Moszkva tér – mely Buda és a budai közlekedéshálózat kulcscsomópontja - egy korábbi, nem ember központú városi közlekedési kultúra maradványa, ahol nem a városlakó és nem is az utas az érték, ráadásul mai leromlott formájában a szocializmus közlekedési és városképi skanzenje. Miközben Budapesten is megindult a városi terek humanizálása, egy emberléptékű élhető környezet kialakítása, eddig ebből a „rendszerváltásból” a Moszkva tér kimaradt.

A Széll Kálmán tér nem maradhat ki!

Ha a tér csak nevében tud megújulni, akkor nem változik semmi. Nagy lehetőség és nagy kihívás előtt áll a Főváros. Egy a már letűnt korok negatív szimbólumából kell új jelképet, a megújulás, a fejlődés, az élhetőség, az emberarcúság jelképét megalkotni.

Olyan teret kell létrehozni, mely megfelel a mai korszerű várostervezés elveinek és a közlekedési hangsúlyok is helyes aránnyal jelennek meg. A siker kulcsa, hogy olyan megoldást célozzunk meg, melynek megvalósulására van esély a közeljövőben. Ehhez racionális, megoldásaiban egyszerre takarékos és nagyvonalú, funkcionálisan letisztult teret kell terveznünk.



A Széll Kálmán teret ma a csomópontban véget érő villamos- és buszvonalak végállomásainak helyfoglalása, és a járművek napközbeni tárolása jellemzi. Buda első számú kulcscsomópontjának, köztér funkciójú részei pedig lelakottak, taszítóak. Gyalogos használatát a tömegközlekedési eszközök közötti forgalom, valamint a Fény utcai piac és bevásárlóközpontok, illetve a Városmajor (lakóterületek) közötti fontos gyalogos kapcsolatok határozzák meg, melyek jellemzően a metró épületének közelében, illetve a Dékán utca – Csaba utca útvonalon zajlanak. A gyalogosok ma mindennek és mindenkinek alá vannak rendelve. Vonatkozik ez egyaránt a téren belüli átszálló mozgásokra, a tömegközlekedési megállóhelyek megközelítésére, vagy a téren átvezető gyalogos tengelyre.

A Széll Kálmán teret jelenleg és a távlati jövőben is fontos közösségi közlekedési kapcsolatokat elosztó térként képzeljük. A tér átépítése során a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát megtartani és javítani szükséges, ugyanakkor a közlekedésüzemi területek ésszerű csökkentése egyszerre orvosolná a kapcsolati hiányokat és a tér helyi közlekedési funkcióinak „prioritás zavarát”. A Széll Kálmán tér a budai hegyek közti völgyek természetes metszéspontjaként kikerülhetetlen közlekedési csomópont, ugyanakkor a város felé megnyílván a belváros egyik kapuja, ugyanakkor kapuja a Budai Várnak is, ennél fogva az sosem lehet egy csendes, motorizált forgalomtól mentes városi zárvány. Funkcióiban a gépkocsiforgalom számára egyszerre kell átengedőnek és feltartóztatónak lennie. A mindennapi használatban legyen kissé visszatartó, hogy ösztönözzön a tömegközlekedés használatára, de legyen megengedő, ne zárja ki az alkalmi használatot. A kerékpárosok szempontjából a tervezett átvezetéseknel a rendezőelv a „hol van a legjobb helyen”, mintsem a „hol maradt még hely” legyen. Összességében tehát nem egy parkot, hanem levegős, árnyas zöldekkel tagolt közlekedési teret javasolunk kialakítani, mely képes a nagy utas-áramlások kulturált kiszolgálására, de alkalmas találkozási helynek, s a nívós városi tér sokoldalú emberi használatára is.

