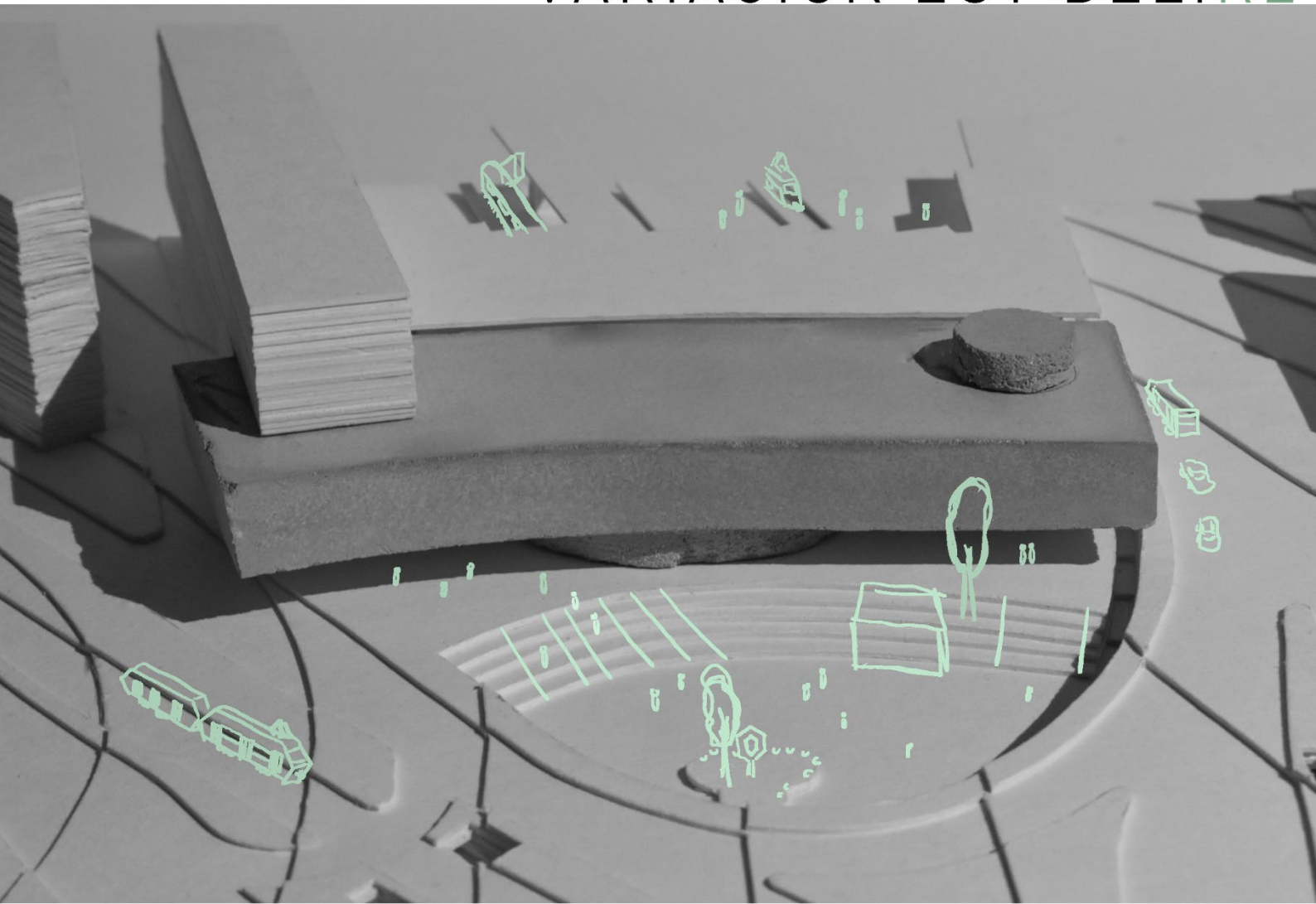


# VARIÁCIÓK EGY DÉLIRE



HEGEDŰS Benedek Bence  
SZALAY Kata Csenge



# VARIÁCIÓK EGY DÉLIRE

## egy pályaudvar jövője funkcióvesztése után

Szerzők:

HEGEDŰS Benedek Bence  
SZALAY Kata Csenge

Konzulens:

WETTSTEIN Domonkos PhD

TDK 2022.

BME Építészmérnöki Kar

Urbanisztika Tanszék



urb/bme



## Tartalom

Tartalom .....	3
Bevezetés.....	5
Módszertan.....	7
A modern nyomában.....	9
Történet – múlt és jelen.....	13
Időutazás – jövőképek.....	18
Első állomás – FORMA.....	21
Második állomás – FUNKCIÓ.....	24
Harmadik állomás – FENNTARTHATÓSÁG.....	27
Eredmények, konklúzió.....	31
Forrásjegyzék.....	34
Képjegyzék.....	37



## Bevezetés

Mi lesz a Déli pályaudvar sorsa? A Budapesti Fejlesztési Központ tervei alapján 2050-re elkészül a Déli pályaudvart a Nyugatival összekötő föld alatti alagút, melynek következtében a Déli területe felszabadul a sínek alól, a fejépület funkcióját veszti. A megüresedett, jó elhelyezkedésű területen a jelenlegi elképzelések alapján új városrész létesül, a Déli ikonikus fogadóépületének sorsa azonban kérdéses marad. Vajon a terület megújulásával az épület is megújulhat, vagy lebontásra kerül és helyet kell adnia más építészeti alkotásnak?

A pályaudvar fejépülete a magyar modern építészet egyik meghatározó alkotása. A közlekedési csomópontba simuló szoborszerű tömegével, letisztult, átlátható belső tereivel átadása korában különlegesnek számított. Nyugodt, védett helyzetű találkozási pontjaival, az ott kialakult üzleteivel az utazókat megállásra készítette, impozáns, budai panorámát nyújtó pénztárcsarnoka értéket képviselt. Ma azonban akkor funkcionális elemeire különböző rétegek rakódtak, a szellős közlekedőkre árusok telepedtek, ezzel szűkítve, zezzugossá téve a letisztult tereket, a pénztárcsarnok korábbi fényét elvesztve kihaszíratlanul tátong. Mai állapotában szinte észrevétlenül rejtőznek korábbi értékei, félő, hogy a modern építészet ily ikonikus épülete a nagyközönség megbecsülésének hiányában funkcióvesztése után lebontásra kerül, ahogy ez az elmúlt években több budapesti modern épület sorsa is lett. Dolgozatunkban a Déli értékeit tárjuk fel, példák segítségével mutatjuk be annak fejlesztési potenciálját. Vizsgálatunkat egy általunk kidolgozott tervezési módszertan alkalmazásával végezzük, melyben előre meghatározott peremfeltételek alapján scenáriókat állítunk fel. Az általunk felvázolt verziók közösségi funkciókon alapulnak, melyek az építészeti beavatkozás mélysége, ezzel összefüggően a funkcióváltás léptéke alapján időben egymást követve is kialakulhatnak. Tehát a környezet teljes megújulását végigkövetve az épület funkciói, annak építészeti vonatkozásai is folyamatosan változnának, fejlődnének. Az általunk vizsgált példák természetesen nem kizárólagosak, csupán lehetséges alternatívát kínálnak a lebontással szemben, ezzel bemutatva az épület revitalizációjának létjogosultságát. A vizsgálatainkat, vízióink alakítását és szemléltetését valós makettek segítségével

végezzük, ezzel nem csak megismerve, hanem hangsúlyozva az épület egyedi és különleges térstruktúráját, formavilágát, az azokban rejlő lehetőségeket. A modellek, illetve az általunk vizsgált példák összehasonlításával célunk, hogy feltárjuk és bemutassuk az ikonikus modern épület tereiben és szerkezetében rejlő fejlesztési potenciált, annak alkalmazkodóképességét a környezet változásaihoz, a jövő kihívásaihoz.





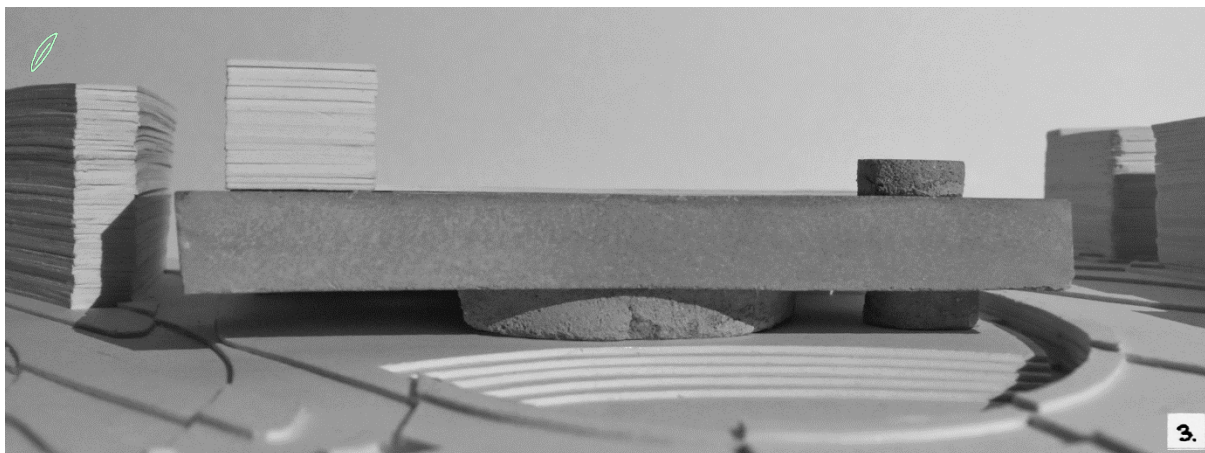
## Módszertan

Kutatásunkhoz sajátos módszert dolgoztunk ki és alkalmaztunk, mely képes a vizsgált épület és téma környezetében, azokhoz adaptálva értelmezni feladatunkat. Célunk a Déli épületében és annak térszervezésében rejlő építészeti és használati potenciál bemutatása, értelmezése és eredményeink leírása, illetve ezen példán keresztül az épített modern örökség hasznosításának, hasznosíthatóságának vizsgálata. Munkánk a Déli épületének jövőbeli funkcióváltása utáni hasznosítására is szolgálhat példaként, előképként, alternatívát nyújthat a lebontásra.

