



**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

RÁKOSRENDEZŐ MESTERTERV URBANISZTIKAI ÉS KÖZTERÜLET- FEJLESZTÉSI TERVPÁLYÁZAT

*Rákosszentmihály Masterplan Urban
and Public Space Design Competition*

Tisztelt Pályázók, Zsűritagok, Szakértők és Érdeklődők!

Megtisztelő számunkra, hogy bemutathatjuk Önöknek az új rákosrendezői városrész megalapozására meghirdetett nemzetközi urbanisztikai és közterület fejlesztési tervpályázat eredményeit összefoglaló szakmai kiadványt.

A nagyvárosi életmóddal összefüggő kérdések – és ehhez kapcsolódóan a metropoliszok fejlesztésének kihívásai – az utóbbi években egyre nagyobb közérdeklődést keltenek. Nem véletlenül, hiszen a klímaváltozás hatásai, a várostérség kontrollálatlan növekedése, a közszolgáltatások biztosításának kihívásai, és ezekkel szoros összefüggésben a hosszú távú, megfizethető lakhatás megoldása, a környezetbarát és hatékony mobilitás elérése életünk központi problémáivá váltak.

Budapestet ma egyszerre fenyegeti a lakhatási és a klímaválság; megoldásuk pedig csak együttesen, rendszerben gondolkodva képzelhető el. A Fővárosi Önkormányzat az elmúlt években lefektette ennek stratégiai alapjait, a terület megszerzésével pedig egyedülálló lehetőséget kapott arra, hogy újdontitást formáljon ezen a város szövetébe mélyen beágyazott helyszínen.

Célunk egy sokszínű és fenntartható városrész létrehozása, amely harmonikusan illeszkedik Budapest jellegéhez, ugyanakkor új elképzeléseket és ötleteket mutat fel. Keressük az egyensúlyt a természet és az épített környezet, valamint a lakhatás, a munka, a kultúra és a szabadidő igényei között, így a tervpályázaton is befogadó, zöld és innovatív megoldásokat várunk.

A Rákosrendezőn tervezett beruházás egész Budapest számára példát adhat a fenti kihívások XXI. századhoz méltó kezeléséből, a legkorszerűbb városfejlesztési megközelítések megvalósításából.

A majdani beköltözők és mindazok, akik kilátogatnak majd az új városnegyedbe, a mindennapok során tapasztalhatják meg a fenntarthatóság, az emberléptékű fejlesztés, a tudatos, átgondolt várostervezés előnyeit. Ez pedig önmagán túlmutató jelentőséggel bír, hiszen hozzájárul ahhoz is, hogy megélénküljön a társadalmi párbeszéd Budapest egészének fejlesztéséről, annak kívánatos irányairól és megoldásairól. A pályázók így nem csupán egy új városnegyed megálmodásában és megalkotásában működnek közre, de az egész főváros jövőjének irányt mutathatnak.

Köszönjük, hogy munkájukkal, érdeklődésükkel támogatják a projektet!



KARÁCSONY Gergely
Budapest főpolgármestere
a Bírálóbizottság elnöke
*Mayor of Budapest
Municipality of Budapest*

Dear Competitors, Jury Members, Experts, and Interested Parties,

We are honoured to present to you the professional report to summarize the results of the international urban design and public space development competition announced to lay the foundations of the new Rákosrendező district.

Issues related to urban lifestyles – and the challenges of developing metropolitan areas – have been attracting increasing public interest in recent years. This is no coincidence, as the effects of climate change, the uncontrolled growth of urban



VITÉZY Dávid
KKVB bizottsági elnök
a Bírálóbizottság társelnöke
*Chairman of the Climate Protection, Transport
and Urban Development Committee
Municipality of Budapest*

sprawl, the challenges of providing public services, and, closely related to these, the need to find long-term solutions for affordable housing and achieve environmentally friendly and efficient mobility have become central issues in our lives.

Budapest is currently threatened by both a housing crisis and a climate crisis, and solutions can only be found by thinking systematically and collectively. In recent years, the Municipality of Budapest has laid the strategic foundations for this, and



ERŐ Zoltán
Budapest főépítésze
a Bírálóbizottság tagja
*Chief Architect of Budapest
Municipality of Budapest*

by acquiring the area, it has been given a unique opportunity to shape a new identity in this location deeply embedded in the urban fabric.

Our aim is to create a diverse and sustainable urban district that blends harmoniously with the character of Budapest while also introducing new concepts and ideas. We are looking for a balance between nature and the built environment, the needs of housing, work, culture and leisure so we expected inclusive, green and innovative answers in the competition.

The Rákosrendező Project can show the way Budapest should face these challenges in a manner suited for the 21st century and implementing cutting edge urban development approaches. Future residents and visitors to the new district will be able to experience the benefits of sustainability, human scale development and conscious, well-thought-out urban planning in their daily lives. This has significance beyond the project itself, as it also helps to encourage social dialogue on the development of Budapest as a whole, its desired directions and solutions. In this way, competitors are not only helping to envision and create a new neighbourhood, but they can also shape the future of Budapest.

Thank you for your contribution, and for the attention and interest you give to the project.



A bírálóbizottság tagjai

Jury members



KARÁCSONY Gergely, a Bírálóbizottság elnöke
főpolgármester,
Fővárosi Önkormányzat
Mayor of Budapest,
Municipality of Budapest, Mayor's Office



VITÉZY Dávid, a Bírálóbizottság társelnöke
KKVB bizottsági elnök, Fővárosi Önkormányzat
Chairman of the KKVB Committee of Budapest
Municipality of Budapest, Mayor's Office



ERŐ Zoltán
Ybl-díjas építész, Budapest főépítésze
Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal
Chief Architect of Budapest
Municipality of Budapest



BARDÓCZI Sándor
Budapest főtájépítésze, tájépítészeti osztályvezető
Fővárosi Főpolgármesteri Hivatal
Chief Landscape Architect, Head of Landscape
Architecture Department,
Municipality of Budapest, Mayor's Office,
Municipality of Budapest



MASSÁNYI Katalin
Főépítész, Budapest Főváros XIII. Kerületi
Önkormányzat
XIII. kerületi Önkormányzat
Chief Architect, Municipality of District XIII
Municipality of District XIII.



BINÓ Beáta
Főépítész, XIV. kerületi Önkormányzat
XIV. kerületi Önkormányzat
Chief Architect, Municipality of District XIV
Municipality of District XIV.



LÁNSZKI Regő
országos főépítész, építészeti államtitkár,
Építési és Közlekedési Minisztérium
National Chief Architect, Secretary of State
for Architecture, Ministry of Construction and
Transport; Ministry of Construction and Transport



Andreas TRISKO
városfejlesztési programigazgató
Bécs Önkormányzata
Head of Program Management for Urban Develop-
ment Areas, City of Vienna Chief Executive Office



Petr HLAVÁČEK
területfejlesztési és várostervezési alpolgármester
Prága Önkormányzata
Deputy mayor of the city of Prague for Spatial De-
velopment and Urban Planning
Municipality of Prague



Dr. BENKŐ Melinda
BME ÉPK Urbanisztika Tanszék habilitált egyetemi
docens, a Budapesti Építész Kamara delegáltja;
Budapesti Építész Kamara
Dr. habil Associate Professor at the Budapest
University of Technology and Economics (BME),
delegate of the Budapest Chamber of Architects;
Budapest Chamber of Architects



dr. ÁRENDÁS Gergely
IFK delegált
Ingatlanfejlesztői Kerekasztal
IFK delegate, Real Estate Development Roundtable
Association (IFK)



BARTS J. Balázs
vezérigazgató
BFVK Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ
CEO of BFVK
BFVK Budapest Capital Asset Management Centre



DOMÁNYI Bálint
projektiroda-vezető
BFVK Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ
Head of the Rákosrendező Project Office
BFVK Budapest Capital Asset Management Centre



MÉSZÁROS János
stratégiai és gazdasági vezérigazgató-helyettes
BKM Budapesti Közművek Nonprofit Zrt.
CEO for Strategy and Finance
BKM Budapest Public Utilities



RAB Judit
közterület- és közlekedési infrastruktúra-fejlesztési
vezető, BKK Budapesti Közlekedési Központ
Head of Public Space and Transport Infrastructure
Development, BKK Budapest Transport Centre



ALBRECHT Ute
ügyvezető
BFVT Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.
CEO, BFVT Budapest Urban Planning Ltd.



dr. KOCSIS János Balázs
egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem
associate professor, Corvinus University of Budapest



SZEMEREY Samu
független építésmérnök-urbanista, póttag
Architect and Urban Planner, Independent Expert



FRANKFURT Beatrix
kiemelt projektszakértő, póttag
BFVK Budapest Főváros Vagyonkezelő Központ
Senior Project Expert
BFVK Budapest Capital Asset Management Centre

Pályázók

Competitors

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS

ARCHI-KON
RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

4 PLUSZ

KORÉNYI ÉS TÁRSAI ÉPÍTÉSZ
IDEFIX LANDSCAPE ARCHITECTURE
VOIDS

ATELIER KEMPE THILL

ARCHITECTS AND PLANNERS

DOGMA ARCHITECTS
MÓKEMBÉ
NART ÉPÍTÉSZ MŰTEREM
BOLLINGER + GROHMANN ENGINEERS
PERIFÉRIA KÖZPOLITIKAI ÉS KUTATÓKÖZPONT
ÚJIRÁNY TÁJÉPÍTÉSZ

SUPERWIEN URBANISM

ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ
OBJEKT TÁJÉPÍTÉSZ IRODA

MCXVI

CZIRJÁK SZABÓ
STUDIO VLAY STREERUWITZ
4D TÁJÉPÍTÉSZ IRODA
LAND LAB, LABORATORIO DE PAISAJES
CON.SENS VERKEHRSPLANUNG
MOBIL CITY

ESTUDIO LAMELA

EZQUIAGA ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y TERRITORIO
SZÁNTÓ & MIKÓ ÉPÍTÉSZEK
GRANT PARTNERSHIP

URBAN AGENCY

LÉPTÉK-TERV

S.B.ARCH. STUDIO BARGONE ARCHITETTI

ASSOCIATI

GUBAHÁMORI
RJZS ARCHITECTS
SOÓKI-TÓTH GÁBOR CSABA

CHYBIK + KRISTOF

ARUP GROUP
NAUTES ÉPÍTÉSZMŰTEREM
ARCHITEKTEN TILLNER & WILLINGER
GUMUCHDJIAN ARCHITECTS
HMBCJ (DEMOGRAFIK)

FBIS ARCHITECTS

CLÉMENT BLANCHET ARCHITECTURE
GUSTAFSON PORTER + BOWMAN

MUTABILIS PAYSAGE & URBANISME

LAN S.A.R.L D'ARCHITECTURE

BJARKE INGELS GROUP

VIKÁR ES LUKÁCS ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ

COLDEFY ET ASSOCIES

ARCHITECTES URBANISTES

CITYFÖRSTER | BREHM HANSEN NIEHÜSER NOLTING
RICHTER SEIDEL SOBOTA PARTNERSCHAFT MBB
ARCHITEKTEN
SPORAARCHITECTS
TREIBHAUS LANDSCHAFTSARCHITEKTUR HAMBURG
MARKO AND PLACEMAKERS

MICA ARCHITECTS

W X Y + ARCHITECTURE + URBAN DESIGN



Előzmények

Rákospalota Budapest egyik legnagyobb, ugyanakkor hosszú évtizedek óta alulhasznosított rozsdaovezete, amely különleges lehetőséget hordoz magában: képes új kapcsolatokat teremteni városszövetek, közlekedési rendszerek és közösségek között. Múltja szorosan összefonódik a vasút változó szerepével, jelenlegi állapota azonban egyértelműen jelzi, hogy megérett az átgondolt, jövőálló megújulásra.

