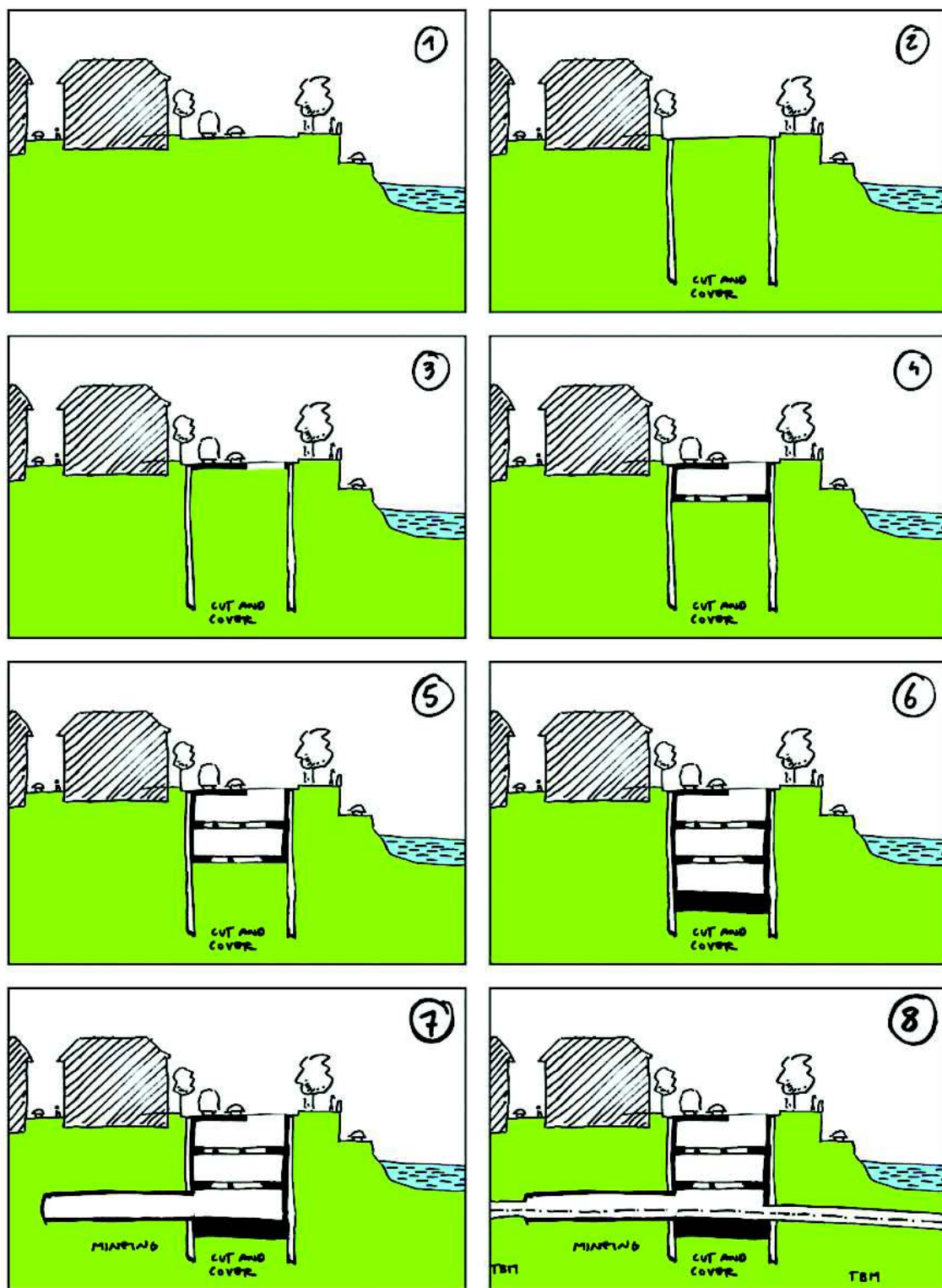


MÉTSZET

ÉPÍTÉSZET
ÚJDONSÁGOK
SZERKEZETEK
RÉSZLETEK



A tíz épületszárny / Európa, végállomás? / Egy korszak emlékműve / A föld mélysége / Rés az időn
Metró mint épített ideológia / VízÉrintő / Léptékpórába / Továbbirt köztér, átírt emlékezet / Esély a jövőnek
Az erdő hangja, a közösség fénye, az egyén szerepe

A láthatatlan hőszigetelés



Kecses, vékony erkélyvonalak, hőhíd nélkül.
A Schöck Isokorb® elem egyszerűen beépíthető, innovatív
és időtálló megoldás, ahol a hőszigetelés láthatatlan marad.

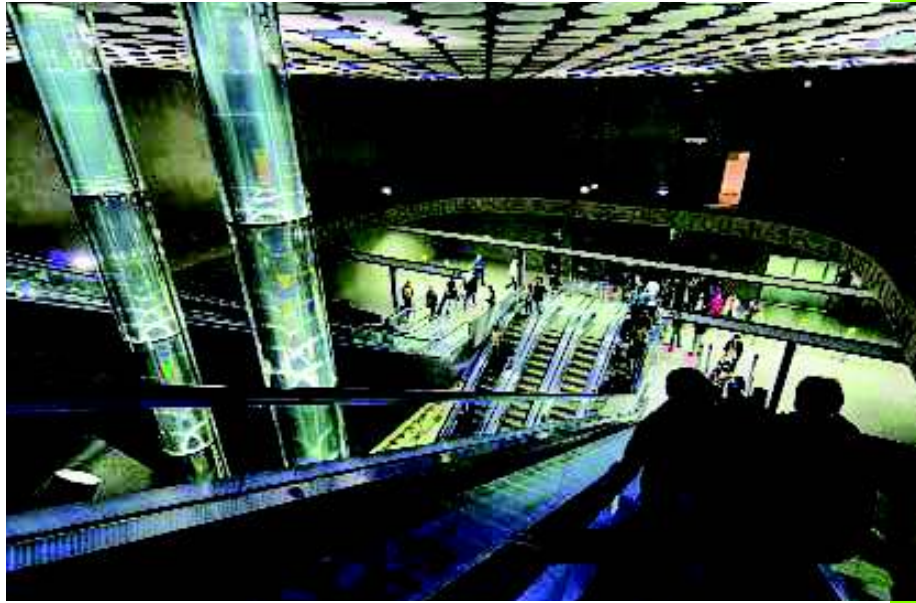
A hagyományos, munkaigényes körbeszigetelés helyett
az Isokorb® elem hőtechnikailag elválasztja az erkélyt a belső
szerkezettől, így csökken az energiavesztés és elkerülhető a
penészképződés.

 **Schöck Isokorb®**

A főszerkesztőnek sem könnyű. Mert ha az új, négyes metróval foglalkozik a lapszám, mégis mit tegyünk mellé? További magyar metróvonalakat? Az utolsó magyar metrószakasz közel negyedszázada készült el. Ráadásul azóta is csonka, a káposztásmegyeriek csak várják azóta is, hogy kiérjen a metró, ahogy a gazdagrétek is kezdhetik várni. Lehetett volna közlekedési beruházásokat mutatni, de valahogy vasútállomásokból sem erős a felhozatal, buszpályaudvar sem igen épült évek óta (pedig például a hatvani nem rossz az Építész Kalákától 2010-ből). Így lett a téma: nagyprojektek, amit eredetileg nem akartunk közberuházásokra korlátozni, de végül úgy alakult, hogy akár középítés is lehetne a téma, de akár urbanisztika is. Mindegyik bemutatott projekt közfinanszírozású ugyanis, és léptékénél fogva városi jelentőségű.

A főtérfelújításokat divat volt szidni a közbeszédben, mint felesleges EU-projektek, pedig a balassagyarmati különösen jó példa arra, hogy nagyon sokat adhat egy város polgárságának egy átgondolt, eszmeileg is alátámasztott beavatkozás. Annál népszerűbbek a föld alatti projektek, mint például a metró – vagy akár az őszre kész Várbazár konferenciaközpontja – hiszen ezek nem meglévő helyeket és tereket foglalnak el, alakítanak át, hanem soha-nem-volt tereket alkotnak. Általános eufória jellemezte a metrónyitás hétvégéjét például – korra, nemre, kultúrára tekintet nélkül mindenki örömmel vette birtokba az új közösségi felületeket. Egyértelműen látszott: itt végre az építészet nyertes: jó minőségű modern építészetet láthatott a nagyérdemű. Egyben a látszóbeton igazi premierje is volt ez – iparági hírekből is tudjuk, hogy ezen tanulta meg a szakma a minőségi látszóbeton készítését nagy felületeken. És ennek a jelentőségéből az sem von le, hogy ezt a nagyközönség nem mindig érti, például fültanúja voltam egy idősebb házaspár beszélgetésének: „Azért itt még sok beton van. – Biztos reklámokat tesznek majd rá.”

C S A N Á D Y P Á L



Nyitott hétvége a Fővám és a Rákóczi téri állomásokon

Fotó: Nyitrai Dávid (BKK)

Kiadja az Artifex Kiadó Kft., 1119 Budapest, Pajkos utca 28. / 36-1-783-1711 / info@artifexkiado.hu / www.tervlap.hu, www.epitesimegoldasok.hu, www.kamaraikpezsek.hu / ISSN 2061-2710 / Terjesztő: Magyar Posta Zrt. / Hirdetéselevétel, termékek: Berta Ágnes 36-20-396-5671, Sárdy Csaba 36-20-240-7232 / Alapító-főszerkesztő: Szende Árpád / Főszerkesztő, felelős kiadó: Csanády Pál 36-20-312-4514 / Főszerkesztő-helyettes: Pesti Monika / Szerkesztő: Dobossy Edit / Szakmai tanácsadók: Csajbók Csaba, Cságoty Ferenc, Vukoszavlyev Zorán, Wesselényi-Garay Andor, Gáspár László, Nagy Sándor, Roth János; Czigány Tamás (Győr), Lengyel István (Debrecen), Patartics Zorán (Pécs), Ripszám János (Siófok) / Lapterv és nyomdai előkészítés: Csányi Tamás, xfergrafika.hu / Nyomda: D-Plus / Olvasószerkesztő: F. Vámosy Erzsébet / Előfizetés egy évre: 4900 Ft, két évre: 8900 Ft, három évre: 11 900 Ft. Előfizetés kizárólag elektronikusan a tervlap építész közösségi portálon keresztül: www.tervlap.hu / Az építészeti alkotásokat bemutató cikkek lektoráltak.



Üzletasszony vagyok.
De nem ruhákat árulok.
Hanem kíváncsi tárgyakat.
Azt akarom, hogy az üzletem ne csak egy holt legyen.
Hanem legyen bívogatú.
Ébresszen vágyakat.
És árásszon kellemes hangulatul.
Még a kasszából is.
Mert olyan helyre van szükségem, amely terem ad...
...a szemnek, a tapintásnak, a felpróbálásnak.
És olyan tényre, amely megmozgatja a fantáziát.
Üzletasszony vagyok.
De nem ruhákat árulok.
Hanem kíváncsi tárgyakat.

Az ihlet rátalál arra, aki keresi.

Keresse világítási megoldását a www.ercos.com/inspirations/ora/en.

ERCO, a fénygyár

T E R M É K E K

- 4 „Semmi sem változott, mégis nemesebb lett minden...”
 5 Újra étellel teli az Akvárium
 6 Járófelület is készíthető tűzgátló gélüvegből
 8 Az Isokorb elemek beépítésének tervezői kérdései (2. rész)
 10 Könnyűszerkezetes csarnokmegoldások mintatervekkel, ötletekkel
 12 Bécs fekete gyémántja

13 Mai szemmel

M E T S Z E T

- 14 A tíz épületszárny | Építész: **Erő Zoltán**
 16 Európa, végállomás? | Építész: **Palatium Stúdió**
 26 Egy korszak emlékműve | Építész: **Sporaarchitects**
 32 A föld mélysége | Építész: **Dévényi Tamás**
 34 Rés az időn | Építész: **Gelesz András**
 38 Metró mint épített ideológia | Építész: **Dajka Péter**

K Ü L H Ö N

- 40 VízÉrintő | Építész: Ginés **Garrido**
 44 Léptékpróba | Építész: Kengo **Kuma**

T É M A : N A G Y P R O J E K T

- 48 Továbbírt köztér, átírt emlékezet | Építész: **Tima Zoltán**
 54 Esély a jövőnek | Építész: **Eleőd Ákos**
 60 Az erdő hangja, a közösség fénye, az egyén szerepe | Építész: **Bordás Péter**

Z Ö L D R O V A T

- 64 Az öko-építés próbája a puding?

T E R V P Á L Y Á Z A T

- 66 eVolo 2014, a jövő felhőkarcolói

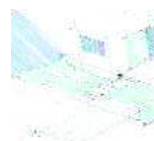
A K T U Á L I S

- 68 Egy thaiföldi filmintézet nyerte el a Wienerberger Brick Award 2014 nagydíját
 70 Farkasdy Zoltán (1923–1989) építész emlékkiállítás a MÉSZ-ben
 71 Volt egy Öko-City!
 72 Műegyetemi Rajzi Tanszék 2014 kiállítás a Fugában

73 Abstracts in English

74 Tervezők, szerzők

76 Ciki



A Metszet kedvezményrel fizethető elő
 a tervlap.hu/elofizetes oldalon!

„Semmi sem változott, mégis nemesebb lett minden...”

„Nem történt itt alapvetően semmi csoda. Illetve dehogyisnem, az elhasználódott szabvány palafedés helyett Creaton kerámia cserépfedés készült, a homlokzati ornamentika finom tónusú színezése, a nyílászárók cseréje, a kert rekonstrukciója az új szabadtéri színpaddal mégiscsak elegendő volt a csodához!” – mondta Marosi Miklós, a zsűri elnöke a Creaton Építész Pályázat első díjasának értékelésében.

a neves szakmai zsűri első díját a Creaton Hungary Kft. által 2013-ban első alkalommal meghirdetett építészpályázat második fordulóján.

A „csoda” Miskolc város egykori és – immáron 15. esztendeje – Hidvérgárdó tanácsadó főépítész, Viszlai József szakszerű, mértékadó racionalitással készült munkájában gyökerezik. Elmondása szerint a helységhez fűződő gyermekkori emlékek kiemelten fontosá

kölszönöznek az épületeknek, kerülve a „műeredetiség” kétséges látszatát, de eközben cél volt, hogy tartós, természetes anyag védje a korabeli emlékeket.

A kismenesi kúria műpala fedésének visszabontása során a tetőszerkezet 150-200 éves gerendáinak nagy része – a korabeli jó minőségű faanyagnak és a szakszerű ácsmunkának köszönhetően – cserére sem szorult.

„Büszkeséggel tölt el, hogy ez a falu menyire vigyázza épületeit, ennek is köszönhető, hogy a Felvidékre jellemző orsószerű településszerkezet magjában eredeti építészeti karakterek maradtak meg, és a füstlyukas oromzatos, kontyolt tetőformák által képviselt milió” – meséli az építész.