A tervezési folyamatot kutatásunk eszközeként használtuk, terveinkben három különböző lehetséges jövőképet foglalmaztunk meg, melyekhez beavatkozási szint és épületfunkció szempontjából is eltérő megoldásokat dolgoztunk ki. Ezen három jövőképet és az azokra adott lehetséges építészeti válaszokat kutattuk elméleti és fizikai síkon, általunk készített makettek, illetve hangulatrajzok segítségével. Fontos hangsúlyozni, hogy az általunk felvonultatott különböző építészeti lehetőségeket nem tekintjük kizárólagos vagy végleges terveknek, sokkal inkább lehetséges válaszoknak, példának, melyek célja, hogy bemutassa, hogy többek között milyen jövőbeli alkalmazásai lehetnének a Déli felvételi csarnokának, megmutassa értékeit minden területen, feltárja az abban rejlő kincseket. Nem titkolt célunk, hogy a budapesti modern építészeti alkotások egy ilyen jelentős, kimagasló tér- és tömegszervezésű és városképileg fontos elemét, mint a Déli pályaudvart megpróbáljunk megóvni a lebontástól, még ha erre igen csekély eszköztárunk áll is rendelkezésre. Erre talán leghatásosabb eszköz, ha az azt használó közönséggel szeretettjük meg a ma leromlott állapotú csarnokot és környezetét, ekkor használói jobban kiállnak majd az épületért, igénylik annak nagyszabású revitalizációját. Erre annak kisléptékű állagmegóvása, majd tereibe közösségi funkciók szervezése továbbfejlesztett téri beavatkozásokkal megfelelő eszköz lehet. Ezt a szükséges időbeliséget kívánjuk szemléltetni három, eltérő léptékű koncepciókkal.

A vizsgált terület környezetében sokféle funkció (háromszintes közlekedési csomópont, lakóterület, intézményi területek, pihenőpark) és eltérő beépítések

(bérházak, irodaépületek, bevásárlóközpont, közpark) jelennek meg, így a helyszín igen sokszínű. A fenti szempont, valamint az épület szoborszerűsége és a benne kialakított térrendszerek összetettsége miatt terveinket makettek által szemléltetjük. A tervezési folyamat alapját is a makettezés képezte, hiszen a terek alakítását, áramlását valós modellek segítségével tudtuk igazán átlátni és megismerni. Az épület és környezetének átfogó megismerése érdekében többfajta makettet is készítettünk. A Déli szoborszerűségét, tájba, városképbe való illeszkedését monolitikus alkotással kívántuk szemléltetni, hiszen az épület is monolitnak hat tiszta geometriája, a térbe való finom lehelyezettsége, illetve sötétített üvegezése miatt. Emellett fontos volt megértenünk és szemléltetnünk az épület belső működését, térszervezését, amihez a belső funkciókat bemutató szétszedhető, az épületbelső is mutató makettek készültek, melyek sokkal inkább az építészeti beavatkozásokat, belsőépítészeti részleteket, koncepciókat hivatottak bemutatni. Az általunk felvázolt három tervezési eset mindegyikére egy-egy ilyen épületbelső makettet készítettünk, melyek mind-mind beemelhetők a monolitikus makett helyére a terepbe, ezzel mintegy mozgóképszerűen szemléltethetővé válik az idő múlása, az épület esetleges változása. Építészeti válaszainkat ezen modellek, illetve az ezekhez készült hangulatrajzok segítségével fogalmazzuk meg, ezzel is szemléltetve terveink nem kizárólagos voltát, vázlat jellegét.



## A modern nyomában

A modern építészeti örökség jelenkori megítélését viták övezik. A világ gyorsan változó igényei esztétikailag, funkcionálisan és gazdasági szempontból is megkérdőjelezzik az előző században a modern jelképeként épült alkotásokat. Az építészeket továbbra is érdekli a modern épületek sorsa. Jól mutatja ezt a 2021-es velencei Biennáléra készült Othernity projekt, amiben jeles kelet-európai építészirodák koncepcionálisan gondoltak újra budapesti modern épületeket, bemutatva azok értékeit, felhívva a figyelmet a modern örökség veszélyeztetettségére<sup>1</sup>. A modernre jellemző, jellegzetes formavilágra és anyaghasználatra a mai szempontok szerint sokszor elavultként tekintünk, az esztétikai standardok változása miatt megjelenésük vitatott, szerkezeti kialakításuk miatt sokszor gazdasági szempontból is támadhatók. A téma aktualitását mutatja a közelmúltban lebontott Országos Villamos Teherelosztó modern épülete, melynek megőrzése mellett a szakmabelieken kívül szinte senki nem harcolt<sup>2</sup>. Ez a tendencia egyre erőteljesebb, a modern örökség épületei a közvéleményben negatív gondolattársításokkal vannak megbélyegezve, azok értékei feledésbe merülnek.

A modern formaalkotására jellemző volt a geometrikus alakzatok használata az épületek tömeg- és szoborszerűségének kihangsúlyozása. Az alkotások sokszor csak méretükben illeszkedtek a környezethez, formavilágukban azonban sokszor feltűnően mások, új megjelenésük miatt kitűntek a környező épületek közül. Erre jó példa az imént említett, Budai Várban nemrég lebontott Országos Villamos Teherelosztó épülete, melynek fő tömege hasonult a mellette álló épülethez, azonban a két épületet elválasztó üveggel fedett ferde síkjával, illetve jellegzetes henger alakú tömegével kiegészülve teljesen más képet alkotott. A Déli pályaudvar épülete függőleges méretében elfogadja a környezet jellemző beépítési magasságát, nem

---

<sup>1</sup>Othernity weboldala <http://othernity.eu/> [utolsó megtekintés: 2022.10.29.]

<sup>2</sup>Zöldi Anna: Tudatos szelekció kontra kollektív emlékezet, *Építészfórum*, 2020.05.19. <https://epiteszforum.hu/tudatos-szelekcio-kontra-kollektiv-emlekezet> [utolsó megtekintés: 2022.10.12.]

múlja felül azt, erős geometrikus formájával, horizontális hangsúlyával mégis egyedi látványt nyújt. Az erőteljes, szinte monolitikusnak ható tömegformáláshoz a homlokzatképzés is jellegzetes eszköz volt. A homlokzatburkolatok terén leggyakrabban beton hangulatú anyagokat használtak, nagy felületű nyílásokat alakítottak ki függönyfalak segítségével<sup>3</sup>, melyek az épület síkjába illeszkedtek. A Teherelosztó épületének nagy része is üvegfelületekből állt, illetve a Déli csarnokánál is hangsúlyos az üveg, mely a korban újjításnak számított. Ez a jellegzetes formavilág, megjelenés, illetve az idő múlásával az épület romló állaga sok ember számára nem esztétikus. A kortárs építészet elszakadása az erőteljes tömegszerűségtől, tömbszerű megjelenéstől valóban negatív fényben tünteti fel a modern épületeket. Felmerül azonban a kérdés, hogy az esetleges állagmegórással, a külső felületek felújításával a modern épületek egy része minőségében tudna-e hasonlítani az őket követő korban épült alkotásokhoz. Hiszen a nagy üvegfelületek, nyers beton és geometriai formák használata a kortárs építészetre is ugyanúgy jellemző.



<sup>3</sup> Kenneth Frampton: *A modern építészet kritikai története* (Budapest: TERC Kft., 2009) 44.



A modern épületek fontos tényezője a megjelenés mellett a funkció és az ahhoz tartozó szerkezeti, alaprajzi kialakítás. Alapvetően letisztult, geometrizáló megjelenésű, szigorú elrendezés jellemzi az épületbelsőket. Fontos volt a funkcionalitás, a belső terek mindig az épület adott funkciójára voltak optimalizálva, ezt követte le a forma (Mies van der Rohe híres mondása: “form follows function”<sup>4</sup> is erre utal). Sok, a modernben készült épület funkciója azonban mára elavult, megváltozott, amire a belső elrendezés nem volt felkészülve. A kötött belső kialakítás miatt új funkciók látszólag nehezen alakíthatóak ki az épületekben, emiatt sokszor bontásra kerülnek. A Teherelosztó átalakítására is rengeteg építészeti terv, koncepció született, ezeket azonban a szakmabeliek szűk csoportján kívül csak kevesen támogatták. A Déli pályaudvar elrendezése kevésbé kötött, nagyvonalú belső tereiben sok lehetőség rejlik, azokba szabadabban lehet új funkciókat költöztetni.

---

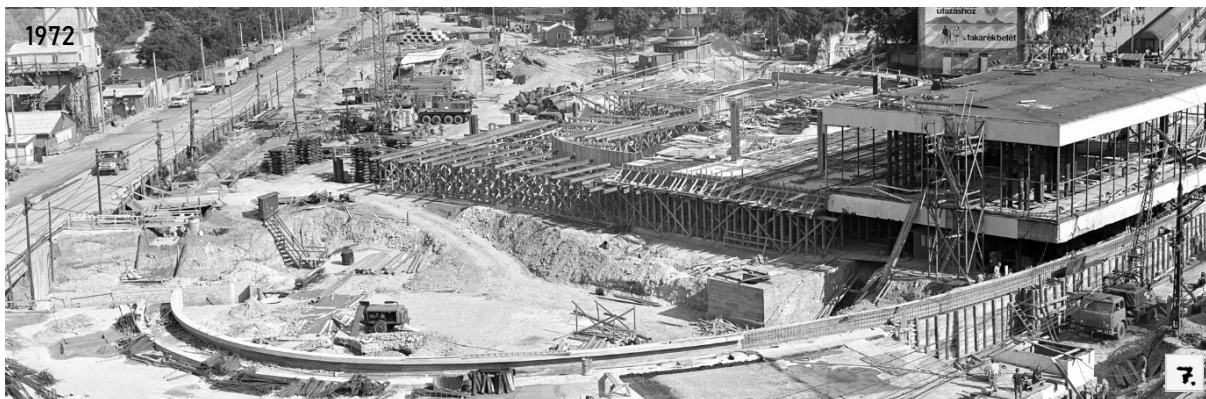
<sup>4</sup>Thomas E.Dy-Liacco: *Form Follows Function: The Evolution of Control Center Architectures*, IFAC Proceedings Volumes, 1995 Volume 28, Issue 26, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1474667017447604> [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]

A mai világban a legfontosabb, leggyorsabban változó, növekvő igény a fenntarthatóság, illetve gazdaságosság. Általánosan elmondható a modern épületekről, hogy szerkezeti megoldásaik, energetikai jellemzőik a legtöbb esetben elavultak, a mai szabványoknak nem felelnek meg. Tartószerkezetük méretezése sokszor nem, vagy alig haladja meg a mostani biztonsági követelményeket. Az épületek homlokzatai a mára korszerűtlenné vált anyagok, rétegrendek miatt nem tudják teljesíteni a növekvő energetikai elvárásokat, és ezen gazdasági szempont miatt sok modern épület lebontásra kerül. Fontos lenne azonban figyelembe venni egy épület bontásával járó környezeti terhelést, annak fenntarthatóságát. Felmerül a kérdés, hogy sok esetben nem járna-e kevesebb energiával és költséggel egy modern épület mai igények szerinti felújítása, mint annak elbontása és helyére egy teljesen új épület felhúzása. Az egyre növekvő környezetszennyezés és gazdasági kihívások mellett sokszor fenntarthatóbb alternatíva lehetne egy épület átalakítása, így a Déli pályaudvar épületét is nem csak annak eszmei értéke miatt, hanem fenntarthatósági szempontból érdemes megmenteni, annak funkcióját újragondolni.





