

# ÚTRA KELLŐ

## T2B pier, Ferihegy

A Sky Court mellett hosszan elnyúlik az új utasmóló

Egy repülőtér egyben az ország kapuja is. Különösen igaz ez egy főváros, például Budapest esetében, ahol az érkezők először szereznek pozitív vagy negatív benyomást hazánkról, és alkotnak gyors véleményt az érkezés minőségétől függően, önkéntelenül is összehasonlításokat téve más országok hasonló repülőtereivel. Az ülésben elgémberedett lábakkal érkező szeretne minél hamarabb túlesni a hivatalos procedúrákon. A szükséges útvonalakat végig kell járni, és ennek szervezettsége is befolyásolja az ítéletet. Szerencsére az EU belső határellenőrzési mechanizmusának egyszerűsödésével jelentősen rövidült a folyamat – legalábbis az EU-tagok számára. Noha a térbeli lebonyolítás kényszere fennmaradt, az áthaladás ideje érezhetően rövidült.

Összefoglalva tehát: a gyors, zökkenőmentes és udvarias lebonyolítás, a kellő biztonság és ellenőrzés, valamint a fogadóépület által keltett első benyomás egyaránt fontos. És mindezek elválaszthatatlanok egymástól.

Gondoljunk itt a „fapados”, korlátozott szolgáltatást nyújtó, ezért olcsóbb légitársaságok esetére, akik a repülést és az érkezést is olyan megalázó eljárásra redukálják, hogy sok esetben a várakozás, a beszállás és az ér-

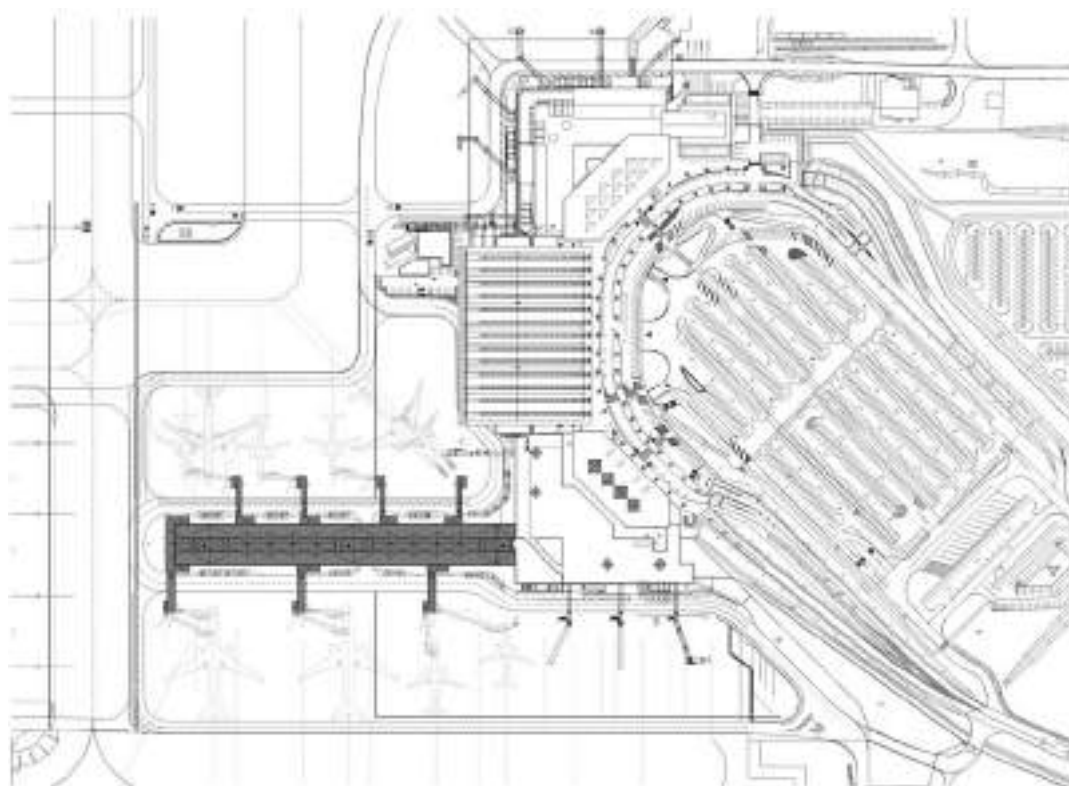
kezés fizikai feltételei szinte egy marhavagonba terelésre emlékeztetnek. Érdekes ellentmondás, hogy gyakran azok is hajlandók ezt a tortúrát vállalni az olcsóbb repülőjegyért, akik egyébként nem sajnálják a pénzt egy luxusutazás költségeire. Az olcsó utasforgalom térbeli jelei sajnos a Liszt Ferenc repülőtéren is jelen vannak. A vad, a legprimitívebb módon „ideiglenesen” megjelenő „bádognyúlványok” szörnyű ellentmondásban állnak a Sky Court építészeti színvonalával, és lerontják a reptér építészeti és kulturális színvonalát, szörnyű bizonyítványt állítva ki az országról.