A Gedeon-kúria a felújítását követően nemcsak turisztikai látványossággá vált, hanem a



A természeti kincsekben bővelkedő, történelmi műemlékekben gazdag Bódva völgyben fekszik Magyarország legészakibb helysége, Hidvérgárdó. A rendezett, kis településen található az 1770-es években Gedeon Kelemen által építtetett Gedeon-kúria. Az épület „műemlékvédői szakszerűséggel” tervezett felújítási munkálataival Viszlai József építész nyerte el

tették számára Hidvérgárdó középületeinek, „örökségének” védelmét, rehabilitációját. Mindezt tanúsítja, hogy a település több műemléképületének felújítása, átalakítása az ő nevéhez köthető. Példával élve: a község egyik gyöngyszemeként említhető, klasszicista stílusú Papp-kúria, vagy az egyetlen előtornácossal kialakítású lakóház tájházaként alakítása és az átadás előtt lévő barokk római katolikus templom felújítása is Viszlai József építész elgondolásai alapján valósult meg, amelyeket szintén Creaton kerámia tetőcserép véd. A község nevezetességeként számon tartott Gedeon-kúria a Creaton Ambiente szegmensvágású tetőcseréppel fedve illeszkedik ma a hagyományos faluképbe. Az építész terveinek megvalósításához a Creaton kerámia-cserépei tündek a megfelelő választásnak, mert a racionalitás talaján maradvány patinás megjelenést

közösség terévé is, hiszen falai között ma könyvtár, közösségi ház és állandó helytörténeti gyűjtemény működik, udvarán pedig szabadtéri színpad szolgál kulturális rendezvények helyszínéül. A Bódva folyó és mellék-völgyeinek, azaz a História-völgy magterületének örökségét bemutató beruházás, a História-völgy attrakció európai uniós pályázati forrásból valósulhatott meg.

Megbízó: Hidvérgárdó Önkormányzata

Építész vezető tervező: Viszlai József okl. építészmérnök

Építész: Halászné Ráczkevi Anna, Bodnár-Paripás Emőke,

Viszlai Anita CAD munkatárs

Creaton Hungary Kft., Lenti

Újra élettel teli az Akvárium

Március végétől a budapestiek ismét birtokba vehették a népszerű közösségi találkozóhelyet: az újjáépített Erzsébet teret és a hozzá kapcsolódó Akvárium szórakoztatóközpontot. A beruházás során teljes körűen felújították a létesítményt, valamint a korábban szerkesztékész területek befejező munkáit is elvégezték,

kiegészítéseként – ugyanebből az anyagból (Hörmanntól származó) és osztással kialakított egyedi nyílászárót építettek az Akvárium Klubba. Nehéz feladat volt ennek megoldása, hiszen a tervező egy, a gyári kivitelben nem létező nyílóajtót is megálmodott, aminek tökéletesen illeszkednie kellett a gyári kapuk

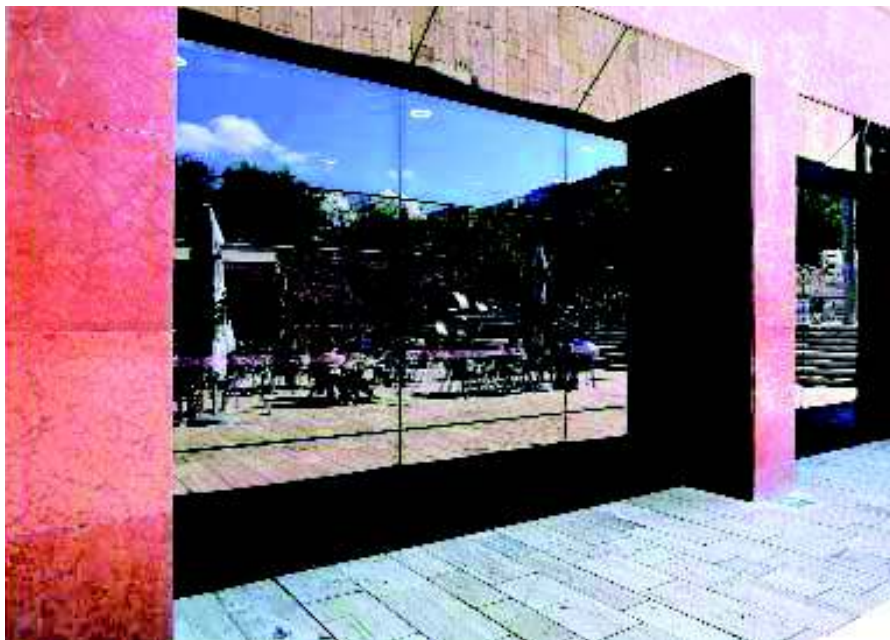
ket forgalmazó és beépítő, nagy tapasztalattal rendelkező Kapuprofi Kft. kiválóan megoldott.

Az üzemelői igényekhez igazodva szekcionált garázkapura volt szükség annak érdekében, hogy a vendéglátópultok terasz felé megnyitása – a meglehetősen korlátozott belső térben – kialakítható legyen. Az átlagos megjelenésű szekcionált garázkapuk azonban esztétikailag nem illettek volna bele az építészeti koncepcióba – rövid keresés után találtak rá a Hörmann által forgalmazott ALR Vitraplan kapura, mely az üzemelői és az építészeti igényeknek is megfelelt. Mindezek mellett a Hörmann termékeinek kiemelkedő megbízhatósága, minősége, valamint a rugalmas magyarországi szervizhálózat győzte meg a beruházót arról, hogy Hörmann termékeket építtessenek be a generálkivitelezővel.

A megrendelő, a kivitelező és az alvállalkozó közötti együttműködés egyedülállóan gördülékeny volt. A tervező megadta az elvárt megjelenési rajzokat, és az Épkar Zrt. által megbízott Kapuprofi felmérése alapján a gyár elkészítette a kapuk pontos rajzait. A mellettük lévő egyedi nyílókapu és a kapuk körüli falrész terveit a Kapuprofi a gyárral közösen alakította ki. A projekt nagyon jó példa a magyar szakkereskedő és a német gyártó gyors, hatékony, pontos együttműködésére.

A kedvelt Akvárium Klub nemcsak építészeti, hanem a kínált szolgáltatások tekintetében is megújult. A klub a kortárs képzőművészet, a színház és más előadások rendszeres színhelye is lesz: az üzemeltetők szándéka szerint hétfőként gyerekprogramok, színelőadások, illetve különböző pódiumbeszélgetések is szerephez jutnak. A klub előterében, a mesterséges tó alatt nyíló Aqua Bisztró már a korai órákban reggelivel, később napi menüvel, illetve bisztrókonyhával várja a vendégeket. Az innovatív megoldások tekintetében a helyszínen 4G mobilinternetet lehet használni, az élő, internetes közvetítés segítségével pedig számos programot a közönség akár otthonról is figyelemmel kísérhet.

Hörmann Hungária Kft., Szigetszentmiklós



A budapesti Erzsébet téri Kulturális Központ és Park bejárata

így a hasznos alapterület közel kétezer négyzetméterrel bővült. A térszínen szinte minden újjáépült, beleértve az összes térburkolatot is, megújultak a zöldfelületek, az utcabútorok száma is növekedett. A felújítás részeként a Hörmann speciális nyílászáróit is beépítették.

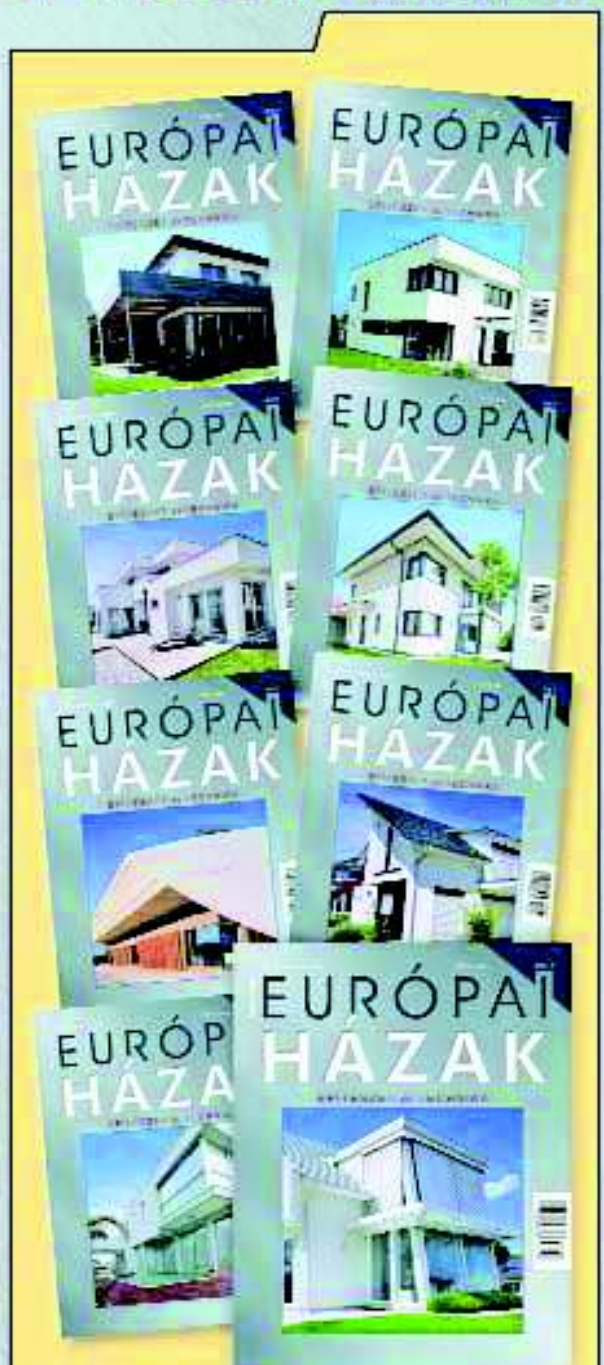
Az építkezés során három darab Hörmann ALR Vitraplan kaput, illetve – a felnyíló kapuk

megjelenéséhez. Ennek a legyártására az Épkar Zrt. a Kapuprofi Kft.-t bízta meg, akik erre megoldást tudtak adni, mint ahogyan az egyedi kivitelű, de a gyári kinézettel teljesen megegyező spalettaturkolatokat is elkészítettek. A megbízó Erzsébet Vagyonkezelő Kft. számára fontos volt, hogy a megbízott szakcég képes legyen egymaga szakszerűen elvégezni a beépítést, amit a Hörmann terméke-



EURÓPAI HAZAK

ÉPÍTÉSZETI MAGAZIN



Keresse az újságárusoknál!

**Előfizethető: bármely postahivatalban.
Megjelenik évente négy alkalommal.**

www.europai hazak.hu

Járófelület is készíthető tűzgátló gélüvegből

Egyre gyakrabban készülnek nagyobb méretű üvegfelületekkel és ajtókkal épületek; sok esetben – a biztonságos kiüríthetőség, illetve a vagyonvédelem érdekében – az üvegezéseknek tűzgátlási tulajdonsággal is rendelkezniük kell. E célra szolgálnak a Dunamenti AKA Kft. által fejlesztett és gyártott Pyrovitro típusú tűzgátló gélüvegek, melyek az EN 14449:2005 termékszabvány szerint CE minősítéssel rendelkeznek.

Félstrukturális tűzgátló üvegezések

A Pyrovitro S típusú félstrukturális szerkezetek ideális megoldást kínálnak a tűzgátlás és a maximális átláthatóság együttesen jelentkező igényére. A tok-szerkezet nélküli üvegezésben az üvegtáblák között függőlegesen végigfutó speciális szilikonkapcsolatok gondoskodnak a tűzgátlásról, valamint a megszakítás nélküli, „végtelen” üvegfelületről.



Az üvegszerkezet főbb jellemzői:

- teljes üvegszerkezetek tűzgátlási funkcióval;
- csak vízszintes befogás (fa, acél, alumínium vagy egyéb tűzgátló tok-szerkezetben);
- függőleges megszakítás nélküli üvegezés, maximális átláthatóság (az üvegcsatlakozásoknál csak egy 25–30 mm széles fekete – vagy más színű – csík látható);
- a határolóüveg – a mérettől és terheléstől függően – 8–12 mm vastag edzett üveg;
- korlátozás nélküli sorolhatóság;
- egyedi igények szerinti kivitel (festett, szitázott, savmart felületek);
- mindkét oldalról UV-álló.

Horizontális üvegezések

A Pyrovitro H típusú horizontális, járható tűzgátló üvegezések két egymástól jól elkülönült, de összeépített részből állnak. A felső, strukturálisan kialakított üvegezés gondoskodik a teherhordásról, az alsó réteg pedig az EI90

(EI120) perces tűzgátlásról. A két üvegszerkezet összeépítése köztes hőszigetelő réteg kialakításával történik.

Az üvegszerkezet főbb jellemzői:

- EI90 (EI120) perces tűzállóság;
- strukturális járófelület 500 kg/m² teherbírással;
- korlátozás nélküli sorolhatóság;



2



3

- jó hőszigetelő képesség;
- rejtett acél tartószerkezet (a felső üvegezés kerülete mentén elfogyó pöttyraszter biztosítja az exkluzív megjelenést);
- fej feletti üvegezésként is alkalmazható;
- egyedi kialakítások (csúszásmentesített járófelület, áttekintést megakadályozó kialakítás, egyéb felületi mintázások).

Dunamenti AKA Kft., Göd

[1] Pyrovitro S félstrukturális tűzgátló üvegezés

[2] Pyrovitro H horizontális üvegezések

[3] Üveghíd menekülési útvonalon



- » Háznéző
- » Lakásbemutatók
- » Építészeti, lakberendezési ötletek
- » Passzívház-sorozat
- » Zöldhullám: az energiahatékony építkezésről
- » Szakértő tanácsok építkezéshez, felújításhoz

DIGITÁLISAN IS OLVASHATÓ!

A DIGITALSTAND ÉS A DIMAG WEBOLDALÁN

Az Isokorb elemek beépítésének tervezői kérdései (2. rész)

Az előző számban írtunk néhány gondolatot az Isokorb elemek tervezésekor gyakran felmerülő kérdésekről. Mivel ezzel kapcsolatban több visszajelzés érkezett hozzánk, úgy gon-

Alkalmazható-e a Schöck Isokorb elem fokozott tűzállósági előírások esetén?

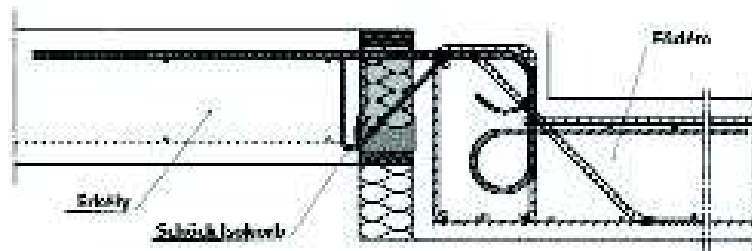
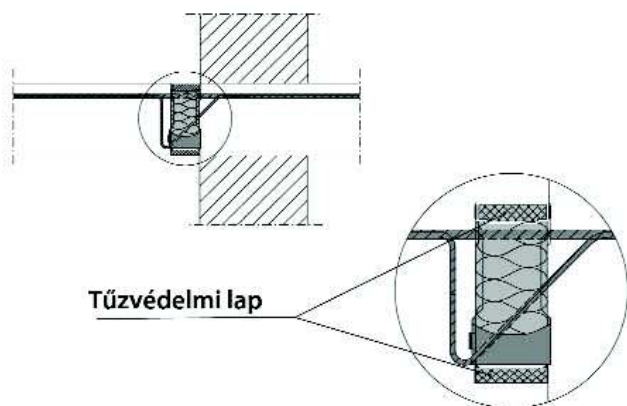
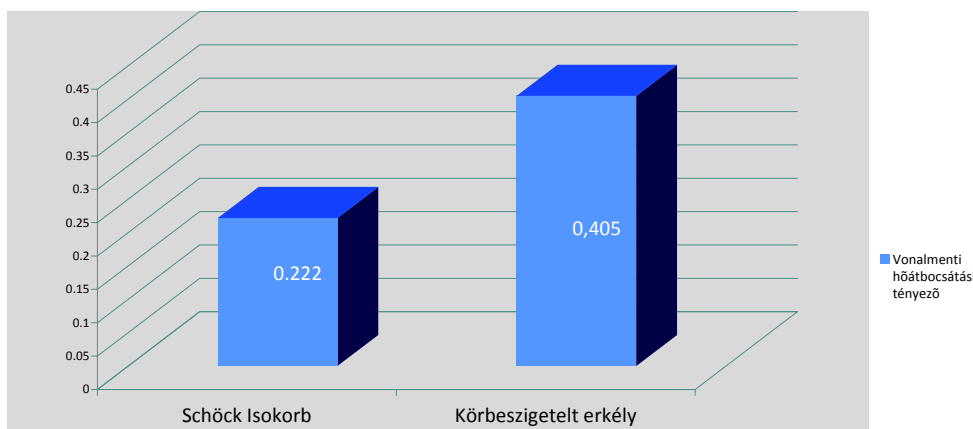
Minden típus elérhető 1,5, illetve 2 órás tűzállósági kategóriában. Az elemekben a hőszigetelés

ugrásra sztenderd elemek léteznek, amelyek hajlított vasalást tartalmaznak [3].