## Történet – múlt és jelen



A Várhegy és a Kissvábhegy találkozásánál kialakult völgyben fekvő terület, ahol a Déli ma elhelyezkedik, a 18. században botanikus kertként funkcionált, majd a növekvő vasútfejlesztések következtében 1859 és 1861 között épült fel ide a pályaudvar. Akkoriban a fejpályaudvar eleinte teherforgalomnak, majd az egyre növekvő személyforgalomnak is teret adott. Az akkori állomásépület a vágányok feletti faszerkezetű lefedésből és az azt két oldalról összefogó hosszanti, induló és érkező utasokat fogadó csarnokból állt. A mai, épület előtt fekvő íves területen a századfordulón egy fordítókorong épült. Az 1900-as évek elején az egyre növekvő utasforgalom miatt felmerült az igény a pályaudvar bővítésére, azonban erre csak a két világháború után kerülhetett sor. Az 1960-as évekre a balatoni turizmus fellendülése miatt végképp szükség lett a terület kibővítésére, melyet először a Kővári György által tervezett ideiglenes fogadóépülettel oldottak meg. Ez az épület merész szerkezeti megoldásaival már magában hordozta a mai csarnoképület modern jegyeit<sup>5</sup>. Kísérletező konzolos kinyúlása, alig látható alátámasztásai, a forgalmat elosztó lépcsőrendszerei már kiteljesedett formájukban jelennek meg a mai Déli épületében. Az 1977-ben átadott végleges csarnok az első fázis bővítéseként,

---

<sup>5</sup> Jancsó Ágnes: Az "állomásváros" - a Déli pályaudvar, Lechner tudásközpont, 2020.03.02.  
<https://lechnerkozpont.hu/cikk/az-allomasvaros-a-deli-palyaudvar> [utolsó megtekintés: 2022.10.10.]

vasbeton vázának felhasználásával és megtoldásával épült meg<sup>6</sup>, kiteljesítve annak formakeresését, egy szoborszerű lezárásként simulva a Krisztina körút és Alkotás utca sarkán kialakuló térbe.



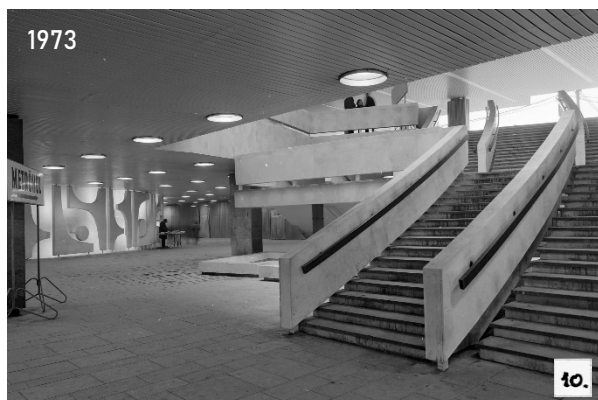
Az épület számos értékkel rendelkezik, melyek közül néhányat közelebbről megvizsgáltunk, az építészeti elemek mellett az időtállóságot is figyelembe véve. Távolabbi léptékből szemlélve a fejpályaudvar szerves részét alkotja a városszövetnek, érzékenyen viszonyul a környezetéhez, tömegével nem kívánja uralni a terepet, teret ad az őt övező látnivalóknak. Kihaszználva, hogy egy völgyben helyezkedik el, átveszi annak formarendszerét, szinte hídszerűen simul a tájba. A közlekedési csomópont által kialakult hegyes, szigorú és kötött elrendezésű teret feloldja íves homlokzatképzése, az előtte elhelyezkedő hasonló kialakítású, ám ellenkező görbületű süllyesztett tér biztonságot és nyugalmat sugárzó keretet ad a gyalogosok számára. Szoborszerű tömege ugyan nem hivalkodó, mégis reprezentatív külsőt kölcsönöz az épületnek. Ahogy a két dombvidék közötti síkságot áthidalja, úgy hidalja át a két út közötti szintkülönbséget, lágy ívével vezetve az arra sétálókat. Tömege már építése korában is különleges volt, formavilágával ma is egyedinek hat, észrevehető, hogy a környező városszövet igazodik hozzá, a mellette később épült

---

<sup>6</sup> Csóka Attila Róbert et al: *Othernity, a modern örökség újrakondicionálása* (Budapest: Ludwig Múzeum, 2021) S21.



bevásárlóközpont homlokzatának bütüje például leköveti, mintegy folytatja a Déli ívét. Jellegzetes szoborszerűségét egyedül a brutális derékszögeivel ráharapó MÁV irodaépület tömege gyengíti, az erőteljes horizontalitást megtörve vertikális irányba viszi el a hangsúlyt, ami megbillenti a Déli által kialakított harmóniát. Ez a jelleg az idő múlásával, a kiszolgáló épület állagának romlásával csak erősödött. A fejpályaudvar tömege magában teljes, nincs szüksége kiegészítő elemekre, így az épület főhomlokzatát jelenleg eltakaró reklámlakátra sem.



Közelebbről megismerve az épületrendszert fontos megemlíteni annak dinamikus térszervezését. A főépület rendező szerepet lát el, összeköti a vágányokat az utca szintjével, illetve vertikálisan a süllyesztett, forgalomtól védett gyalogos térrel, valamint a metró szintjével. A szintek közötti közlekedés erőteljes vertikális sodrását a minden szinten kitáguló letisztult horizontális térstruktúra oldja fel. Ez a felnyílás minden szinten jelen van, a rohanó embereket pillanatnyi megállásra, megpihenésre készíti. Az aluljárókat összekötő süllyesztett “gyalogos fórum”<sup>7</sup> kiöblösödő, kávézókkal, üzletekkel övezett terén növények, ülőalkalmatosságok biztosítottak nyugodt “budai hangulatú”<sup>8</sup> környezetet. A következő szinten a dinamikus áthaladás dominált, az itt kialakított lépcsőrendszer osztotta szét a forgalmat az alsó és felső

<sup>7</sup> Kővári György: “Magyar Építőművészet”, 3. (1978): 14.

<sup>8</sup> Kővári György: “Magyar Építőművészet”, 3. (1978): 14.

közlekedési eszköz, a vasút és a metró irányába. A pályaudvar szintjén elhelyezkedő utascarnok tere szintén nagyvonalúan tárult a látogatók elé, budai panorámát nyújtó íves ablakfelületeivel megállásra, körülnézésre készítette őket. Ez a letisztult térszervezés a modern építészet fontos példája, az idő múlásával ráarakódott városi rétegek miatt azonban kevésbé érzékelhetők a tervező eredeti szándékai. A közösségi életet pezsdíteni kívánó gyalogos fórum üresen terül el az épület előtt. Betonnal övezett katlanként, csekély növényvilágával megtöri a közeli Vérmező zöldfelületének folytonosságát. A dinamikus közlekedő szintet különböző árusok ötletszerűen elhelyezett építményei szűkítik, a csarnokhelyiség kihasználatlanul, szinte üresen áll a jegyvásárlási szokások (internetes jegyvásárlás) és a használók viselkedésének megváltozása miatt, a rohanó utasok többsége körülnézés, megfigyelés nélkül halad át a térrendszeren, a korábban megpihenést biztosító elemek ma kihasználatlanok.



Az épület részletképzése is modern értéként említhető, nagyvonalú sötétített üvegfelülete a korra jellemző megjelenésével letisztult külsőt kölcsönzött a csarnoknak „eltakarva – de sejtetve – a mögötte levő nagy mozgalmasságot és nyugtalanságot”, szűrt fényt beengedve a belső térbe. Egyszerű felületképzése szintén illeszkedett az épület szoborszerű megjelenéséhez. A lépcsőteret övező társművészeti alkotások hozzáadtak a szoborszerűséghez, díszítették az épületet. A csarnokhelyiség funkcionális egységei, részletei szintén növelték az értékét, az itt

elhelyezkedő bisztróban megpihenhettek a fáradt utazók, a körpénztár modern újításként gyorsította a jegyeladást. Az épület struktúráján és apró részleteiben is számtalan akkori építészeti vívmány, különleges megoldás jelent meg, melyek az utazás folyamatának kényelmesebbé és nyugodtabbá tételét célozták. Ez a legfinomabb lépték kopott el a legerősebben az idő múlásával, a burkolat, a felületképzés állaga leromlott, a társművészetet biztonsági okokból lefedték. Az impozáns csarnoktér felállványozva egy évekkel ezelőtt elkezdett felújítás befejezésére vár, plafonja alatt kifeszített építkezési hálón galambok sétálnak. A körpénztár korábbi fényét és részben funkcióját veszve sötétben tátong, a bisztróhelyiség megközelíthetetlen, az étterem régóta nem üzemel. A világ gyorsulásával, az utazási szokások megváltozásával ezek a finom részletek nem tudtak lépést tartani. El lehet tehát mondani, hogy a mai helyzetben a Déli épülete mint pályaudvari fogadóépület egyre kevésbé hasznosított, funkció nélküli csarnokként tátong Budapest egy igen értékes területén. A mai állapot alapján, aki nem ismeri korábbi megjelenését, modern értékeit, kifejezetten kellemetlennek tarthatja az épületet, egy esetleges városfejlesztés során féltő, hogy nem harcolna annak megmentéséért. A korábban felsorolt modern értékeit azonban nem veszítette el, a rétegek alatt ott rejtőznek a szellős, letisztult terek, nagy gondossággal kialakított részletek, amelyek kiszabadítva, új odaillő funkciókat találva a jövő változásai közt is helyt képesek állni. Célunk ezt a folyamatot bemutatni, felvázolni, hogy tud egy modern épület elfelejtett térstruktúrája új életet kapni.



## Időutazás – jövőképek

Dolgozatunkban a fent leírt módszerekkel három különböző jövőképet vázolunk föl, melyekhez eltérő beavatkozási szinttel különböző épületfunkciókkal töltöttük meg a Délit. A jövőképek előzményeként fontos megemlíteni, hogy a Nemzeti Közlekedési Központ 2040-2050 közöttre komplex fejlesztési programot hirdetett: vasúti alagút építését tervezik a Nyugati pályaudvar és Kelenföld között<sup>9</sup>. A fejlesztés keretein belül megnőne a budapesti fejpályaudvarok vonatfogadó kapacitása, ezáltal több elővárosi vonat közlekedtetésére és átszállásmentes távolsági vonatok létesítésére nyílna lehetőség. Ezzel elsősorban a főváros agglomerációiban élők közlekedési lehetőségei javulnának, ám az ország távolabbi részeinek vasúton való elérése is átszállásmentessé vagy kevesebb átszállással járóvá válhatna. A környék szempontjából azonban a legfőbb változást a jelenlegi vágányhálózati és műszaki kiszolgáló terület felszabadulása jelentené. A sínek a Márvány utcai felüljáró előtt kerülnének le a föld alá, a Déli pályaudvar helyett egy földalatti állomás létesülne a Széll Kálmán tér alatt, ezáltal a ma nyüzsgő Déli egy sokkal nyugodtabb környékké válna. Bár a mai állásfoglalások alapján a Déli pályaudvar fejépülete és területe megmaradna mai funkciójában<sup>10</sup>, mégis a távlati tervek a felszabaduló területen új lakónegyed létesítésével számolnak, mi is ezt vettük számításba vízióink megalkotásakor.