MÚLT



JELÉN



JÖVŐ



A TERVEZÉS ALAPTÉZISEI

- A teret naponta több mint 200 ezer ember használja, tehát elsősorban burkolt gyalogos használatú tér, nem pedig park, üzletek közé szervezett gyalogos „folyosó”, és nem kell ide a korábban gondolt domb sem
- A gyalogos forgalomnak és a közösségi közlekedésnek egy közös szinten kell bonyolódnia.
- A gyalogos nem kényszeríthető szintvesztésre, egyszerre lehetőleg ne keresztezzen két vágánynál vagy három forgalmi sávnál többet.
- A közösségi közlekedés színvonala nem csökkenhet, egy járat sem kerülhet a tér átépítésével rosszabb helyzetbe.
- A kerékpár jármű, ami ha lehet, a saját forgalmi sávjában haladjon.
- A tér közlekedési kapacitásviszonyait a csatlakozó hálózat, adottságként kezelendő kapacitásviszonyaihoz kell igazítani, felesleges és idegen elem lenne minden külön szintű megoldás.
- Kerülendő a tömegközlekedés vagy a gyalogosforgalom külön szintre helyezése a biztonság, vagy a közút akadálytalan haladása érdekében.

ÜTEMEZÉS

- Lehet bármily tökéletes is egy elgondolás, ha nincs „hozzávezető út”, éppen ezért az ütemezhetőség mind műszaki, mind pénzügyi értelemben véve a siker egyik záloga. Ugyanakkor fontos, hogy már az első, szerényebb anyagi lehetőségekkel bíró ütemben is érdemi, a használókat pozitívan érintő változások léphessenek életbe. További fontos szempont, hogy az építkezés egymásra épülően, visszabontások nélkül, moduláris jelleggel történhessen a mindenkorai pénzügyi lehetőségek figyelembe vétele mellett. Éppen ezért szerencsés, hogy a tér közlekedési funkcióváltásához szükséges beavatkozások, és a tér építészeti átalakulása egymástól kvázi független módon történhetnek, megteremtve a lehetőséget a közpénzek és magánforrások együttes, optimális felhasználására.
- A pénzügyi-műszaki ütemezés során figyelembe vettük, hogy a rendelkezésre álló források korlátozottak, de ezeket kiegészítik a Budai észak-déli villamos kapcsolat Széll Kálmán tere érintő munkái, mivel a kettő között teljes összhangot lehet teremteni. Létezik ezért egy első, minimális változat, amely a közlekedési fejlesztési javaslatok jelentős részének megvalósítását lehetővé teszi, de a fontos arculati változás csak nagyon korlátozottan jönne létre. (Például a metró kijáratának sokat kifogásolt épülete megmaradna). Célszerű lenne egy „rossz kompromisszumok” nélküli, teljes megújulást adó, ugyanakkor pénzügyileg sem elrugaszkodott változatot megépíteni már az első lépésben, mely elsősorban az arculatot meghatározó elemekkel bővülne ki.
- A további fejlesztések a tér belső építészeti arculatának „elhalasztott” elemeit valósítanák meg végleges formájában, illetve kiegészítő közlekedési átalakításokat ölelnek fel. A teret határoló építészeti beavatkozások elsősorban nem köztulajdont érintenek, ebből adódóan ezek végleges fejlesztése mindenképpen magántőke megjelenését igényli.

Gyalogos közlekedés

- Az alábbi ábra mutatja a gyalogosáramlások irányát és nagyságát, valamint a közúttal és a közösségi közlekedéssel való konfliktuspontjait.



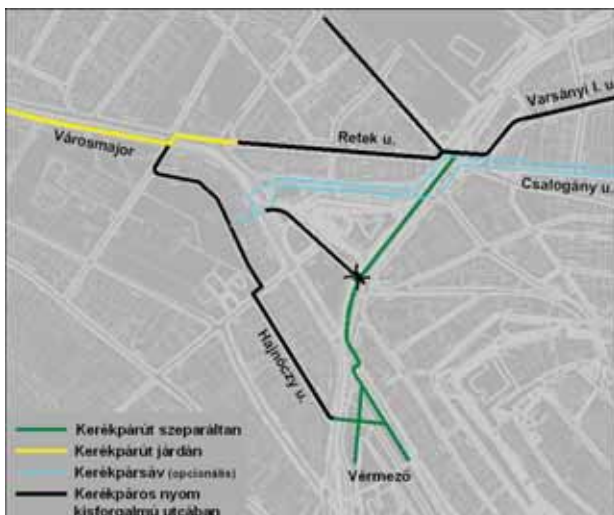
Konfliktus térkép, gyalogosok (kék), kerékpárosok (zöld)