Nagyobb lesz-e a konzol lehajlása Isokorb elem beépítésekor?

Egy megszakítás nélküli vasbeton konzolnak az anyagminőségtől és a geometriától függően van lehajlása, amely jó tervezés esetén néhány milliméter. Az Isokorb elemről további lehajlástöbblet adódik, amelynek számítására az alkalmazástechnikai útmutató egyértelmű formulát ad. Ez kisebb konzolok esetén szintén csak milliméteres nagyságrendű. Különbözőbb figyelmet csak a nagyobb konzolméretek (2 métertől) igényelnek. Itt az alap- és az Isokorból adódó lehajlás összege nagyobb lehet, amit egyszerű túlelemeléssel kell figyelembe venni.

Vonalmenti hőátbocsátási tényező összehasonlítása Ψ_i



doltuk, folytatjuk ezt a koncepciót, és megválaszolunk néhány további tipikus kérdést.

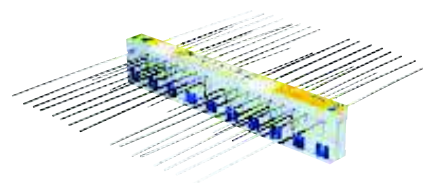
A megoldás lényege – amint az már széles körben ismert –, hogy a konzolos erkélyt hőszigetelő Isokorb elemmel elválasztjuk az épülettől, így az épületet összefüggő hőszigetelő burok veszi körül, ami az erkélynél sem szakad meg. Ennek eredményeként megszűnik az erkélyek körbeszigetelésekor jellemző, aránytalanul nagy lehűlő felület, és az erkélycsatlakozásnál sokkal jobb hőtechnikájú felület jön létre, amit a vonalmenti hőátbocsátási tényezők is mutatnak [1].

getelő test alján és tetején zárt műanyag cella található [2], amely alapesetben Neopor hőszigeteléssel van kitöltve. A fokozott tűzállóságú elemeknél ezekben a cellákban Neopor helyett A1 minősítésű tűzálló (de hőszigetelő) lap kerül. Ez által a teherhordó szerkezet tűz esetén védetté válik.

Lehet-e alkalmazni Schöck elemet, ha az erkély és a belső lemez nincs egy síkban?

Ha a belső födémlemez és az erkély nincs egy síkban, akkor födémugrásról beszélünk. Ebben az esetben egyenes vasakkal nem lehet a bekötést megoldani. 5, 10 és 15 cm-es födém-

Isokorb elemek beépítésével, egyéb műszaki kérdésekkel kapcsolatban a Schöck cég mérnöki tanácsadással áll a tervező és kivitelező cégek rendelkezésére.



Schöck Hungária Kft., Budaörs

[1] Vonalmenti hőátbocsátási tényezők összehasonlítása

[2] Az elemekben hőszigeteléssel kitöltött zárt műanyag cella található

[3] 5, 10 és 15 cm-es födémugrásra hajlított vasalást tartalmazó elemek léteznek

Lindab csarnokok – gyárak, üzemek, raktárak, logisztikai központok...



Könnyűszerkezetes csarnokmegoldások mintatervekkel, ötletekkel

A csarnoképületek kialakítását meghatározó feltételek között vannak kötelezően betartandó, illetve rugalmasabb, és bizonyos esetekben akár egymásnak ellentmondó szempontok is, ezért mindig egyedileg kell meghatá-



1



2

rozni azt a műszaki tartalmat, amely – még ha kompromisszumok árán is – az elvárt színvonalon képes megfelelni valamennyi kívánalomnak.

Ipari csarnoképületek megvalósításakor a funkcionális követelmények mellett számos egyéb tényező is befolyásolja a végleges kialakítást. Ilyen tényezők például:

- | további építetési igények (esztétika, várható élettartam, bekerülési és üzemeltetési/fenntartási költség);
- | szakhatósági követelmények (európai uniós hatályú, országos, helyi, például városépítészeti, beépítési szempontok);
- | műszaki követelmények (építésszügyi jogszabályok, rendeletek, szakmai szabványok stb.);
- | rendelkezésre álló építőanyagok, építési termékek, technológiák;
- | építési helyszínnel és kivitelezéssel összefüggő helyi szempontok (például talajvi-

szonyok, időjárás, illetve környezeti hatások, kivitelezési technológia és idő-, gép-igény stb.)

Ennek a sokrétű feltételrendszernek való megfeleltetés a feladata a tervezésnek. Minden épület csak megfelelően megtervezve építhető meg úgy, hogy műszakilag helyesen és gazdaságosan szolgálja ki az elvárt funkcióját.

Az ipari és kereskedelmi ágazatban tevékenykedő vállalkozások számára a leggyakrabban igényelt funkció a termelés, gyártás, előállítás és az üzemszerű munkavégzés során használt, illetve előállított anyagok (alapanyagok, készáru, eszközök, gépek stb.) tárolása, raktározása. Mindegyik esetben alapvető követelmény az épülettel szemben, hogy biztosítsa a kívánt funkció folyamatos, zavartalan működését. Gyakran merül fel igény nagy belméretek (feszítávok, belmagasság) megvalósítására; nagy súlyú tömegek emelésére, mozgatására (például daruzott csarnokok); a közlekedési útvonalak biztosítására (például nagy méretű ipari kapuk) az épületen belül – ezért az ilyen jellegű épületek tervezésekor szinte minden esetben a funkció minél gazdaságosabb kiszolgálása a döntő szempont, az egyéb feltételeket ehhez kell igazítani.

A nagy méretek miatt általában a tartószerkezet, a vázszerkezet dominál, annak optimális kialakítása jelentősen befolyásolja a teljes csarnoképület gazdaságosságát. Az épület építészeti megjelenése ugyanakkor az ilyen ipari csarnokok esetén ritkán meghatározó, a homlokzati megjelenést nyújtó tető- és külső fal-szerkezeteknél leginkább a nagy felületek minél gyorsabb lefedése, burkolása a legfőbb



igény az építési idő minimalizálása érdekében. A hosszútávú, biztonságos és gazdaságos üzemeltetés céljából pedig előtérbe kerül a minél jobb hőtechnikai tulajdonság, az energiahatékonyság, a tűzvédelem és a beépített építési anyagok tartóssága, megbízhatósága is. Az ipari csarnokokban dolgozó személyzet számára különböző kiszolgáló helyiségeket kell, illetve lehet kialakítani (irodák, öltözők, mosdók, tárgyalótermek stb.), amelyeket részben kötelező jogszabályok, előírások, részben egyedi építetési igények határoznak meg. A kiszolgáló személyzeti funkciókat általában külön blokkban célszerű elhelyezni, szerkezetileg vagy a nagyméretű csarnokon belül kialakítva (például szintosztással, belső elválasztó falakkal), vagy ahhoz hozzáépítve.

A Lindab acélcsarnok rendszerek között mindig található az adott követelményeknek megfelelő megoldás. A könnyűszerkezetes Lindab-csarnokok gyors és gazdaságos, széleskörűen és rugalmasan alkalmazható megoldást kínálnak, mérettől és funkciótól függően egyedi, testreszabott tervezéssel, mindig a legjobb eredményt nyújtva. A Lindab előre kidolgozott mintacsarnokokkal és tervekkel segíti már a tervezési és előkészítési folyamatot, ingyenes műszaki konzultációt ad, és árajánlatot készít, megrendelés esetén az acél vázszerkezet statikai tervezését és a burkolati terveket (kiosztási rajzok, konszignáció, csomóponti részletrajzok) is elkészíti.

Lindab Kft., Biatorbágy

[1] Gyártó mintacsarnok – hőszigetelt tető- és falpanellel burkolt, acél vázszerkezetes csarnoképület

[2] Fedett szín – egyszerű szerkezetű, acélváz, csak trapézlemez tetőburkolattal fedett, oldalán nyitott csarnok

[3] Magasraktár – tárolásra, raktározásra szolgáló, teljesen zárt csarnoképület hőszigetelt, kétrétegű trapézlemez tető- és falburkolattal

2013 > 2014

Örökség a jövőnek – jövő az örökségnek

A sorozat zárókonferenciája

2014. szeptember 25–26., Balatonfüred, Anna Grand Hotel

2014. szeptember 25. (csütörtök) > 13.00-tól > Regisztráció, kávé, frissítők
13.30 > Köszöntők > 14.00 > I. blokk: Polihiszter és kulturális örökség
16.00 > Kávészünet > 16.30 > II. blokk: A tematikus konferenciák tapasztalatai
19.00 > Kulturális műsor > 19.45 > Vacsora > 21.00 > Kulturális műsor

2014. szeptember 26. (péntek) > 07.00-tól > Reggeli a szállásokon > 08.00 > III. blokk: Tudomány és kulturális örökség > 10.00 > Kávészünet > 10.30 > IV. blokk: Ami a helyszínről kiderül... > 12.30 > Ebéd > 13.30 > V. blokk: Mitől az örökségünk? > 15.30 > Dönerfogadás, zárás > 16.00 > Fakultatív program (városnézés)

(A tájékoztató anyagok, a képek a konferencia honlapján és a résztvevők számára kaphatóak.)

Részvételi díj: belépő 8.000 Ft, fogadás: díjmentes. (Belépő 6.000 Ft). Az ár tartalmazza egy éjszaka szállást az Anna Grand Hotel vagy az Astoria Hotel kétszemélyes szobájában, valamint az étkezéseket és a konferenciaanyagokat. | Telefon: +36-1-783-1783 | Fax: +36-1-783-1783 | E-mail: info@aka.hu | Web: www.dunamentiaka.hu



Steelman típusú acél nyílászárók gyártása

Steelman N beltéri ajtók

Steelman T tűzgátló ajtók, ablakok

Steelman H hő- és hangszigetelt ajtók

Steelman S biztonsági ajtók

Steelman R sugárvédelmi ajtók, ablakok, műőajtók

Egyéb acél nyílászárók importja, értékesítése



Pyrovitro típusú tűzgátló üvegek gyártása

EI30, 60, 90, 120 perces tűzállósággal



Dunamenti AKA Kft.

2131 Göd, Nemeskéri Kiss Miklós u. 33.

Kereskedelmi Iroda: 1149 Budapest, Pósa L. u. 16.

Telefon: (+36 1) 273-17-83 / Fax: (+36 1) 273-17-84

aka@dunamenti.hu / www.dunamentiaka.hu

Bécs fekete gyémántja



Nem mindennapi látványt nyújt a bécsi Gazdasági Egyetem campusának nyugati bejáratánál lévő, ősszel megnyitott legújabb létesítmény; az alumínium- és üvegtekercsrel borított hatemeletes épület méltán pályázhat „a vidék legszebb épülete” címre.

A progresszív spanyol No.Mad Építészroda tervei alapján készült épület nemcsak formailag, de anyaghasználatában is kihívást jelentett az érdekes projekt megvalósítóinak. Az Európa egyik legnagyobb, összesen százezer m²-en elterülő egyetemi épületegyüttesének hatodik tagját – mintegy 4500 m²-nyi alumínium-tekercs homlokzata miatt – nevezték már fekete gyémántnak, tűkörszobának és búvós

kockának is. Minden esetre mára nemcsak a szomszédban hirtelen kibontakozó, Zaha Hadid tervezte rendhagyó könyvtár nyújt izgalmas látványt a környéken, hanem a környezetét a homlokzatában visszatükröző, új, fekete kockákból álló épület is.

Az épületegyüttes első Prefa homlokzatot hordó tagja a keleti oldalon lévő, a japán Hitoshi Abe, Sendai Építészroda által jegyzett épület volt, melynek homlokzatára a Prefa standard színeiből választott fekete-fehér burkolatot ragasztottak függőleges sávokban.

Tűkörjáték a kazettás szerkezeten

Nem csupán látványban hoz különleges megoldást a feketén csillogó épület, de műszaki megoldásaiban sem megszokott. Az optikailag különleges hatást a speciális homlokzati konstrukció és a választott különleges színek együttesen adják. Normál esetben az alumínium homlokzatburkolatok konzolos alszerkezetre kerülnek, ám a spanyol építészcsapat a kazettás kialakítás mellett döntött. Összesen 400 darab egyedileg szabott, különböző méretű kazetta borítja a homlokzatot, amelyek különleges, kazettás szerkezetre rögzítve kötik össze az ablakokat. A legnagyobb ilyen kazetta 4×1,2 méteres.

A 4 mm vastagságú, kül- és beltéren egyaránt alkalmazható alumíniumburkolat simán

és hajlítva is beépíthető. A csúcstechnológiával készült szendvicspanelek 3 milliméteres vastagságú védőfóliával ellátott polietilén magját két oldalon 0,5 mm-es, kétrétegű lakkozással ellátott alumíniumelemek védik.

Az egyedi rögzítési megoldás mellett a homlokzatra a No.Mad tervezői olyan felületet képzeltek el, aminek csillogása szinte vetekszik az üvegfelülettel – így esett a választás az egyedi gyártású, 50 százalékos fényvisszaverő képességű mélyfekete burkolatra.

Ökológia és fenntarthatóság a fókuszban

A látványos effektusokkal kialakított homlokzatú épületek a megrendelő részéről megkívánt építészeti alapelveknek is megfelelnek: ökológiailag, ökonómiailag és szociálisan fenntarthatók. E téren a hangsúly az építéshez használt anyagok tartósságán és teljes



élettartama alatti környezetterhelésének minimalizálásán volt, aminek a Prefa alumíniumburkolatai messzemenőig megfelelnek. Az épület további érdekességét adja a homlokzat csillogása és a beltérbe került látszóbeton sima natúr felületének összhangja.

Prefa Hungária Kft., Budaörs

Mai szemmel

Moszkva téri metróállomás (1950-1963-1972)

Építész: Czeglédi István (1930)

Akkor:

A kettes metró építését 1950-ben határozták el az iránymutató szuperhatalom fővárosi metróvonalának mintájára. A közlekedési infrastruktúra-fejlesztési koncepciót számos szálon átszötte a politikai és militarista vonal. Míg a földalatti gyorsvasút beruházása propaganda szinten is jól kommunikálható volt az erősödő gazdasági problémák eltakarására, addig nem mellékesen a metróvonalnak egyben óvó-védő funkciót is be kellett volna töltenie. A hidegháború árnyékában talán nem is szokatlan ezen elvárás egy földalatti bunkerhálózat kapcsán – és nem csak városi legenda, hogy ezért élvezhetett előnyt a kelet-nyugati metróvonal az észak-délivel szemben: védett föld alatti átkelést tett lehetővé a Duna alatt. A gazdasági válság azonban a megkezdett alagútúrát és felszíni építkezéseket négy évvel később megtorpanította – az csak az új gazdasági mechanizmus (ötéves) tervei szerint indult újra 1963-ban. A szocialista házipar remekelésének is köszönhetően idővel saját eszköz és gépgyártással, lassan (a táboron belüli) nemzetközi elismertséggel zajlott az alagútépítés. A korábbi épületeket elbontva a felszínen már korszerű, a védelmi funkciót kevésbé szem előtt tartó, könnyed struktúrák jöttek létre – a csomóponti Deákon még a műemlék templom feltárulását is valamelyest tiszteletben tartva. A közlekedés szempontjából kitüntetett szerepű Moszkván bár csak egy ellenőrző kijáratral, de nagy dobásra készülve jött létre a plasztikus formálású tető alatt a (z akkoriban) grandiózus csarnok, mely a számos villamos- és buszvonalat átengedő és megfordító téren a harmonikaernyő „későbbi kulturális köztérfunkciót” is hivatott volt indukálni.