Ennek részbeni feloldására készült el a T2B pier.

Ahhoz, hogy a projekt megvalósítási körülményeit értékelhessük, érdemes röviden áttekinteni a Ferihegyi (ma már Liszt Ferenc) reptér fejlesztési elképzeléseinek előzményeit.

A reptér – mint minden európai és nem csak európai reptér – egy világot átszövő repülőtéri hálózat része, amelyben minden régióknak megvan a sajátos belső fejlődési logikája, mely folyamatosan átalakul, változik. A Budapest Airport is része ennek a globális rendszernek, és növekvő forgalma miatt lényeges volt a fejlesztése

Helyszínrajz az új T2B pier épülettel



egyrészt légiforgalmi, másrészt közönség-kiszolgálási szempontból. Alkalmassá kellett tenni arra, hogy máshonnan áterelt forgalmat fogadni tudjon. Ez nagy tökebefektetést kívánt, ami több lépcsőben valósult meg. A reptér fejlesztésének koncepciója először angol kézbe került, amiben lényeges szerepet játszott, hogy a túlterhelt heathrow-i repülőteret részben tehermentesítsék, elsősorban a távol-kelet felől érkező gépek egy részének a budapesti regionális központba terelésével, kiszolgálásával. Ez két csoportot is sértett, egyrészt a Bécs-München tandem reptérfejlesztési befektetőit, másrészt – bármilyen hihetetlenül is hangzik – a budapesti lakosság egyes véleményalkotó csoportjait, melyek hatékonyan tiltakoztak a zajterhelés növelése ellen. Ezután egy spanyol befektető társaság felvásárolta az angol céget, amely végül az eredeti fejlesztési elképzelésekben is ellenérdekelte német társaság kezébe került. (Itt most az ügy szempontjából nem a cégek a fontosak, hanem a meghozott döntések.) A reptér fejlesztése végül is lokális szinten maradt, és elmaradt a közvetlen metrócsatlakozás és az új gyorsforgalmi út kiépítése, hiszen a redukált forgalom már nem indokolta a további fejlesztéseket. Hogy mindennek milyen következményei vannak a mai, jelentősen megnőtt forgalomra nézve, azt a repteret használók saját maguk érzékelhetik. A fejlesztésnek mindazonáltal meg kellett indulnia, ha nem is a szükséges és kétségtelenül komoly befektetést igénylő, a repteret kiszolgáló közlekedési kapcsolatokkal, hanem a reptéren a fogyasztásból adódóan bevételt generáló fejlesztés megvalósításával. Ez mindenképpen szükséges, de nem elégséges fejlesztés volt, amely jelentősen javította az eddigre már Liszt Ferenc reptérről előlépett légiforgalmi kikötő használati minőségét. Ehhez szükség volt a Sky Court fejlesztésekor tervben már elfogadott két darab, a repülőgépek kulturált fogadására szolgáló, úgynevezett pier mólóra, amelyek közül most az első épült meg. Mindeközben eltelt több mint 11 év.

A világ más régióiban közben olyan, minden vonatkozásában összehasonlíthatatlanul korszerűbb, világszínvona-

lú repterek jöttek létre, mint legutóbb az isztambuli reptér [1], a két vadonatúj pekingi reptér [2], a hongkongi [3] és az arab államokban sorra épülő légikikötők.

Európa lemaradását ebben a versenyben semmi sem bizonyítja jobban, mint hogy a viszonylag korszerűnek és újnak mondható müncheni reptér is egy olyan utasforgalmi fogadó-induló rendszert fogadott el és épített meg, amely rendkívül gazdaságos ugyan, de használati minőségében elmarad a világ fejlettebb repülőtereitől. Fájó, hogy mi is ezt a rendszert vettük át, bár kétségtelenül javítva azon az elmaradott módszeren, hogy a repülőgépből kiszálló, illetve oda beszálló utast speciális reptéri buszokkal kelljen a reptéri váró és a repülőgép között utaztatni.

Mi ennek a rendszernek a problémája (mely, feltételezem, nem a tervezők döntési körébe tartozik)?