Az elmúlt években Budapest vezetése és szakmai szervezetei mind hangsúlyosabban képviselték, hogy Rákospalota egyedi adottságainak köszönhetően egy olyan komplex városfejlesztési beavatkozás ideális helyszíne, amely példát mutat fenntarthatóságban, közösségi szemléletben és innovációban. Miután a területet a Fővárosi Önkormányzat megvásárolta, ennek szellemében született meg a döntés egy nemzetközi, nyílt urbanisztikai és közterület-fejlesztési tervpályázat kiírásáról.

Az előkészítés során kiemelt figyelmet fordítottunk arra, hogy világos, szakmailag megalapozott és inspiráló keretrendszert adjunk a résztvevők számára. A cél nem egyetlen, minden részletében kidolgozott terv megtalálása volt, hanem olyan koncepciók feltárása, amelyek képesek újragondolni a terület szerepét Budapest egészében, és irányt mutatnak a hosszú távú fejlesztési folyamatokhoz. A kiírás nagy hangsúlyt helyezett a zöldfelületi rendszer megerősítésére, a fenntartható közlekedési kapcsolatok kialakítására, valamint a közösségi használat sokszínűségének biztosítására.

A felhívás jelentős nemzetközi érdeklődést váltott ki: rangos hazai és külföldi tervezőirodák nyújtot-

ták be pályaműveiket, amelyek magas színvonalon, eltérő megközelítések mentén reflektáltak a terület kihívásaira és lehetőségeire. A beérkezett munkák értékelése többlépcsős, alapos szakmai folyamat keretében zajlott. A szakértői csoportok részletes elemzéseit követően a bírálóbizottság átfogó szempontok mentén hozta meg döntését, figyelembe véve a koncepciók megvalósíthatóságát, innovációs értékét és városi léptékű hatásait.

Az eredmény egy fontos mérföldkő: lezár egy intenzív, közös gondolkodással és szakmai párbeszédrel teli szakaszt, ugyanakkor egy hosszabb folyamat kezdetét is jelenti. A kiválasztott pályaművek nem végállapotot, hanem irányt jelölnek ki – olyan alapot, amelyre építve megkezdődhet Rákospalota jövőjének részletes kidolgozása. A nyertes pályázóval pedig megindulhat a közös munka a városrész részletes mestertervének megalkotására.

Meggyőződésünk, hogy a pályázat eredményei hozzájárulnak ahhoz, hogy ez a ma még kihasználatlan terület a jövőben Budapest egyik legizgalmasabb, élhető és fenntartható városrészévé váljon.



Background

Rákospalota is one of Budapest's largest yet long-underutilized brownfield sites, offering a unique opportunity: it has the potential to forge new connections between urban fabric, transportation systems, and communities. Its history is closely intertwined with the changing role of the railway, but its current condition clearly indicates that it is ripe for a thoughtful and futureproof renewal.

In recent years, Budapest's leadership and professional organizations have increasingly emphasized that, thanks to Rákospalota's unique features, it is the ideal location for a complex urban development project that sets an example in sustainability, community-oriented thinking, and innovation. After the Budapest Municipality purchased the site, the decision to launch an international, open urban design and public space development competition was made in this spirit.

During preparation, we paid special attention to providing applicants with a clear, professionally sound, and inspiring framework. The goal was not to find a single, fully detailed plan, but rather to explore concepts capable of rethinking the area's role within Budapest as a whole and pointing the way toward long-term development processes. The documentation brief placed great emphasis on strengthening the green space system, establishing sustainable transportation connections, and ensuring diverse community use.

The call generated significant international interest: prestigious domestic and international design firms submitted their entries, which reflected on the area's challenges and opportunities at a



high level and through diverse approaches. The evaluation of the submitted entries took place within the framework of a multi-stage, thorough professional process. Following detailed analyses by expert groups, the jury made its decision based on comprehensive criteria, taking into account the feasibility of the concepts, their innovative value, and their urban-scale impacts.

The result marks an important milestone: it concludes an intensive phase filled with collaborative thinking and professional dialogue, while also signaling the start of a longer process. The selected entries do not represent a final solution, but rather a direction—a foundation upon which the detailed planning of Rákospalota's future can begin. With the winner competitor, we can begin working together to create a detailed masterplan for the district.

We are convinced that the results of this competition will help transform this currently underused area into one of Budapest's most exciting, livable, and sustainable districts in the future.



RÁKOSRENDEZŐ PROJEKT

1ST PRIZE

COLDEFY ET ASSOCIES ARCHITECTES URBANISTES

CITYFÖRSTER | BREHM HANSEN NIEHÜSER NOLTING RICHTER SEIDEL

SOBOTA PARTNERSCHAFT MBB ARCHITEKTEN

SPORAARCHITECTS

TREIBHAUS LANDSCHAFTSARCHITEKTUR HAMBURG

MARKO AND PLACEMAKERS



A mezőny egyik legárnyaltabb és legkoherensebb javaslata hat különálló, mégis szervesen összekapcsolódó városrészre tagolja a területet. Ezek mindegyike saját karaktert, funkcionális súlypontot és építészeti arculatot kapott, egyensúlyt tartva homogenitás és sokszínűség között. A szerkezet alapeleme a körsétányra felfűzött, jól azonosítható közterületi rendszer, mely minőségi gyalogos útvonalakat, aktív földszinteket, közösségi tereket és jól szervezett városi életet teremt. A közterek hangulata, hierarchiája és anyaghasználata következetes, érződik a gondos kompozíció és a tudatos formálás. A zöldfelületek minősége kiemelkedő: a három nagyobb park összehangolt rendszere, valamint az észak-déli zöldfolyosó teremti meg a városrész rekreációs és ökológiai gerincét, azonban a központi park mérete elmarad az elvárttól.

A közlekedési koncepció következetesen a gyalogos- és kerékpárosbarát kialakításra épül a megosztott forgalmú utcák, a jól szervezett kerékpáros tengelyek és a peronvégi gyalogskapcsolatok révén. Hiányossága a harántirányú úthálózat hiánya és a vasút feletti kapcsolatok korlátozott száma.

Fenntarthatósági szempontból a pályamű előremutató: alkalmazza a PCEDelveket, a klímaadaptív tervezést, a szivacs városlogikát és integrálja a megújuló energiákat. A víziközműkoncepció, a csapadékvíz kezelése és az energiaellátás egyes elemei további részletezést igényelnek, a távhő mellőzése pedig újragondolandó.

A társadalmi fenntarthatóság különösen erős: változatos lakáskínálat, életciklusalapú tipológiák,

jól elhelyezett intézmények jellemzik. Gazdaságilag a terv stabil, ütemezése rugalmas, a fejlesztési filozófia megvalósítható. Komplex szemléletének és részletgazdagságának köszönhetően a pályamű a további tervezés során stabil és inspiratív alapot jelent.

One of the most nuanced and coherent proposals divides the area into six distinct yet organically interconnected neighbourhoods. Each of these has been given its own character, functional focus, and architectural identity, striking a balance between homogeneity and diversity. The basic element of the structure is a clearly identifiable system of public spaces strung along the circular promenade that creates high-quality pedestrian routes, active ground floors, community spaces, and a well-organized urban life. The atmosphere, hierarchy, and use of materials in the public spaces are consistent; careful composition and the consciousness are evident in every element.

Quality of the green spaces is outstanding: the system of the three large parks, along with the north-south green corridor, creates the district's recreational and ecological backbone, however, the size of the central park falls short of expectations.