A terület ingatlanfejlesztési kihasználásával az állomási fejépület, a Déli pályaudvar felvételi csarnokának sorsa igen kérdéses, a városfejlesztési koncepciók szempontjából értékes telken álló, funkció nélkül maradó épület lebontása is bekövetkezhet. Ezzel a “legrosszabb forgatókönyvvel” számolt a Paradigma Ariadné

---

<sup>9</sup> *Budapesti Fejlesztési Központ: Budapesti agglomerációs stratégia 2040 (Budapest: Budapesti Fejlesztési Központ, 2021) 49. [https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2022/02/BAVS\\_magyar\\_web\\_2022.pdf](https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2022/02/BAVS_magyar_web_2022.pdf) [utolsó megtekintés: 2022.10.29.]*

<sup>10</sup> *Építészforum: Ismét napirenden a Duna alatti vasúti alagút megépítése és a Déli pályaudvar eltűnése, Építészforum, 2021.10.06. <https://epiteszforum.hu/ismet-napirenden-a-duna-alatti-vasuti-alagut-megepitese-es-a-deli-palyaudvar-eltunese> [utolsó megtekintés: 2022.10.03.]*

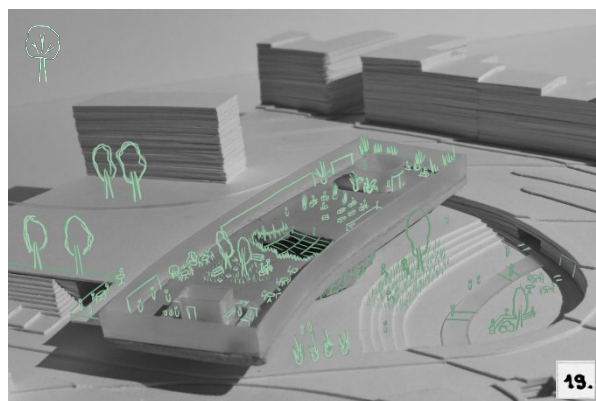
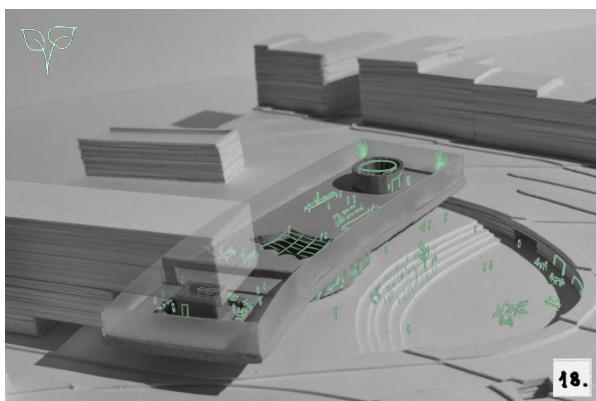
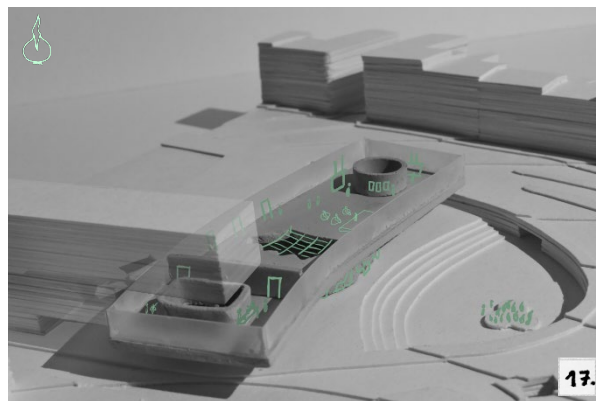
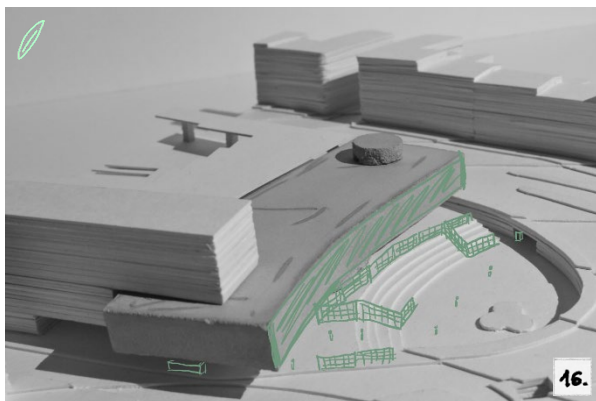
építésziroda is az Othernity projektben<sup>11</sup>. Tervükkel ők is a Déli, illetve Kővári György által tervezett két másik modern alkotás értékeinek állítanának emléket. Az általuk tervezett új épületek a korábbiak építészeti gondolatait, Kővári stílusának fontos elemeit hordoznák magukban, ezzel megóvva a modern örökséget. Erről készült kézikönyvük bemutatja Kővári modern építészeti megoldásait, ezzel úgymond tovább örökítheti a modern örökség fontos jegyeit a jövő építészetére<sup>12</sup>. A Déli épülete tehát, amint azt a korábbi fejezetekben mi is tárgyaltuk, igen értékes építészeti és városképi szempontokból, célunk tehát, hogy lebontását lehetőség szerint elkerüljük. Az épület megmentésére, újrahaznosítására akkor kerülhet igazán sor, ha annak nagy ösztársadalmi támogatottsága is van, ezért elsődleges célunk, hogy az épületet használói megszeressék, ne egy lepusztult, koszos, félig kihasználatlan szocmodern csarnokként tekintsenek rá. Másik fontos aspektus a jövő szempontjából a megépülő városrészbe költöző emberek bevonása. A közlekedésfejlesztéssel áttevődnek a hangsúlyok, nagyobb lesz a terület vonzáskörzete, több léptékben is csomóponttá válik, miközben a lakóingatlan fejlesztésekkel új társadalmi rétegek költöznek ide, akiknek biztosítani kell a szolgáltatásokat. Jelenlegi állapotában, illetve az építkezés alatt a környék állapota kevésbé lesz vonzó potenciális vevőknek, a Déli tereiben kialakítható, folyamatosan jelen lévő közösségi élet, pezsgés segíthet kötődést kialakítani az újonnan érkezőknek a terület iránt. Ezt úgy lehet elérni véleményünk szerint, ha Déli épülete az építkezés előtt, közben és után is jelen tud lenni emberek életében, organikusan változva, fejlődve a környezetével, mégis megtartva alapvető építészeti értékeit. E gondolatmenet mentén három, időben egymást követő szcenáriót vázoltunk fel, mindegyiket a környezet változásának egy-egy fázisához kapcsolva, azokhoz illő építészeti beavatkozások terveinek felvonultatásával. Így az általunk felvázolt lehetőségek egymás után is megvalósulhatnak: a városrész építésének előrehaladásával egyre nagyobb léptékű beavatkozással egyre

---

<sup>11</sup>*Csóka Attila Róbert et al: Othernity, a modern örökség újrakondicionálása (Budapest: Ludwig Múzeum, 2021) L47.*

<sup>12</sup>*Paradigma Ariadné: The Kőváryan Style-A handbook <https://paradigmaariadne.com/Kovarian-Style> [utolsó megtekintés: 2022.10.27.]*

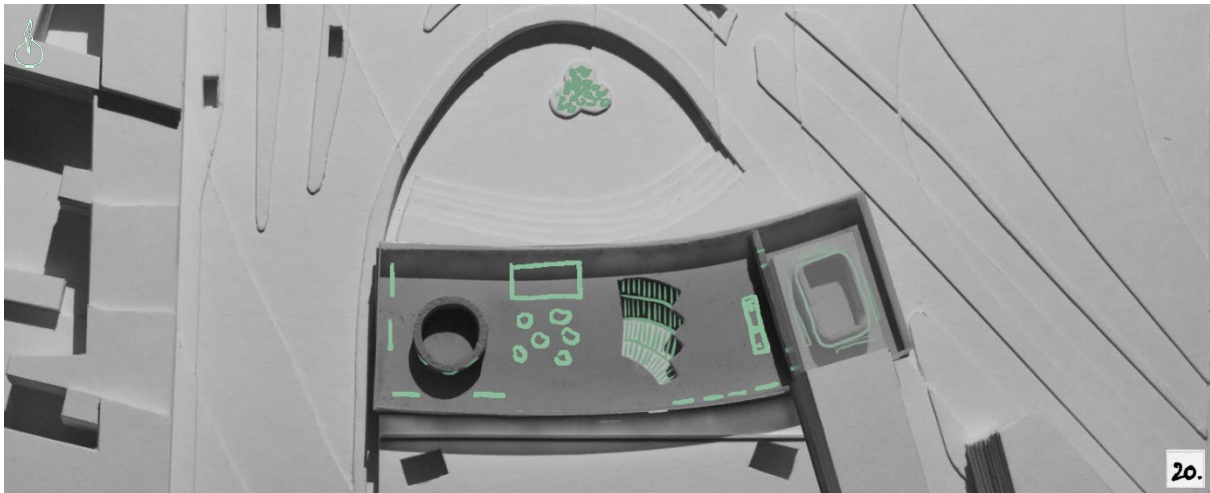
jelentősebb funkcióváltás történik az épületben és környékén, építészeti és szolgáltatási minősége egyre magasabb lesz. A három egymást követő lehetőség nem csak a környezet alakulásához igazodik, megjelenik bennük egyfajta múlt-jelen-jövő összefüggés, illetve a modern építészet egy-egy, korábban tárgyalt aspektusához, a forma-funkció-fenntarthatóság hármashoz is kapcsolódnak.





