



PÉCSI MÁTÉ

Az Istvánteleki Főműhely szabadtérépítészeti revitalizációs terve

The open space design of Istvántelek Head Depot

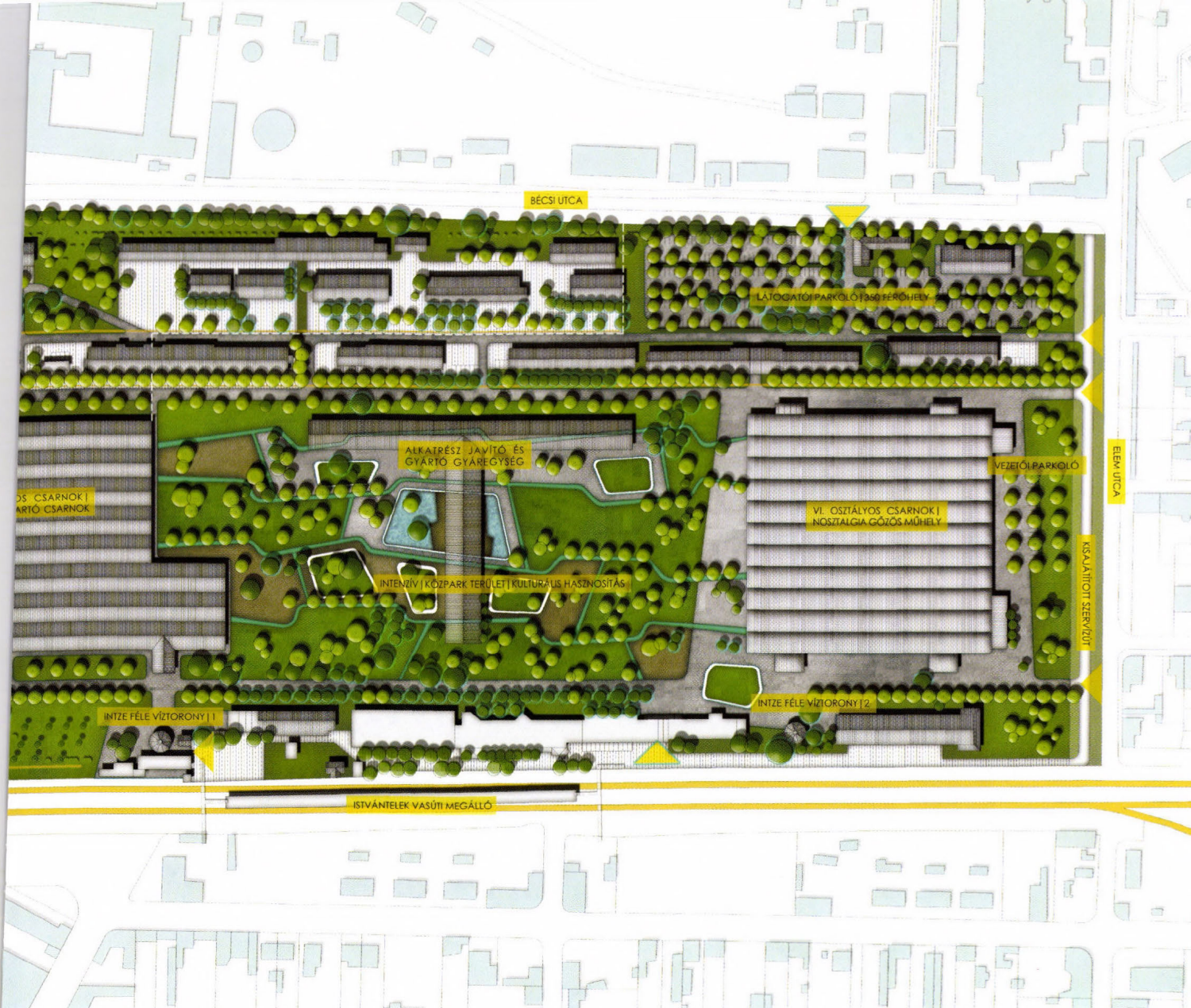
LEKTOR | SZILÁGYI KINGA

ISMERTETÉS - VIZSGÁLATOK

Diplomatémám az Istvánteleki Főműhely környezetének revitalizációs, fejlesztési lehetőségeit dolgozza fel. Legfontosabb mindenképp az a tény, hogy a vizsgált terület egy alulhasznosított vasúti, a MÁV ZRT. által tulajdonolt ingatlan. A Főműhely a IV. kerület (Újpest) déli kiszögellésében található. Keletről a XV. kerület (Rákospalota, Pestújhely, Újpalota) délről pedig a XIII. kerület (Angyalföld) és

a XIV. kerület (Zugló) határolja. A terület konkrét határait keletről a jelenleg kettéosztott Bécsi utca, északról az Elem utca, nyugatról a vasúti pálya, délről pedig a Madridi utca alkotják. A 72701 helyrajzi számú telephely mintegy 38 ha-t foglal el, egy osztatlan telekként. Nagyon fontos, hogy a telek déli szomszédja a Vasúttörténeti Park, így a Főműhely annak északi meghosszabbítása.

A terület kialakítása és épületanyaga az egykori dicső, fellendülőben lévő magyar vasút sikereit példázza, jelenlegi állapotában azonban siralmas, mégis szerethető képet nyújt. A Főműhelyt 1901-ben kezdték kiépíteni, és 1905-től már teljes üzemben javították itt a különböző vasúti járműveket. 1902-ben épült meg a vágányhálózat, majd felépültek a műhelycsarnokok. A legnagyobb épület a terület északi részén elhelyez-



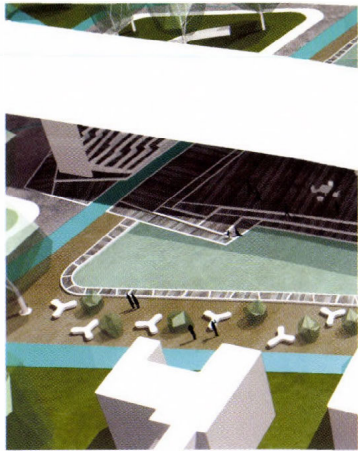