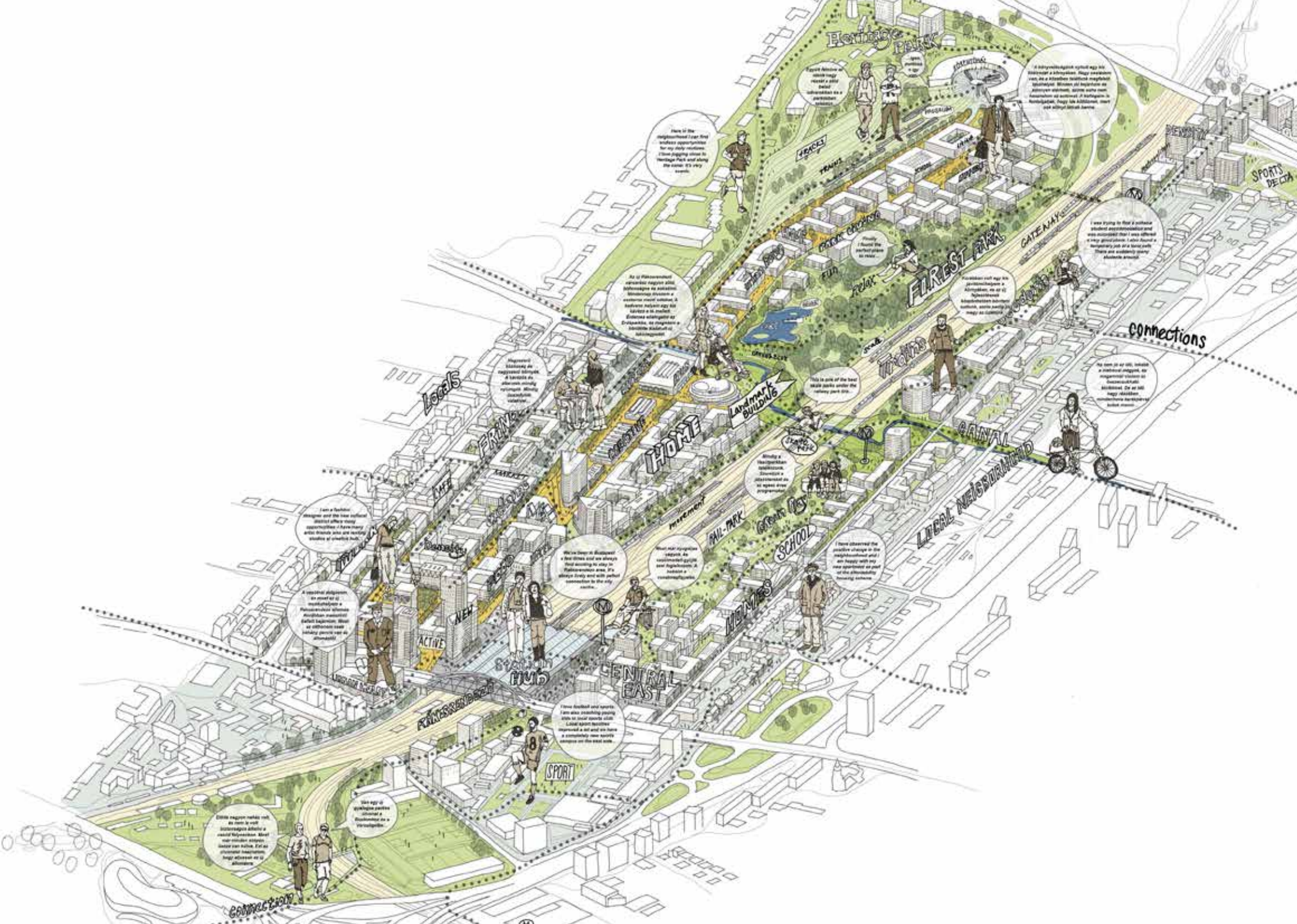
The transport concept relies upon pedestrian- and bicycle-friendly design through shared-use streets, well-organized bike routes, and pedestrian connections to station platforms. Its shortcomings are the lack of a cross-cut roads and the limited number of connections over the railway.

From a sustainability perspective, the proposal is forward-thinking: it applies PCED principles, climate-adaptive design, and the sponge city concept, and integrates renewable energy. The water utility concept, stormwater management, and certain elements of the energy supply require further elaboration, and the omission of district heating should be reconsidered.

Social sustainability is particularly strong: it is characterized by a diverse housing supply, life-cycle-based typologies, and well-located institutions. Economically, the plan is stable, its schedule is flexible, and its development philosophy is feasible. Thanks to its comprehensive approach and attention to detail, the entry provides a stable and inspiring foundation for further design.









**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

II. HELYEZETT

2ND PRIZE

ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS

ARCHI-KON

RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN



A pályamű a mezőny egyik legátfogóbb és legkiegyensúlyozottabb javaslata, amely stabil, működőképes szerkezeti modellre épül. A terv kilenc, világosan meghatározott, saját identitású szomszédsági egységre tagolja a területet, amelyek megvalósítják az „ötperces város” elvét. Egyszerre vagy önálló útemekben fejleszthetők, ugyanakkor összefüggő városrészt alkotnak, ami kivitelezési rugalmasságot biztosít. A tömbstruktúrák léptéke jól illeszkedik a budapesti környezethez: élhető és emberléptékű arányúak, miközben megőrzik a nagyvárosi karaktert. A vasútállomás közelében tervezett piazza erős fókuszot ad a városrésznek, új kapufunkciót teremt, egyben képes a városi élet központi helyszínévé válni.

A zöldfelületek az egyik legkiemelkedőbb elem: két nagy összefüggő közpark, valamint magas ökológiai értékű zöldhálózat jön létre. A zöldfelületi arány

példás, a rekreációs kínálat differenciált, a csapadékvíz-kezelés pedig decentralizált megoldásokból építkezik. A tájépítészeti eszköztár magas minőségű, ugyanakkor a vasút felé néző tömbök a mikroklíma szempontjából kedvezőtlenek. A lakásprogram széles kínálattal dolgozik, és támogatja a társadalmi sokszínűséget. A parkra néző lakások nagy aránya kedvező; a beépítés lehetővé teszi megfizethető lakhatási formák integrálását is.

A közlekedési struktúra belső logikája erős: a gyalogos és kerékpáros közlekedés elsőbbséget élvez, a MillFAV integrációja pedig jövőálló gondolkodást tükröz. Ugyanakkor a külső kapcsolatok gyengeségei – különösen a körvasút és a Vasúttörténeti Park irányában – csökkentik a városrész integrációját.

Fenntarthatóság terén a terv geotermikus rendszerekre, napelemes megoldásokra és decentralizált energiahálózatra épít. A négy ütemre bontott megvalósítási stratégia átgondolt, mindegyik fázis önállóan is életképes. Hiányzik az ideiglenes hasznosítás mellőzése, és alacsony az értékesíthető területek aránya, ami gyengíti a gazdasági életképességet.



The entry is one of the most comprehensive and balanced proposals in the competition, based on a stable, viable structural model. The plan divides the area into nine clearly defined neighbourhoods, each with its own distinct identity, embodying the principle of the “five-minute city.” They can be developed simultaneously or in independent phases, yet form a cohesive urban district, ensuring flexible implementation. The scale of the building blocks fits well with the Budapest environment: they are livable and human-scale, while keeping the metropolitan character. The piazza by the train station provides a strong focal point for the neighbourhood, creating a new gateway while also serving as a central venue for urban life.

Green spaces are one of the most outstanding elements: two large contiguous public parks, and a green network of high ecological value will be created. Green space proportion is high, recreational facilities are diverse, and stormwater management is based on decentralized solutions. The landscape architecture toolkit is of high quality, though the blocks facing the railway are unfavorable in terms of microclimate. The housing program offers a wide range of options and supports social diversity. Large share of flats facing the park is favourable; the development also allows for affordable housing.

The transport network has a strong internal logic: pedestrian and bicycle traffic take priority, and the integration of the metro reflects forward-thinking approaches. At the same time, weak external connections – particularly toward the outer circle railway and the Railway Heritage Park – reduce the district’s integration.

In terms of sustainability, the plan relies on geothermal systems, solar panels and a decentralized energy network. Implementation strategy, divided into four phases, is well-thought-out, and each phase is viable on its own. The plan fails to address temporary use, and the proportion of marketable areas is low, which weakens economic viability.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

III. HELYEZETT

3RD PRIZE

SUPERWIEN URBANISM

ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ

OBJEKT TÁJÉPÍTÉSZ IRODA



Ez az ambiciózus és több részterületen kimagasló minőségű javaslat kiegyensúlyozottan ötvözi a városszerkezeti, tájépítészeti, közlekedési és fenntarthatósági szempontokat. A beépítési koncepció egyik legnagyobb értéke a Szegedi út mentén létrejövő sűrűbb városi szövet és a kelet felé fokozatosan oldódó beépítés sajátos, „hullámzó” logikája, amely egyszerre teremt markáns városközpontot, átjárható lakóterületeket és összefüggő zöldfolyosót. Utóbbi a vasút mentén végighúzódnva lehetőséget nyújt arra, hogy a különböző funkcionális egységek sora közvetlen kapcsolatba kerüljön a zöldterületekkel. Így a lakások nagy része kapcsolódik a közparkhoz, a lakástípológiák változatosak, és érezhető a törekvés a különböző élethelyzetek, háztartástípusok és lakhatási igények kiszolgálására.

A kétoldali zöldfolyosó, az ökológiai hálózat, a parkok és terek sokszínűsége, valamint a szivacsvároselvű vízgazdálkodás magas szakmai tudatosságról tanúskodik. A Rákospatak revitalizációja ökológiai és rekreációs lehetőség, ugyanakkor a javasolt fürdőző fenntarthatósági és üzemeltetési szempontból problémás.

A közlekedési rendszer több szempontból is az élvonalba tartozik. A terv nagy hangsúlyt helyez a gyalogos és kerékpárosbarát megoldásokra, az autómentes vagy csillapított zónákra, és a vasútállomások kiváló integrációjára. Problémát jelent viszont a keresztirányú kapcsolat hiánya, és koncepcionálisa téves a MILLFAV meghosszabbítása a vasút mentén, amely így elsősorban a parkokat szolgálja ki.

A pályamű részletes víz és energiamérleggel, innovatív technológiákkal és környezeti tudatossággal dolgozik. A csapadékvíz visszatartására épülő rendszer példaértékű, a körforgásos gazdaság azonban csak elvi szinten jelenik meg. A lakásszám magas, a közintézmények bőségesek, az aktív földszintek pedig élénk közösségi életet ígérnek. Hiányosság ugyanakkor a lakásmix részletezése és a közterületi hierarchia bizonytalansága.

This ambitious proposal, which excels in several key areas, strikes a balanced blend of urban planning, landscape architecture, transportation, and sustainability considerations. One of its the greatest strengths is the unique, 'undulating' logic of the denser urban fabric along Szegedi út and the gradually loosening development toward the east, which simultaneously creates a distinctive centre, permeable residential areas, and a continuous green corridor. The latter, stretching along the railway, provides an opportunity for the various functional units to connect directly with green spaces. Thus a large portion of the apartments have access to public parks; housing typologies are diverse, and there is a clear effort to serve different life situations, household types, and housing needs.

The green corridor on both sides, the ecological network, the diversity of parks and open spaces, and the sponge city-based water management all demonstrate professional expertise. The revitalization of the Rákospatak represents an important ecological and recreational asset; however, the proposed swimming lake poses challenges in terms of sustainability, and operation.

The transportation system is cutting-edge in several respects. The plan places great emphasis on pedestrian- and cycle-friendly solutions, car-free or traffic-calmed zones, and the excellent integration of train stations. However, the lack of cross-cut connections is a problem, and the extension of the metro line along the railway is conceptually flawed, as it primarily serves the parks.

The entry features detailed water and energy concepts, innovative technologies, and environmental awareness. The rainwater retention system is exemplary, but the circular economy is only present in theory. Number of apartments is high, public institutions are plentiful, and the active ground floors promise a vibrant community life. However, the lack of detail regarding the housing mix and the uncertainty of the public space hierarchy are shortcomings.





RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT

III. HELYEZETT

3RD PRIZE

CHYBIK + KRISTOF

ARUP GROUP

NAUTES ÉPÍTÉSZMŰTEREM

ARCHITEKTEN TILLNER & WILLINGER

GUMUCHDJIAN ARCHITECTS

HMBCJ (DEMOGRAFIK)



RÁKOSMEZŐ

Where we are at home, in the park, in the city.
Ahol otthon vagyunk, a parkban, a városban.

Rákospatak is at the heart of DISTRICTS XIII and XIV and stitches them into a seamless urban realm rich in community infrastructures and open spaces.
Rákospatak a XIII. és XIV. kerületek szívében helyezkedik el, egy köznevelési központok között, az új városi parkok és a régi városi épületek között.

A közlekedési rendszer a pályamű egyik legmeggyőzőbb része az autómentes városi magok, a gyalogos és kerékpáros útvonalak hálózata és a belső villamostengely révén. Túlzó ugyanakkor a villamos és a MillFAV párhuzamossága, a nagy léptékű zöldhidak, valamint hiányzik az északi területéről a harántirányú közlekedési kapcsolat is.

Fenntarthatósági szempontból a pályamű ambiciózus, de részben vázlatos marad: a körforgásos szemlélet, a minősítési rendszerek integrálása és az alacsony energiaigényű épületek előremutatók, ám az energetikai rendszer több ponton hiányos. Problémás a levegős hőszivattyúk aránya és a hiányzó kapacitásvizsgálatok. A társadalmi fenntarthatóság terén a lakhatási koncepció erős, azonban az oktatási, sport és egészségügyi intézmények alultervezettek.

A gazdaságosság terén a jelentős műtárgyak és te-reprende-zések komoly költséget jelentenek, ami rontja a megtérülést.



A shared heart for Districts XIII and XIV.
A XIII. és XIV. kerület közös szíve.
Rákospatak a XIII. és XIV. kerület szívében helyezkedik el, egy köznevelési központok között, az új városi parkok és a régi városi épületek között.

5 interlocking parks with 5 different neighbourhoods.
5 összekapcsolódó park 5 különböző városrészrel.
Rákospatak a XIII. és XIV. kerület szívében helyezkedik el, egy köznevelési központok között, az új városi parkok és a régi városi épületek között.

It all begins with the existing railways and ecology: the Railway Forest Park.
Minden a meglévő vasúti és a meglévő ökológiai struktúrával kezdődik: a Vasúti Erdőpark.
Rákospatak a XIII. és XIV. kerület szívében helyezkedik el, egy köznevelési központok között, az új városi parkok és a régi városi épületek között.

Everyone can find a place that they like to live, work or play in Rákospatak.
Rákospatak mindenki megtalálhatja a helyét, ahol akar, dolgozni, vagy szabadidőt tölteni.



This high-quality proposal creates five distinct neighborhoods separated by green spaces yet subtly interconnected. Each micro-neighborhood has its own identity, central square, and architectural character. One of the strongest elements of the proposal is the integration of existing local features – the Kapagyár, the railway deltas, the embankments, and the historic industrial elements – into the concept, which projects an authentic Budapest character.

The green space system is generous, varied, and rich in recreational opportunities: the combination of local parks, urban squares, and connecting green corridors provides an appropriate ecological background. A weak point in the blue-green network is the Rákospatak that lacks the revitalization of the crossing. The noise barrier embankment along the railway is costly and undesirable, as it would result in the destruction of the tree population.

The transportation system is one of the most compelling aspects of the proposal, thanks to the car-free urban cores, the network of pedestrian and bicycle routes, and the internal tram axis. However, parallel operation of the tram and the metro line is excessive, as are the large-scale green bridges, and there is also a lack of cross-cut road connections in the northern part of the area.

From a sustainability perspective, the proposal is ambitious but remains somewhat sketchy: the circular economy approach, the integration of certification systems, and the low-energy buildings are forward-thinking, yet the energy system is lacking in several areas. The proportion of air-source heat pumps is problematic, as are the lack of capacity studies. In terms of social sustainability, the housing concept is strong, but educational, sports, and healthcare facilities are under-planned. In terms of economic efficiency, large scale civil engineering and landscaping represent significant costs, which reduce the return on investment.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

KIEMELT MEGVÉTEL

PRIORITY PURCHASE

4 PLUSZ

KORÉNYI ÉS TÁRSAI ÉPÍTÉSZ

IDEFIX LANDSCAPE ARCHITECTURE

VOIDS



A pályamű markáns városépítészeti koncepciót mutat be, amelynek központi eleme az egész területet összefogó új körút. Ez egyszerre szerkezeti gerinc, identitásképző elem és közlekedéshálózati csomópont, amely erőteljes karaktert teremt. Öt különböző arculatú városrészt kapcsol össze, amelyek társadalmi, funkcionális és ütemezési szempontból is jól különválnak, mégis egységes szövetet alkotnak. A központi negyed intézményi gazdagsága – a könyvtár, a kulturális funkciók és a kiskereskedelem – megalapozzák egy élő, működőképes centrum kialakulását. Ugyanakkor a zárt, nehezen átjárható tömbök kedvezőtlen mikroklimatikus viszonyokat okoznak. A központi park léptéke nagyvonalú, de elhelyezése miatt egyes városrészekből nehezebben érhető el, és a zöldhálózat nem kellően differenciált.

A közlekedési koncepció igen erős: a körút városformáló szerepe, a gyalogos és kerékpáros prioritások, valamint a közösségi közlekedési hálózat innovativitása előremutató. Különösen ötletes felvetés a felszínen villamosként működő MillFAV. A hálózati logika erős, bár a Városliget felé vezető kapcsolat bizonytalan, a villamos vonalvezetése pedig túl kanyargós.

A fenntarthatóság több fontos szempontra kiterjed – decentralizált energiahálózat, talajhasznosítás, szivacsváros-elv –, de ezek részletezése hiányos, a hőszivattyús rendszer nem kellően alátámasztott. A lakhatási program mennyiségben teljesíti az elvárásokat, de a lakásmix kidolgozatlan, az átlagos lakásméret elmarad a szükségéstől, a társadalmi diverzitás bizonytalan. A közintézményi

hálózat gazdag, de a kapacitásigények nincsenek megerősítve.

Gazdaságossági szempontból megfelelő beépítési intenzitással dolgozik, de az első ütemek túl költségesek, az ütemezés és a pénzügyi modell pedig nincs kellően összehangolva. Összességében a pályamű karakteres, több ponton igen ötletes javaslat, amely azonban urbanisztikai, lakhatási és energetikai kockázatokat hordoz.

The design proposal presents a distinctive concept, the central element of which is a new boulevard connecting the entire area. It serves in the same time as a structural backbone, an identity-defining element, and a transportation hub, creating a strong sense of character. It connects five distinct urban neighbourhoods, which are clearly different in terms of social, functional aspects, and phasing, yet form a unified fabric. The institutional richness of the central quarter – library, culture, and retail – lays the foundation for the development of a vibrant, functional centre. At the same time, closed, impermeable blocks create unfavorable microclimatic conditions. The central park is generously scaled, but its location makes it harder to reach from certain parts, and the green network is not differentiated enough.

The transport concept is very strong: the boulevard's role in shaping the city, the priorities for pedestrians and cyclists, and the innovativity of the public transportation network are forward-looking. The metro line operating as a tram at ground level, is a particularly ingenious idea. The network logic is strong, though the connection to Városliget is uncertain, and the tram route is too winding.

Sustainability covers many important aspects – decentralized energy network, soil use, sponge city principle – but the elaboration is incomplete, and the heat pump system is not substantiated enough. The housing program meets expectations in quantity, but the housing mix is underdeveloped, the average flat size falls short of what is needed, and social diversity is uncertain. Public institution network is extensive, but capacity requirements have not been confirmed.

From an economic view, it works with an appropriate density, but the initial phases are too costly, and the phasing and financial models are not sufficiently coordinated. Overall, the proposal is distinctive and highly imaginative in many respects, yet it carries urban planning, housing, and energy-related risks.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

KIEMELT MEGVÉTEL

PRIORITY PURCHASE

MUTABILIS PAYSAGE & URBANISME

LAN S.A.R.L D'ARCHITECTURE



Ez az átfogó, gondolatilag erős javaslat több lépésben vizsgálja a területet, és egyértelműen arra törekszik, hogy a Rákospatak térsége új városi tengellyé váljon. A koncepció egyik legfontosabb értéke az M3 bevezető szakaszának városi főúttá alakítása, amely nemcsak közlekedési értelemben jelent paradigmaváltást, hanem új városi tereket és kapcsolatokat is teremt. A beépítés változatos tömbtípusokból épül fel, ami támogatja a társadalmi sokszínűséget, és lehetőséget ad eltérő lakhatási formák megjelenésére. A Kapagyár mint kulturális negyed identitásképző erejű – a terv egészében érzékelhető a közösségi élet és aktivitás meghatározó szerepe. A gyalogosbarát utcák és a helyi fókuszpontok jó arányzétről tanúskodnak, ugyanakkor a heterogén beépítési logika megvalósíthatósági szempontból kockázatos.

A zöldfelületek differenciáltak és elvüket tekintve korszerűek, de a Rákospatak átvezetésének elmaradása jelentős hiányosság: a revitalizáció hiánya gyengíti a kék-zöld hálózatot a patak két oldala nem integrálódik kellően. A kisebb parkok és közterek rendszere ígéretes, de hiányoznak azok az elemek, amelyek révén teljes értékű hálózat állna össze.

A közlekedési koncepció erőnei a MillFAV új útvonala, a kerékpáros és gyalogos tengelyek sűrű rendszere, valamint a csomópontok racionalizálása. Ugyanakkor hiányosság a harántirányú közút mellőzése és a vasúton átvezető hidak kis száma.

Fenntarthatósági szempontból a szándékok előremutatók, de a műszaki részletek vázlatosak. A csapadékvíz-megtartás, a PCED elvek és az energiatudatosság értékes irányok, ugyanakkor a hőellátási

rendszer nincs kellően alátámasztva, és a körforgásos gazdasági modellek sem konkrétak. A társadalmi fenntarthatóság erős pillér: a lakhatási kínálat sokszínű, az intézmények és közösségi terek logikusan szerveződnek, habár az intézményi kapacitások helyenként alulméretezettek.