- A távlati terv javaslatot tesz a mai gyalogos konfliktusok mindegyikének megoldására, de a kimutatott 26-ból már az első lépésben 19 megoldható.
- Az egész tér rendezését meghatározó egyik fő tervezési célunk a Csaba utca – Dékán utca, illetve a metrókijárat – Fény utcai piac fő gyalogos áramlási irányok konfliktusmentesítése. Ennek érdekében számos beavatkozás történik.
- Gyalogosnak úttesten való átkeléskor három sávnál többet egyszerre sosem kell kereszteznie az úttest közepére tervezett, az aszfalttengert megtörő, fásított elválasztó-szigetek eredményeként. Ezzel a közlekedésbiztonság és a városkép egyszerre javítható.
- A vári buszok, és a Déli pályaudvar felől érkező, a Széll Kálmán téren visszaforduló járatok végállomása marad a Várfok utcában. Ezek megközelítésére első lépésben biztonságos és kellően széles lépcsőkarok, mozgólépcső és lift kerülnek kialakításra, ezáltal biztosítható az akadálymentesítés.
- A tér burkolati rendszerét és anyagait a gyalogosok szempontjából kell kiválasztani a figyelemmel a csúszásmentességre, az időtállóságra, a takaríthatóságra, és természetesen az esztétikai elvárásokra



Kerékpáros közlekedés

- A kerékpár-hálózat legfontosabb fejlesztése a Vérmező – Varsányi Irén utca kapcsolat megadása a mai 18-as villamosvonal vágányai mellett. Ez a nyomvonal szeparáltság, helyszínrajzi és magassági vezetés tekintetében is optimális kapcsolatot ad feltéve, ha a Vérmező utcával párhuzamosan villamos megállóhely átépül középperonosra.
- A Retek utca megtartja főhálózati funkcióját. A pesti Főutca projekthez hasonlóan kerékpáros barát utcává alakul, amelyhez a forgalomcsillapítás és a kerékpár-forgalom számára ellenirányú haladást is lehetővé tevő forgalmi kialakítás a kulcs. A Varsányi Irén és a Hajnóczy József utca is e mintát követve újul meg. A téren átvezető fő közúthálózati elemek nyitott vagy zárt kerékpársávokkal egészülnek ki.



Kerékpár hálózat



Közösségi közlekedés

Átszállási kapcsolatok

- Az átszállási kapcsolatok megtervezésénél alapelv, hogy a Széll Kálmán téren belül egy olyan magterületet jöjjön létre, ahol a metró, a villamos és a busz megállók között az átszállási kapcsolatok optimálisak.
- A magterület északi oldalán (a Retek utcai házsorral párhuzamosan), peronszigetek nélkül kerültek elhelyezésre a végállomásozó és a hűvösvölgyi irányból érkező buszok megállói, nyílegyenes, jól áttekinthető és megközelíthető szegély mellett.
- A Vérmező utcával párhuzamos térrészt csak villamosok használják. A Déli pályaudvar felé haladó szerelvények szélső peronként használják az átszállási magterületet, így az utasok semmiféle akadállyal nem találkoznak. A Margit körüti irány középperont kap, így egyetlen vágányt kell keresztezniük az átszállóknak (a jobb oldalon a kerékpárút védett marad).
- A Várfok utcával párhuzamos részt villamosok és buszok egyaránt használják, (az 5-ös busz, illetve várhatóan a Déli pályaudvar felől érkező és a Fasor felé továbbhaladó új, a jelenlegiek összekötésével létrejövő járatok). Ezzel a megoldással például az 5-ös megállója, mely ma a metrókijáratról légvonalban 180 m-re található, 40 m-re kerül.



