



Author: Szabó, Tamás János

Affiliation: Finta Studio

Title: BUDAPEST STREAKS

Citation: Metszet, Vol 15, No 6 (2024), pp 46-51

<https://doi.org/10.33268/Met.2024.6.6>

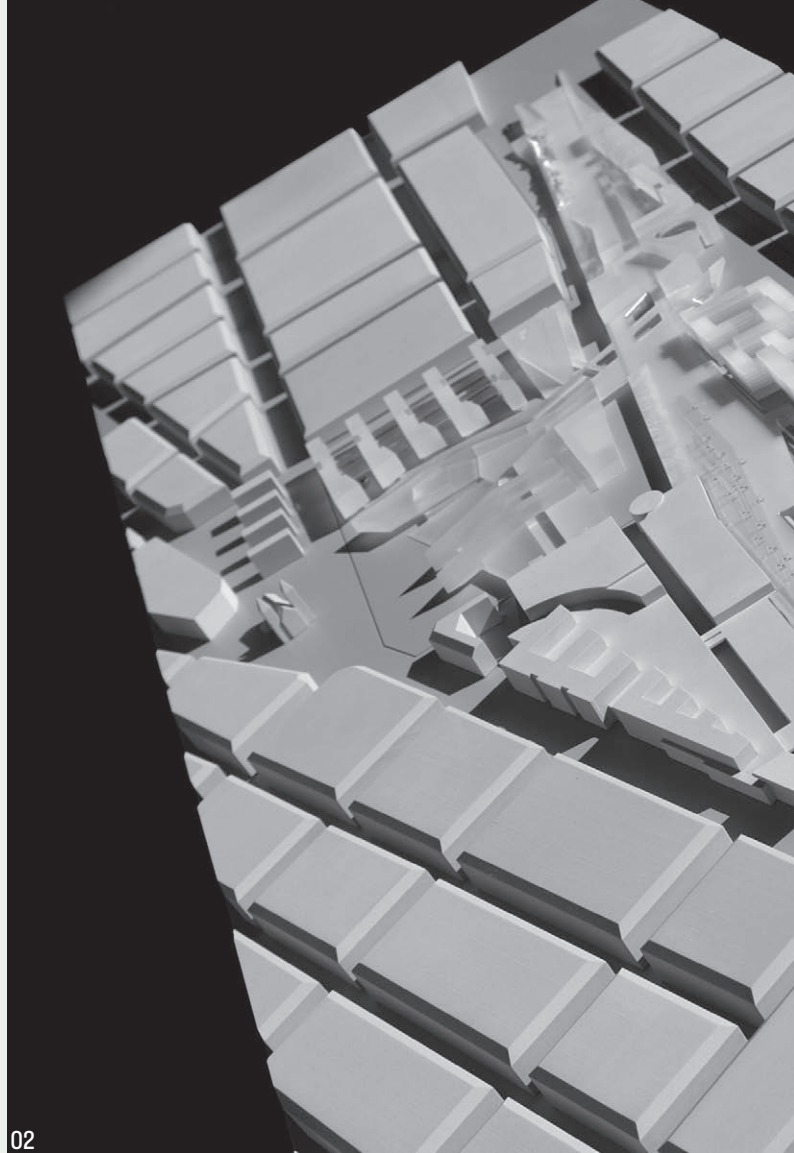
Received: 15 October 2024

Accepted: 21 October 2024

Published: 26 November 2024

RAILWAY OPPORTUNITIES, BUDAPEST, HUNGARY; ARCHITECTS: FINTA STUDIO

Extending outward from Budapest Nyugati (Western) Station Finta Studio developed ideas to use the abandoned rust belt land found running parallel to the railway lines, with the aim of creating a green corridor linking the city centre to Városliget (City Park). This vision would include new residential and commercial building developments, parks and public spaces, all connect to the existing railway network. A brave, yet human scaled vision for the future.