kedő „gőzös” műhely, a VI. osztályos csarnok (a maga hatalmas, csaknem 24 000 m² alapterületével), amely építéskor a legnagyobb alapterületű épület volt Budapesten. Ezen épület jelentőségét jól jelzi az, hogy korai vasbeton-építészetiünk kiemelkedő épületeként tartják számon. 1903-ban épült meg a „locomotiv” szerelőműhely, mely azóta részben átépült, a 90-es évek elején felerésznt szépen felújították, jelenleg BDV motorkocsi-szerelő műhelyként működik. Az Istvánteleki Főműhelyt 1950-ben Landler Jenő Járműjavító Üzemnek nevezték el, régi nevét a 90-es években kapta vissza. 1992-ben a Dunakeszi Járműjavító Üzemhez csatolták. Az ingatlant kisebb részben a MÁV ZRt. saját céljaira hasznosítja, nagyobb részét pedig szolgáltató és ipari tevékenységet végző bérlőknek adja ki. Istvántelek megállóhelyként

funkcionál a Budapest-Vác vasútvonalon (kis kihasználtsággal), pedig minden különösebb ironikus él nélkül a vonal egyik legszebb és legegységesebb állomása. Aki már járt arra, kizárt, hogy ne vegye észre a városrészt ékszerként díszítő, úgynevezett Intze-féle víztornyokat. Ugyan az épületek MÁV típusstervek alapján készültek, az épületállomány egy része kiemelten értékes, a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal által védelemre javasolt. A Főműhely növényállománya számomra hatalmas pozitív meglepetés volt. Természetesen a légifotókon jól láthatóan kirajzolódik az igen tekintélyes mennyiségű kondicionáló zöldfelület, azonban ehhez minőséget nem kapcsolunk. Pedig e terület esetében lehet, hiszen a lombkoronaszint igen figyelemreméltó. Nagyrészt nem a legigényesebb fajokból áll, de két-

séggkívül gondos tervezés jegyeit viseli magán. Mindenképpen megtartásra érdemesek a vasútvonallal párhuzamosan húzódó, a feltáró utakat kísérő impozáns jegenyénár fasorok, a kifejlett vadgesztenyefák és az igen jelentős számban és jó állapotban fennmaradt platánok.