Az utas induláskor a váróból közvetlenül, rámpán keresztül tud a pier csápjához kapcsolódó gépbe beszállni, míg érkezéskor ezt a rámpát lezárják, így egy meglehetősen kényelmetlen és szűk lépcsőn keresztül kell az érkezési szint gyűjtőfolyosójára egy szintet lemenni, ahol több gép egyidejű érkezése esetén tumultuózus jelenetek következhetnek be. Az egyetlen lift a mozgássérültek és

Építész:  
Tima Zoltán

A Sky Court felől,  
még repülőgépek nélkül



Egyszerű vonalú épület, ipari dizájn



### Az épület alatt szinte akadálytalan az áttekintés

idősek levételére kielégíti ugyan az előírást, de ez nem segít a kézipoggyászokat lépcsőn lehurcoló „átlagutasokon”. Számomra érthetetlen, hogy egy ilyen nagyságrendű beruházás esetén miért nem fér bele a költségkeretbe egy második, az érkezési szintre vezető, az indulási rámpával azonos rámpa, amely kiküszöbölné a lépcsőn hurcolkodás megalázó procedúráját. Látható az érkezési szint földszinti elrendezésén, hogy a buszos begyűjtés továbbra is megmarad (nyilván, mivel nincs elég „csápos” hely a repülőknél), a repülőtől busszal érkezett utazóközönség lépcsőn érkezik fel (!) az érkezési folyosóra. Ez még „sportosabb” megoldás, mint a lépcsőn lefelé haladás. Nem tervezői, hanem beruházói hatáskörrel van szó, de ha a világ számos részén képesek biztosítani a rámpás megoldást az új beruházásoknál, akkor miért kell egy alacsonyabb komfortfokozatú megoldás mellett dönteni? Remélhetőleg nem kell újabb tíz évet várni, hogy a második pier móló megvalósuljon, és ott

ezt a kellemetlen és megalázó gyermekbetegséget módszeresen kiküszöbölni.

És most térjünk át végre a móló építészeti ismertetésére!

Ahogy a felsejtetőben már említettem, a Sky Court építések már tervben volt a két mólószárny létesítése. Ez ma már elengedhetetlen egy magára valamit adó repertér utasforgalmi fogadásának megoldásához. Az utasok repülőgépből való kiszállása és oda történő beszállása zárt rendszerben, időjárástól függetlenül kell(ene), hogy történjen. Az Airbus 380-as kétszintes géphez is kialakították a dokkolás lehetőségét. Nos, ezt a nem jövőbe, hanem nagyon is a jelenbe mutató igényt hivatott kielégíteni a T2B pier.

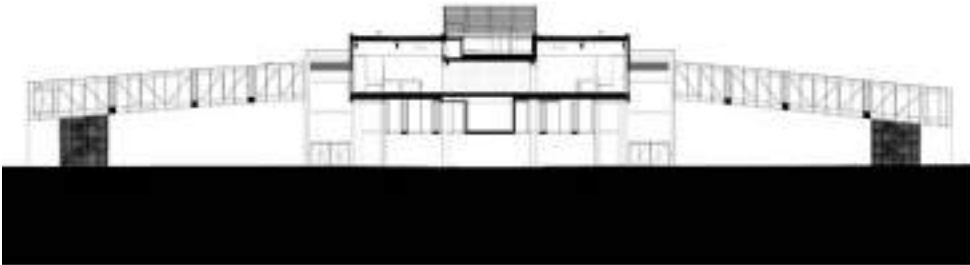
Tima Zoltán számára a Sky Courtoz képest új volt ez a feladat, hisz míg az előbbinél egy reprezentatív, a várakozásra, vásárlásra, időöltésre szánt, áttekinthető, a légikikötő látványát is felhasználó tér létrehozására volt szükség, addig a pier-mólónál pont ennek ellentétére: a minél gyorsabb, minél zökkenőmentesebb kijutás biztosítására. Ennek megfelelően az itt kialakuló terek átmenő, azaz átmeneti terek, amelyek egy célhoz visznek. Igaz ez az indulási terek öbleire is, hisz ott már csak a gépbe való beléptetésre vár átmenetileg az utas, míg itt alapvető igény a mobil átrendezhetőség. A lineáris rend az áttekinthetőség biztonságát adja mindehhez, azon kívül, hogy jól szervezhető és könnyen átalakítható sémát is garantál. Kedvező adottság a nem túlzottan hosszú útvonal, mely nem igényel mozgójárdát, és gyalogosan is könnyen bejárható. Érezhető a funkcionális meghatározásban, valamint az építészeti megfogalmazásban az egyszerűsége, a lehetőség szerint minimális költségű