02

BUDAPESTI TELÉREK

SÍNKANYONOK MINT LEHETŐSÉGEK

GYŰRŰK, SUGARAK, LEHETŐSÉGEK

— Budapest gyűrűs/sugaras városszerkezetű város, ami igaz nemcsak a közúti, hanem vasúti hálózatra is: a szomszéd települések felé nyújtózkodó „sugarak” közötti kapcsolatot a „gyűrűk” teremtik meg. A hasonlóság ugyanakkor itt véget is ér.

— A Váci út, valamint a Soroksári út történelmileg a város terjeszkedésének fő irányait jelölik, melyre „kapillárisan húzódik fel” a környező városszövet – intenzív városi tengelyekről van tehát szó.

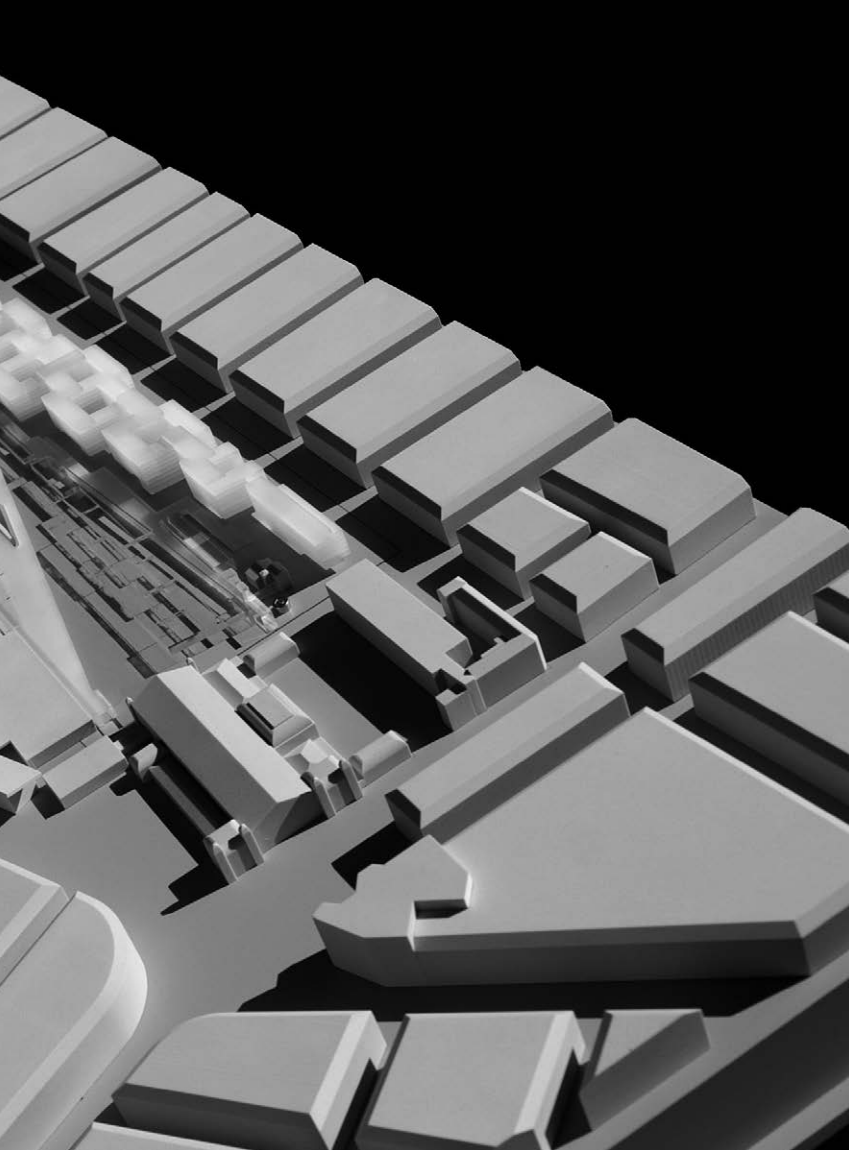
— A vasúti sugarak ezzel szemben „holt” hasítékok, városrészeket kettévágó akadályok. Az őket körbevevő épített környezetet nem jellemzi változatos, izgalmas urbanus megjelenés, pezsgő városi élet. Évtizedek óta foglalkozunk ezzel a jelenséggel a Nyugati pályaudvar esetén, ahol a sínkanyon szó szerint kettévágja Terézvárost, minimális kapcsolódási lehetőséget adva a városrészek között.