Most:

Máig talán a döntőkök elképzelése, miként tud (vagy egyáltalán miért akar) bármiféle további funkciót betölteni egy közlekedési műtárgy. Hiszen e Széll Kálmán téri metrókijárat-felépítmény azt tudja legjobban, amit kell neki: egyedi és látványos struktúrája jól identifikálható köztérem. Nem építészeti minőségének vagy az általa közvetített design szemléletváltozása eredményezi avulását, hanem a három kerület találkozási pontjában létrejövő senkiföldje helyzet, amivel a továbbvezető köztérrendszer teljesen elhagyatottá vált mára. A majd harminc méter fesztávú, látványosan felnyíló, redős, nyers vasbeton lemeztető ma is örökvényűen erős gesztus – amit a köztér-megújítási tervek is tiszteletben tartanak. Az építése óta jelentősen megnövekedett forgalmat kisebb fennakadásokkal is befogadó térrel nincs baj – talán csak a bordás tetőlemez alulról történő elburkolása bántja a mérnöki szemet, és az eloxált alumíniummal burkolt acél nyílászárók cserék-pótlások miatti el-eltűnése. Persze elkélne a rendezési megfontolásból soha meg nem épített Széna téri kijárat is, de ez sem a „legyezőt” minősíti. Annál inkább a gondatlan és haszontalan kezelői magatartást, ami az utascarnok környezetét méltatlanná degradálja a számos hozzáragasztott fülke és bódé, az ellenőrizetlen reklámfelületek, a köz- és magánterületet le- és elzáró utólagos rácsok hisztérikus egyvelegével. Senkiföldje ez, amiben magányosan áll egy műtárgy. Koncepcionális forgalomrendezéssel, köztér-perontető árnyékokkal és egyenletes burkolatminőséggel még az esztétikailag elegánsan formakomponált tetőterasz is helyére kerülne. De akkor sem fogjuk megérteni, miért fordul a legyező a postapalota dombfalának.

Szöveg/fotó: Vukoszávlyev Zorán PhD

Archív: fortepan.hu CC



Megbízó: BKV Zrt. DBR

Metró Projektigazgatóság

Lebonyolító: Eurometro Kft.,

BKK Közút Zrt.

Generáltervező: Főmterv-

Palatium-Uvaterv Konzorcium

Építész generáltervezés: Csapó

Balázs, Erő Zoltán, Veres Ádám,

Tóth Zoltán, Román László,

Zorkóczy Zoltán, Szilágyi Klára,

Jovanović Biljana (Palatium M4

Projekt Kft.)

Építész tervezők: Id. az állomá-
sokról szóló cikkeknek

Építészeti szaktervezés: dr.

Reith András, dr. Paulinyi Gergely,

Fábián László, Sebők Péter,

Hornung András, Gelesz Adrienn,

Nyíró Zsolt, Tarjáni Andrea, Fülöp

Orsolya, Tákos Tamás (Mérték

Építészeti Stúdió Kft.), Stocker

György DLA, Bánsági Szilvia,

Horváth Attila, Zsömbörgi Péter,

Nagy Mihály, Hiri Zsolt, Varga

Tamás, Beke Dániel (Stokplan Kft.)

Szent Gellért tér, Fővám tér fel-

szín: Dévényi Sándor DLA,

Dévényi Márton, Halas Iván

(Dévényi és Társa Kft.)

Kálvin tér felszín: Skardelli

György, Borbély András, Csízy

László, Gáspár László, Petri Dávid

(Köztí Zrt.)

Tájépítész: dr. Balogh Péter

István, Mohácsi Sándor, Hómann

János, Pécsi Máté, Gyüre Borbála,

Kuti Zalán, Liziczai Sándor, Pintér

Klára Katalin, Radics Mónika,

Grábner Balázs, Nemes Zoltán

Fény, design, 3D: Bányai Tamás,

Orlai Balázs, Kukorelli Péter, Düll

Andrea, Czeglédi Péter, Erő Zsolt

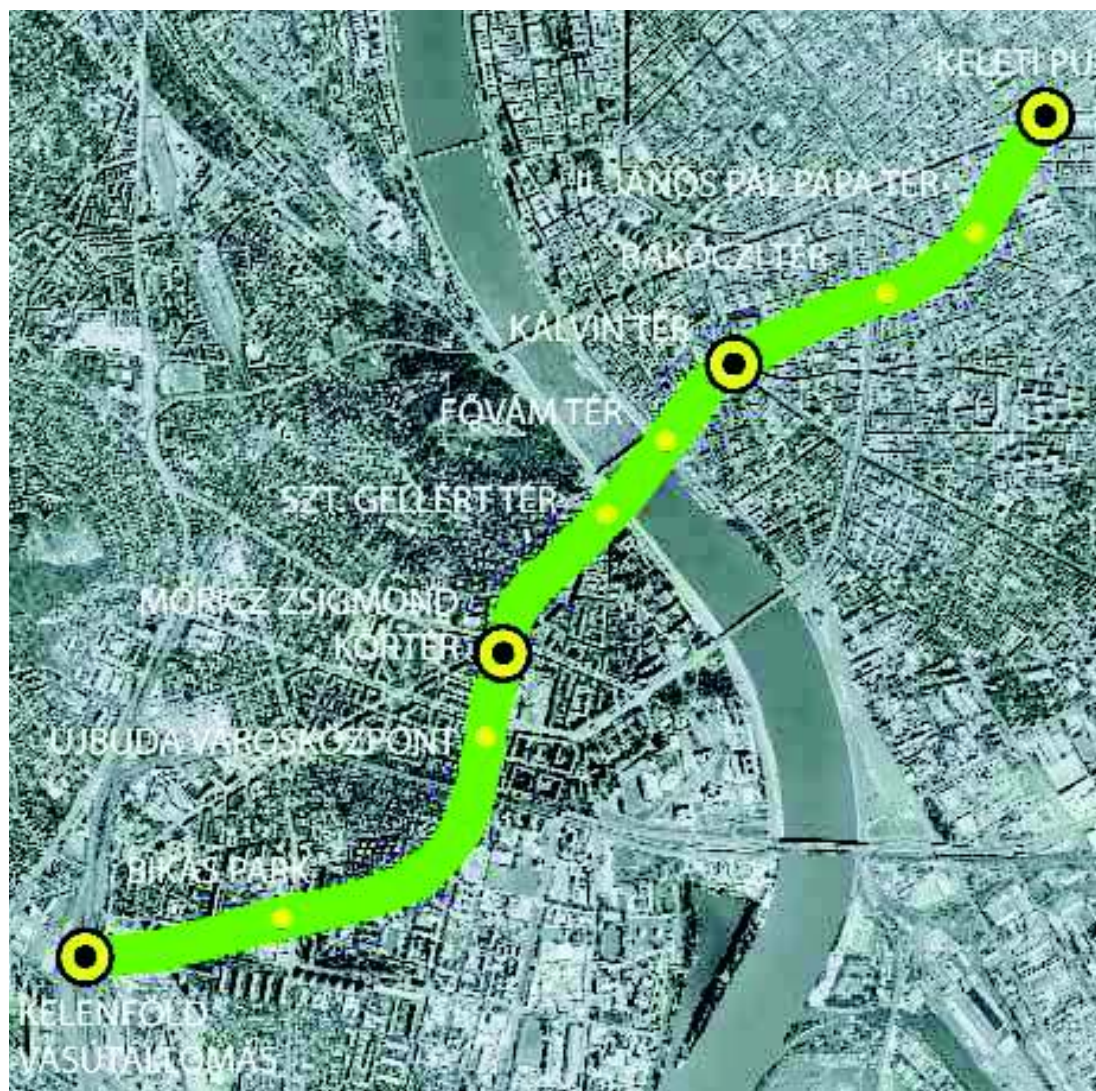
Tárművészetek: Baróthy Anna,

Bojti Márton, Hegedűs Andrea,

Jovánovics György, Komoróczy

Tamás, Krizsán-Keszei Zoltán

Fotó: Nyitrai Dávid (BKK)



A TÍZ ÉPÜLETSZÁRNY

Az első ütem metróvonalára
Budapest szövetében

A budapesti 4-es metró állomásai

A 4-es metró tervezésének vissza-visszatérő kérdésévé vált, hogy mennyiben kell egységesnek és mennyiben egyedinek lenniük a vonal állomásainak; kell-e kötődniük a felszín építészeti környezetéhez, vagy sem. A 2003-2004-es építészeti pályázat kiírói is erre a kérdésre keresték a választ. A közelmúltban átadott mű kézzelfogható, szemlélhető, bejárható illusztrációja annak, amit erről a tervezőcsoport gondol: olyan épületegyüttes jött létre, amelyben a tíz épületszárny, a tíz állomás rokon nyelven szólal meg, de önálló karakterrel, egyéniséggel rendelkezik.

Az építészeti pályázatra nem előzmények nélkül került sor. A vonal Vasúthatalmi Engedélyezési Terve már

1996-ra elkészült, ez alapvetően meghatározta a vonalvezetést, az állomások kiosztását, sőt pontos pozícióját. Döntést hoztak a legfontosabb építési és üzemeltetési technológiák kérdésében. A pályázat idején tehát már adott volt az ún. résdobozos állomásépítés követelménye, az állomások elhelyezkedéséből adódóan pedig a felszíni kapcsolatok rendszere. Az építész tervezők e köztöttségek között keresték az építészeti lehetőségeket, a téralakítás eszközeit.

A pályázat nyerteseként a Palatium Stúdió Kft. elfogadta a zsűri ajánlását, és a további helyezetteket is bevonta a munkába. A legracionálisabb döntésnek azt találtuk, hogy építészirodák hálózatának közös munkája-



A 7,4 km hosszú alagút

ként indítsuk el az állomások tervezését. Végül alapvetően öt építésziroda: a Palatium, Budapesti Műhely, Puhl és Dajka Építésziroda, Sporaarchitects, Gelesz és Lenzser Építésziroda vitte végig a munkát természetesen több más szakértő segítségével. A mérnök szakági tervezők a magyarországi piac legfontosabb szereplői, a Főmterv Zrt. és az Uvater Zrt. voltak.

A hálózatos tervezés mind az alkotófolyamat szempontjából, mind a rugalmas és terhelhető munkaszervezet szempontjából kiválóan bizonyult. A kezdeti tanulmányutakon és műhelybeszélgetéseken közösen találtuk meg azokat az építészeti alapelveket, azt az építészeti eszköztárat, amely azután minden állomáson jól láthatóan érvényesült. Méltán nevezhetjük ezt közös építészeti nyelvnek. A résdobozos építéstechnológia lehetővé tette az állomások terének felnyitását, így alakultak ki az egy fesztávval fedett, nagy belmagasságú csarnokterek. A mély állomásokon a természetes fény megjelenése szintén a dobozszerkezetek adottságainak maximális kihasználását jelenti. A formai elemeket a markáns tartószerkezetek adják, az elsődleges anyag a nyers látszóbeton, általános az ipari anyaghasználat. A közös elemek a világítási rendszerekben, az utastéri bútorokban, az utastájékoztatói rendszer átfogó vizuális és tipográfiai rendjében is megtalálhatóak. Általánosan érvényesül az a gondolat, amely szerint az utastól távolabb eső elemek – a nagyméretű tartószerkezetek, a határoló felületek – maradhatnak durvábbak, rusztikusabbak, ezt azonban a közeli felületek és tárgyak magasabb minőségének, high-tech vagy „művészi igényességű” kivitelének, részletgazdagságának kell ellensúlyoznia.

Az állomások egyedi kialakítására a fenti egységes elvek alkalmazása mellett is tág lehetőség adódott. Ezt mindenképp az állomások gyökeresen eltérő pozíciója, térbeli struktúrája, léptéke, kijáratainak száma tette szükségessé. Uniformizált megoldásokról szó sem lehetett, minden állomás kialakítása egyedi építészeti feladatot jelentett. Érvényesül a pályázatban is hangsúlyosan megjelenített ritmus: a nagyobb csomópontok „főállomásai” közé mindig két kisebb forgalmú állomástér kerül,

ami az állomások téralakításában is érzékelhető. Érvényesül egyfajta, a Duna tengelyére szerveződő szimmetria is, és az átfogó kompozíció része a Duna-partok ikerállomásain megjelenő markáns formavilág is.

A hálózatos tervezésben kialakított szereposztás, a hálózati körök és a felelősségi körök szétosztása nagymértékben szolgálta az egyedi építészeti megoldások születését. Az építészirodák így az alkotómunkában kreatív energiájuk maximumát adhatták, olyan eredeti gondolatokkal gazdagítva a művészet, amelyek egy piramisszerű hierarchiába felépített szervezetben szükségszerűen meg sem születtek volna. A tervezőcsapatok kreativitása a teljes tervezőszervezetet erősítette a koncepcionális tervezés szintjén éppúgy, mint a művészeti megoldások kialakításakor vagy akár a folyamat PR-háttérének kialakítása során. Az építész generáltervező feladata volt az egyensúly megkeresése az egységesen alkalmazandó műszaki részletek és a kivételes újdonságként megjelenő egyedi megoldások közötti skálán.

Az építész tervező pozíciója a munka során időről időre gyökeresen változott: míg az engedélyezési tervek készítése során generáltervezői szerepet kaphattunk, a tartószerkezetek készítése során szerzői felügyeleti pozícióból kellett befolyásolnunk a tervek alapvető kérdéseit, a kiviteli tervek design-and-build konstrukcióban, a mérnök-szakági tervezőpartnernek konzorciumi társaként kellett elkészítenünk és végigkövetnünk.

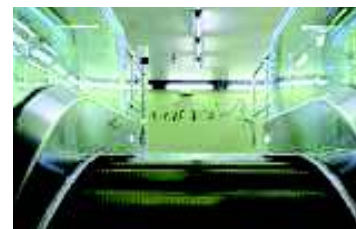
A 4-es metró évtizedes tervezési folyamata elképesztő helytállást igényelt a tervezőktől, egyúttal azonban váratlan energiákat is felszabadított. Az alapoktól kellett az építészeti kérdéseket kibontani: anyag, szerkezet és forma viszonya, a tér- és környezetalakítás fő kérdései, a léptékek, a mozgás, a színek és a fények használata a tíz tanulmányban megannyi eltérő választ eredményezett.

A tíz épületszárny egységét és egyéniségét az olvasónak az elkövetkező oldalakon, a látogatónak az utazás során kell és lehet megtapasztalnia.

Erő Zoltán



Az állomások fényei



EURÓPA, VÉGÁLLOMÁS?