TERVEZÉSI KONCEPCIÓ

A tervezési koncepció alapját a Főműhely városzövetben elfoglalt helye, a terület épületállománya, az ökológikus, fenntartható városfejlesztés és a kulturális lehetőségek képezik. A „város a városban” elv figyelembevételét a tervezés során is fontosnak tartottam. A Főműhely, azon kívül, hogy Budapest szerves része kíván lenni, mégis csak egy külön kis világ, amely hatásra érdemes ráerősíteni. A terü-

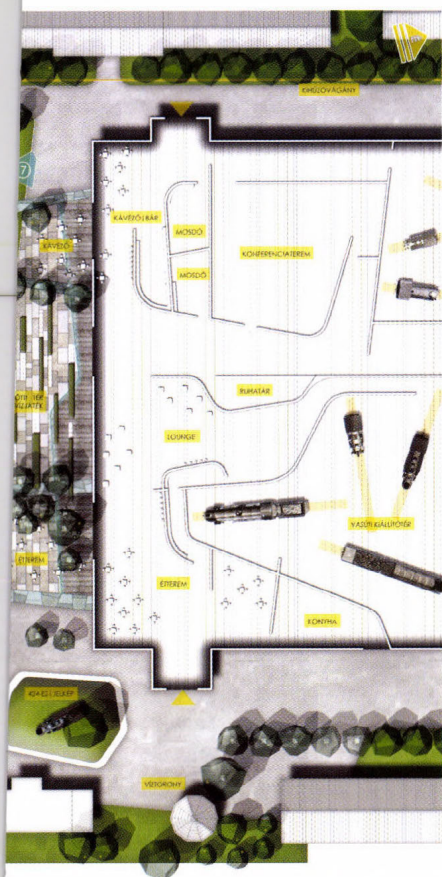


let igen nagy kiterjedése révén kondicionáló felületként is jelentős. Az elvégzett vizsgálatok alapján kitűnik, hogy a közlekedési kapcsolatok, az elhelyezkedés, az épületállomány és -állapot, valamint a környezetállapot mind-mind nagyratörő terveket tenne lehetővé. A kiaknázandó lehetőségek kétségtelenül megvannak a területben, az architektúra, a felhagyott hatalmas zöldfelület, a rozsdásodó mozdonyok és vagonok akár így magukban is kivá-

ló kulturális alapanyagot képeznek. A megcélzott potenciális közönséget a környező kerületek lakói képezik, azonban a tervezett funkciók miatt ennél lényegesen nagyobb vonzáskörzettel lehet számolni. Az elérendő célok közül talán az egyik legfontosabb a mozgalmas, tematikus park létrehozása. A Főműhely környezetében nagyon kevés közpark, közkert található, tehát valóságos lakossági igényt is kielégíthet a kezdeményezés. E cél tekintetében különösen fontos, hogy a park minden igényt elégítsen ki, és minden korosztály számára élvezetesen használhatóvá váljon. A tematikát természetesen a vasút adja, minden mennyiségben, a területen mindenhol megjelenve. Lényegesnek érzem még a telep kulturális hasznosításának lehetőségeit. A Főműhely gazdag múltja és vadregényes jelene hihetetlen mennyiségű alapot szolgáltat a kulturális megközelítéshez, és a legszebb, hogy nincs szükség hozott anyagra, minden megtalálható a telep kerítésein belül.