— Beszédes az út- és vasúthálózat csomópontjainak eltérő működése is: utak esetén (pl: Göncz Árpád Városközpont, Blaha Lujza tér, Deák tér, Oktogon stb.) egy kereszteződés a városhasználat „csomósodását” is jelenti, és jellemzően városi alközpontként működik. Vasút-vasút, vasút-út kereszteződés ezzel szemben egyfajta „Bermuda-háromszög”, ahol az urbanus létnek nyoma vész.

— A vasúti közlekedés – hitem és reményeim szerint – ismét kezd fókuszba kerülni, ami a jelenlegi „probléma” jelleget a „lehetőség” irányába billenheti el. Miközben a fenntartható szállítás egyik szinonimájaként szerepe felértékelődik, a technikai fejlődés eredményeként helyigénye csökken: folyamatosan „vonul ki” megöröklött geometriájából, a feladott, központi pozíciójú területek így fantasztikus városfejlesztési tartalékká válnak. A folyamat szempontjából kiemelt érdeknek gondolom a vasúti teherforgalom várost elkerülő gyűrűre „húzását”, hogy

01

02



- 01 Nyugati sínkanyon: kettévágott Terézváros (Kép: Finta és Társai Építész Stúdió - Polgár Attila)
- 02 Kormányzati negyed pályázata - a sínek feletti lineáris park koncepciója a kerületrészek összekötésével (Koncepció és kép: Finta és Társai Építész Stúdió, 2007)
- 03 Sínek feletti lineáris park - az első koncepció 2002-ből (Látványtervek: Finta és Társai Építész Stúdió)

ÉPÍTÉSZ | ARCHITECT
Finta és Társai Építész Stúdió

FOTÓ | PHOTO
Finta és Társai Építész Stúdió

SZERZŐ | AUTHOR
Szabó Tamás János DLA

a meglévő tengelyek minél inkább mentesüljenek ettől a teherterheléstől.

TELÉREK

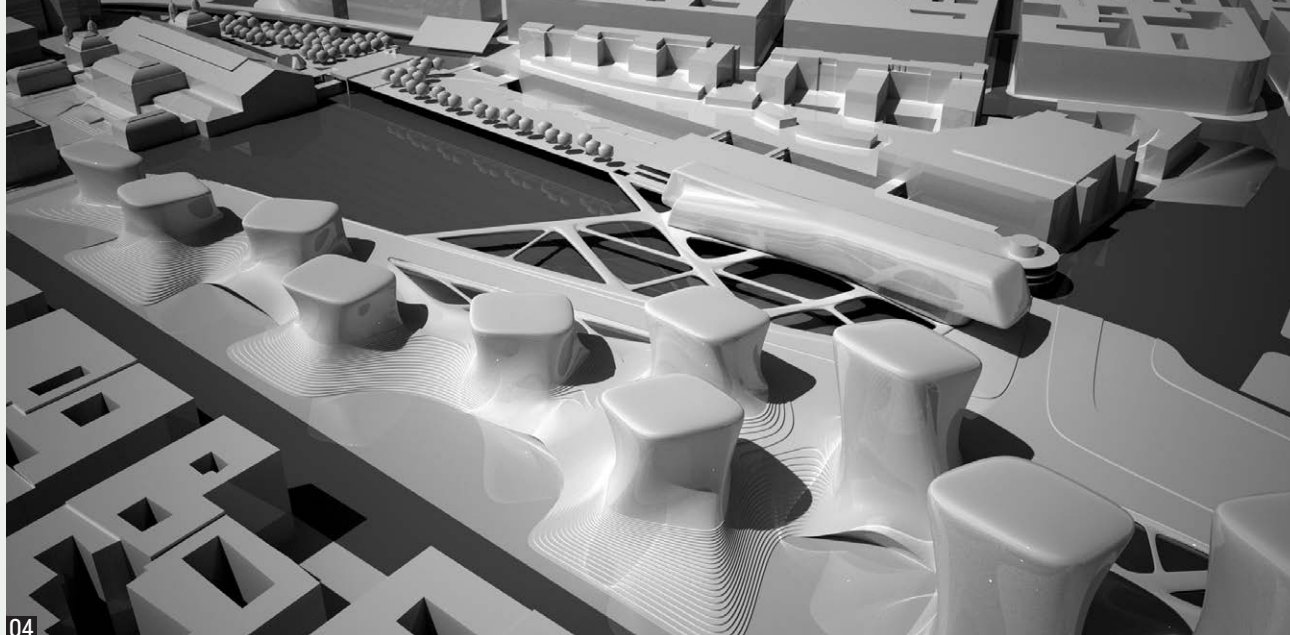
—Ideje tehát a városszövetet jelenleg felhasító vasúti területekről mint lehetőségekről egységesen gondolkodni. Elképzelésünk szerint ezek sugaras irányú „zöld telérek” lehetnének, ahol a „zöld” szó értékjelző, de nem jelent kizárólagos tartalmat. A telér eredetileg bányászati szak kifejezés, „a hegytömeg zömétől különböző fémekkel telt ér”; esetünkben szerencsésen utalhat arra a korszerű megközelítésre, mely várospolitikai eszközként tekint ezekre a lehetőségekre.