A tér speciális helyzeténél fogva nemcsak a hivatásforgalom, hanem az este szórakozni induló fiatalok (lásd Moszkva tér c. filmet) és a kirándulók gyülekező pontja is. A javaslatunkban vázolt elrendezés képes hasonló színvonalon fogadni az éjszakai buszokat és betölteni a találkozópontra funkcióit.

- A téren a 60-as vonal, azaz a Fogaskerekű fogadása is biztosítható, annak meghosszabbítása esetén.
- Az átszállási magterület észak-nyugati sarkán taxi, észak-keleti szélén pedig K+R megállóhelyet célszerű létesíteni.



- Távlatban, amennyiben a nagykörúti villamosok a térről továbbvezetésre kerülnek, mindhárom Margit körútra tartó villamos esetén megoldható, hogy a felszállóhely egy peronon legyen. Az Alkotás utca felé tartó villamosok nem tudnak közös peronról indulni, mert a Margit körút út felől, illetve a Fasor felől érkező vágányok csak a Vérmezőnél egyesülnek, itt kiemelt jelentősége lesz a dinamikus utastájékoztatásnak. A Fasor felé tartó villamosok kerülhetnek közös megállóba, mert a metrókijáratnál szembeni peron hasznos hossza ezt lehetővé teszi, de ebben az esetben különösen fontos forgalmi szimulációval elemezni a térre bejövő autóbuszok és villamosok egymásra hatását.





Feltételek a villamoshálózat átalakításához

- A tervezett budai észak-déli villamos-kapcsolat („Budai észak-déli villamos kapcsolat”) Széll Kálmán téri ágának átvezetése alapvető feltétel, amely biztosítja az Óbuda felől a Déli pályaudvar felé történő továbbvezetést. A vonal kiszolgálása érdekében a tér villamosvonalainak minden irányból minden irányba való átjárhatóságát meg kell adni.
- A térnek biztosítani kell a Fogaskerekű fogadását meghosszabbítás esetén.



- Rövidtávon a 4-6-os villamosok végállomása nagyjából a mai helyén biztosítandó, tekintettel a vonalak meghosszabbításának jelentős infrastrukturális feltételrendszerére. Ezzel együtt távlatban vizsgálandó a Hűvösvölgy, és az Alkotás utca felé való továbbvezetés, melyet a BKK a vonatkozó KözOP előkészítési projektben kíván megtenni.



Gondolatok a buszhálózat átalakításához

- Jelenleg 18 buszjárat érinti a Széll Kálmán teret, ebből 15 végállomása itt található. A téren a lehetséges járatösszevonások után a szükséges végállomási helyigény akár a felére is csökkenhet. Ehhez azonban jelentős üzemi feltételrendszer társul, melyre a továbbtervezés során részletesen ki kell térni.



Közúti közlekedés

- A közlekedési ágak közül a legkevesebb változás a közúti közlekedésben lesz. A háromszög alakú Széll Kálmán tér mai forgalmi rendje: három db 3 fázisú csomópont a háromszög csúcsain alapvetően nem változik. Ennek eredményeképp a Margit körút – Alkotás utcai irány kerülője továbbra is megmarad, ezen csak nagyon kétes költség-haszon arányú külön szintű vezetéssel változtatni, vagy a Vérmező utca nem kívánt bővítésével lehetne. A tér körforgalommá alakítása nem javasolt, mivel jelentős beruházás nyomán érdemi közúti kapacitás-változással vagy kapcsolatrendszer-bővüléssel nem járna.



- Fontos koncepcionális alapvetés, hogy a Széll Kálmán tér közúti átteresztő képességét nem kívánjuk növelni, (ezt egyébként is alapvetően a Margit körút és a Szilágyi Erzsébet fasor csomópontjainak kapacitása szabja meg). A közúti kapacitás sávszámban érzékelhető csökkentésére sincs mód még távlatban sem, mivel Buda domborzati viszonyai (alternatív észak-déli folyosó hiánya) és a tervezett behajtási díjjal védett övezet határáként ez nem reális célkitűzés. Ennek ellenére a közút által igénybevett terület (vagyis az aszfalt-felület) csökkenthető, amire azonban részletes forgalmi modellezést és szimulációt kell elkészíteni. Néhány irányban a végleges sávkiosztás ennek fényében dőlhet el (pl. fasori torkolatban kanyarodó sávok, Attila út felé menő sávszám).