This comprehensive, robust proposal examines the area across multiple scales and clearly aims to transform the Rákosszentmihály district into a new urban axis. One of its most important values is the transformation of the M3 motorway into an urban artery, which represents a paradigm shift in transportation and also creates new urban spaces and connections. The development is composed of diverse building typologies, which supports social diversity and allows for different forms of housing. Kapagyár, as a cultural district, has identity-forming power – the defining role of community life and activity is evident throughout the plan. Pedestrian-friendly streets, and local focal points demonstrate a good sense of proportion, yet the heterogeneous development logic is risky from a feasibility standpoint.

Green spaces are differentiated and, in principle, modern, but the lack of rerouting the Rákospatak is a significant shortcoming: the absence of revitalization weakens the blue-green network, as the two banks are not sufficiently integrated. The system of smaller parks and public gardens is promising, but the elements needed to form a fully-fledged network are missing.

The strengths of the transportation concept include a new route for the metro line, dense network of bicycle and pedestrian paths, and the rationalization of intersections. At the same time, the omission of a cross-cut road and small number of bridges over the railway are shortcomings.

From a sustainability perspective, intentions are forward-looking, but technical details are sketchy. Rainwater retention, PCED principles, and energy awareness are valuable directions; however, the heat supply system is not sufficiently substantiated, and the circular economic models are not concrete either. Social sustainability is a strong pillar: housing supply is diverse, institutions and community spaces are logically organized, although institutional capacities are undersized in some places.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

MEGVÉTEL

PURCHASE

MCXVI

CZIRJÁK SZABÓ

STUDIOVLAYSTREERUWITZ

4D TÁJÉPÍTÉS IRODA

LAND LAB, LABORATORIO DE PAISAJES

CON.SENS VERKEHRSPLANUNG

MOBIL CITY



pályamű egy markánsan ökológiai és regeneratív szemléletű városfejlesztési koncepció, amely központi elemként egy kiterjedt lineáris parkot és átfogó kék-zöld infrastruktúrát alkalmaz. A terv magas biodiverzitást, élőhely-revitalizációt és teljes körű vízmegtartást céloz, innovatív zöldtetőkkel, esőkertekkel, szürkevíz-hasznosítással és adaptív vízgazdálkodással. Energiarendszere előremutató és komplex, ugyanakkor a mélygeotermikus Eavor-loop javaslata jelenleg túl kockázatos és technológiailag bizonytalan.

Urbanisztikai szempontból a beépítés széttagolt, a lebegő tömegek nem alkotnak koherens város-szövetet, a nagyléptékű park pedig háttérbe szorítja a kisebb, karakteres közösségi tereket, a városi csomópontokat és a jól működő utcahálózatot. A közte-

rületi struktúra sok helyen karakter nélküli, a városi identitás gyenge, a térszerkezet modernista lakótelepi képet idéz, ami nem támogatja egy új városrész organikus kialakulását.

A közlekedési rendszer több ponton alulméretezett; kevés a kelet-nyugati átjárás, a MillFAV nyomvonal nem kapcsolódik sűrű beépítéshez, és több tengely hálózati szempontból alacsony értéket képvisel. A társadalmi fenntarthatóság hiányos: alacsony a lakásszám, nem ismert a lakásmix, a megfizethető lakhatás nem jelenik meg, az intézményi hálózat pedig alultervezett, különösen a könyvtári, sport- és rekreációs funkciók terén. A privát és félpri-vát terek rendszere nem támogatja az aktív közösségi életet.

A megvalósíthatóság bizonytalan, az ütemezés és az infrastruktúra nem kellően megalapozott, és több innováció jelentős finanszírozási kockázattal jár. Összességében a pályamű technológiai és ökológiai szempontból kiemelkedő, inspiratív és előremutató, ugyanakkor urbanisztikai, társadalmi és működési oldalról nem formál stabil, hosszú távon fenntartható városrészt.

The proposal is a strong ecological and regenerative urban development concept centered on an extensive linear park and a comprehensive blue-green infrastructure. The proposal aims for high biodiversity, habitat revitalization, and complete water retention, integrating innovative green roofs, rain gardens, greywater reuse, and adaptive water management solutions. Its energy system is forward-looking and complex, though the proposed deep-geothermal Eavor-loop remains too risky and technologically uncertain.

From an urbanistic perspective, the development is fragmented; the floating building masses do not create a coherent urban fabric, and the large park suppresses smaller community spaces, urban nodes, and a well-functioning street network. Many public areas lack identity, the urban character is weak, and the spatial structure evokes a modernist housing estate, hindering the organic formation of a new district. The transport network is undersized in several aspects; east-west connections are limited, the metro alignment is poorly integrated with dense development, and several axes offer low network value.

Social sustainability is insufficient: the number of dwellings is low, the housing mix is unknown, affordable housing is absent, and the institutional network is underplanned, particularly regarding library, sports, and recreational functions. Private and semi-private spaces do not support active community life.

Feasibility is uncertain, with underdeveloped phasing and infrastructure, and several innovations involve significant financial risks. Overall, the proposal is technologically and ecologically outstanding, inspiring, and forward-looking, yet from urbanistic, social, and operational perspectives it does not create a stable, long-term sustainable district.





MEGVÉTEL
PURCHASE

URBAN AGENCY

LÉPTÉK-TERV

S.B.ARCH. STUDIO BARGONE ARCHITETTI ASSOCIATI

GUBAHÁMORI

RJZS ARCHITECTS

SOÓKI-TÓTH GÁBOR CSABA



A pályamű tájépítészeti szemléletű: szigetszerű beépítésre épít, amely érzékeny és természetközeli megközelítést kínál, ugyanakkor nem képes koherens nagyvárosi szövetet létrehozni. A beépítés több különálló lakóegységből áll, melyek között hiányzik a határozott térbeli és funkcionális hálózat. Emiatt a városrész szerkezete széttagolt, a központi terek és tengelyek nem hoznak létre egyértelmű hierarchiát vagy karakteres identitást. A fő gyalogostengelyként működő zöldfolyosó értékes, de nem válik valódi városi gerinccé, mert kevésbé kapcsolja össze a mindennapi használat szempontjából fontos városi fókuszokat, és inkább táji elem marad, mintsem a közlekedés vagy a városszerkezet meghatározója. A zöldfelületek részben igényesek – különösen a patak revitalizációja –, ugyanakkor a központi park aránytalanságai, a túl-méretezett tó és a vasút menti feltöltés kedvezőtlen

használati és ökológiai következményekkel jár. A terület élıhetőségét tovább rontja a zöldfelületek szét-szabdaltsága és a keleti oldal kiegyensúlyozatlansága, ahol így nem alakul ki minden lakó számára jól hozzáférhető rekreációs hálózat.

A közlekedési koncepció a szelíd mobilitás elsődlegességére épít, ám a hálózat nem koherens: a vasút, a metró és a busz párhuzamos működése egymást gyengíti, az intermodális csomópont felül-járórendszere pedig indokolatlan, rossz gyalogos kapcsolatokat eredményez. A kerékpárhálózat hiányos, a zsákutcás lakóutak csökkentik a terület átjárhatóságát, és a közösségi közlekedés több módja párhuzamosan működik, ami gyengíti a hatékonyságot. A beépítési intenzitás nem elég magas ahhoz, hogy megalapozza a kötöttpályás fejlesztéseket.

A fenntarthatósági koncepciók több ponton magas színvonalúak, különösen a körforgásos elvek, innovatív anyaghasználat és a csapadékvízkezelés terén, ugyanakkor az energetikai és víziközműrendszerek részletei hiányosak. A társadalmi fenntarthatóság területén pozitívum a lakástipológia modularitása és az intézményhálózat gazdagsága, de ezek hatását gyengíti a térszerkezeti bizonytalanság és a közterek korlátozott közösségi potenciálja.



The proposal adopts a landscape architectural approach based on an islandlike built structure, offering a sensitive and nature-focused vision; however, it ultimately fails to create a coherent metropolitan fabric. The proposal consists of several separate residential units lacking a clear spatial and functional network, resulting in a fragmented urban structure where central spaces and axes do not form a recognizable hierarchy or strong identity. The main green corridor is valuable yet does not become a true urban spine, as it links everyday destinations only loosely and remains more of a landscape feature than a structural or mobility-defining element. While parts of the green system are well designed - especially the stream revitalization - the central park's imbalances, the oversized lake, and the railwayside land-filling lead to ecological and functional drawbacks. Fragmented green spaces and easternside disparities further reduce overall livability.

The mobility concept prioritizes soft mobility but the network lacks coherence: rail, metro, and bus operate in parallel, weakening efficiency. The elevated intermodal junction produces poor pedestrian connections, while the bicycle network is incomplete and culdesac streets limit permeability. The low building density is insufficient to justify rail-based development.

Sustainability concepts are advanced in several areas - especially circular design principles, innovative material use, and stormwater management - yet the energy and water infrastructure details remain underdeveloped. In terms of social sustainability, modular housing typologies and rich institutional network are strengths, but their impact is weakened by spatial uncertainty and the limited community potential of public spaces.





ATELIER KEMPE THILL ARCHITECTS AND PLANNERS

DOGMA ARCHITECTS

MÓKEMBÉ

NART ÉPÍTÉSZ MŰTEREM

BOLLINGER + GROHMANN ENGINEERS

PERIFÉRIA KÖZPOLITIKAI ÉS KUTATÓKÖZPONT

ÚJIRÁNY TÁJÉPÍTÉSZ



A pályamű egy egységes „városi villa” beépítési koncepciót alkalmaz, amely az egész területre repetitív raszteres mintázatot vetít, túlzott homogenitást eredményezve. Nem teremti meg a sokszínű, karakteres városrészhez szükséges térbeli és funkcionális változatosságot, idegen Budapest hagyományos városszerkezetétől, nem hoz létre identitáspontokat. A differenciált térstruktúra hiánya miatt a városrész falanszterszerű, egysíkú környezetként működne, ami korlátozza a városi dinamika kialakulását.

A zöldfelületi rendszer mennyiségében bőséges, de szerkezetében gyenge. A központi parkot kettévágja a vasút, a túlméretezett tó és a mesterséges domb tovább töredezi, így nem jön létre összefüggő, jól használható közpark. A kisebb zöldfelületek alulrészletezettek, az ökológiai kapcsolatok gyengék, a csapadékvízkezelés több ponton nem megalapozott.

A zöldhálózat nem áll össze koherens rendszerré.