—Az egységesség legfőbb dimenziója az idő: olyan hosszútávú koncepciókról van szó, melyek évtizedes távolságban is megvédik a lehetőséget az

„elépítéstől”, ugyanakkor képesek alkalmazkodni a változó igényekhez.*

—Az egységes gondolkodás azonban nem jelenthet uniformizált megközelítést: minden pozíció környezete más és más kérdést vet fel, így a felszabaduló területek hasznosítása is eltérő kell, hogy legyen. Hogy mi adja egy-egy pozíció különlegességét, azt egyedileg kell megvizsgálni. Álljon itt magyarázatul három gondolat kísérlet:

—A Déli pályaudvar telérje olyan környezetben létezik, ami turisztikai és közigazgatási szempontból jól ellátott, oktatási szempontból sem panaszkodhat (Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem, Színház- és Filmművészeti Egyetem), két végpontjánál kereskedelmi és szórakozási „csomósodással” rendelkezik (MOM Park Bevásárlóközpont, Mammut Bevásárlóközpont), zöldfelületekből sincs hiány (Vérmező, Gesztenyés kert). Erre a helyszínre valószínűleg zöldfelületbe ágyazott,



04 Múzeumi negyed a sínek mellett (Látványterv: Finta és Társai Építész Stúdió, 2007) – minden koncepciónak szükséges olyan „szabad vegyértékekkel” bírnia, mely alkalmas a felmerülő új igények befogadására

lakótúlsúlyú beépítés kívánkozna, északi csúcsán (Alkotás utca – Krisztina tér csomópont) irodai területekkel, nem megfelelően természetesen a kiskereskedelemről és – legalább helybiztosítás szintjén – azokról a bölcsődékről, óvodákról, iskolákról, amelyek nélkül kompakt városrész nem alakulhatna ki.

—A Nyugati pályaudvar–Városliget telérjének fő kihívása a zöldfelületek hiánya. A történelmi Terézváros ebből a szempontból a legkedvezőtlenebb adottságú kerület. A Nyugati pályaudvar pályázatának egyik fő hozománya a Podmaniczky utat indító zöld park, mely – Finta József 2002-es koncepciója alapján – az Állatkertig nyújtózkodó lineáris parkként kúszna fel a síneket fedő felülepítésre, így pótolva a környező lakóterületek hiányosságait, célként idevonzva a városhasználókat.

