



Angyalföld rövid története

Az eredetileg főleg munkások lakta, iparosított terület 1930-ban a főváros VI. kerületéhez, 1950-ben pedig a XIII. kerülethez került. A lakáskörülmenyek fővárosi szinten is nyomorúságosak voltak a 20. század első felében. A második világháború után több nyomortelep helyén épültek lakótelepek. A terület fejlődését az észak-déli metró Váci út alatt futó vonala is segítette, illetve segíti. A rendszerváltás óta a hagyományos ipari jelleg visszafejlődött, és az utolsó tíz év alatt a Duna-part luxuslakásokkal való beépítése is előrehaladt. A kerületi önkormányzat a korábbi Erdőtelkek, Felsőbikarét, Napföld és L-portárak nevéket nem újította fel, egykori területeket is Angyalföldhöz csatolta. Az Északi Pályaudvart a két háború között Horthy Miklós feleségéről, Magdolnáról nevezték el, így lett e terület Magdolnaváros. Később Angyalföldnek nevezték el.

A pályaudvar

Az állomás régi neve: Budapest-Magdolnaváros. Elágazó állomás. A budapesti északi vasúti összekötő hidat 1895-ben építették meg, ekkor nyílt lehetőség rá, hogy az Esztergomból érkező vonatok ne csak Óbudáig, hanem egészen a Nyugati pályaudvarig közlekedjenek, Angyalföldön keresztül. Az észak-pesti gyárak kiszolgálására Angyalföldről kiágazó vasútvonal a Duna partján haladt végig Vizafogó állomásig.

Téma bemutatása

Diplomamunkám jelenleg a Józsefvárosi pályaudvaron található etalon mechanikus vasúti hídmérleg áthelyezésével, s az ehhez tartozó épület megtervezésével foglalkozik. A Józsefvárosi pályaudvar napjainkban, mint pályaudvar már nem funkcionál, egyes részre lakóingatlanokat terveztek, így az ott található teljesen egyedli tervezésű hazánkban egyetlen mechanikus 10⁴ pontosságú mérleg áthelyezésre kerül.

Helyszíni adottságok

Az épület Budapest XIII. ker. Angyalföldi Pályaudvarának területére a vágányok közvetlen közelségében létesül. A közvetlen környezet vegyes beépítést mutat, a környéken átfutva megfigyelhető kertvárosi lakóövezet keresztül a hágyári lakások tömbjein át a külvárosias beépítés. Az épület beépítés formálja szabadon álló. A vasúti sínpálya K-Ny-i tengelyű, Budapest Nyugati Pályaudvar és Esztergom vonalon helyezkedik el. Ettől a tengelytől E-ra kerül elhelyezésre az új mérlegház. Az épületbe keletről fut be a vakvagány mivel a használat jellegéből adódóan csak ebből az irányból érkeznek mérlegházra a vasúti etalon kocsik.

Építészeti koncepció

A helyszín vizsgálata során szembeötlő az elhanyagolt ipari terület (rozsdás övezet). A tervezés során alapvető célkitűzés volt a környezet újragerendálása az elhagyott „elementárok” megtalálása. A tervezés során kiértelmezett alapvető lett a „szigeteszerű” megfogalmazás és abban a „központi agy” mint vezérlő egység manifesztálódása. A helyszín vertikális határok nélküliségét a néző számára egy pontra, „szigetre” fókuszálja. A funkcióból adódóan az épület egy gondolatként került megfogalmazásra, a kubusból csak a központi vezérlő és személyi bejárat került kiemelésre. Az organikus megfogalmazás mint eszköz a környezet zavaros építészeti megjelenésére próbál új irányt mutatni. A formai játékoság oldja a képet, javítja a vizuális környezeti megjelenést, anyaghasználatában azonban nem rugaszkodik el a vasúti világtól. A személyi bejárat az épület hossz tengelyére merőlegesen helyezkedik el a megközelítés irányába elhúzva. Az épület nagyméretű felnyíló kapuja teljes mértékben a formát követve a homlokzatba simul. A bejárat hangsúlyosságát a más anyaghasználat valamint a homorú formai megfogalmazás tovább fokozza. A szoborszerű megfogalmazás vertikálisan is megjelenik az épületet ovális alakzatban körülölelő macskakő burkolatú kiemelésben.