- A tér három kulcscsomópontja közül kettőt kétfázisúvá lehet alakítani, a harmadiknál pedig jelentősen lehet javítani a tömegközlekedés feltételeit. A fázisok csökkentésével megspórolt veszteséget többek közt a tömegközlekedés előnyben részesítésére és a gyalogosok számára hosszabb és hangoltabb zöldidő megadására lehet fordítani.



A Széna téri csomópont „széthúzásával” a mai 3 fázis 2-re csökkenthető.

A fasori csomópontban marad a 3 fázis. Azonban a Hűvösvölgy felől érkező buszok buszsávja nem szűnik meg a járműosztályozó előtt, a forgalomtechnikai kialakítás pedig lehetővé teszi, hogy akár a Retek utcai házsorral szembe levő végállomásra, akár a tér magjába haladó busz a villamos árnyékában le tudja bonyolítani mozgását, védett buszsávról védett buszsávra érkezéssel.

- A parkolási helyzet a Széll Kálmán tér és környezetében lényegében nem változik. P+R építését a tér funkciójától idegen gondolatnak tartjuk, hiszen annak optimális helye jóval távolabb van a belvárostól. Mélygarázs csak magánbefektetés keretein belül jöhet létre, kereskedelmi céllal.



Építészet

- A tér új térburkolatot kap, melytől elvárás az igen intenzív gyalogos használatra való megfelelés, az időtállóság, a takaríthatóság, de az esztétikai igényesség is. A tér burkolt felületeinek peremeire tervezünk intenzívebb zöld telepítéseket.
- Újratervezük az óra-szobor környezetét: így tartva meg és egyben formálva újra a mára kultikussá vált találkozó helyet („találkozunk az óra alatt”).
- A tér új állapotában alkalmas lesz rendezvények, vásárok befogadására is.
- A tér központi sokat vitatott épülete a metró kijárat épülete, melynek a minimális program szerint a kiszabadítását, leegyszerűsítését javasoljuk, de véleményünk szerint komolyabb előre lépés csak a lemezű elbontásával érhető el. A mozgólépcsők és a kijárat helyi kötöttségeinek megtartásával - kapcsolódva a vár kapuja tér padozatához, - a koncepcióhoz, és a mai igényekhez sokkal jobban illeszkedő építmény valósítható meg. Ez az épület a Széll Kálmán tér arculatának meghatározó eleme, így az újjáépítés emblémájává válhat.
- A Széll Kálmán tér szélén egymáshoz közel elhelyezett villamos megálló felett a terepalakításból „származtatott” előtető rendszer készül, mely egyben a „vár kapuja tér”

padozatát is alkotja, illetve zöldfelület és befektetők által megvalósuló vendéglátó funkciók elhelyezésére is alkalmas lehet.

- Középtávon is felvethető a Csaba utca vonalában a térszínt, a Várlok utca alatti áttörésben történő gyalogos átvezetés a Városmajor utca felé.
- A Rettek utca jelenleg szűkös, de intenzív gyalogos forgalmat bonyolító útvonal, elsősorban a Margit körút és a Piac között. A kevésbé értékes épületállomány egy részének bontásával javasoljuk ezt a szakaszt kiszélesíteni, a Dékán utcai toroknál gyalogos térré alakítani. Ez a kiszélesedő, éttermi fogyasztóterekkel, intenzív zöldfelületekkel tagolt tér a térfal megszakításával kinyílhat a Széll Kálmán tér felé is. Egyes hangsúlyos pontjain magasabb, toronyszerű pontok javasoltak, melyek az eklektikus városépítés azon hagyományához nyúl vissza, mely a kiemelt csomópontokat, utcasarkokat tornyokkal, sarokerkélyekkel jelölte meg.
- Átkötést tervezünk a Városmajor felé a Krisztina körút – Várlok utca találkozásánál kialakított zebra vonalában az Ignotus utca felé. A meglévő épületállomány vizsgálata során ezen a pozícióban két olyan épület is található, mely kevésbé karakteres, így akár átépíthető, akár bontható lenne. Elképzelésünk szerint az átvezetés a földszinten, az épület alatt történne meg, tehát nem tervezük a térfal hangsúlyos megszakítását.