—A Rákosrendező területe alacsony intenzitású lakó- és vegyes használatú területekkel határos. Ebben a környezetben a zöldfelületek a terézvárosi pozícióhoz képest inkább az új városrész mindennapi életének helyszínei, semmint közönségvonzó attrakciók. A Debrecenbe áthelyezett Közlekedési Múzeum helyett más közfunkciót kell keresni, a terület déli részén, a „síndeltában” például logikusan lenne bővíthető az amúgy folyamatos helyhiánnyal küzdő Állatkert.

—Az ehhez hasonló léptékű fejlesztések vízbe dobott kő fodrozta hullámokként vannak hatással környezetükre, gondoljunk csak a Westend kisugárzására a Váci út északi oldalán, vagy a Ludovika-fejlesztés indította változásokra a Diószegi Sámuel utcában. A Rákosrendező területének történései kisugároznak Zugló kapcsolódó kertvárosias területére, valamint a feltárási gépkocsiforgalom miatt leginkább terhelt Angyalföldi kerületrészekre. Ezen területek várható átalakulásáról víziót kell alkotnunk, szabályozni kell azokat.

VÁROSLAKÓK

—Budapest lakosságának változása az agglomeráció viszonyában mindenki számára ismert hullámvonalat ír le, összhangban, bár némi fáziskésésben egyébként más európai és észak-amerikai nagyvárosokkal. A kilencvenes évek exodusa után megindult a visszaköltözés, bár ez a folyamat most mintha megtorpant volna, de intenzívebbé tétele mellett komoly érvek szólnak. A fenntarthatóság egyik alapvetése, hogy az emberkéz alkotta világ megpróbálja összehúzni magát, minél több területet adva vissza az anyatermészetnek. A feladat nagyon leegyszerűsítve tehát: több ember kisebb helyen való elhelyezése úgy, hogy a városon belüli zöldfelületek is növekedjenek. A történelmi belvárostól többletkapacitást elvárni hiba, éppen ellenkezőleg: a tömbrehabilitációk, az udvari korszerűtlen szárnyak bontásával, összenyitásával a lakáskapacitás csökkentése lenne ideális. A korszerű lakásigények kielégítésére a városszövetbe ékelődő rozsdáövezetek logikus választásnak tűnnek.

—Budapesten is létezik a lakhatási krízis, ami szerintem elválaszthatatlan a népesedési problémáinktól. [1] A lakástulajdon megszerzése pont a gyermekvállalás szempontjából aktív időszakban szinte reménytelen, ha meg családi összefogással sikerül is, olyan méretű lakóterekbe „záródnak” be a fiatal családok, melyek fizikailag ellene hatnak a tervezett gyermekszám elérésének. „Génjeinkbe” kódolva hordjuk magunkban a saját lakás „fétisét”, de ideje lenne ezen túllépni, és nyitni egy központilag – államilag, vagy még inkább önkormányzatilag – szabályozott és garantált, minőségi bérlakás „bank” irányába. Az első fecskék már megjelentek – Budapesti Lakásügynökség –, sikerük közös érdekünk.



05

05 Podmaniczky park koncepciója (Finta és Társai Építész Stúdió, 2016)

LÁTOGATÓK

—A témáról folyó diskurzusban folyamatosan jelen van a „turisztikai célpont” versus „élhető otthon” szembeállítás. Kétségtelenül jelen lévő feszültségforrásról van szó, de a kép árnyaltabb. Célszerű lenne a túlcentrizált idegenforgalmi térképet mind országos szinten (Budapest-központúság), mind fővárosi szinten (Belváros-központúság) oldani, ezzel tehermentesítve a túlterhelt területeket, illetve felpézsdítve az alulhasznosított térségeket. Budapest messze több, mint a Vár, a Gellérthegy vagy a pesti belváros – kihasználatlan lehetőségeink között ott van a kőbányai felhagyott sörgyári telep elképesztő értékű, omló/bomló épületállománya, Csepel fantasztikus öbölvilága, és a sort még hosszan lehetne folytatni.