A Palatium Stúdió Kft. által tervezett állomások

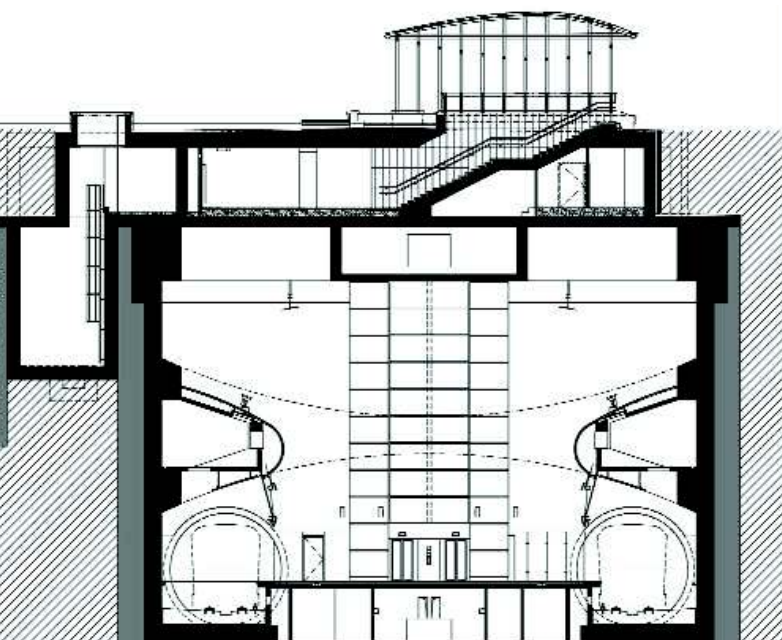
A tíz eltérő szerkezettel felépült állomás esetében a generáltervezői feladat az egységes arculat megteremtését és következetes betartatását is jelentette. A különböző feltételekhez igazított burkolatok, felületek állomásonként eltérőek. A látszóbeton alkalmazását tekintve a 4-es vonal mintakönyvként funkcionál – felületi megjelenésében is sokoldalú. A másik visszatérő motívum, a kismozaik más és más karakterrel jelenik meg az egyes állomás

ális világa a profi mérnöki tervezés és a játékos kreativitás jó arányú keveréke.

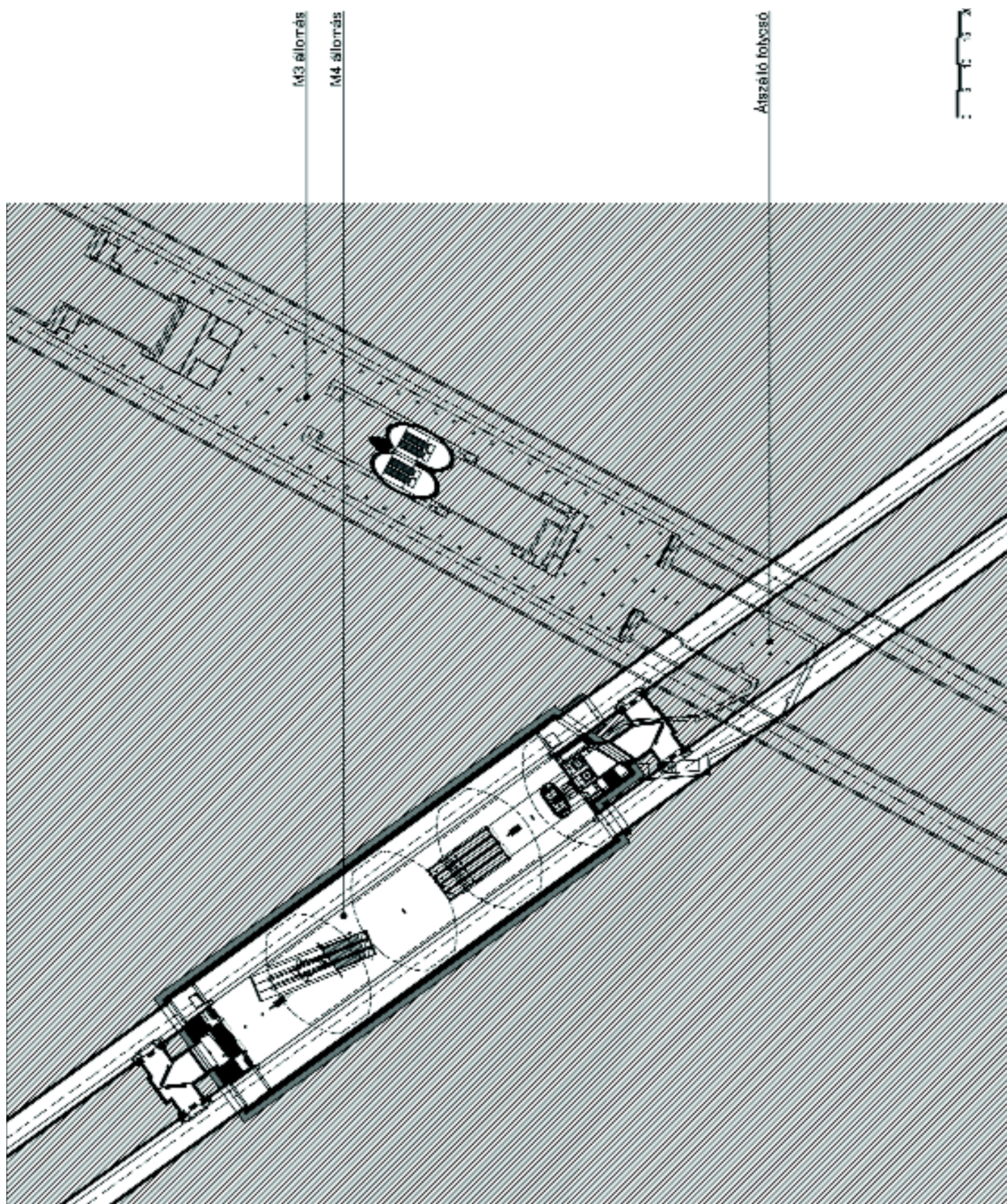
A generáltervező Palatium négy állomást jegyez, és ezek mindegyike más-más építészeti kérdésre ad következetes választ, így talán nem tűnik önkényesnek az állomások szubjektív „felcímkézése”. A Bikás park és az Újbuda központ állomásai készültek el a vonalon elsőként, a generáltervező csapat itt tesztelte azokat a műszaki megoldásait, amelyeket később minden állomásnál következetesen tudtak alkalmazni – például a hangelnyeléssel, szellőzéssel kapcsolatos megoldásokat.

Az előzetes bejárások során a Kálvin téren lehetett legtöbbször a mélybe ereszkedni, bizonytalan vaslétrákon és deszkalépcsőkön szikrázó hegesztő masinák, sár és szutyok közepette. Az emlék még eleven, épp ezért talán itt a legmarkánsabb – de más állomásokról is észlelhető –, hogy a befejezett felületek és a berendezett állomás tere a szerkezeti állapothoz képest veszített drámaiságából. Saját hevenyészett közvélemény-kutatásom is ezt igazolja: az előzetes élmények alapján valami futurisztikusabbat, a számítógépes játékokon nevelkedett ifjúság talán extrémebb megoldásokat, a kortárs építészetben iskolázott szem nyersebb valóságot várhatott. A tervezők helyesen döntöttek, mikor a kínáló ziccer ellenében vállalták, hogy a metró nem a vizuális kísérletezés terepe, nem is kortárs képzőművészeti alkotás, hanem tömegközlekedési eszköz, és a belső terek 21. századi színvonalú arculatát többek között környezetpszichológussal is konzultálva alakították ki, szelídítették a nagyközönség számára fogyaszthatóvá. A markáns szerkezetek azonban így kevésbé dominálnak, a látszóbeton szürkéségébe öltözve semlegessé válnak az utazóközönség szemének megszokott anyagok: a mozaik, a gránit, a koracél és fa között. Ez még a sajtóban számtalanszor megjelent Fővám téri és Gellért téri állomásokon is igaz, ahol a támasztó gerendaszerkezet igazán látványos, ám végeredményben valamiféle kulissza-ként borul a kész állomás fölé.

Fent és lent:
a föld mélyében minden feszebb



másokon. A világítás a szerkezetek eltérő kialakításához igazodik. Minden állomás önálló, karakteres világ – a generáltervező megfogalmazása szerint „tíz épületszárny egyazon épületen belül”. Ennek persze határozott előnye is van: az alagútban elbambult utasoknak nem kell a fejüket törniük, hogy éppen hova gördült be a szerelvénny. A hazai metró-feeling prototípusát idéző gránitburkolaton kívül azonban szükség volt további közös elemekre: a mobil berendezések, a grafikai rendszer végig az egész vonalon egységes. A szelektív hulladékgyűjtők, a padok a közükük ékelt paravánokkal, az utast eligazító táblák olyan családot alkotnak, amely zökkenőmentesen illeszkedik az összes állomás karakteréhez. A paravánok mintázata már ismét az individuális játékokra ad lehetőséget. Utasként és szakmai szemmel nézve is a 4-es vonal vizu-

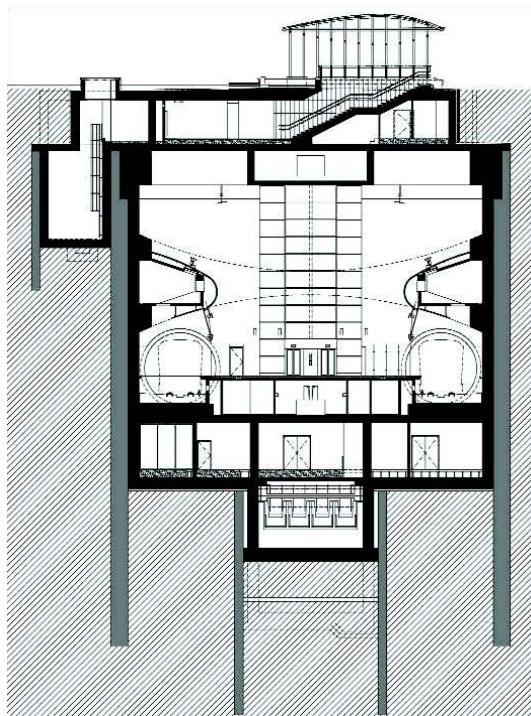


Kálvin tér – az állomások szintje

Kálvin tér – derűs föld alatti metropolisz

A Kálvin tér a vonal centruma, kapocs többféle értelemben is. Habár most érthetően az arculata kap erős sajtó-visszhangot, a metró alapvetően közlekedési létesítmény, elsősorban az a kérdés, hogyan funkcionál, milyen városi rendszereket köt össze vagy akár generál. A 4-es vonal esetében már jóval a részletes tervezést meg-

A keresztmetszet jól mutatja a nyílt építéstechnológia kiaknázható előnyeit: a tágas, természetes fénnel megvilágítható állomásterek kialakításának lehetőségét. A Kálvin téri állomás alsó peronjának képe anyagban és szerkezetben igazolja vissza ezt az állítást



A Kálvin téri állomásszerkezet karakteres eleme a „kutycsont” munkacímen futó gerendázat



előzően vizsgálták a városi kapcsolatok javításának lehetőségét. A Kálvin téren sikerült a gyalogos zónákat úgy létrehozni, hogy valóban élő városi szövetbe került a közlekedési csomópont – ez többek között a Palatium több éves előkészítő munkájának is köszönhető. Ugyanakkor itt is tetten érhető a vonal egészére jellemző bizonytalanság a felszíni tér és az állomások vizuális ka-

mindenütt igyekeztek finoman kortárs eszközökkel utalni a környezetre. Az állomás szintjére lejutni összetett térélmény, a megtört vonalvezetésű mozgólépcsőn utazva szó szerint teljes mélységében átélhető, hogy mit is jelent a felszínről mélyített építéstechnológia. A Kálvin téri állomás szerkezetének attrakciója, a „kutyacsont” az alá-fölé-közé került szükséges szerkezetek között csak



raktére között. A tervezők időalagútnak nevezik a 3-as és a 4-es vonalat a föld alatt összekötő folyosót, ám az is időutazáson vesz részt, aki a felszín felől közelít. A már-már posztmodern gesztussal túlformált, íves szerkezetű üvegtetők alól indulva a szocializmus szép évtizedeit idéző, hamburgerszagú aluljáróba jutunk, ahonnan a jól megszokott irányt mellőzve indulhatunk a 21. század szerkezeti csodái felé. Egy szolid beugróban magányos ellenőr posztol, innen indulnak a liftek, ennek a kis helyiségnek a megformálása már csillogó gomb a kopottas kabáton. Az új vonal felé közeledve a kismozaik pixeljei eleinte szórványosan és bátortalanul, majd egyre több önbizalommal kúsznak fel a pillérekre és a falakra, hogy aztán – ha a szem nem is, de a szemfüles kamerák objektívja mindenképpen – kottává integrálja őket. Kodály *Psalmus Hungaricus*ának részletei a kálvini reformációt idézik – az állomások dekoratív elemeinél a tervezők

egy elemmé válik a sok közül. A tükrös világítás által remlített egységes fényviszonyok között a kiérlelt részletek a 21. század esszenciális értékeiből adnak válogatást. A 3-as vonal felé vezető sárga időalagút pedig valóban észrevétlenül vezet át a régi csőbe: érthetetlenül kanyargós járatában bolyongva optikai illúzióban részesül az időutazó: íves oldalfalán fejjel lefelé vonulnak a városi népek, és mire az Újpest–Kőbánya viszonylathoz érkeznek, már meg is feledkeznek a 21. századról – a sárga üvegpanelek akár a régi Kökit is idézhetnék.

A nagy mélységű terekben az egyenletes megvilágítást állomásonként eltérő, a szerkezet adta lehetőségekhez illeszkedő módon oldották meg. A Kálvin téren az íves felületek sokasága miatt a tükrös-reflektoros megoldás volt a legkézenfekvőbb

Építész: Erő Zoltán, Kosztolányi Zsolt, Antal Máté, Brückner Dóra, Fábry Katalin, Varga Péter István
DLA (Palatium Stúdió Kft.)