A közlekedési koncepció hibás: a gyalogos és kerékpáros tengelyek merev rácsba kényszerülnek, nem követik a természetes mozgásokat. A MillFAV továbbvezetése tisztázatlan, a kerékpáros hálózat hiányos vagy túlbonyolított, fontos csomópontok megoldatlanok. A belső forgalom gépjárműcentrikus, ami rontja az élıhetőséget.

A fenntarthatósági megközelítés vegyes: a csapadékvízkezelés komplex, de nem alátámasztott, az energetikai koncepció centralizált, a klímaadaptáció részleges. A tömbstruktúra rontja az átszellőzést. A lakásmix hiányos, a közterek jellegtelenek, így az identitás gyenge. Bár a gazdasági modell innovatív elemeket tartalmaz, ezek nem ellensúlyozzák a hibákat.

The proposal applies a uniform “urban villa” concept, projecting a repetitive grid pattern across the entire site, resulting in excessive homogeneity. It fails to create the spatial and functional diversity required for a vibrant and distinctive district, and does not align with Budapest’s traditional urban structure or establish clear identity points. The lack of a differentiated spatial structure leads to a monotonous, almost utopian environment that limits urban dynamics.

The green space system is generous in quantity but weak in structure. The central park is divided by the railway, further fragmented by an oversized lake and artificial topography, preventing the creation of a coherent and usable public park. Smaller green spaces are underdeveloped, ecological connections are weak, and stormwater management is not sufficiently substantiated. The green network does not form a coherent system.

The transport concept is flawed: pedestrian and cycling routes are constrained within a rigid grid that does not follow natural movement patterns. The metro extension is unclear, the cycling network is incomplete or overly complex, and key nodes remain unresolved. Internal circulation is car-dominated, reducing livability.

The sustainability approach is mixed: stormwater management is complex but insufficiently supported, the energy concept is overly centralized, and climate adaptation is only partially addressed. The block structure negatively impacts ventilation. The housing mix lacks diversity, and public spaces are characterless, weakening identity. While the economic model includes innovative elements, these do not offset the urban and transport shortcomings.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

ESTUDIO LAMELA

EZQUIAGA ARQUITECTURA, SOCIEDAD Y TERRITORIO

SZÁNTÓ & MIKÓ ÉPÍTÉSZEK

GRANT PARTNERSHIP



A pályamű markáns, formailag erős és vizuálisan karakteres városépítészeti javaslat, amely azonban nem illeszkedik megfelelően a budapesti városzerkezeti és működési logikához. A koncepció nagy léptékű, tömör beépítési tömbökre és határozott formai gesztusokra épül, amelyek látványosak, de nem teremtenek emberléptékű, élhető környezetet. A sűrű beépítés miatt a közterek nehezen válnak jól működő városi terekké, miközben mikroklimatikus problémák is felmerülnek. A központi park túlméretezett és kevésbé differenciált, inkább reprezentatív elem, fenntartása költséges. A lakófunkciók túlsúlya mellett kevés és gyengén elhelyezett intézmény jelenik meg, ami gyengíti a működőképességet.

A közlekedési rendszer alulrészletezett és bizonytalan. A külső kapcsolatok hiányosak, különösen a Városliget, a Szőnyi út és a Vasúttörténeti Park irányában. A belső hálózatban az autóforgalom domi-

náns marad, a gyalogos és kerékpáros tengelyek formálisak, nem követik a természetes mozgásokat, több helyen megszakadnak. A metróállomások pozicionálása nem kapcsolja össze megfelelően a városrészt, a közösségi közlekedés integrációja hiányos.

A fenntarthatósági koncepció főként elvi szintű, műszaki megalapozottsága hiányos. A csapadékvízkezelés nem kellően alátámasztott, az energetikai elképzelések általánosak, a tömör beépítés rontja az átszellőzést. A lakások minősége és mérete problémás, a félprivát terek hiányoznak. Az intézményhálózat különösen az oktatás és egészségügy terén hiányos.

Gazdaságilag a nagy beépítettség előnyösnek tűnhet, de a magas költségek és infrastruktúraigény kockázatot jelentenek. Összességében formai szempontból erős, de nem hoz létre működőképes városrészt.

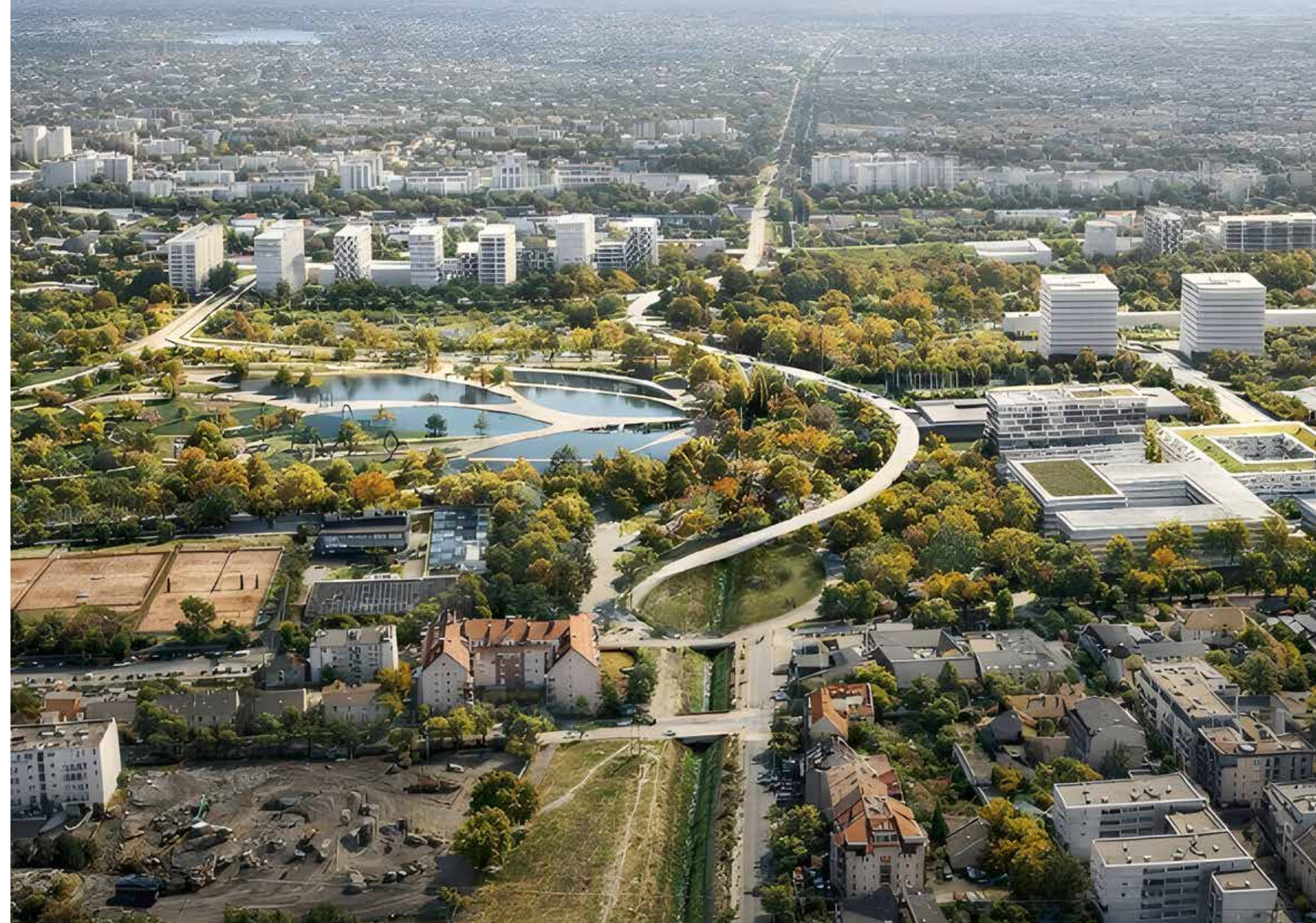


The proposal is a bold, formally strong and visually distinctive urban concept, yet it does not align well with the structural and operational logic of Budapest. It is based on large-scale, dense building blocks and strong formal gestures that are visually striking but fail to create a human-scale, livable environment. Due to the high density, public spaces struggle to function as effective urban places, while microclimatic issues may arise. The central park is oversized and insufficiently differentiated, acting more as a representative feature than a true community space, and its maintenance would be costly. Residential functions dominate, while community, educational, and social facilities are limited and poorly positioned, weakening overall functionality.

The transport system is underdeveloped and structurally uncertain. External connections are incomplete, particularly towards Városliget, Szőnyi út, and the Railway Heritage Park. Within the area, car traffic remains dominant, while pedestrian and cycling routes are overly formal, do not follow natural movement patterns, and are often fragmented. The positioning of metro stations fails to connect key nodes, resulting in weak public transport integration.

The sustainability concept is largely declarative, lacking technical depth. Stormwater management is not sufficiently substantiated, energy concepts remain general, and dense development negatively affects ventilation. Housing quality and size are problematic, with a lack of semi-private spaces. The institutional network is particularly insufficient in education and healthcare.

From an economic perspective, high density may seem advantageous, but significant costs and infrastructure demands pose risks. Overall, while formally strong, the proposal does not deliver a functional urban district.