### Már üzemben: a beszálló utasok vonulása

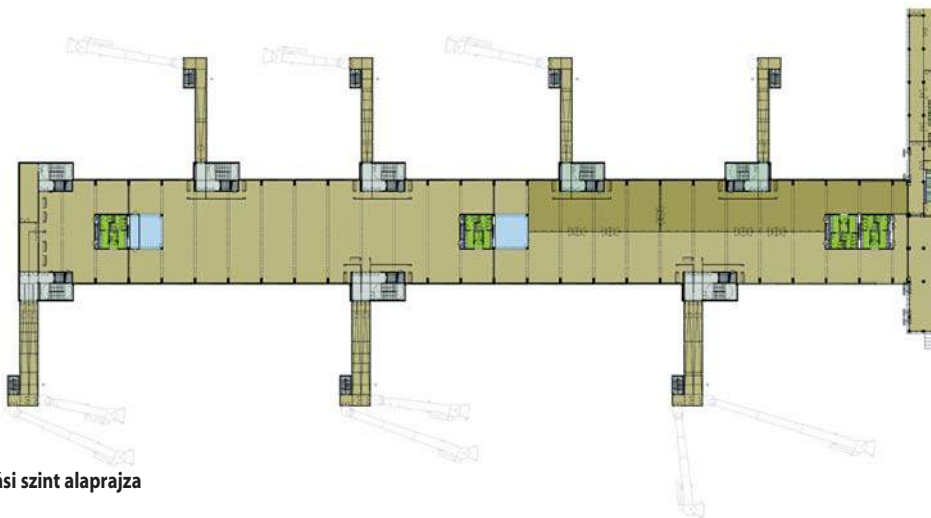




A várók is ipari jellegű belsőépítészetet kaptak



Metszet



Az indulási szint alaprajza

szerkezetekre és anyagokra való törekvés, ami épp ellentéte a Sky Court kápráztató anyaghasználatának. Érdekes kiemelni az egyszerű látszóbeton felületeket és a harmonizáló, szintén látható gépészetet, melynek ilyen esztétikai igényű kialakítása nem lehetett egyszerű feladat. Finom érzékenységre vall a főépület felé közeledve megjelenő áttört álmennyezet, amely tudat alatt előkészíti az érkezőt a légikikötő közösségi tereibe történő belépésre.

Összességében megállapíthatjuk, hogy az átmeneti tereket tartalmazó móló, a szokásos alárendelt funkciói ellenére jól egészíti ki, és végre kulturáltabb szintre hozza a Liszt Ferenc reptér sok viszontagságot átélt utasforgalmi rendszerét. Reméljük, hogy az itt megfogalmazott észrevételek a következő móló építésénél tovább fogják javítani a reptér használhatóságát.

**Patnai Dénes**

#### Irodalom / References

- [1] Emanet, Hakan: Istanbul Atatürk Havalimanı'nin Geleceği İçin Öneriler / Suggestions for the future of Istanbul Atatürk Airport, *Conference: 7 Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi*, 2018, at Bursa, Turkey
- [2] Schumacher, Patrik: Parametricism 2.0: Gearing Up to Impact the Global Built Environment, *Architectural Design* No 86, Vol 2 (March 2016), pp 8–17  
DOI: 10.1002/ad.2018
- [3] Davey, Peter: Plane sailing (Airport, Chek Lap Kok, Hong Kong, Foster and Partners, architect), *The Architectural Review*, Vol 204, No 1219 (September 1998), p 50.

**Építész:** Tima Zoltán  
**Építész tervezők:** Németh Tamás, Tölgyesi Kaplony Tibor, Gál Borbála, Gönczöl Zsófia, Boda István, Bakos Dávid  
**Építész munkatársak:** Molnár Tibor, Gál Borbála, Gönczöl Zsófia, Boda István, Bakos Dávid  
**Építtető:** Budapest Airport Zrt.  
**Generáltervező:** KÉSZ Építő Zrt. (Kelemen Csaba, Tápai Árpád, Kovácsik Tamás)  
**Építész/Belsőépítész:** Tima Stúdió, Közti Zrt.  
**Szigetelések:** Pataky és Horváth Kft.  
**Tűzvédelem:** MÉBArt Bt.  
**Oltórendszer:** Ventor Kft.  
**Tartószerkezetek:** Közti Zrt., Uvaterv Zrt., HBM Kft.  
**Épületgépészet:** ENCO Kft.  
**Elektromos rendszerek:** Hungaroproject Kft.  
**Gyengeáram:** Telvill Kft., Robert Bosch Kft., Atos Magyarország Kft., Micro-Top Kft.  
**Automatika:** IBMS-Plan Kft.  
**Közmű tervező:** GÉM Kft.  
**Repülőtér-technológia:** Budapest Airport Zrt.  
**Generálkivitelező:** KÉSZ Építő Zrt.  
**Fotók:** Bujnovszky Tamás