“Vár kapuja” koncepció

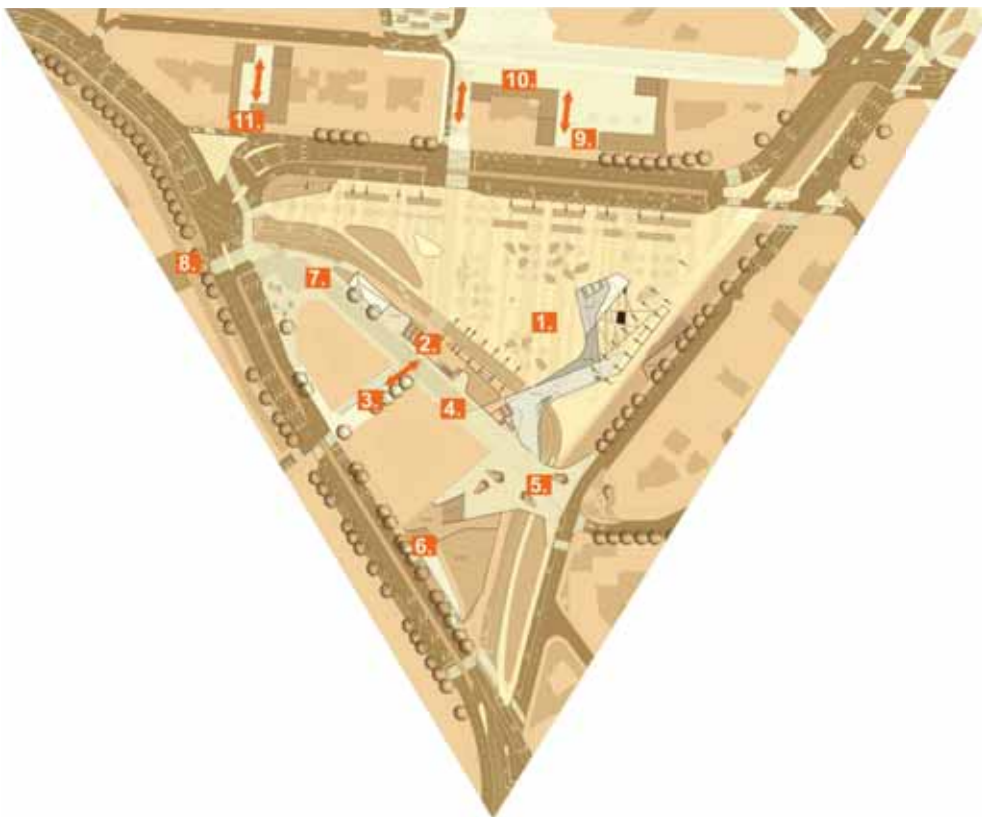
Tömegközlekedési kapcsolatok.

Tömegközlekedéssel érkezők számára a Vár megközelítése ebből az irányból kézenfekvő.



- 1. Nyugati Pályaudvar
- 2. Keleti Pályaudvar
- 3. Déli Pályaudvar
- 4. Villamos
- 5. Metró
- 6. Széll Kálmán tér
- 7. Várfok utca
- 8. Budai Vár