A Bocskai úti megálló az esztétikus funkcionalizmus dicsérete: karakteres látványeleme a több helyen különböző felületi megjelenéssel szereplő üveg, illetve a gerendázat alsó síkjába süllyesztett világítás

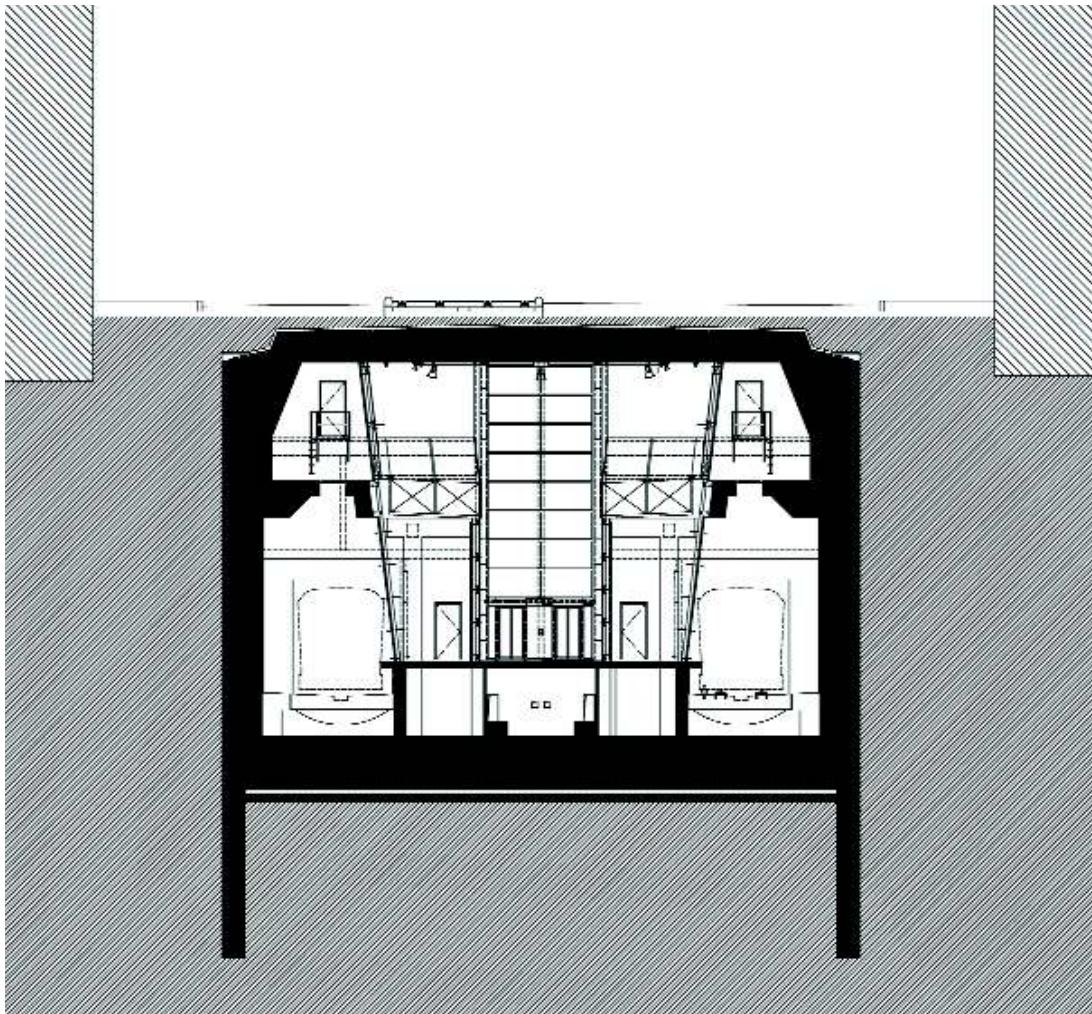
Újbuda központ – funkcionális futurizmus

Az állomás létjogosultságát sokszor megkérdőjelezték, pedig az aluljáró már 2002-2003-ban elkészült Nagy Tamás tervei alapján. A legsekélyebb állomás, egyszerű geometriai feltételekkel – egyetlen téglalap a Fehérvári

út alatt, ezért – bár a kis mélység miatt adódott volna, felszíni bevilágításra itt nem volt mód. Az út alatt futó közművek kerülgetése viszont befolyásolta a perontér keresztmetszetét, fent az oldalfalak befelé dőlnek, talán erre rímelt a mozgólépcsőket ölelő üveg kötényfal dőlése

Az egyszerű téglalap alaprajzú állomás végfalán ismét feltűnik az üveg, a gyűrt fém álmennyezet kékes reflexei a vizet idézik a föld alatt





A Bocskai úti állomás a legsekélyebb, a metró itt gyakorlatilag kéregvasút. A közművek kerülgetése miatt az állomás oldalfalát felül befelé kellett dönteni

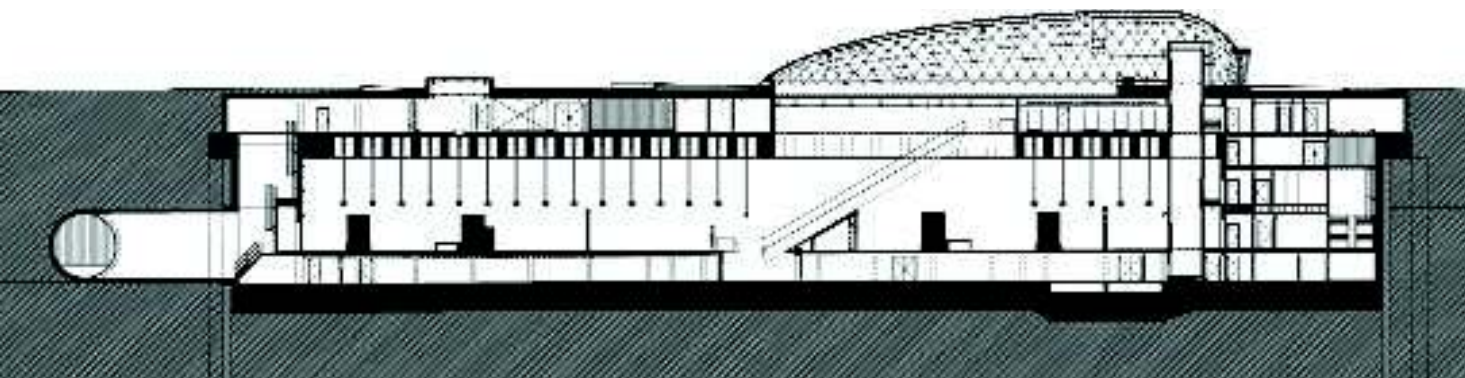
Építész: Erő Zoltán, Antal Máté, Brückner Dóra, Kosztolányi Zsolt, Varga Péter István DLA (Palatium Stúdió Kft.)

is. Egyszerűsége határozottan előnyére vált – a szerkezetkész állapotában nem túl sokatmondó állomás a színben, anyagban és textúrában összehangolt felületeinek köszönhetően talán a legegységesebb és legtisztább látványt nyújtja a tíz közül. A kékeszöld üvegfelületek, a reflexek révén hasonló színű, gyűrt, fém álmennyezet, a szimpla téglalap keresztmetszetű gerendaszor alsó síkjába süllyesztett világítás és a padokat elválasztó paravánok textilüveg struktúrája (Hegedűs Andrea munkája) emeli ki talán leginkább a látszóbeton vizuális hatását. Kétségkívül nem annyira utasbarát, mint a kismozaik, viszont határozottan előremutató, a magam részéről tíz hasonló állomást is elviseltem volna. Az egységes, átlátható tér pedig azt egyértelműsíti, hogy fal és sín közé szorult várakozás helyett milyen pszichikai előnyt jelent, ha tágas, valódi térben tölthetjük a föld alatti tartózkodás kényeszerű perceit.

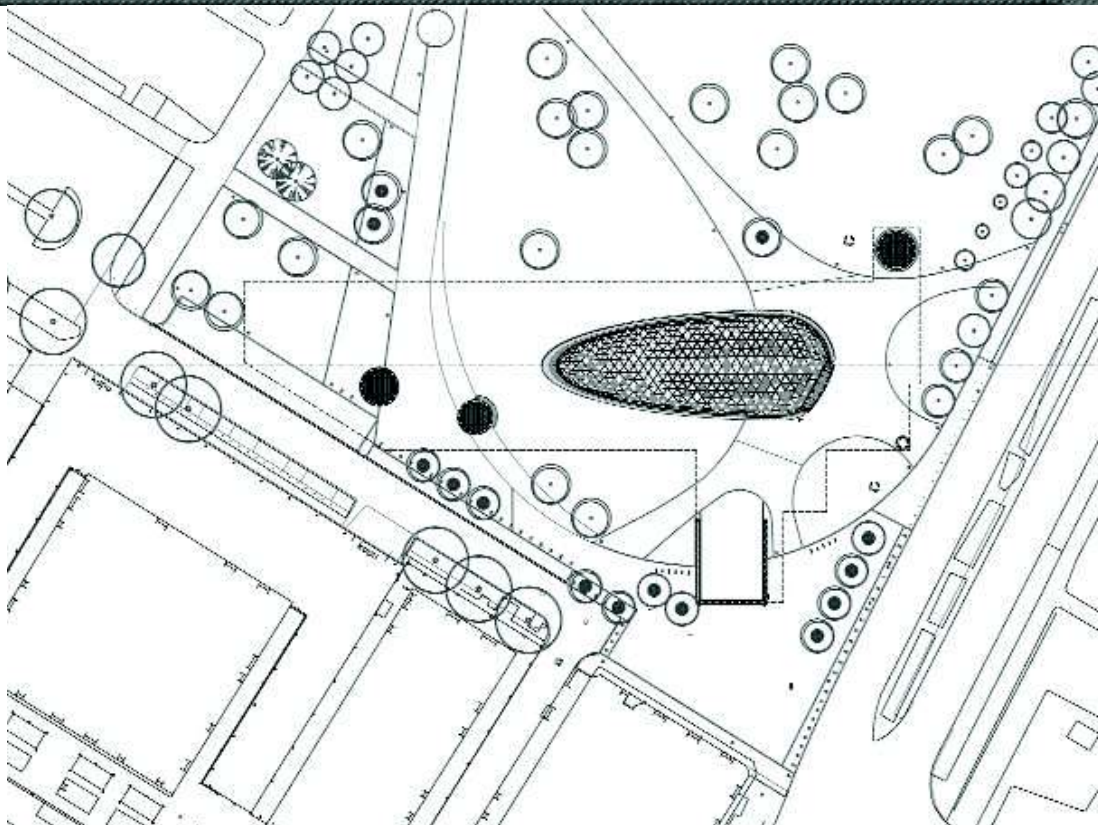
Letisztult, feszes szerkesztés



A Bikás parkban jólesően nyújtózik a kis bálna, gyomra derűsen nyeldekli a lakótelep közönségét. Ez az a megálló, ahol a metró a leginkább a helyére került, erőlködésmentes architektúrája talán ezt a természetességet tükrözi



Ez az állomás készült el elsőként, a tervezők itt alakították ki a műszaki megoldások prototípusait



Építész: Erő Zoltán, Brückner Dóra, Antal Máté, Fábry Katalin, Kosztolányi Zsolt, Varga Péter István DLA (Palatium Stúdió Kft.)

Bikás park – barátságos és szerethető

A Tétényi út melletti állomás esetében minden adott volt ahhoz, hogy a vonal leginkább közönségbarát pontja megszülessen. A teljes egészében a park alá került állomás még mindig kis mélysége miatt itt a tervezők maximálisan élhettek a felszíni fények adta játéklehetőségekkel. A szomorú sorsú Duna-parti Bálna szárazföldi kistestvére határozottan jobban érzi magát víz hiányában is a hajdani mocsárban. A perontér grafikai elemeit is a park ihlette – az üveg füstkötényre a levegőben szállongó növényi allergének (pitypang és hársfa virágának) festői kontúrja került, a paravánokra pedig a lakótelepi népesség bizonyos nagy hányadát kitevő gyermektársadalom világát idéző rajzok – a stúdió legifjabb bedolgozó munkatársainak remekei. A hátsó falon növények hajladoznak – a látszóbeton felületek itt határozottan barátságos arcukat mutatják a 21. századi technológiát idegenkedve fogadó utasok felé is. A beton lazúrozása is a felszíni vegetációra utalva kívánt zöld lenni, a föld alatt azonban ez a tónus sajnos inkább a penészt juttatja eszünkbe. A felújított parkban körbesétálva érezhető, hogy a felszíni kapcsolatok itt teljesen rendben vannak, ez a megálló teljes joggal került a helyére.

A matricás betonfelületek mintáit – csakúgy, mint a füstkötény üvegén megjelenő mintázatot – a felszíni park növényi formái ihlették



Az üveggupola fény-árnyék játéka a Bikás parkot valóban a vonal legszerethetőbb állomásává avatják



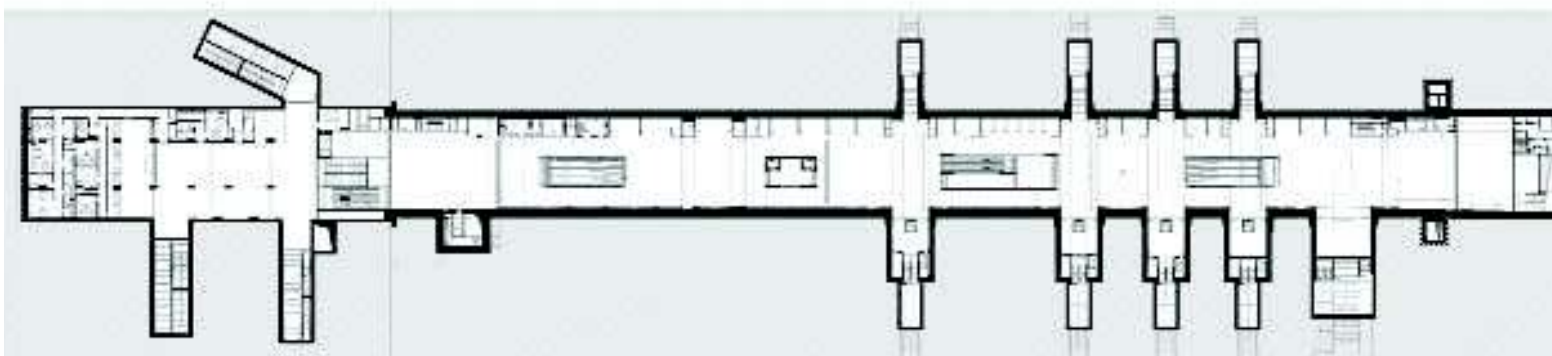
Kelenföld a metró és a pályaudvar összekapcsolásával új, európai minőségű közlekedési csomóponttá vált. A vasúti pályák alatt a pályaudvar teljes szélességében kiépített korszerű aluljáróból minden vasúti peron megközelíthető, és ugyaninnen több mozgólépcsőn, illetve liften juthatunk le a metróhoz

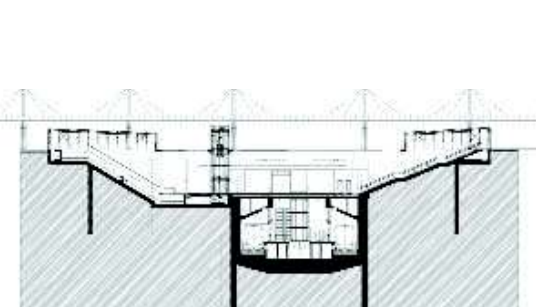
Kelenföld – Európa, végállomás

Az Etele téri végállomáson nem a peronszint az igazán érdekes, hanem a végtelenített aluljáró a pályaudvari sínek alatt. A MÁV szeszélyéből megmaradt elődje mindennél beszédesebben példázza a kontrasztot a hazai vasútállomások dizájnya és az új kelenföldi utascsatorna között. A reptéri minőségű aluljáróból lifttel is közvetlenül feljuthatunk a vasúti peronokra, a feljáratok helyét felülvilágítók jelölik ki. Az Őrmezői végponton viszont érdemes inkább a föld alatt maradni: fent a pusztá semmi fogad, lent viszont 21. századi lámpák alatt válthattunk villamosbérletet. A felszíni tér rendezése az Új

Irány csoport munkája, itt nincs szemléletbeli különbség fent és lent között, de a fenti park egyelőre kicsit túlgrafikázottnak tűnik. A 21. századi közlekedési csomópont akkor nyeri el végső formáját, amikor a lenti üzletekbe is kerül portéka – remélhetőleg nem kínai zokni. És persze, amikor a metró továbbépül Őrmező irányába.

Zöldi Anna





A világítást itt is tükrös-reflektoros rendszer biztosítja. A mobil berendezések a teljes vonalon azonosak, a különböző karakterű állomások mindegyikéhez illeszkedő bútorzat és információs rendszer kialakítását a generáltervező felügyelte

Építész: Erő Zoltán, Antal Máté, Brückner Dóra, Kosztolányi Zsolt (Palatium Stúdió Kft.), Varga Péter István DLA, Kardos-Karst Erzsébet, Markos Miklós (VPI Építész Kft.), Tardos Tibor (Szabotar Bt.)