SÍNEK

—A sínek kétféle állapotukban léteznek ezeken a területeken. A felhagyott vágányok (rendezőpályaudvar) sorsa egyszerű, ezek átadják helyüket a fejlesztéseknek. Az aktív sínek helyzete azonban más, hiszen intenzív forgalmat bonyolítanak, ami a legnagyobb odafigyelés mellett is terheli környezetét. Sínek mellett persze lehet élni, ha lakások számára nem is ideális (szellőztetés), de irodák esetén a megfelelő hangszigetelésű ablakszerkezetek egyfajta megoldást jelenthetnek. Érdekes ugyanakkor egy kicsit magasabbra emelni a horizontunkat bizonyos pozíciókban: a Nyugati pályaudvar, a Déli pályaudvar és Rákosrendező is megérdemelne a zajvédő falaknál nagyobb vonalúbb megoldást, a sínek felett húzódó lineáris parkot.

—Műszaki szempontból a sínek felülépítése észszerű költségekből megvalósítható alternatíva, a Westend részeként amolyan függőkertként meg is épült. Érdekes azonban a felülépítést részben épületekkel is kihasználni, az így felszabaduló beépítetlen területeken teljes értékű vegetációnak biztosítva helyet. A sínek melletti kötelező

szervizút egyben a vágányokat takaró funkciók gazdasági feltárását is biztosítja.

—A vasúti infrastruktúra rendkívül drága és körülményesen módosítható, a korábban már említett „előrelátás” itt létkérdés. A Rákosrendező esetén például elkerülhetetlen, hogy a Nyugati pályaudvar fejlesztéséhez szükséges beruházások – így a sínek süllyesztését lehetővé tevő vágánykép kialakítása – elkészüljenek.

PARKOK

—Zöldfelületek esetén alapvető kérdés lehet az üzemeltetés, annak mérlegelése, hogy képes-e a közösség a fenntartás igényelte pénzeszközök előteremtésére. Alternatíva lehet az a modell, amit akár az Agora projektünknel, akár a Millennium Városközpontban megvalósult fejlesztéseinknél láttunk (K&H Bank székháza, Millennium Gardens irodaház). Lényege egy win-win szituáció: a közhasználatú parkok létesítésének és fenntartásának terheit beruházó viseli, az ellentételezést némi szintterületi kedvezmény és egy számítási logika jelenti: a zöldfelületek területére is számítható szintterületi mennyiség. Természetesen ez a stratégia társasházak esetén nem reális, sem a közös költség, sem a közhasználatra megnyitott belső kertek okán.

MAGASHÁZAK

—A területről folyó diskurzus egyik fontos eleme a magasházak, bár ez a korábbiakhoz képest szerintem sokadrandú szempont. Budapestnek van magasházakról szóló koncepciója, mely három alapvető elvárást támaszt egy magasházazs beépítéssel szemben:

- Hungária gyűrűn kívül
- a gyűrű és sugárút kereszteződésében, kerületi (al)központot jelölően
- magasházazs épületek kompozíciójaként támogatható a létesítésük.

06

07

08



06

—Ebből a szempontból a terület alkalmas magasházak elhelyezésére, melyek Zugló új alközpontját jelölnék. Kétségtelen tény ugyanakkor, hogy a gyűrű-sugár kapcsolat jelenleg csak geometriailag létezik, ami jó eséllyel javul, ha kiépül a terület méreteihez illeszkedő gépkocsis kapcsolat, ami jelenleg hiányzik. Magasházakat igazolhat a hatalmas terület belső beépítési logikája, ha ilyen koncepciót fogadnak el.

—Fejlesztési szempontból a magasházak létesítése nehezen igazolható, hiszen 30 m feletti épületek létesítését egyszerre drágítja a speciális technológia (tartószerkezet, gépészeti rendszerek, liftek, tűzvédelem) és a tény, hogy a hatályos jogszabályok miatt ezen épületek hasznossága (vagyis a megépített és az eladott területek aránya) drámaian romlik. Míg egy átlagos középmagas irodaépület hasznossága 82-85% körül mozog, magasházak esetén ez az érték 70-75% körüli.