## Első állomás – FORMA

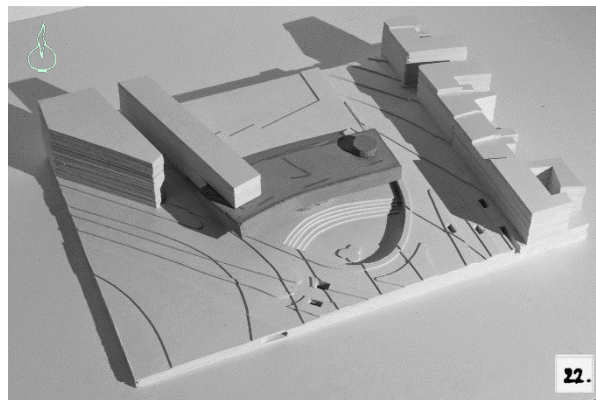
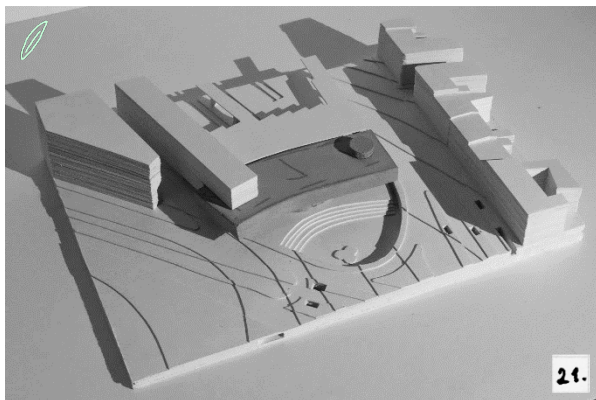
*A fent leírt módon a vasúti sínek föld alá való áthelyezésének megtörténte után 2040-50 körül a korábbi vágányok helyén munkaterület, gépek, kitermelt hulladék található, a peronok mellett található előtetőt elbontották, a városrész építése azonban még nem kezdődött meg. A Déli immár funkcióját veszített felvételi csarnoka használók nélkül, üresen tátong, az emberek csak a metrólejáró területét használják aktívan, ám a pályaudvari funkció Széll Kálmán tér alá való áthelyezésével fontossága és utasforgalma jelentősen lecsökkent.*



Célunk ebben a fázisban, hogy lehetőleg csekély beavatkozással a nyers szerkezetet belakjuk olyan multifunkcionális közösségi terekkel, melyek lehetőleg a társadalom különböző helyzetű és érdeklődésű csoportjait az épületbe vonzzák, hogy megismerjék a csarnokot és a környező tereit, meglássák a benne rejlő potenciált, azt, hogy van más út annak lebontásán kívül, hiszen az épület megmentésének legbiztosabb módja, ha a közösségek magukénak tudják érezni a tereit. Természetesen ehhez szükség van a leromlott állapotok megjavítására, burkolati elemek cseréjére, kitisztítására, ezzel visszanyerve valamelyest az épület eredeti fényét. Ezzel a modern épületek értékelésének szempontjai közül főleg az elsőre, az



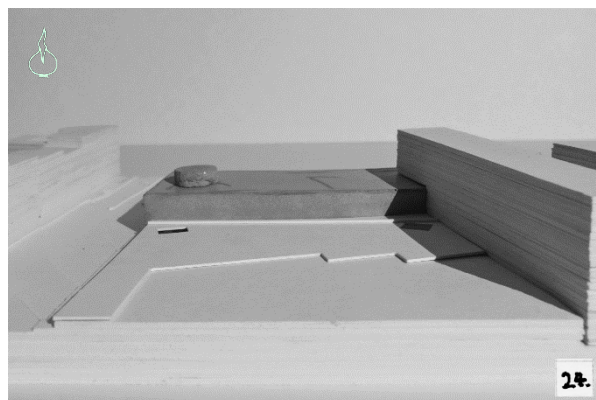
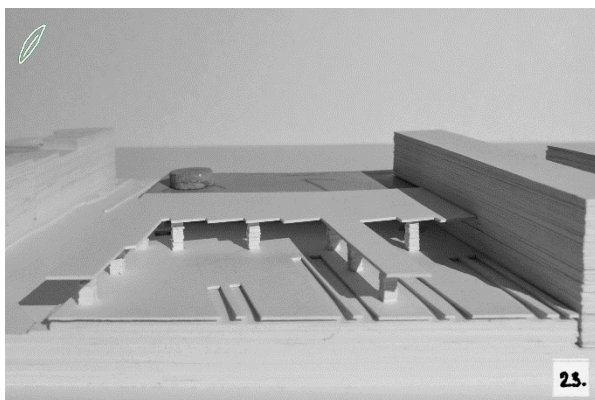
esztétikai megjelenésre kívánunk válaszolni, hiszen ez a legszembetűnőbb, ami alapján a közönség egy épületet értékkel.



Az épület előtti korábbi “gyalogosfórumon” a nagyarányú burkolt betonfelületeket ellensúlyozandó közösségi növénykiültetések, virágos- vagy konyhakertek kerülnének kialakításra, a metróbejárat szintjén, az épület alatt a lépcsők és falak menti társművészeti alkotások, reliefek ma takart pozíciója megszűnne, azokat a közönség tekinthetné meg. A nagy üvegfelületek megszabadulnának a reklámmolinótól, a törött és hiányzó homlokzatburkolat elemek pótlásával a tömeg egysége visszaállhatna. Belső terének plafonján az építkezési háló eltávolításával egységes csarnoktér képződne. A csarnokot közösségi házként / fórumként kívánjuk hasznosítani. Nagy terében több, eltérő funkció kialakításával minél több látogatót lehetne a Délibe vonzani: a mai körpénztár üveghengere és a körülötte lévő tér időszakos kiállítások helyszínékként hasznosulna a plafonról függesztett tablókkal és az üveg mögé elhelyezhető kiállítási elemekkel. Ezt a részt akár környékbeli művész csoportosulások alkotásaik kiállítására használhatnák. A lépcsőfeljárók melletti területet mini előadótérként lehetne használni, ahol vitaestek és kamaraelőadások szerveződhetnének. Az üveg függönyfalán keresztül látszódó budai panoráma impozáns háttérrel nyújtana az előadóknak. A csarnok keleti végében elhelyezkedő ma zárva lévő, korábban bisztró funkciójú fallal lezárt térrészben egy minden oldalról



körüljárható, pultsorral körülvett kiszolgáló tömb helyezkedik el. Itt közösségi piac, növény- és könyvcseré pont valósulhatna meg. Tehát az épület minimális beavatkozását követően a csarnokban eleinte központilag szervezett kisebb programok segítségével lehetne bemutatni a környékbeli közösségeknek az épületben rejlő lehetőségeket, hogy aztán esetleg egyes csoportok saját maguk belakják, használatba vegyék a tereket és különböző szerveződések jöhessenek létre, melyek a helyi közösségi életet pezsdíthetnék föl.





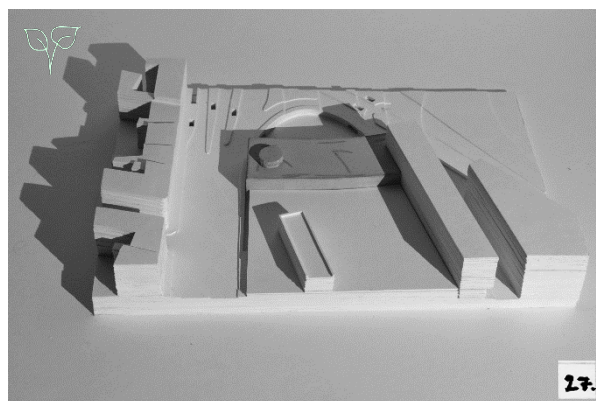
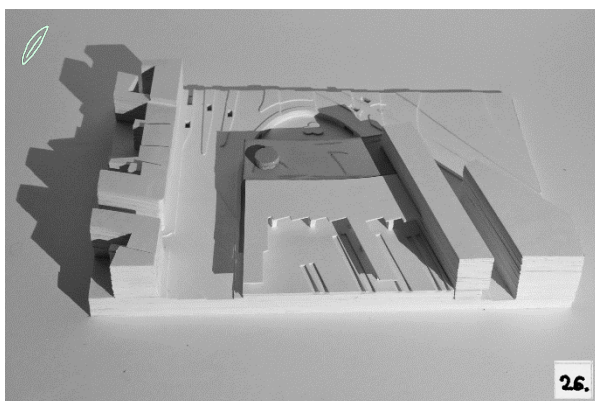
## Második állomás – FUNKCIÓ

*A korábbi vágányterületen a tereprendezés befejeződött, a városrész tervei elkészültek, az első házak is megépültek 2050-55 körülre. A lakók folyamatosan költöznek be, ám a terület még messze van kész állapotától. A Déli pályaudvar fejéületét a környék lakosságának egy része megismerte, megszerette az előző, kb. 5 évig fennálló állapot belakása miatt, meglátta a benne rejlő építészeti potenciált, így megnőtt a társadalmi igény a csarnok megtartására. Az épületen ekkor már nagyobb, költségesebb beavatkozások is végezhetőek.*

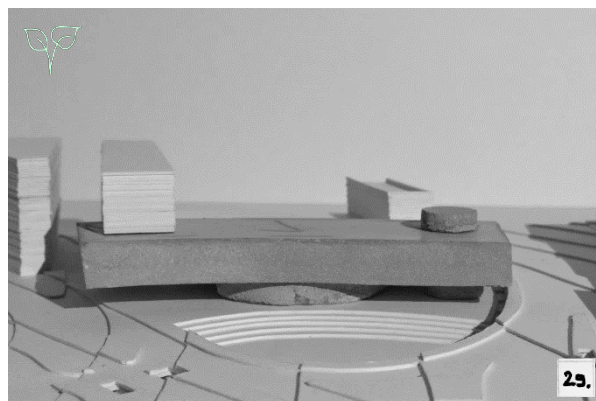
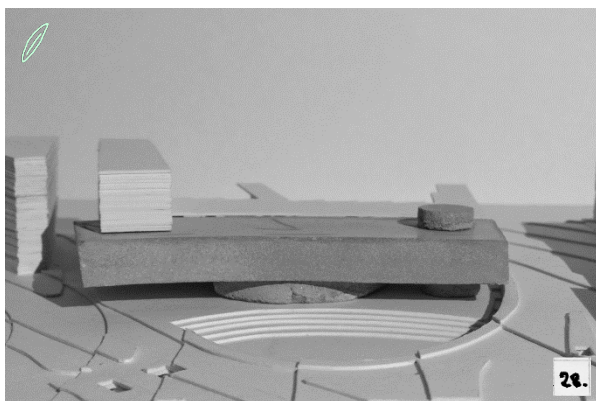


Célunk, hogy az épület kialakítását a kor használatból adódó követelményeihez és a funkciókhoz szabjuk úgy, hogy közben nem sérül, sőt, talán erősödik a Déli szoborszerű volta. Az épület a frissen beköltöző lakók találkozóhelyévé válhatna, illetve mintegy hirdetésként szolgálna az épülő lakások eladásához, a létesülő városkép reklámikonja lehetne. Az épületben az előző állapotában is megjelent növény-, és zöldségpiac elemet folytatjuk, ám immár szervezettebb módon, rendszerezett standok, raktárak, vizesblokkok és felvonó beépítésével. A meglévő elemek közül a keleti épületrészt lehatároló falat kibontanánk, és azt egy kiváltóval helyettesítenénk, ezáltal a tér összefüggőbbé válna, ám a fal teljes elbontása csak

később, az általunk vázolt scenáriók közül a harmadik fázisban történhetne meg, mivel a felette lévő irodaház északi végének alátámasztását részben ez biztosítja. A metrókijárat szintjén található térben álló árusítóbódék elbontásával a közlekedőtér ismét a tervezői szándéknak megfelelően letisztulttá válik, a falakat borító társzművészeti alkotások megmaradt darabjai láthatók lesznek, az üzletek kulturált kialakítású módon a gyalogos fórum északi íve mentén kaphatnak helyet a ma bezárt, kihasználatlan üzlethelyiségekben. A gyalogos fórumon fák ültetése történhet, melyek idővel terebélyes árnyékukkal hívogatják az ott sétáló és kávézó lakosokat. A metrófeljáróval szembeni déli falban ma szintén funkció nélküli, üres helyiségek sorakoznak, itt a kiszolgáló helyiségek és vizesblokkok elhelyezése volna megoldható. A csarnok terében a volt bisztró falának elbontásával egy egybefüggő tér alakulhat ki, itt árusító standok kaphatnának helyet. A bisztró tömbjében a piaci eladók számára raktár és hűtőhelyiség is létesülhet. Az épületen vertikálisan átfúródó körpénztár üveghengerébe kerülhetne egy üvegezett, panorámát nyújtó személy- és teherlift, ezzel akadálymentessé téve az épületet, emellett a fent kialakuló funkciót is kiszolgálva. Ezen beavatkozásunkkal a modern épületek funkcionális rendszerére, illetve az abból adódó szűk lehetőségkörre kívánunk válaszolni, megmutatva, hogy kisebb belső beavatkozásokkal képes átalakulni, új funkciókat befogadni a csarnok.