EGY KORSZAK EMLÉKMŰVE

A Fővám és Gellért téri állomások



Fővám tér, belső

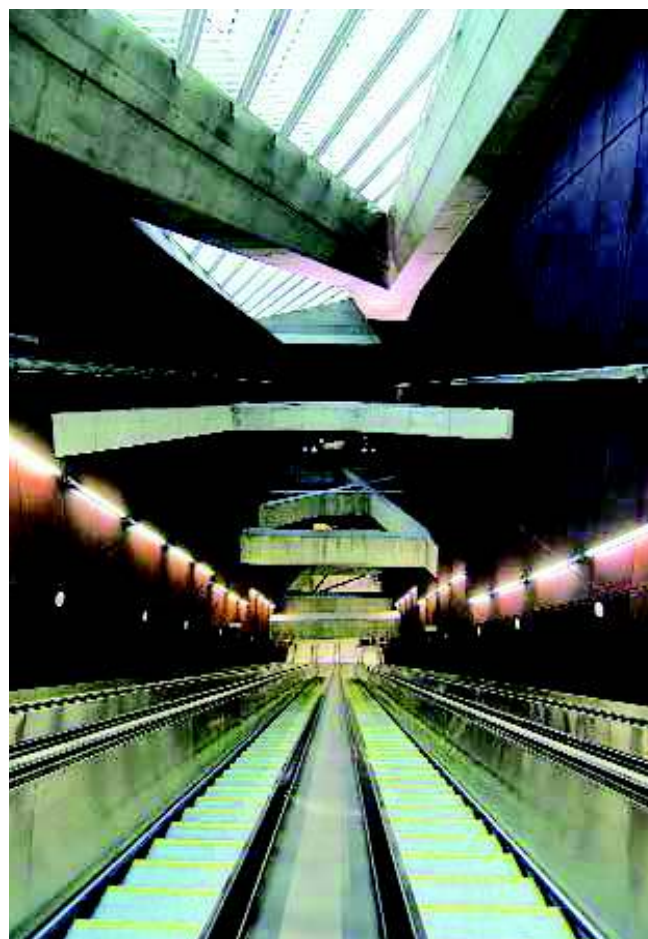
Fővám téri felülvilágítók

(belső kép)

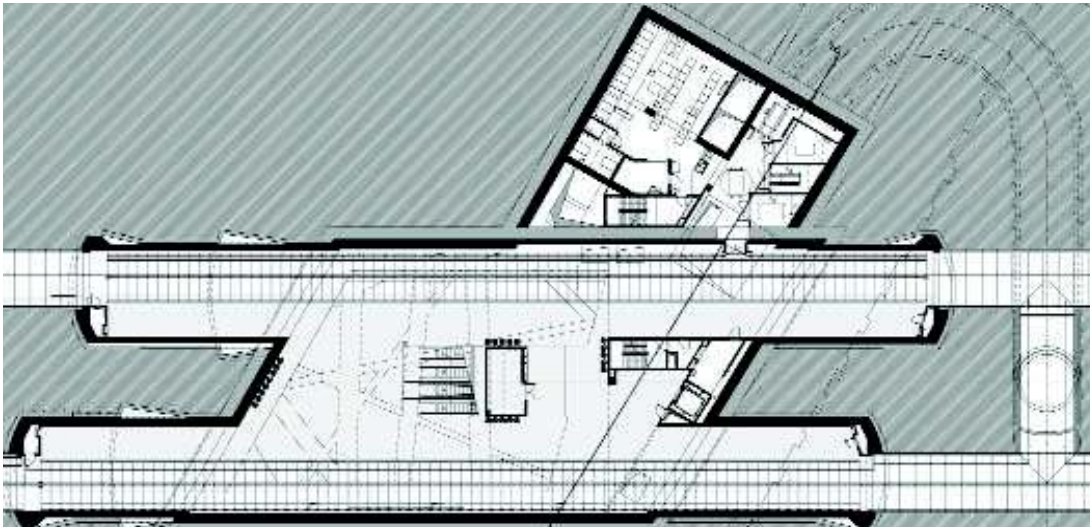
Mint ahogy Erő Zoltán erről jelen perodika korábbi oldalain beszámol, a 2003 és 2004 folyamán lezajlott metró-építészeti tervpályázat nyertese a Palatium Kft. volt, amelynek kollektívája a zsűri ajánlását figyelembe véve további díjazottakat is bevont a tíz állomás tervezésébe.

A zsűri döntését két tényező motiválta. Mindamellet, hogy ez az ajánlás a „sokféleség az egységben” elvét erősítve biztosíték volt az uniformizálás ellen, támogatta azt is, hogy a végső változatban Dévényi Tamás és Dajka Péter elképzelései is érvényesüljenek, melyek több zsűritag rokonszenvét is elnyerték.

A munkák szétosztásakor a legnagyobb vállalás a Sporaarchitects felléptetése volt. A 2002-ben indult csapat első alapító tagjai, Hatvani Ádám és Dékány Tibor, korábban Vonnákék irodáját erősítették a főnökeik leg-



nagyobb megelégedésére, hozzájuk 2004-től csatlakozott Finta Sándor a Pálffy irodától és Vadász Orsolya pedig a Palatiumtól. Vadász és Erő Zoltán munkakapcsolata a „fiatal mérnök” egyetemi éveitől eredt, de a pályázat idejére már inkább csak termékeny, de alkalmi együtt-



Fővám tér, alaprajz

működésekre korlátozódott. Az eredményhirdetéskor Vadász fél lábbal már a Sporaarchitects-nél dolgozott, annak köszönhetően viszont, hogy komolyan részt vett a metrópályázatban, Erő Zoltán – miután megismerte és rokonszenvesnek találta a kollektíva többi tagját – építészeti hozományként ajánlotta fel a Gellért tér terveit. Ez a szinte példátlanul elegáns gesztus ugyanakkor rejtett magában kihívásokat. Ugyan forró volt a levegő az iroda körül, de ígéretes megmozdulások, izgalmas pályázatok és a Kortárs Építészeti Központ körüli kultúrateremtő tevékenységen túl portfóliójukban csak egyetlen megépült projekt, az Ádám és Tibor által tervezett, remekbe szabott Zsemle utcai bővítés szerepelt. A „spórások” fiatalok voltak, izgalmasak és szexik; olyasfajta szuggesztív báj vette őket körül, amely vonzóvá tette nemcsak személyüket, hanem általában az építészetet is. Nem csoda,

hogy szinte rögtön megtalálták a hangot Erő Zoltánnal, aki – hamar szembesülve azzal, hogy hasonló tervezési problémák adódnak a Duna másik oldalán – rájuk bízta a Fővám tér munkáit is.

A két állomás és általában a metró jelentőségének illusztrálásához elengedhetetlen felidézni azt az urbanisztikai paradigmát, amely meghatározta Budapest városfejlesztési koncepcióját 1990 és 2010 között. Ezt a gondolkodásrendet, vagyis a Budapest Modell¹ nemzetközi workshopokon is elismeréssel fogadták. Alappillére az értelmetlen pazarlásba fúló, felülről szervezett, központi elosztáson alapuló modernizáció elutasítása volt. Ezt egy olyan tervezési stratégia egészítette ki, amely bizonyos alapcélokat lefektetve, széleskörű konszenzus eredményeként határozta meg prioritásait. Erre a szükségszerűen absztrakt elveket rögzítő, éppen ezért a külső körül-

Fővám tér, peron





**Szent Gellért téri peronalagút,
mozaikminta: Komoróczy Tamás
és Sporaarchitects**

mények hatására rugalmasan változtatható koncepcióra épült fel egy defenzív szabályozási rendszer. Ennek a városfejlesztési politikának lett legfőbb dokumentuma a 2003 végén elfogadott Budapesti Városfejlesztési Konceptió, amely leírta a város kívánatos állapotát. Ne fedjük a különbséget: leírta, nem pedig elképzelte ezt az állapotot, ami élesen szembe is helyezte azzal az ikon-alapú városfejlesztési stratégiával, amely rendre a rendszerváltás vizuális hiányát, a demokrácia új, építészeti emlékművét kérte számon a városon. Kis túlzással: sokáig valóban csak a Combinókat lehetett a Demszky-éra egyetlen kézzel fogható szimbólumaként értékelni; az ikon utáni sóvárgás pedig elfeledtette az eredményeket: a kilencvenes évek végével lezajló köztérhasználati forradalmat, vagy azt, hogy az ingatlanpanama túlkapásai-val együtt is jobbra sikerült megőrizni a város századfordulós szerkezetét és párizsias tetőtájtát.

A Budapest Modell nem csak lemondott a transzparensre feszíthető jelszavakról, arról, hogy jól megfogalmazható identitást adjon Budapestnek, de hátat fordított az építés nemzetegyesítő vízióinak is. 1994-ben egyetlen tollvonással törölték az expó tervét; hasonló ellenállás fogadta a főváros részéről az olimpia megrendezésének ötletét is, ami a politikum szintjén tükrözte az építéssel kapcsolatos addigi rejtett attitűdöket is. Míg a civiliza-

torikus építéssel járó korszakok rendre a jobboldali kormányzathoz kötődtek a mai napig, addig a baloldal a kevesebb érzelmi és térbeli konfliktussal járó közműépítésben jeleskedett egy jóval technicistább álláspontra helyezkedve. Mindez szakpolitikai folytatása volt annak a Kádár-kornak, amelynek csúcsmélekei a Paksi Atomerőmű, a lakótelepek és a metró voltak.

Csak hogy a metró és általában a nagy tömegforgalmú közművek építése már egy jó ideje nem pusztán mérnökfeladatnak számított Európában, de a világon sem. Csak néhány jellegzetesebb példaként: a Bilbao-effektus egyik méltatlanul alulbeszélte eleme volt Norman Foster metrórendszere; de hasonló hivatkozási alap lehetett a londoni Jubilee Line is, ahol Foster mellett több angliai építész, így Will Alsop és Michael Hopkins is tervezhetett állomásokat. A londoni példától – mint típustól – némiképp eltér a koppenhágai metró, ahol az uniformizált állomások hely nélküli homogenitást képviselnek; továbbá egy lehetséges harmadik példaként lehetett tekinteni a müncheni vonalat, amelyet a műszaki városháza hivatalnok építészeti terveztek. Mint sejthető, Budapesten többszörösen is a Jubilee Line vált mintává. Nem csak a különböző irodák megjelenése, de néhány formai megoldás okán is. A Duna-parti állomások térszerkezete Michael Hopkins Westminster állomásának szerkesztését

követi: a doboz kitámasztását a Sporaarchitects Pesten is acélsövekekkel képzelte el olyan térhelyzetet teremtve általuk, amely – a londoni példától eltérően – porózussá tett, testi minőséggé emelte volna az állomás enteriőrjét. Ezt az elképzelést tűzvédelmi- és tartószerkezeti okok miatt váltották le a síkba szorított vasbeton gerendák, amelyek véletlenszerű elrendezése szerencsésen vezetett el egy változásokra jól reagáló, adaptív rendszerhez. A gerendavezetés tervezett káoszáat az is segítette, hogy egyik tér alatt sem alakult ki szabályos geometria: a törések és az irányváltások nem adtak oly kézenfekvő karizmatikus rendet, mint ami a Keletinél vagy a II. János Pál pápa térnél követhető volt.

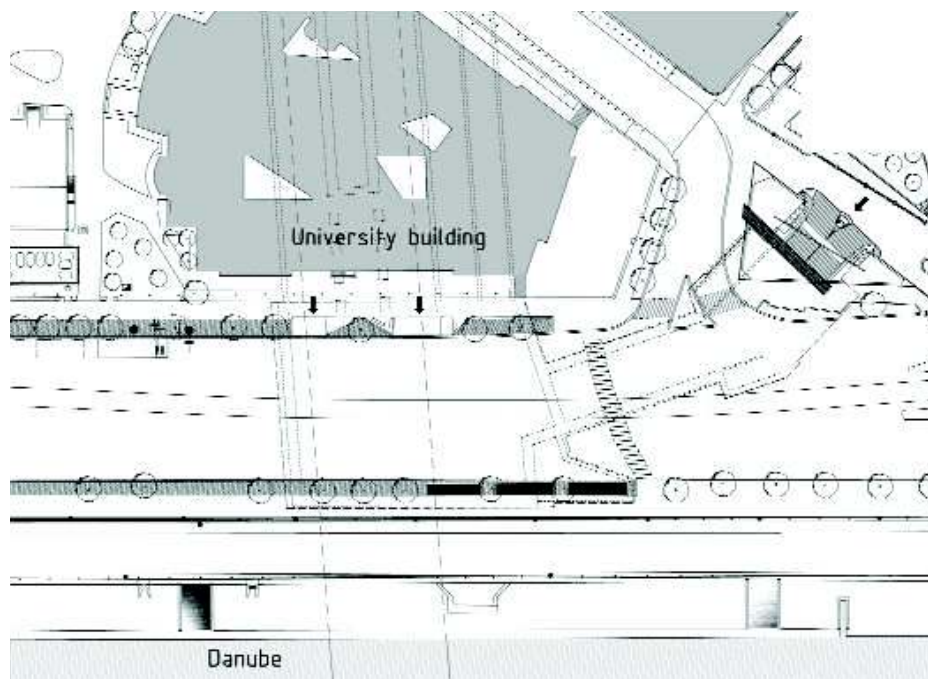
Talán érdekes itt számba venni a forma előzményeit (mikor, ha nem most). Aki forgatott már kezében építészeti újságot, az tisztában lehet azzal, hogy a spórások által választott motívum 2004-ben már nem volt új. Rudy Ricciotti – voltaképp korát megelőzően – 1999-ben építette fel Axe-en-Provence-ban a táncművészeti központot, amelynek homlokzata sikerrel hangsúlyozta a táncmozdulatok és a táncoló szerkezet metonimikus kapcsolatát. 2003-ban publikálták először a pekingi olimpiai stadion terveit, amelyek központi metaforája ugyan természeti volt, ám a formaazonosítás révén azt az ikonográfiát erősítette, amelynek legelső példáját Toyo Ito rajzolta az Omotesandóra. A formai azonosságokon túl a japán és a kínai ház még annyiban is hasonlítottak egymáshoz, hogy mimetikusán is kötődtek bizonyos világelemekhez: Tokióban az Omotesando szilfesorát, Pekingben pedig egy madárfészeket tettek referenciává. A motívum terjedése ezután szinte megállíthatatlan volt. Éppúgy jelentkezett installációban, Tokujin Yoshioka 2007-es Tornádójában, mint Fernando és Umberto Campana gyümölcsös tájában és kosarában, jöllehet ezek éppúgy táplálkoztak 1999-es Favela-székük formájából, mint ahogy illettek a pekingi leleményhez is. Kicsit később az első hazai reflexiók is megszülettek: Wéber József M1 Outlet Centre 2008-ban a japán vonalat folytatva stilizált erdőt jelenített meg homlokzati motívumként, Nagy Csaba és az Archikon a Pannónia Utcai Általános Iskola tornatermén pedig a felületet megtörő nűtöklal reagáltak ugyanerre a problémára 2009-ben. Megjegyzendő: a homlokzati kazalmotívum egyébként logikai folytatása lehetne a véletlenszerű ablakosztásnak, vagy ahogy pár éve becéztük, vonalkódnak: mindkét ornamens ugyanis sikerrel homogenizál lyukfalas homlokzatokat, ami különösképp történelmi városszövetben teszi vonzóvá használatukat.

Meg kell jegyezni, hogy a kortárs magyar építészlet a fenti két példát leszámítva voltaképp ellenállt ennek a csábításnak, aminek bizonyára oka lehetett az is, hogy a metró építésével a mintázat már foglalt volt. Sőt. Tartal-

mi gravitációt is kapott a forma azáltal, hogy a provence-i példához hasonlóan Budapesten is szerkezetként működtek a gerendakazlak. Egy elem, egy szerkesztési rendszer akkor válik hitelessé, ha az épület szerves része, ha az építészeti gondolat hordozója. A metróban mindez a kitámasztó-rendszer révén teljesült, új kontextusba helyezve egy ismert alakítási elvet. Mindez persze mit sem tompíthatott azon a kérdésen, hogy vajon túlél-e önmagát ez a szerkesztésmód? Nem fárad-e el a forma az építés tíz éve alatt? Nem teszik-e közhelyessé a remekbe szabott fotók, amelyekkel nem csak a spórások, de Bujnovszky Tamás is oly ismert lett az elmúlt években, hogy általuk (is) lett személyükből nemzetközi szinten is számontartott művész?