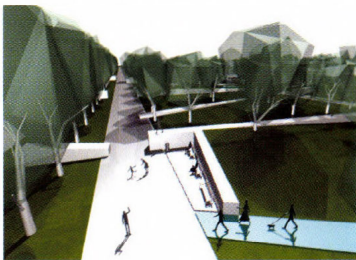
TERVEZETT FUNKCIÓK ÉS TERÜLETHASZNÁLAT

A funkciók szétválasztásának legfontosabb alapja a terület kettéosztása. Erre a felosztásra a területhasználat különbségei miatt volt szükség. A Főműhely déli része, valamint az összes bérbe adott épület környezete a MÁV ZRT. használatában maradó, extenzíven fenntartott, leginkább kondicionáló feladatot ellátó, kis beépítettségű és kevésbé burkolt terület. Az intenzívnek elnevezett rész jóval kisebb terület, tulajdonképpen a két, már említett nagycsarnok közötti tér tartozik ide. E terület az intenzív fenntartású, mindenki számára nyitott közparki terület, amelynek mozgalmas, kulturális hasznosítást képelek el. A telep két főbejárata a gépjárművel megközelíthető nyugati, valamint az Istvántelek vasútállomásról gyalogosan elérhető keleti oldalon található. A nyugati bejáratnál helyezkedik el a 350 férőhelyes látogatói parkoló, amelynek mérete a szerteágazó funkciók és a látogatók



nagy száma miatt indokolt. A különálló épületek mindegyikéhez saját dolgozói parkolót rendeltem, így az ott dolgozók gépjárművei nem foglalnak helyeket a látogatói parkolóban.

Az extenzív területen belül a MÁV ZRt. tevékenységeinek központi helyszíne a VII. osztályos csarnok (BDV szerelőcsarnok), ahol mozdonyok és vasúti kocsik szerelését, karbantartását és tárolását végzik. A Főműhelye területén rengeteg nem használt sín-pár fut, ezek felszámolása szükséges. A déli terület célja a kondicionálás, lényege a minél nagyobb zöldfelület, melynek kialakításánál elsősorban a könnyen kezelhetőség szempontját vettem figyelembe. Így tehát itt fontos



az igénytelen fa- és cserjefajok használata (amelyek a lágyszárúak szintjével kiegészítve alkotják a többszintes állományt), valamint a kihangsúlyozottan extenzív fenntartás, lehetőleg kézi kaszálással. E déli teleprész lehatárolása a terv fontos része, hiszen itt üzemi tevékenység folyik, ami jellegénél fogva veszélyes, valamint a vasúti dolgozók sem örülnének a rohangáló gyerekek látványának. A terület ökológiai-ipari jellege miatt azonban érdemes részlegesen megnyitni a látogatók előtt, amit legegyszerűbben kijelölt útvonalakon haladó vezetett túrákkal lehet elérni. A BDV szerelőcsarnok kap egy nagyon fontos funkciót, mégpedig az északi homlokzat részleges megnyitásával lehetővé válik a betekintés, azaz látványműhely jön létre, a kicsik legnagyobb örömeire.

Az intenzív terület funkcióiban jóval változatosabb, a két nagycsarnok között elhelyezkedő, nagyjából 6 ha-os zóna. A különböző funkciók itt leginkább a közparki és kulturális célú hasz-



nalat kiszolgálására alakultak ki. A két említett épület közötti téren van elhelyezve minden, ami a látogatók vonzására alkalmas, itt található a közparki egység, a központi, T-alakú Alkatrészjavító és gyártó gyáregység épületével. A koncepció egyik alapja ennek az épületnek az áttörése, könnyed, acél csarnokszerkezettel tartott tetővé alakítása. Az intenzív zóna a két főbejárat felől könnyedén megközelíthető, de a vasút felől érkezők az igazi kedvezményezettek. A nagy hangsúly a VI. osztályos (gőzös) csarnokon van, mivel annak funkciói adják a tervezési koncepció alapját. A jelenlegi gőzsműhely kulturális központtá alakul át. Dicső múltja, és hatalmas alapterülete alkalmassá teszi arra, hogy helyet adjon az állandó vasúti múzeumnak, kávézónának, étteremnek, valamint konferenciateremnek. Az épület kiteresedése a park reprezentatív, fogadóterület jellegű része, hiszen mindkét bejárat felől ez tűnik fel először. E terület igen jelentős, hiszen ez szolgálja ki az épület használatának tömegét, minőségi szolgáltatások nyújtásával.