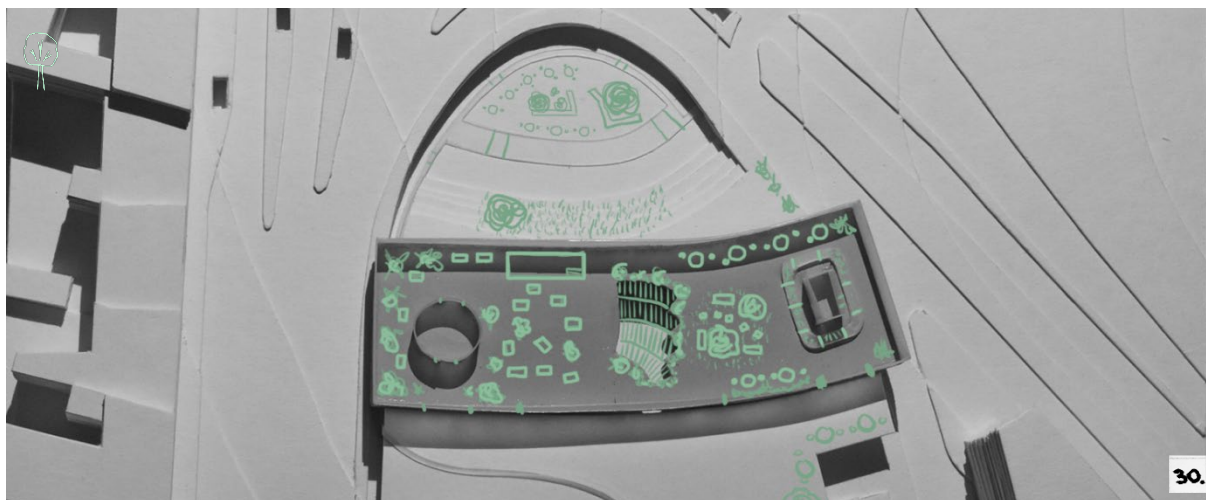
Az így kialakuló egybefüggő belső tér a modern elrendezés kortárs átíratként, közösségformáló funkciójával vonzó lehetne a környező régi és új lakosok számára, találkozási pontot biztosíthatna, lehetőséget adna a környékbelieknek egymás megismerésére. Az alternatív zöld piac funkció mellett, hogy hasznos kereskedelmi és közösségi aspektusokkal rendelkezik, életet, természetet csempészne az épület betontömbjébe, ezzel is vonzóvá téve azt a látogatók számára. A letisztult, csodálatos panorámájú tér, benne árusokkal egy nyüzsgő, vonzó légkört, kiváló imázst teremtene az épületnek és a mellette épülő városrésznek egyaránt, melyre a környéken megnövekvő igény adódik, amit a környező (pl. Széna téri) piacok nem tudnak már teljeskörűen kielégíteni.





### Harmadik állomás – FENNTARTHATÓSÁG

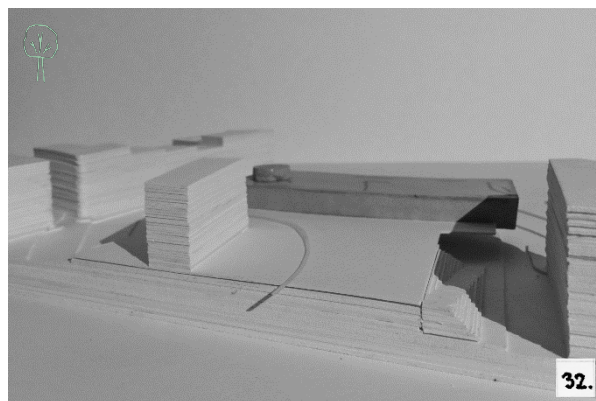
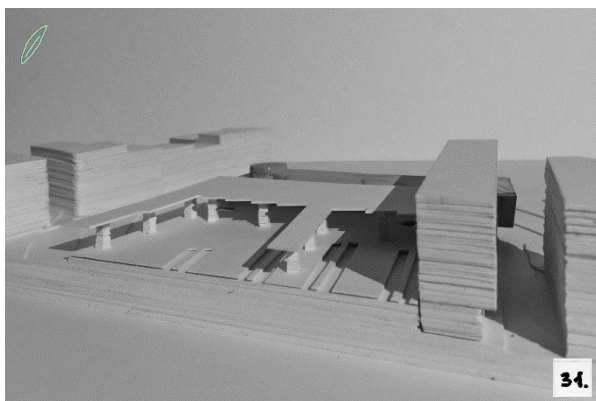
*A vágányok helyén felépülő lakónegyed kialakítására számos vízió született már. Számunkra a kiindulást egy, a BME Urbanisztika Tanszékén a Városépítészet 2 kurzuson készített hallgatói előtanulmány képezte. A vizsgálatot és a városrész beépítésének koncepcióját a jelen dolgozatban is közreműködő Szalay Kata Csenge, valamint hallgatótársai Gál Noémi, Hajdu Flóra, Sásdi Nóra, Szabó Bernadett Eszter és Szmilkó Lilla készítették<sup>13</sup>. Ebben a scenárióban ennek teljes megépülését feltételezzük: a területen rengeteg, nagyrészt fiatal lakó él, a környék a messzebb élők számára is egy vonzó városrészé vált. A koncepció alapján a területen szabadonálló tömbös beépítések találhatóak, köztük kollégium, illetve cohousing, kisebb közösségi terekkel, üzletekkel. Az épületek parkosított területen állnak, sok növényvel, gyalogosforgalmi utakkal, illetve a víz is megjelenik a területen. A volt funkciójára utaló hosszanti patak szeli át a hajdani pályaudvar területét, mely egy tóban kiszélesedik, majd halad tovább a Déli épülete felé. A találkozásra, kikapcsolódásra és szolgáltatások igénybevétele iránti igény miatt szükség van további területre, amely képes összefogni a környéket.*



<sup>13</sup>A tervet a szerzők engedélyével használjuk föl.



Ennek az összefogó magnak, városrészi központnak a megteremtését tűztük ki célul a legnagyobb beavatkozási igényű és legjelentősebb funkcióváltást célzó elképzelésünkkel. Az épület az aktuális komfortigényeknek megfelelően kerül átépítésre (hőszigetelés, alternatív energiából származó fűtési rendszer...), benne tanulásra, beszélgetésre szolgáló városi dzsungel alakulhatna ki, ezzel felelevenítve az épület előtt annak helyén lévő botanikus kert emlékét. A csarnokban lévő nagymértékű zöld infrastruktúra előrevetítené a mögötte található városrész jellegét: a nagy belső udvarokkal és zöld közlekedő sávokkal kialakítandó városrész egésze gépjárműforgalomtól mentes gyalogoszóna volna, abban pihenőparkok, sportpályák, játszótérek helyezkednek el. Ezzel a beavatkozással az épület energetikai jellemzőit és fenntarthatóságának mértékét is javítani kívánjuk, amint arra a modern örökség elemzésének utolsó pontjában is utaltunk, hiszen ezen épületek továbbélésének egyik fontos kulcsszempontja ez.



A gyalogos fórumon ekkor már a második fázisban elültetett, ekkorra megnőtt nagyobb fák állnak, északi, íves oldalán üzletek, kávéházak sorakoznak. A tervezett városrészen végigfutó felszíni vízfolyás a Déli épülete mellett, annak délnyugati sarkában egy kisebb vízeséssel a metrókijárat szintjére esne, innen az épület és az Alkotás utca közti gyalogosrámpan kialakítandó mederben folyna le a gyalogos fórum szintjére, majd ezen az alsó téren kis tóvá bővülne, innen a Vérmező felé vezető

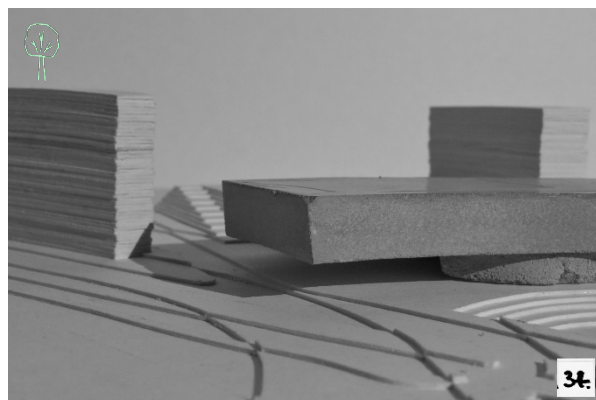
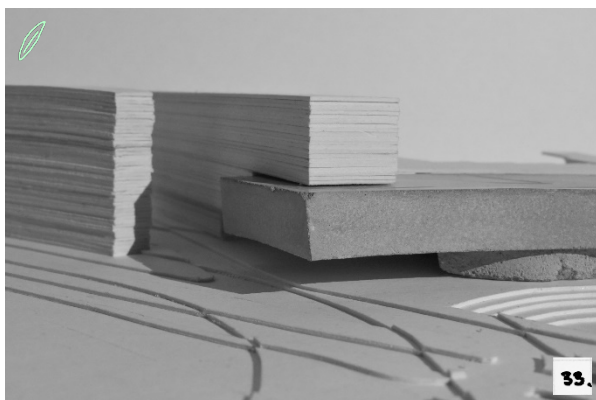
aluljáró mentén folya tovább, ezzel mintegy folytatva a városrész vízfolyását, illetve összekapcsolva a már meglévő parkot az újonnan kialakult zöld infrastruktúrával. A zöld mellett megjelenő kék infrastruktúra a nyári napok nagy hőmérsékletét hűti, kellemes érzést ad a helynek, javítja a mikroklímát. A víz és növényfelületek temperáló hatásukon kívül a városi levegőminőséget is javítják, a szennyezőanyagokat megkötik.<sup>14</sup> A tóvá szélesedő vízfolyás fölött kis hidak vezetnének át, illetve egy sziget biztosítana újból megállási, pihenési lehetőséget az immár kellemes környezetben. A gyalogos fórum és metrókijárat szintje közötti lejtős domboldalon füvesítéssel és árnyéktűrő virágkiültetésekkel kellemes domboldal alakítható ki, ahol akár kiülni, beszélgetni, kártyázni is lehet. A kisebb értékszintet képviselő MÁV irodaház tömege sokkal kevésbé érdekes, inkább ráül és elnyomja, mint kontrasztosságával erősíti a Déli íves csarnokát. Ezen kívül a mellette húzódó utcát leárnyékolja, szűkössé teszi, elzárja a túloldalon kitáguló városrésztől. Így ebben a beavatkozásban ez a hosszú irodaház elbontásra kerülne, helyén egy füvesített domboldal, valamint rámpa létesülne, mellyel az új városrész afelől is elérhetővé válna, kitágulna a ma szűkös tér. Az irodaház lebontásával a Déli épületnek keleti végében található kiváltó funkcióját veszti, elbontható. Az üvegcsarnokot üvegházként használva terebélyes bokrok, akár kisebb fák telepítésével egy különleges városi dzsungel hozható létre, ehhez a madridi Atocha vasútállomáson találunk hasonlót<sup>15</sup>. A növények között asztalok és ülőbútorok használatával találkozásra, beszélgetésre, esetleg egyéni tanulásra nyílna lehetőség, a büfé visszanyerné eredeti funkcióját: több étterem, bisztró kapna helyet a téglatest alakú tömbben, ami kiskereskedelmi funkcióját megőrizve piacként is