—Ha létesülnek magasépületek, javasolom megfontolni, hogy ne irodafunkciójúak legyenek, hanem lakásokat foglaljanak magukban, hiszen ez a funkció sokkal többet tud kezdeni a kilátással, mint egy bármilyen „fancy” munkahely. Ráadásul a lakóépületek hasznossága alapesetben is 70-72% körül mozog.

—Városépítészeti szempontból sokkal kedvezőbb, karcsúbb sziluett is elérhető lenne a fentiek alapján – ezt nyilván szabályozásban is követni kellene. Személyes

meggyőződéseim szerint, ha döntés van magasház elhelyezhetőségéről, akkor fontosabb a valós karcsúság, mintsem az épület legmagasabb pontjával kapcsolatos számmisztika. Ideális megjelenést a New York-i Central Park Tower elképesztő karcsúságának és San Gimignano sziluettjének szerelmi házassága hozhatna.

—Fentiek alapján úgy vélem, bármely monofunkciós fejlesztés – legyen az akár egy zöldbe ágyazott kertvárosnegyed vagy irodapark – hibás eredményt hozna, mely a nap egy szakaszában szellemvárosként funkcionál, miközben környezetét oktalanul terheli célforgalmával. Ideális lehet a „15 perces város” koncepciójának megfelelő kerületi alközpont létesítése, vegyítve a lakó- és munkahelyeket a kereskedelmi és szolgáltatási funkciókkal. [2] Minden alapfeltétel adott ahhoz, hogy egy rendkívül izgalmas, bátor koncepció és sikeres kivitelezés esetén Budapest példamutató és irányadó fejlesztése jöhesse létre. Ha pedig képesek vagyunk hosszú távra úgy tervezni, hogy koncepciónk a változó igényekhez is tud adaptálódni, az előképeken túllépő új példát is létre tudunk hozni. A végeredmény lehet magas hőfokon égő, határokat feszegetően vagány dolog éppúgy, mint óvatos, mértéktartó, kedves fejlesztés – mindegyik végkimenetel rólunk, aktuális állapunktunkról, jövőképünkről fog majd szólni.



- 06 Nyugati pályaudvar fejlesztési pályázata (Zaha Hadid Architects – Finta és Társai Építész Stúdió, 2022)
A kialakuló zöldfelületeket közösségi funkciók szegélyezik, melyek szolgálják a helyben élők igényét, és idegenforgalmi vonzerővel is bírnak
- 07 Westend-fejlesztés (Finta és Társai Építész Stúdió, 2000) – a vágányfelülépítés „pilot” projektje
- 08 Westend vágányfelülépítés (Finta és Társai Építész Stúdió, 2000) – szintben elválasztva jelenik meg a szervízfunkció (MÁV és bevásárlóközpont töltése), valamint a közösségi használat (park)



Minden alapfeltétel adott ahhoz, hogy egy rendkívül izgalmas, bátor koncepció és sikeres kivitelezés esetén Budapest példamutató és irányadó fejlesztése jöhessen létre

Megjegyzés:

* Immáron évszázados álom a Déli pályaudvar és a Nyugati pályaudvar terepszint alatti összekötése. A lehetőség biztosításának elsődleges feltétele lenne, hogy a szabályozási terveken szerepeljen a nyomvonal például a mélyalapozásokra vonatkozó megkötésekkel együtt. Az elvárás, hogy egy koncepció időben képes legyen követni az igényeket, nem kíván különösebb kifejtést, elkerülendő példaként elegendő az M4 metróvonal állomásai körüli anomáliákból tanulni.

IRODALOM / REFERENCES

- [1] Hartvig, Lajos: „Agora covid idején”, *Metszet*, Vol 12, No 1 (2021), pp 12–21, DOI: <10.33268/Met.2021.1.1> [utolsó belépés: 2024-10-20].
- [2] Alföldi, György: „Egy városrész születése”, *Metszet*, Vol 10, No 6 (2019), pp 36–44, DOI: <10.33268/Met.2019.6.5> [utolsó belépés: 2024-10-20].