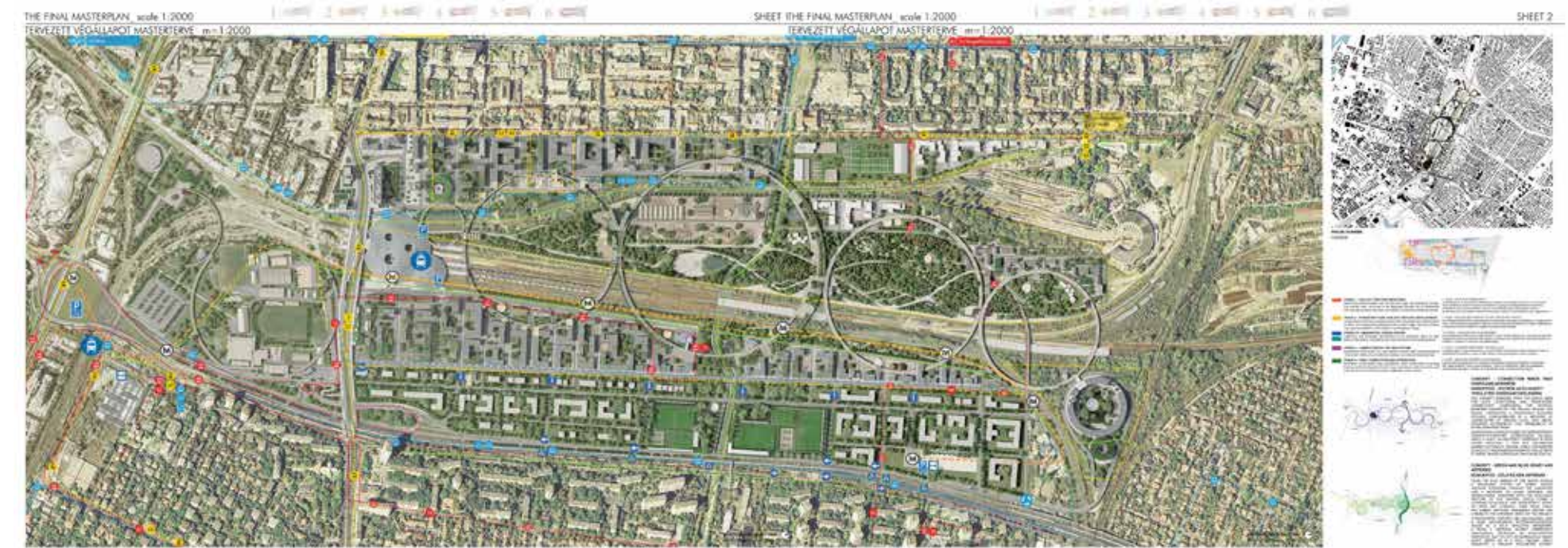


S.B.ARCH. STUDIO BARGONE
ARCHITETTI ASSOCIATI

GUBAHÁMORI

RJZS ARCHITECTS

SOÓKI-TÓTH GÁBOR CSABA



A pályamű erőteljes formai alapgondolatra, az emelt szintű környűrűk és magasba helyezett sétányok rendszerére épül, amely karakteres, ugyanakkor városépítészeti, közlekedési és működési szempontból korlátokkal terhelt. A környűrűk egyedi megjelenést adnak, de a mindennapi használatot megnehezítik: a gyalogosok kerülőutakra kényszerülnek, az alatta kialakuló terek árnyékosak, nehezen aktiválhatók. A beépítés a peremekre szorul, míg a központi rész túlzott méretű, alulprogramozott park marad, amely nem hoz létre jól működő térláncolatot. A keleti és nyugati területek aránytalansága gyengíti a koherenciát.

A lakhatási program mennyiségi és minőségi szempontból elmarad: a lakásszám alacsony, az alapterületek kicsik, sok lakás nem átszellőztethető. A közösségi lakhatás nem válik valódi közösségfor-

máló erővé. A gyermekintézmények elkülönítettek és nehezen megközelíthetők, a könyvtár és egészségügyi funkciók távol esnek a fő tengelyektől, így az intézményi hálózat töredezett.

A zöldfelületi rendszer tartalmaz értékes elemeket, különösen a vízgazdálkodási megközelítés, de az emelt szerkezetek ökológiailag nehezen indokolhatók. A központi park túl nagy és nem elég differenciált, a patak revitalizációja alulhasznált, a természetes szikkasztás háttérbe szorul. A környűrűk rontják az átszellőzést és növelik a hőszigetelést.

A közlekedési rendszer legnagyobb problémája a gyalogos környűrűk hálózati szerepe: akadályt képeznek, növelik az eljutási időket, és nem illeszkednek a környezethez. A kerékpáros hálózat hiányos, az autóforgalom domináns marad, a kötöttpályás

kapcsolatok bonyolultak. A MillFAV meghosszabbítása sem szolgálja ki megfelelően a területet.

Össességében a pályamű látványos, de nem alkot kiegyensúlyozott, jól működő városrészt, ugyanakkor a vízgazdálkodási és energetikai elemek előremutatóak.

The proposal is based on a strong formal concept: an elevated system of ring structures and walkways. While visually distinctive, it presents significant limitations from urban, transport, and operational perspectives. The rings create a unique image but hinder everyday use: pedestrians are forced into detours, and the spaces below are often shaded and difficult to activate. Development is pushed to the edges, while the central area becomes an oversized, underprogrammed park that fails to form a coherent sequence of urban spaces. The imbalance between eastern and western areas further weakens coherence.

The housing program falls short both quantitatively and qualitatively: the number of units is low, average sizes are small, and many units lack proper ventilation. Community housing elements do not function as true community-building spaces. Child care facilities are isolated and difficult to access, while library and healthcare are located far from main urban axes, resulting in a fragmented institutional network.

The green system includes valuable elements, particularly in its water management approach, but the elevated structures are difficult to justify ecologically. The central park is oversized and insufficiently differentiated, the stream revitalization remains underutilized, and natural infiltration is limited. The ring structures reduce ventilation and increase the urban heat island effect.

The most critical issue in the transport system is the role of the pedestrian rings: they act as barriers, increase travel times, and do not integrate with the surrounding urban fabric. The cycling network is incomplete, car dominance remains, and rail-based connections are overly complex. The metro extension does not adequately serve the area.

Overall, the proposal is visually striking but fails to create a balanced and well-functioning urban district, although its water management and energy concepts show forward-thinking elements.





**RÁKOSRENDEZŐ
PROJEKT**

FBIS ARCHITECTS

CLÉMENT BLANCHET ARCHITECTURE

GUSTAFSON PORTER + BOWMAN



A pályamű ambiciózus, érzékeny gondolkodást tükröz, ugyanakkor összességében egyenetlen és szerkezetileg bizonytalan városépítészeti javaslat. A koncepció történeti mintákat idéz meg, amelyek érdekesek, de nem állnak össze koherens, kortárs városszerkezetté. A terek, utcák és tömbkapcsolatok nem formálnak egyértelmű hierarchiát, a városrész súlypontjai bizonytalanok, hiányzik a térkapcsolatok logikus íve. A vasút fölötti gyalogos kapcsolatok kidolgozatlanok, a szolgáltatások elhelyezése esetleges, az úszótelkes megoldások pedig fenntarthatatlan kockázatokat jelentenek. A lakónegyedek nem alkotnak valódi szövetet, a beépítés nem kapcsolódik a környezethez, így a városrész identitása sem erős.

A zöldfelületi rendszer erős eleme a Rákos-patak revitalizációja, azonban a központi park túlméretezett és elnagyolt, ami gyengíti a rekreációs potenciált. A

zöldfolyosók nem illeszkednek jól a városi hálózatba, és fontos kapcsolatok hiányoznak. A közlekedési koncepcióban a gépjárműforgalom dominál, a belső úthálózat túlméretezett, a kerékpáros tengelyek hiányosak, kevés a kelet-nyugati átvjárás. A MillFAV meghosszabbítása nincs kellően alátámasztva.

Fenntarthatósági szempontból vannak előremutató elemek – szivacsváros, energiaközösségek, adatvezérelt megközelítés –, de ezek nem alkotnak koherens rendszert. Az energetikai és víziközmű-koncepció hiányos, a körforgásos elvek inkább deklaratívak. A lakásmix részletezetlen, az átlagos lakásméretetek alacsonyak, az intézményi hálózat alultervezett.

Gazdasági szempontból a projekt működőképes lehetne, de több kritikus tényező kockázatot jelent.

Összességében értékes, ígéretes elemeket tartalmaz, de nem áll össze koherens, megvalósítható és élhető városrészi vízióvá.



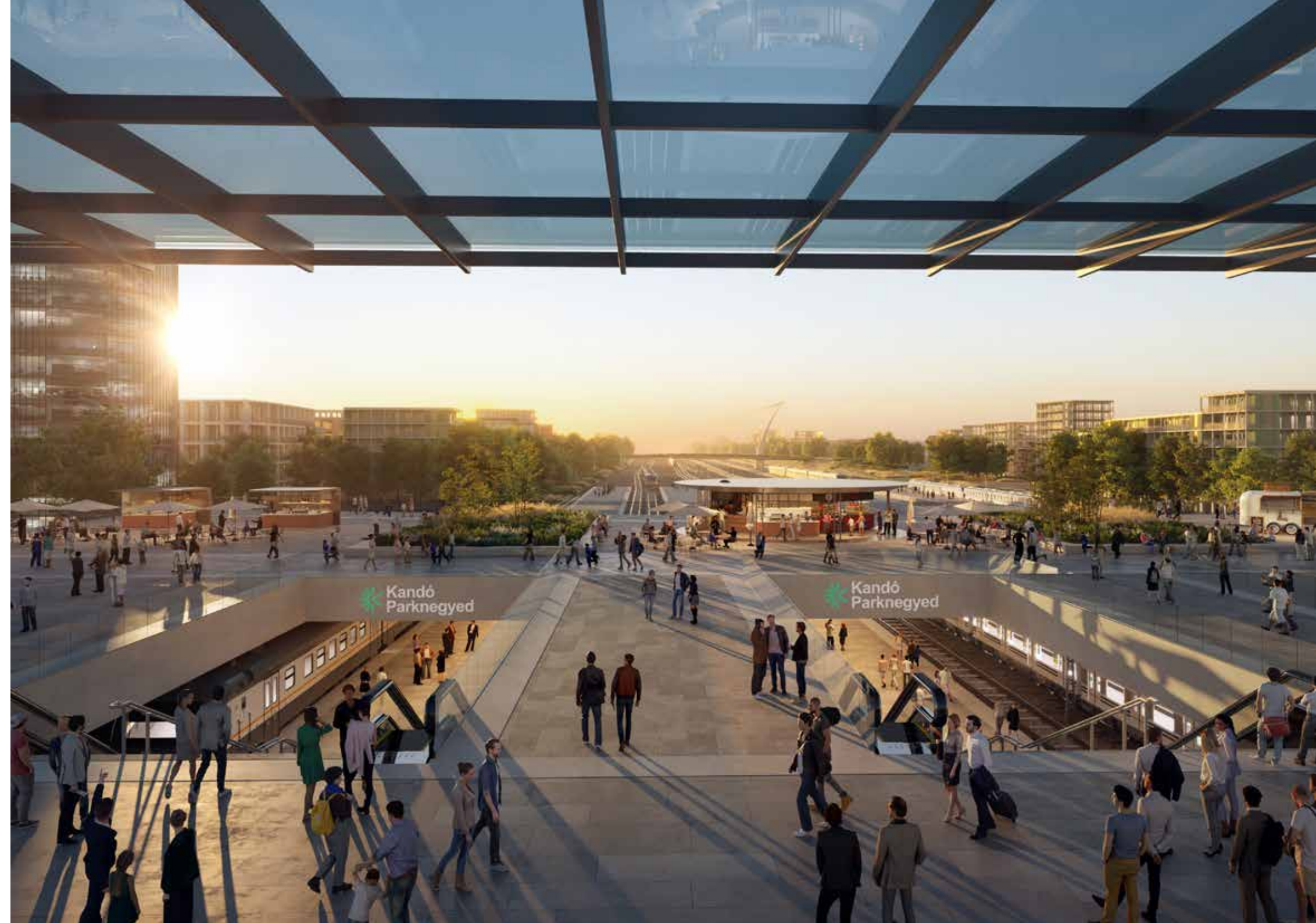
The proposal is ambitious and reflects sensitive thinking, yet overall it remains uneven and structurally uncertain as an urban design concept. It draws on historical patterns that are interesting in themselves but do not form a coherent or contemporary urban structure. The proposed spaces, streets, and block relationships lack a clear hierarchy, the focal points of the district are uncertain, and the spatial logic is often missing.