---

<sup>14</sup> *Ranhao Sun, Lidong Chen: How can urban water bodies be designed for climate adaptation?, Landscape and Urban Planning, 2012 Volume 105, Issues 1–2, [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204611003409?casa\\_token=LBuLb34KS9cAAA:AAA:sbbxwC8NtisNanpo2IzBojh735d36dyiRObyC-60RVIDkgri-N-sVQqJ\\_VmhxqRqNcsUROYPspX](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204611003409?casa_token=LBuLb34KS9cAAA:AAA:sbbxwC8NtisNanpo2IzBojh735d36dyiRObyC-60RVIDkgri-N-sVQqJ_VmhxqRqNcsUROYPspX) [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]*

<sup>15</sup> *Página oficial de Turismo de la ciudad de Madrid: Jardín tropical Estación de Atocha <https://www.esmadrid.com/informacion-turistica/jardin-tropical-estacion-de-atocha> [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]*

továbbműködhetne. A madridi példában is hasonló funkciókat látunk. Érdekes megjegyezni, hogy ott a vasútállomás továbbra is működik, így ez a jövőkép akár akkor is elképzelhető, ha a Déli pályaudvar megtartja fejállomási funkcióját. A nagyvonalú térben akár rendezvények, különböző előadások is helyet kaphatnának, egy kisebb előadóterület segítségével, mely a helyi kulturális életet pezsdíthetné fel. Az így kialakuló szabad kialakítású, kereskedelmi funkciókkal, zöld infrastruktúrával ellátott csarnok méltó "fejépülete" lenne az új városrésznek, bemutatná, hogy megfelelő beavatkozásokkal mekkora fejlesztési potenciál rejlik egy első ránézésre elavultnak tűnő épületben.





## Eredmények, konklúzió

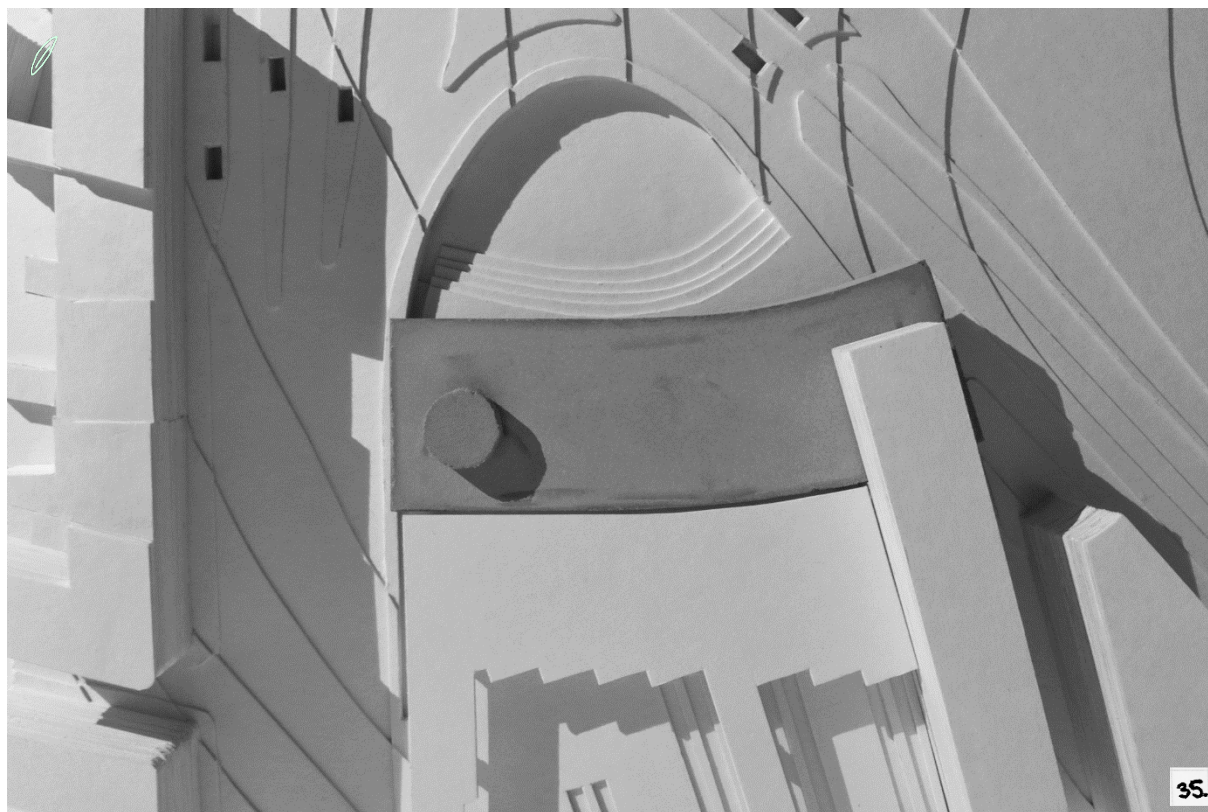
Dolgozatunkban tehát fő célunk volt a Déli pályaudvar épületét mint a modern örökség egyik fontos alkotását kritikusan vizsgálni, megismerni. A modern örökség általános és az épület specifikus megismerése után lehetséges funkciókat adtunk tereinek, miután pályaudvari működését elveszti. Ezzel az épület esetleges lebontását szeretnénk elkerülni, alternatívákat mutatni annak újrahaznosítására. Az általunk felállított, modern épületekre vonatkozó szempontrendszer alapján vizsgáltuk a Délit, ezzel próbálva felkutatni és osztályozni annak erősségeit és gyengeségeit. Három kidolgozott építészeti válaszunkban ezen szempontcsoportok közül egyre többre próbáltunk reflektálni. Megoldásainkban hangsúlyt fektettünk úgy az épület egyik legfőbb értékére, annak plasztikusságára, szoborszerűségére, mint funkcionalitására és a napjainkban egyre fontosabbá váló fenntarthatóság kérdéskörére is. Ezzel párhuzamosan mindegyik lehetőséget egy, a tágabb környezet átalakulásának fázisához kötöttük, mely eszköz lehetővé teszi az épület tágabb kontextusban való értékelését. Kidolgozott verzióink időbeli egymásutániséga módot adna arra, hogy használói megismerjék az épület valódi értékeit, megszeressék azt, hiszen megtartására nagy társadalmi támogatottsággal van csak igazán esély. A környezethez való kapcsolódás is kimagaslóan fontos egy funkcióját kereső épület esetén. Így lehet biztosítani, hogy az új funkciókkal revitalizált épület szerves része tudjon lenni a városszövetnek. A környezeti kontextus és az épület összetett térrendszerének megismerése érdekében terveinket makettekben dolgoztuk ki, jelenítettük meg. A modellek, illetve fotóösszehasonlítások alapján is kiderül, hogy az épület térrendszere igen különleges és jól hasznosítható, ám ez jelenlegi állapotában az utólagosan belekerült elemek miatt kevésbé látható.

Tervezési folyamatunkkal és annak tágabb környezetében való értelmezésével arra az eredményre jutottunk, hogy a Déli pályaudvar épületében van fejlesztési potenciál. A környező városképbe való illeszkedése nem zavaró, sőt, az egyik oldalról leginkább a két világháború között épült zártsorú bérházakkal, másik oldalról nagy parkkal határolt területen szoborszerűen elterülő épület színesíti környezetét, magasságával nem célja dominálni azt. Finom ívével, nagy üvegfelületeivel és nagyvonalú, szép

panorámájú belső terével letisztult módon épül bele az igen sokféle beépítettségű környezetébe, a Várhegy és Kissvábhegy által közrefogott völgybe. Szabad áramlású tereibe méretüknél és bevilágítottságuknál fogva számos, a vasúti közlekedéssel össze nem függő funkció szervezhető, így a leendő városrész igényeit kielégítve annak központjává válhat. Lebontásának elkerülésével a környezeti terhelés kisebb lesz, megfelelő és korszerű gépészeti felszerelésével az átalakításkor hatályos fenntarthatósági előírásoknak is képes lehet megfelelni.

Másik fő eredmény a jelenlegi kutatásunkban föllállított szempontrendszer, koncepcióalkotási elemek, melyek akár más modern építészeti alkotások értékelésekor is hasznosíthatók lehetnének. Hasonlóan a Paradigma Ariadné kézikönyvéhez, az általunk felállított szempontrendszer egy útmutatót nyújthat a modern örökség értékeléséhez. A forma, funkcionalitás és fenntarthatósági hármas alkalmazható a többi hasonló épületre is. A modern épületeket érő legfőbb kritika, hogy nem tudnak alkalmazkodni a kor változó igényeihez. Amíg ennek bizonyos szempontok alapján van igazságtartalma, ezt a kijelentést is kritikusan kellene fogadni. Hiszen megismerés nélkül könnyű rámondani egy épületre, hogy nem érdemes megtartani, azonban, ha egy átgondolt szempontrendszer alapján jobban megvizsgáljuk az épületet, megismerhetjük az abban rejlő, esetleg aktuális állapotában rejtett lehetőségeit. Ez elősegítheti az épület megismerését építészeti szempontból, az abban rejlő lehetőségek feltárását és annak megfelelő kommunikálását a társadalom irányába. Így akár sok, a Délihez hasonló állapotú, ám komoly értékekkel rendelkező modern épület lebontása is elkerülhető lehetne. Természetesen az ebben a dolgozatban tárgyalt következtetés (tehát az épület megmentésére irányuló építészeti igény) nem állhat fenn minden modern épületnél, hiszen annak kialakításából, ám talán még jobban városképi környezeti helyzetéből adódóan lebontása is lehetséges kimenetel lehet, ahogy ez tervünkben is történt a Délire harapó épülettel. Azonban egy, a miénkhez hasonló vizsgálat elvégzése mindenképp szükséges volna, hogy az adott épület sorsáról kevésbé ötletszerű, több oldalról, jobban megalapozott döntés születessen, mely kevésbé osztja meg úgy a civil, mint a szakmabeli társadalmat.