Építészeti beavatkozási pontok



- 1.** Széll Kálmán tér rendezése:
 - Új térhangsúly: "Találkozás az óra alatt"
 - Terepalakításból "származtatott" előtető rendszer
- 2.** Gyalogos áttörés Várfok utca alatt: Fény utcai piac - Városmajor főbb gyalogos irány szintben történő átvezetése a jelenlegi lépcsősor helyett
- 3.** Csaba utca egy szakaszának gyalogos sétánnyá alakítása - szintbeli átvezetés Széll Kálmán tér felé
- 4.** Várfok utca sétánnyá alakítása, közúti közlekedés kikerül, csak a tömegközlekedés (várbusz) marad meg. Egy szintben kialakított térkő burkolat
- 5.** „ Vár kapuja” emelt városi tér - turisztikai találkozó pont (csoportok, várbusz indítása. Információs pavilon, étterem - kávézó, nyilvános illemhely
- 6.** Turista buszok érkeztetése, parkolás nélkül. Feljárat a „Vár kapujához”
- 7.** Térré szélesedő várfok sétány - hangsúlyos új irány érkeztetése várbuszok felől
- 8.** Távolati javaslat földszinten átjárható módon kialakított épületre: új kapcsolat Városmajor felé
- 9.** Térfal nyitása Széll Kálmán tér és Retek utca között Trombitás kert területén. Vertikális hangsúly „zöld pont” (20-25m)
- 10.** Retek utca szélesítése Dékán utcai kapcsolatnál: Piac előtti „tér”, éttermek, kávézók
- 11.** Tömbbelsőben nyitott gyalogos kapcsolat Retek utca és gyalogos átkelőhely között

„Vár kapuja” koncepció: A tér második szintje

- A felső térszínen, a Várfok utca Vérmező utca találkozáskor a villamos sínek felett, illetve a postapalota mellett a Krisztina körút felé néző rendezetlen zöld háromszög fölé nyúlóan alakulhat ki a „Vár kapuja tér”, mely zöld felületekkel, kilátópontokkal, kényelmi funkciókkal (étterem, kávézó, illemhely) tagolt gyalogos tér. Megközelítése közvetlenül a Széll Kálmán térről kültéri mozgólépcsőkkel és teraszos lépcsősorral történik. A gyalogos sétánnyá alakított Várfok utca is ide torkollik, melynek fontos megmaradó eleme a Várbusz. A Krisztina körúton turisztabuszok részére le- illetve felszállóhely kialakítását javasoljuk, ahonnan teraszos lépcsősorral vagy lifttel juthatnak fel a „vár kapuja” térre. A tér turisztikai, információs és egyéb szolgáltatásoknak ad helyet.
- A Várfok utca alsó szakasza gyalogos sétánnyá alakul. Kikerül róla az autóforgalom, megmarad a Várba közlekedő busz, mely az utca alján fordul. A tér egységes,

egy szintben kialakított térburkolatot kap (nincs kiemelt járda), csak a buszmegálló kerül kiemelésre. Megszűnik a közvetlen lehajtás a Csaba utca felé, így az úttest alatt átvezetett gyalogos átjáró a lehető legkisebb szélesség alatt halad át, így inkább „híd” jellegű, mintsem aluljáró. A sétány oldalain intenzív zöldet, fasorokat javasolunk kialakítani.

Térfalak

- A térfalakban egyetlen helyen javasolt jelentősebb nyitás a Retek utcai tömb környezetében, így „folyatva” át a gyalogos tereket a Széll Kálmán térről a Millenáris felé. Változatlan térfali struktúra melletti átkötéseket javasolunk Városmajor felé a Várfok utca nyugati végében, tömbbelsőn át. A térfalakkal szembe fordítva, hogy azok az épületek meghatározóan magántulajdonban vannak, így a szabályozás lehetőségével, és a közösségi és magán érdek egyeztetésével lehet nagyobb eredményt elérni.



Az első lépésben megépülő elemek

A Budai észak-déli villamos kapcsolat projekt részeként a téren megvalósuló elemek.

- A régi 56-os villamos hurokvágányának elbontása.
- A szükségtelenné vált tárolóvágányok elbontása.
- A Margit körüti vágányok bekötése a Vérmező utcával párhuzamos vágányokba.
- Delta-vágány építése a Várfook utcai villamos „alagút” bejáratánál.