Pedestrian connections over the railway are underdeveloped, the placement of services is often arbitrary, and the floating plot solutions present long-term sustainability and operational risks. Residential areas fail to form a cohesive fabric, and the development does not connect to its surroundings, preventing a strong identity from emerging.

A key strength of the green system is the revitalization of the Rákospatak, offering ecological and landscape value; however, the central park is oversized and loosely designed, weakening its recreational potential. Green corridors do not integrate naturally into the urban network, and important connections are missing. The transport concept remains dominated by car traffic, with an oversized internal road network, incomplete cycling routes, and limited east-west permeability. The metro extension is not sufficiently justified.

From a sustainability perspective, the proposal includes forward-looking elements—such as sponge city principles, energy communities, and data-driven approaches—but these do not form a coherent system. Energy and water management concepts are incomplete, while circular design principles remain largely declarative. The housing mix lacks detail, average unit sizes are low, and the institutional network is underdeveloped.

Economically, the project could be viable in principle, but several critical factors pose risks. Overall, the proposal contains valuable and promising elements, yet it does not come together as a coherent, feasible, and livable urban vision.





BJARKE INGELS GROUP
VIKÁR ES LUKÁCS ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ



A pályamű egy erős vizuális alapgondolatra, a vasút mentén futó levélmotívumú zöld tengelyre épül, amely grafikai értelemben különleges, de nem képes működő és élhető városrész létrehozására. A formai koncepció dominanciája miatt háttérbe szorulnak a városépítészeti és működési szempontok. A beépítés túlzottan sűrű és nagy léptékű, nem alakul ki értelmezhető szomszédsági rendszer, hiányoznak a központi és alközponti terek. A városszerkezet nem szolgálja a mindennapi élet helyzeteit, a lakóterületek között nincs valódi kapcsolat, így a városrész nem tud koherens struktúráként működni. A zöld tengely a beépítéstől elválasztva jelenik meg, nem integrálódik a városszövetbe.

A zöldfelületi rendszer részben nagylelkű, de a közpark szétszabdalt, nem éri el az összefüggő méretet, fenntartása a kanyargó úthálózat miatt nehézkes.

A zöldhidak és emelt átkötések indokolatlanok, a Rákospatak revitalizációja több ponton megkérdőjelezhető. A közlekedési rendszerben a gyalogos és kerékpáros útvonalak esztétikusak, de kerülőutakat eredményeznek. A belső úthálózat jelentős autóforgalmat enged be, a MillFAV meghosszabbítása nem kapcsolódik logikusan. A megközelíthetőség és átjárhatóság gyengesége korlátozza a működőképességet.

A fenntarthatósági rész inkább deklaratív, kevés konkrét megoldással. A lakáskonceptió gyenge: a lakásszám magas, de a lakástípusok nincsenek bemutatva, a lakások többsége korszerűtlen. Az intézmények elhelyezése esetleges. Összességében látványos grafikai ötletre épül, de nem kínál működőképes és fenntartható városrészi víziót.

The proposal is built around a strong visual concept: a leaf-shaped green axis running along the railway. While visually distinctive, it does not create a functional and livable urban district. The dominance of the formal concept pushes urban planning and operational considerations into the background. The development is overly dense and large-scale, lacking a coherent neighbourhood structure, as well as centres and sub-centres. The urban structure does not support everyday life, and there is no meaningful connection between residential areas, preventing the district from functioning as a coherent whole. The green axis is separated from the built environment and does not integrate into the urban fabric.

The green space system is partly generous, but the central park is fragmented and does not meet the required continuous scale, while the overly winding road network would make maintenance difficult. Green bridges and elevated connections are technically and functionally unjustified, and the proposed revitalization of the Rákoss Stream is questionable in several aspects. The transport system features visually appealing pedestrian and cycling routes, but these create detours and do not support efficient movement. The internal road network allows significant car traffic, and the metro extension does not connect logically to the system. Weak accessibility and permeability fundamentally limit functionality.

The sustainability concept remains largely declarative, with few concrete solutions. The housing concept is one of the weakest elements: although the number of units is high, housing types are not presented, and most units are outdated in design. The placement of institutions is inconsistent. Overall, the proposal relies on a striking graphic idea but fails to provide a functional and sustainable urban vision.





MICA ARCHITECTS

W X Y + ARCHITECTURE + URBAN DESIGN



A pályamű egy kiegyensúlyozott, visszafogott és alapvetően korrekt beépítési javaslatot mutat be, amely törekszik a fenntarthatósági és környezeti elvek alkalmazására, ugyanakkor nem hoz létre markáns karaktert vagy innovatív városszerkezeti megoldást, amely egy új városrész identitásának alapját adhatná. A beépítés túlzottan homogén, helyenként lakótelepszerű hatást kelt, csökkentve a városszövet sokszínűségét. A városrészek közötti különbségek nem eléggé artikuláltak, hiányoznak a jól működő alközpontok és a karaktert adó közösségi terek. A nagy park az északi részre koncentrálódik, így a zöldfelületek nem szövik át a teljes városrészt, megközelítése pedig körülményes marad. A Rákos-patak revitalizációja értékes, ugyanakkor a keleti oldalon a beépítés túl közel kerül a vízfolyáshoz, ami ökológiai szempontból problémás.

A közlekedési rendszer gyengeségeket mutat: a belső gyűjtőút kettévágja a zöldfelületeket, miközben a gyalogos- és kerékpáros kapcsolatokat kevésbé támogatja. A külső kapcsolatok nem minden irányban megfelelőek, a vasút elválasztó hatása csak mérsékelten csökken. A lakhatási program rugalmas tömbtipológiákat kínál, de a lakásszám alacsonyabb a kívánatosnál, a lakásmix sem elég kiegyensúlyozott. Az intézményi hálózat alultervezett, hiányoznak kulturális és rekreációs funkciók.

A fenntarthatósági koncepció a pályamű egyik legerősebb része: a csapadékvíz-gazdálkodás, a kék-zöld infrastruktúra és az energiamenedzsment előremutató. A terv gazdaságos, kockázatkerülő és reálisan ütemezett. Összességében megalapozott, értékes elemeket tartalmaz, de városépítészeti és identitásteremtő szempontból nem elég markáns.

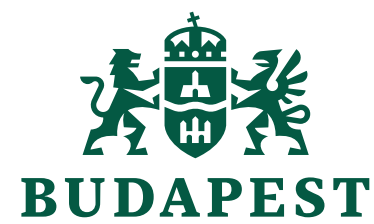
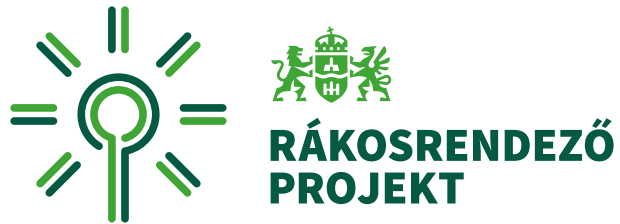


The proposal presents a balanced, restrained and fundamentally sound development concept that seeks to apply sustainability and environmental principles, yet it does not establish a strong character or an innovative urban structure capable of defining the identity of a new district. The overall layout is overly homogeneous, at times reminiscent of large housing estates, reducing the diversity of the urban fabric. Differences between districts are not sufficiently articulated, and well-functioning sub-centers and distinctive community spaces are lacking. The main park is concentrated in the northern part, meaning green areas do not permeate the entire district, and access remains somewhat inconvenient. While the revitalization of the Rákospatak is a valuable element, development on the eastern side is positioned too close to the watercourse, raising ecological concerns.

The transport system shows several weaknesses: the internal collector road cuts through green areas, weakening the park-like character, while pedestrian and cycling connections are insufficiently supported. Connections to external networks are not adequate in all directions, and the barrier effect of the railway is only partially mitigated. The housing program offers flexible block typologies, but the number of units is lower than desirable, and the housing mix is not sufficiently balanced. The institutional network is underdeveloped, lacking adequate cultural and recreational facilities.

In contrast, the sustainability concept is one of the proposal's strongest aspects: stormwater management, blue-green infrastructure, and data-driven energy management are all forward-looking. The project is economically feasible, avoids excessive structural risks, and follows a realistic phasing strategy. Overall, it is a well-founded proposal with valuable ideas, but it lacks a strong urban and identity-forming character.





Impressum

Megbízó:	Budapest Főváros Önkormányzata
Szakmai irányító:	Budapest Főváros Vagyongazdálkodási Központ Zrt, Rákospuszta Projektiroda
Kiadó:	Budapesti Fővárosi Főpolgármesteri Hivatala 1052 Budapest, Városház utca 9-11.
web:	budapest.hu
Szerző és felelős szerkesztő:	Dományi Bálint
Nyitóképek és területfotók:	BFVK, Képszerkesztőség
Illusztrációk:	A Rákospuszta mesterterv urbanisztikai és közterület-fejlesztési tervpályázata pályázóinak munkái
Közreműködők:	Baukovács Krisztina, Bereczky Ákos, Frankfurt Beatrix, Kálmán Rudolf, Kenesei Bálint, Kiss Ágota, Spohn Márton, Szenteski Éva,

Tördelte és a grafikai munkát végezte: Sturm Dániel

Készült a Rákosrendező mesterterv urbanisztikai és közterület-fejlesztési tervpályázat eredményhirdetésének alkalmából.

2026. március 31.





RÁKOSRENDEZŐ PROJEKT