A Déli pályaudvar sorsa még nem ismert, azonban az épület rejtett potenciálját használóival való megismertetése utáni megfelelő társadalmi összefogás megmentheti azt a funkcióváltás utáni teljes lebontástól. Hiszen az épület sokkal több értéket rejt magában, mint amennyi a mai állapotában látszik. Megfelelő beavatkozással akár nyüzsgő, közösségi és kulturális életet fellendítő központtá is válhat, de a lehetőségeknek nem a Déli épülete, csak a képzelet szab határt.



## Forrásjegyzék

Anthony Radford, Sele Moroc, Amit Srivastava: A modern építészet elemei (Budapest: TERC Kft., 2016)

Budapest Világörökségéért Alapítvány: Állásfoglalás az Országos Villamos Teherelosztó épületének tervezett bontása ellen, Építészfórum, 2016.08.01. <https://epiteszforum.hu/allasfoglalas-az-orszagos-villamos-tehereloszto-epuletenek-tervezett-bontasa-ellen> [utolsó megtekintés: 2022.10.12.]

Budapesti Fejlesztési Központ: Budapesti agglomerációs stratégia 2040 (Budapest: Budapesti Fejlesztési Központ, 2021) 49.-52. [https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2022/02/BAVS\\_magyar\\_web\\_2022.pdf](https://budapestvasut2040.hu/wp-content/uploads/2022/02/BAVS_magyar_web_2022.pdf) [utolsó megtekintés: 2022.10.29]

Csóka Attila Róbert, Fabényi Julia, Edwin Heathcote, Kovács Dániel, Molnár Szabolcs, Moravánszky Ákos, Smiló Dávid: Othernity, modern örökségünk újrakondicionálása (Budapest: Ludwig Múzeum, 2021)

Építészfórum: Ismét napirenden a Duna alatti vasúti alagút megépítése és a Déli pályaudvar eltűnése, Építészfórum, 2021.10.06. <https://epiteszforum.hu/ismet-napirenden-a-duna-alatti-vasuti-alagut-megepitese-es-a-deli-palyaudvar-eltunese> [utolsó megtekintés: 2022.10.03.]

Gál Noémi, Hajdu Flóra, Sásdi Nóra, Szabó Bernadett Eszter, Szalay Kata Csenge, Szmilkó Lilla: Matserplan a Déli pályaudvar területére (Városépítészet2 tantárgy, 2022)

Hartmann Gergely: Othernity: az örökségvédelem metodikájának táguló körei, Építészfórum, 2021.06.21. <https://epiteszforum.hu/othernity-az-oroksegvedelem-metodikajanak-tagulo-korei> [utolsó megtekintés: 2022.10.29.]

Jancsó Ágnes: Az "állomásváros" - a Déli pályaudvar, Lechner tudásközpont, 2020.03.02. <https://lechnerkozpont.hu/cikk/az-allomasvaros-a-deli-palyaudvar> [utolsó megtekintés: 2022.10.10.]

Kenneth Frampton: A modern építészet kritikai története (Budapest: TERC Kft., 2009)

Kővári György, "Magyar Építőművészet",3. (1978): 12.-16.

Othernity weboldala <http://othernity.eu/> [utolsó megtekintés: 2022.10.29.]

Página oficial de Turismo de la ciudad de Madrid: Jardín tropical Estación de Atocha <https://www.esmadrid.com/informacion-turistica/jardin-tropical-estacion-de-atocha> [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]

Paradigma Ariadné: The Kőváryan Style-A handbook <https://paradigmaariadne.com/Kovarian-Style> [utolsó megtekintés: 2022.10.27.]

Ranhao Sun, Liding Chen: How can urban water bodies be designed for climate adaptation?, Landscape and Urban Planning, 2012 Volume 105, Issues 1-2, [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204611003409?casa\\_token=LBuLb34KS9cAAAAA:sbbxwC8NtisNanpo2IzBojh735d36dyiRObyC-60RVIDkgri-\\_N-sVQqJ\\_VmhxqRqNcsUROYPspx](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204611003409?casa_token=LBuLb34KS9cAAAAA:sbbxwC8NtisNanpo2IzBojh735d36dyiRObyC-60RVIDkgri-_N-sVQqJ_VmhxqRqNcsUROYPspx) [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]

Ray Lucas, Raymond Lucas: Research Methods for Architecture, (Egyesült Királyság: Hachette, 2016)

Simon Mariann: PROGRESSIVE, FORWARD-LOOKING AND ADVANCED Hungarian architecture and modernity 1956 - 1962, Architektúra&Urbanizmus, 2013 Volume 47, No. 1-2, <https://www.architektura-urbanizmus.sk/wp-content/uploads/02-3.pdf> [utolsó megtekintés: 2022.10.03.]

Thomas E.Dy-Liacco: Form Follows Function: The Evolution of Control Center Architectures, IFAC Proceedings Volumes, 1995 Volume 28, Issue 26, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1474667017447604> [utolsó megtekintés: 2022.10.30.]

Zöldi Anna: Tudatos szelekció kontra kollektív emlékezet, Építészfórum, 2020.05.19. <https://epiteszforum.hu/tudatos-szelekcio-kontra-kollektiv-emlekezet> [utolsó megtekintés: 2022.10.12.]

## Képjegyzék

Első borító: A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó

1. A Déli pályaudvar képe a Várhegyről, Fortepan / FŐMTERV, 1973.
2. A Déli pályaudvar képe a Várhegyről, saját fotó
3. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
4. A pályaudvar főhomlokzata, Fortepan / FŐMTERV, 1973.
5. Bisztrótér, Fortepan / Bauer Sándor, 1976.
6. Átlátások a csarnoképületben, Fortepan / Fortepan/Album057, 1972.
7. Az ideiglenes Déli átépítése a jelenlegi épületté, Fortepan / FŐMTERV, 1972.
8. A csarnok látképe a gyalogos fórumról, Fortepan / Fortepan, 1972.
9. A csarnok látképe a gyalogos fórumról, saját fotó
10. Belső térstruktúra, Fortepan / FŐFOTÓ, 1973.
11. Belső térstruktúra, saját fotó
12. Körpénztár, Fortepan / Gábor Viktor, 1974.
13. Körpénztár, saját fotó
14. Üzletek a gyalogos fórumon, Fortepan / UVATERV, 1975.

15. Üzletek a gyalogos fórumon, saját fotó
16. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
17. Első állomás – forma, saját makettfotó
18. Második állomás – funkció, saját makettfotó
19. Harmadik állomás – fenntarthatóság, saját makettfotó
20. Első állomás – forma: alaprajzi nézet, saját makettfotó
21. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
22. Első állomás – forma, saját makettfotó
23. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
24. Első állomás – forma, saját makettfotó
25. Második állomás – funkció: alaprajzi nézet, saját makettfotó
26. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
27. Második állomás – funkció, saját makettfotó
28. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó
29. Második állomás – funkció, saját makettfotó
30. Harmadik állomás – fenntarthatóság: alaprajzi nézet, saját makettfotó



31. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó

32. Harmadik állomás – fenntarthatóság, saját makettfotó

33. A pályaudvar jelenlegi állapota, saját makettfotó

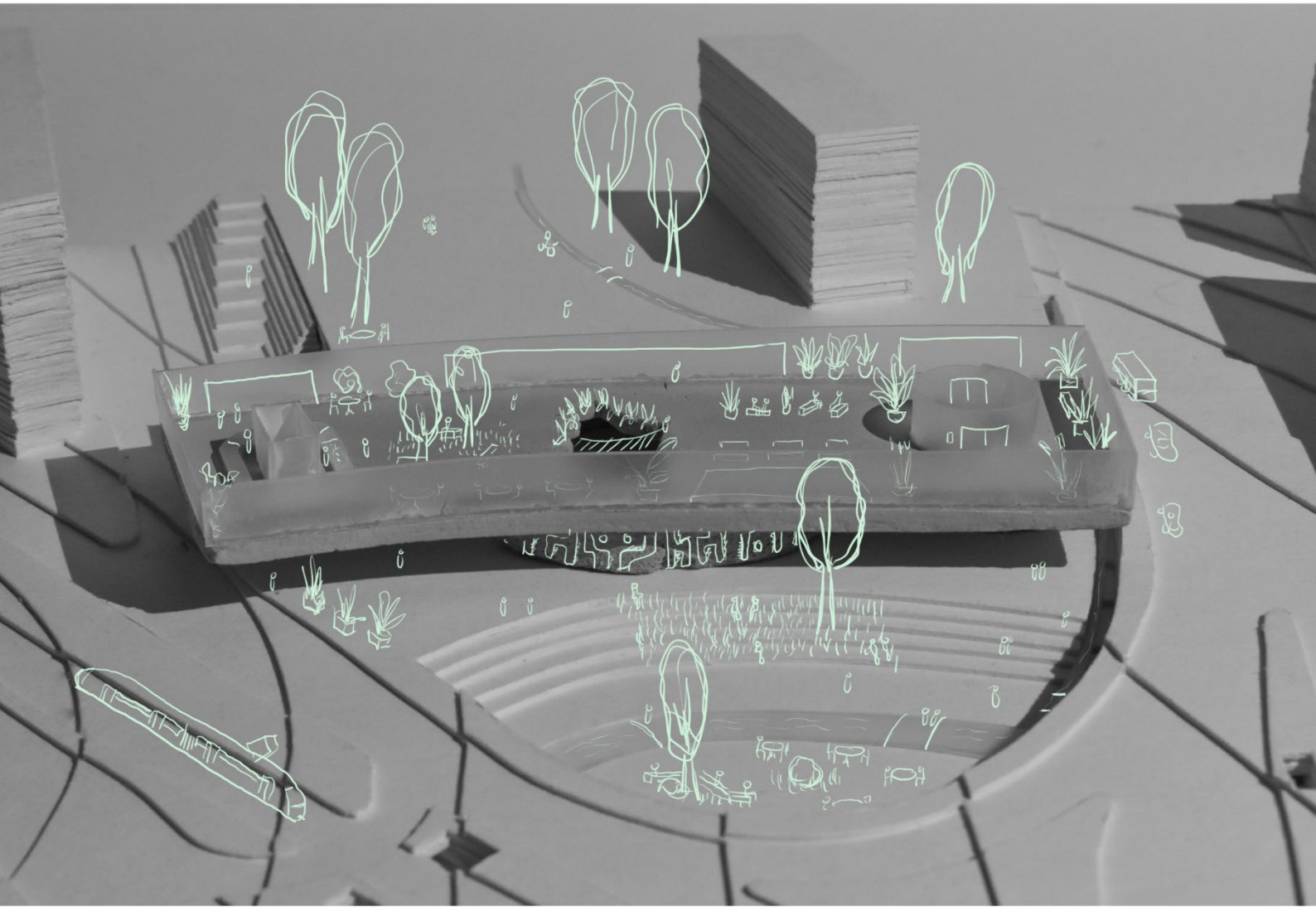
34. Harmadik állomás – fenntarthatóság, saját makettfotó

35. A pályaudvar jelenlegi állapota: alaprajzi nézet, saját makettfotó

Hátsó borító: Harmadik állomás – fenntarthatóság, saját makettfotó







TDK 2022.