Az első lépésben minimálisan megépítendő elemek

- Csaba utca járdaszélesítés a Hajnóczy utca – Krisztina körút között.
- Csaba utca lezárása a forgalom elől a Krisztina körút – Várfook utca között.
- A Várfook utca Széll Kálmán téri szakaszának lezárása az átmenő forgalom elől – a BKV és a kerékpárosok kivételével.
- A Krisztina körút – Szilágyi Erzsébet fasor csomópont átépítése a tömegközlekedés előnyben részesítése érdekében.
- Retek utcai házsor előtti busztároló és buszvégállomási peronszigetek felszámolása, az útpálya átépítése, rendezése középső zöld sávval.
- A Dékán utcában a páratlan oldali járda kiszélesítése.
- A Dékán utcai megszüntetett kapcsolatot a Szilágyi Erzsébet fasor – Káplár utca új jelzőlámpás csomópont pótolja.
- A Dékán utca – Retek utca jelzőlámpás csomópont átépítése jelzőtáblával szabályozottá, melynek eredményeképp a Fény utcai piac felé igyekvő gyalogosok helyzete javul.
- A buszhálózat racionalizálása (járatok összekötése, végállomások számának csökkentése, Várfook u. tehermentesítése).
- A megállóhelyek átlátható, koncentrált elhelyezése, jó átszállókapcsolat biztosítása minden tömegközlekedési mód között.
- Busz és villamos közös pályahasználata.
- A Várfook utca gyalogos sétánnyá épül át, egyszintű térburkolatot kap.
- A Széll Kálmán tér új térburkolatot kap, a tér nagy részén elkészülnek a későbbi koncepciónak is részét képező kertépítészeti / növénytelepítési elemek.

- Két új lépcső építése a Várfook utcában a régiek helyén.
- Minimális programként a metrókijárat földszintes szárnyai bontásra kerülnek, homlokzata felújításra kerül, hangsúlyosan transzparens kialakítással. Célszerű azonban a teljes elbontás, és az arculatot alapvetően meghatározó új épület megvalósítása.
- A tér szélein, elsősorban a legforgalmasabb nyugati és északi részeken a gépjárművek zavaró hatásának tompítása, a belső részek védelme (elsősorban zöldfelületekkel).
- A Csaba utca – Retek utca közötti meghatározó gyalogos kapcsolat erősítése.
- A központi terület találkoztérként történő újrafogalmazása.
- Kisebb rendezvények, vásárok számára hely biztosítása.
- Az új, végleges térburkolatok és utcabútorok bemutatása, alkalmazása.
- Minél mobilabb berendezés, ami gazdaságos továbbfejlesztést tesz lehetővé.
- A gyalogos forgalmi kapcsolatok egyértelmű, világos és átlátható biztosítása.
- Egyedi arculat kialakítása.
- A legfontosabb térelemek (óra, vízmedence) végleges helyükön történő megépítése.

További már az első lépésben megépítésre javasolt elemek

- A Széll Kálmán tér régi szimbólumának tekinthető metrókijárat épület teljes egészében elbontásra kerül (nem csak a toldalék kocsmavirágárus épület), a mozgólépcsők lefedésére a távlati ütemekhez illeszkedő új épület emelkedik. Ehhez kapcsolódva – az épületegyüttes szerves részeként – megépül az emelt szintű „várkapuja tér” a Várfook utca vonaláig, valamint a villamos megállóhelyek feletti előtető rendszer. Az épület földszintjén zárt terű ügyfélszolgálati központ, az emeleten vendéglátó egység helyezhető el.
- A Csaba utca vonalában szintbeni gyalogos áttörés építése a Krisztina körút és a Széll Kálmán tér között, egyúttal megvalósul a Csaba utca érintett szakaszának díszburkolása.
- A Széll Kálmán tér igényesebb kivitelű burkolása.
- A Széll Kálmán tér utastájékoztató rendszere az alap kiépítettség helyett XXI. századi szinten.
- igényesebb utcabútorok, növényzet, arculati elemek, vízfelületek és képzőművészeti tárgyak elhelyezése, építése.



A tér kialakítása az első lépésben minimálisan megvalósuló elemek esetén



A tér első lépésben javasolt kialakítása



A tér kialakítása a további fejlesztési elemek megvalósulása esetén