A központban elhelyezkedő Alkatrészjavító épülete teljes átalakuláson megy át, tulajdonképpen átjárhatóvá és átláthatóvá válik, így szervesen kapcsolódva a park vonalvezetéséhez. Az épület nyugati felének teljes zártsága lehetővé teszi a kiállítóter létrehozását, mely kelet felé nyit. Ez a kiállítóter az időszakos kiállítások terepe. Az épület további funkciója annyiban merül ki, hogy fedett területet biztosít egyes, alá helyezett programoknak. Ily módon fut alatta át a medence, illetve a fa deck-rendszer, amely komoly- és

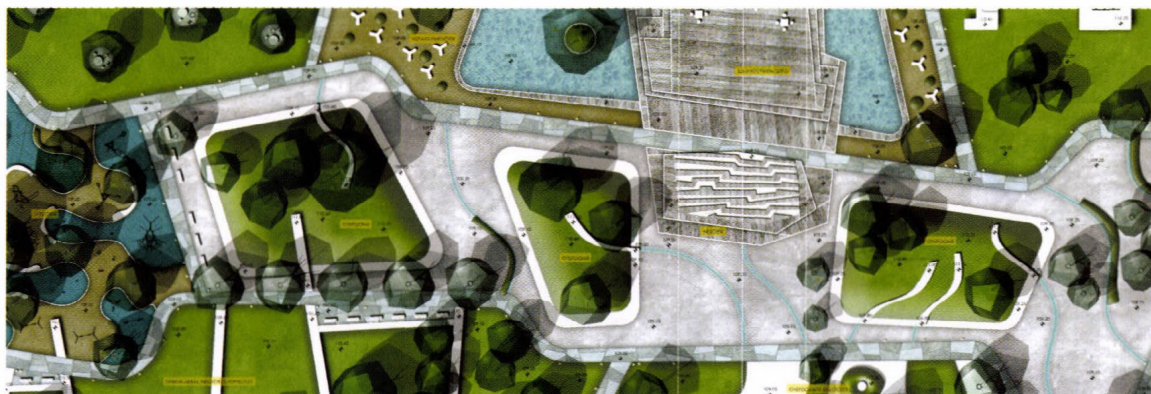
könnyűzenei koncerteknek, illetve színpadi előadásoknak is teret biztosít. Az ezt kiszolgáló nézőtér is az áttört épület alá szerveződik. Az Alkatrészjavító T betűjének szára mutatja a következő funkciót, ami egy szabadon alakított formavilágú, nyitott vasúti tárgykiállítás. Azaz inkább egy vidám terület-rész, ahol a pihenés mellett elromlott, magukban használhatatlan, de mégis érdekes vasúti tárgyakat szemlélhet az érdeklődő. A park közepén elhelyezkedő, épület alatt átfutó, nagy, burkolt felületek a pihenés és beszélgetés, a városi lét színterei. A parknak e központi területének vonzáskörzetében helyeztem el a hatalmas teret elfoglaló, sportfunkciójú mászófal-erdőt, amely egy meglévő, rossz állapotú épület visszabontásával, átalakításával jön létre.

A park kialakítása során törekedtem a minél nagyobb zöldterületek kialakítására, melyeket esetenként megtörhetnek egyes vonalas elemek, különleges bútorok, fénysávok, de mégis egységként kezelendők. Ilyen egység a támfalakkal megtört, déli, gyepes részlet, ahol legerősebb a kortárs művészeti jelleg. Itt megengedett mindenféle önkifejezési mód a stencilezéstől a grafitiig. Az intenzív terület déli részén elhelyezkedő játszótérek közé is e céllal került egy hatalmas gyepes rohángáló, amihez csatlakozik a VII. osztályos műhely épületének látványműhely funkciója, lévén, hogy innen lehet betekintést nyerni a bent folyó munkálatokra. A játszótérek környezetében, azaz konkrétan a rohángálóval egy egységben az idősebbek számára terveztem egy kör alaprajzú burkolatokon elhelyezkedő sakkasztalos zónát.

Az Istvántelki Főműhely közparki környezetének anyaghasználata egyszerűséget tükröz, amelynek megtervezésében nagyon fontos szerepe volt a kialakított formáknak. Az egyedi, sok helyen íves vonalvezetés, valamint az eltartó vonalak használata nem teszi lehetővé a különféle természetes, műkö, illetve beton elemes burkolatok használatát. Olyan burkolatokat kellett keresnem, melyek illenek a századfordulós vasúti épületekhez, a környezethez és a hely atmoszférájához. Így jutottam arra a megállapításra, hogy nagy felületeken alkalmazva a legmegfelelőbb a stabilizált, szórt burkolat. Az utak és a reprezentatív terület dilatált, színezett öntött beton burkolatot kaptak. A játszótérek burkolata helyben öntött eséscsökkentő gumi és eséscsökkentő sárga gyöngy-kavics. A formálás komplexitását figyelembe véve a területegységek, utak, gypedombok, kavicsburkolatok elválasztását minden esetben galvanizált acél szegélyekkel oldottam meg.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az Istvántelki Főműhely összességében egy nagyszerű, kiaknázatlan lehetőség Budapest összetett városszövetében. Napjainkban hatalmas potenciál van a barnamezős revitalizációban, és e terv egy konkrét területre ad egy lehetséges fejlesztési irányt. Természetesen számtalan más irány is elképzelhető, de úgy érzem, hogy az általam felvázolt lehetőség érdekes és használható. A tervem leginkább arra próbál rámutatni, hogy milyen élménydús teret lehet kihozni egy lesajnált vasúti területből.



SUMMARY

Nowdays it's pretty obvious, that the revitalisation of brownfields in Budapest should be a key project to our national capital. The brownfield belt of Budapest is a huge area, with a lot of possibilities. In the 80s, and 90s, the large state industrial sites mostly finished their production, they went broke. But these areas are still in the heart of the city, they are one important part of the complex urban fabric.

The Hungarian State Railways (MÁV ZRt.) still owns many unused, empty and ruined buildings and other real

estate within this brownfield area. The Istvántelek Head Depot is one of these, situated in the IV. district, Újpest. The surroundings are the XIII., XIV., and XV. districts. The design covers only one plot with the area of 38 ha, bordered by Madridi Street, Bécsi Street, and Elem Street. The Depot has had a great history, it was built between 1901 and 1905, then shortly became a diamond of our legendary railway system. Today, the yard is functioning as a railway station and erecting shop. Unfortunately, the condition of the Depot is horrible.

The design had been started with a complex research of the ground. I felt it very important to examine either the area of the yard, or the neighbourhood. The buildings of the Head Depot should be noted. They were built in excellent style, and approx. 60% of them can be saved and renewed. The buildings determined the basis of my conception. After the research it was necessary to lay down the main lines. According to the location, and the atmosphere of the Depot, the head objective was to give a recreational, and cultural function to the ground. There is a lack of parks in Újpest, so the aim was also to build up better living conditions for the habitants of the district.

The open space design covers the whole area of the Depot, but also separates it to two parts, the so-called extensive and intensive part. The extensive area is the conditional segment, with a lot of vegetation. The intensive area is actually the park with the above-mentioned functions. This intensive part is more architectural, bordered by two big halls. The smaller one of these stays in the usage of the State Railways. The bigger hall is the place for a railway museum, a café, a restaurant, and a conference room. The park runs along between these two important buildings, giving a nice and amusing experience for all age group. The park segment contains sport, and art features, playgrounds, exhibition grounds, and load of space for recreation. The large pools both serve aesthetic and ecological goals.

This solution is just one, from the possible thousands. I really hope, that the Hungarian state, and the private sector both recognize the enormous chance in brownfield revitalisation. The economic, and sustainable development are the most important idioms of today's urban design, and these aims can be reached through the cultivation of devastated areas.