A kérdésfelvetés jogossága mellett a metró, pontosabban a két állomás legnagyobb sikere az, hogy ezek az aggodalmak alaptalannak bizonyultak. Míg egy kép ugyanis sikerrel szövi bármilyen motívum köré a megismerhetőség, az átláthatóság, a keretbe rendezhetőség illúzióját, addig ugyanez az elem a létező kontextusai miatt, az elementáris térbeli adottságok okán már nem megismerhető. Nem felfedezhető. Akár egy piranesiánus tér: lépésről lépésre változik, jellemzően bejárhatatlan és a fürkésző tekintetnek ellenállva meglepetésekkel teli. Vannak persze pillanatok, amikor lelepleződik a trükk:

Szent Gellért tér, helyszínrajz



mozgólépcsővel az egyes szintekhez érve kiderül, kevésbé gerendák véletlenszerű halmaza, mint inkább random lyuggatott földémsor, a gerendarács logikus szerkezeti rendszer része, támasztja a résdoboz falait.

Visszatérve a mimézishez, a spórások által hangsúlyozott referencia a metróban a csontszövet, mégpedig a csont belső szerkezete: aki főzött már velős csontból

Építész: Dékány Tibor,
Finta Sándor, Hatvani Ádám,
Vadász Orsolya, Balogh Zsuzsa,
Korompay Attila, Várhidi Bence,
Soltész Noémi, Jánosi András,
Molnár Diána (Sporaarchitects)

húsleves, érteni fogja, mire gondoltak. A csont belső szerkezete, a csontváz mint építészeti-szerkezeti analógia már Mies-nél is megjelenik, az első kép, ami erről beugrik, a combcsont felső részének metszeti rajza, ahol a külső szilárd burkot (résfalas doboz) finom csontszövet támasztja ki. Az analógia továbbvezethető: a metróval gyakorlatilag együtt publikált H & DM floridai parkolóházát sokszor az urban skeleton cím alatt publikálták, talán nem véletlenül. Hozzáteszem: ez az összevetés, motívum-történeti elemzés csak mellékszál; olyasfajta szempontokat vet fel, amelyek túlhangsúlyozásával egyetlen vonalat sem lehetne letenni. Egy gyakorló építész horizontján a mi volt előbb? mi volt később? most akkor ki talált ki mit? kérdéseit következetesen végiggondolni bénító egzisztenciális gyötrelme. Terméketlen görcs, amely elveszi az energiát a terek alakításától, a konkrét feladattól.

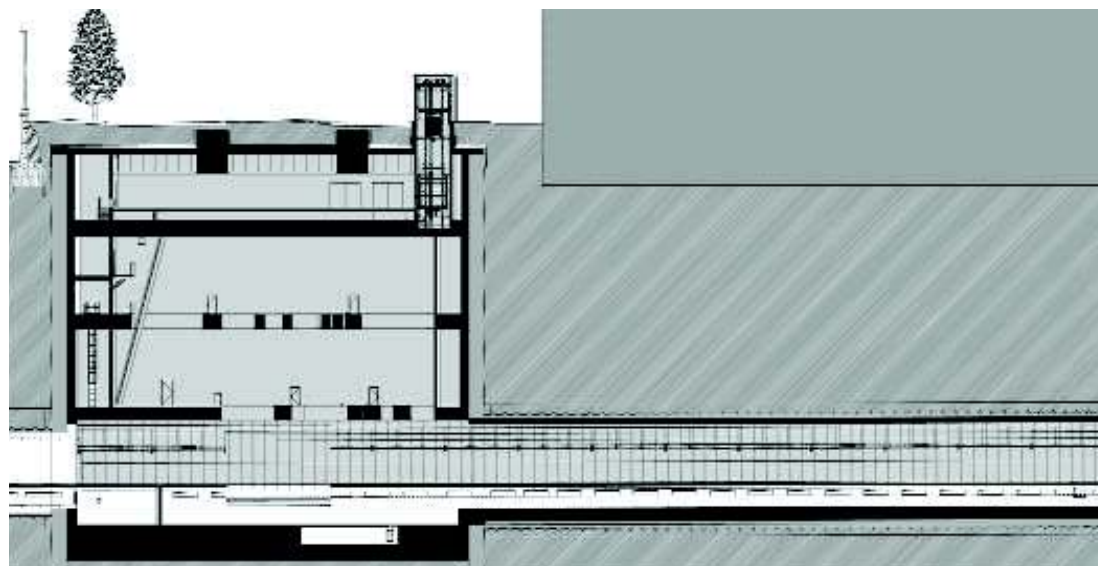
Ha más nem, a legfontosabb tanulság, hogy ez a lépték, egy ilyen elementáris térhelyzet nagyon sok mindent elbír, mi több, meglehetősen ellenáll az építészeti fotónak annak okán, hogy testbeli minőség hiányában lehetetlen róla olyan képeket készíteni, amelyek pótolhatnák kizárólagos jellemzőjét, a teret, amelyek pótolhatnák az ottlétet. E voltaképp monumentális helyzet interpretatív-reprezentációs rugalmassága jó eséllyel jelenthetné azt, hogy épp a lépték, a térbe vetettség okán nem lehet a dolgot túltervezni, hogy az nem tud sok lenni. Azt kell mondom, hogy tud. A tér olyan összetetté válik, hogy az egyes elemek viszonya teljesen átértelmeződik, egy-egy gesztus váratlanul új megvilágításba kerül, átértelmezve, újakonfigurálva, tovább bonyolítva az egész koncepciót.

Úgy a Fővám, mint a Gellért téren a corten acél talán sok és nehezen értelmezhető. A Közgáz melletti mozgólépcső-lejárat élménye olyannyira torokszorító, hogy épp vállat is lehetne vonni a rozsdálló vaslapok láttán, de a

Gellért téren első ránézésre teljesen bizonytalan, hogy miért azok a felületek kapnak burkolatot, amelyek. A metró inherens barlangjellegét ugyanis minden légköbméterében átszövi egy olyan köztérjelleg, amelynek megjelenítésére, interpretálására elsősorban, józan ész szerint bősséggel elegendő lett volna a beton és annak felületi manipulációja. A lépték nagysága miatt nehezen esik le a koncepció: a cortenek betétként, parazitaként jelennek meg a betonbarlangban, olyan helyeken, ahol a technológia nem tette lehetővé a látszóbeton használatát, de a tér akkora, hogy ezek a betétek túlmutatnak önmagukon. Érthető a gondolatmenet, amely az acéllapokra szavazott: a spórások elemkésztetésében a beton a maga nyersségével, kendőzetlen, gletteletlen felületével a szerkezet számára volt fönttartva. Nagyobb őszinteség lett volna ebben a gondolkodásrendben ugyanezt az anyagot burkolattá simogatni, bonyolult receptúrák alapján a mérnökit meghaladó esztétikumok hordozójává varázsolni. Párjául kerestek tehát egy olyan matériát, amely önlényegű anyagszerűségével logikusan illeszkedhet a vasbetonhoz.

De hiába világos ez a tervezői paradigma, ez a lépték, ez a példa nélküli, elementáris és költői térhelyzet átértelmezi, másik dimenzóba helyezi azt. Ez az irányelv, amely egyébként sok egyéb helyzetben hagyományosan működhethet, itt másfajta jelentést kap. A metróprojekt léptéke, bonyolultsága, a folyamat kuszasága olyan érdekes nietzschei helyzetet teremt (ld. Jenseits von Gut und Böse) ami példa nélküli a magyar építészetben, komolyan felveti a kontrollálhatóság, a lépték kérdését. Az építész egy olyan folyamat részévé válik, amelyben soha nem lehet tudni, mi lesz a következő lépés. Az ilyen tereket sem modellel, sem virtuálisan nem lehet belátni a tervezés során, legalábbis a hagyományosan vett építészeti kánon szerint. Csak a tervezői ösztönök működnek. Az építés élménye mindig új és új helyzeteket teremt,

Szent Gellért tér, metszet





ezáltal az alkalmazott elemek, súlyok, hangsúlyok átfogalmazódnak, egymáshoz való viszonyuk megváltozik. Tovább növeli a kialakult látvány összetettségét, hogy az ipari fénycsövek előírások által meghatározott, robbanó fénye szinte égeti a sötét háttér előtt, és ez épp az alapkonceptiót – a tér eredeti testszerű érzetét, anyagszerű percepcióját módosítja, külön szintet hozva létre a nagy egészben. A lámpatartó sínek a gerendarács motívumát ismétlik egyébként egyszerű keresetlen gesztussal, de ez újabb térréteget von a szerkezet alá, ami viszont tovább hangsúlyozza a gerendák horizontalitását. A derítést adó másodlagos reflektorok némi önszeretettel scenografálják a szerkezetet. A végeredmény pontosan olyasfajta zsúfoltság, a piranesiánus térhelyzet, ami az alapkonceptióban is szerepelt, csak éppen nem pontosan úgy, ahogyan várnánk. Ezt az állomások furcsa, építészeti eszközökkel gyakorlatilag kezelhetetlen kettős tere még tovább is fokozza.

Egyébként. A rendszerváltás óta él a hazai építészeti kritika résztvevőiben az a – Herbert Muchamp által a Bilbao-Guggenheim kapcsán megfogalmazott² – vágy, hogy úgy írjanak egy házról, mint Marilyn Monroe-ról, netán az első csókról. Ahogy Márai írta arról, ahogy a vőlegény ül az autóban minden tekintetben tökéletes menyasszonyával, mikor a szemközti sávban, mellettük megálló kocsit vezető nő szemébe néz, és kiszáll az autójából, hogy otthagya esküvőjét és teljes addigi életét. Mert abból a pillantásból tudja, hogy megtalálta az igazit. Oly erős vágy volt házakról így írni, hogy kritikusok

alkalmanként nem is tudták türtőztetni magukat. Pedig kevés olyan ház épült az elmúlt huszonöt évben, amelyik – akár minősége, akár szerepe okán – indokoltá tette volna azt a hevületet, amely kétségbeesetten próbált szavakból hidat verni a kortárs építészet és a „nép” között. Ha vannak ilyen házak Magyarországon, akkor a metró – ékköveként ezzel a két állomással – feltétlenül az. Mely beteljesíteni látszik mindazokat a vágyakat, amelyeket nem csak a kritikusok, de építészek is tápláltak járókelők felé. Hogy kulturális evidenciaként, identifikáló büszkeséggel viszonyuljanak a kortárs építészethez. Ki gondolta volna, hogy egy alapvetően bűnbán fogant, ostoba és pazarló tett juttatja el ide a budapestieket, akik élvezettel ámulják ezt a földalatti köztérrelencot, akik unokástul, barátnőstül, fejet felszegve fényképezkednek finoman utasítva „vidéki” rokonukat: „Józsikám, ide állj, innét sokkal szebb”. Egy korszak emlékműve lett a metró: földalatti ikon, a rendszerváltás szimbóluma. Egy darab Európa. Az Andrássy út underground kistestvére, amely – akárcsak a bátyja –, értelmes kezdet és vég nélküli. Inkább a várostestbe implantált monumentális urbanisztikai szobor, semmint plauzibilis válasz egy létező közlekedési problémára.

És mégis. Felemelő élmény. Mert tényleg az. A Gellért téri csatlakozás pedig akár a mai építészeti politika: organikusok a felszínen, modernnek pedig alatta.

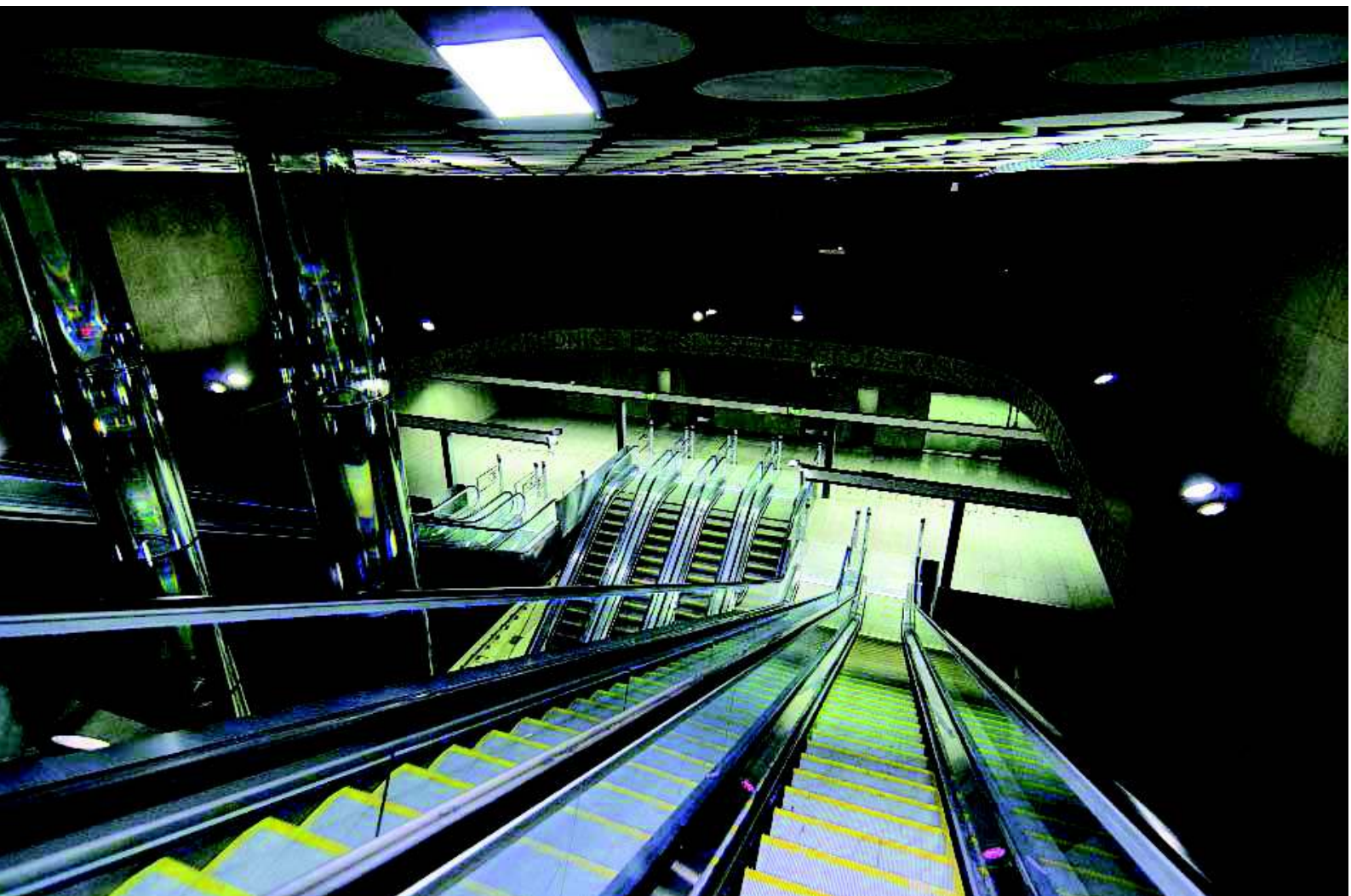
Wesselényi-Garay Andor

Szent Gellért tér, peron

- 1 Pallai Katalin (szerk.): *Budapest-modell, Egy liberális várospolitikai kísérlet*, Nyílt Társadalom Intézet Alapítvány – Budapest, Önkormányzati és Köszolgáltatási Reform Kezdeményezés (OSI/LGI), Budapest, 2003.
- 2 Herbert Muschamp: *The miracle in Bilbao*, in The New York Times Magazine, September 7, 1997, <http://www.nytimes.com/1997/09/07/magazine/the-miracle-in-bilbao.html?pagewanted=print&src=pm>, utolsó letöltés: 2014. május 2.

A FÖLD MÉLYSÉGE

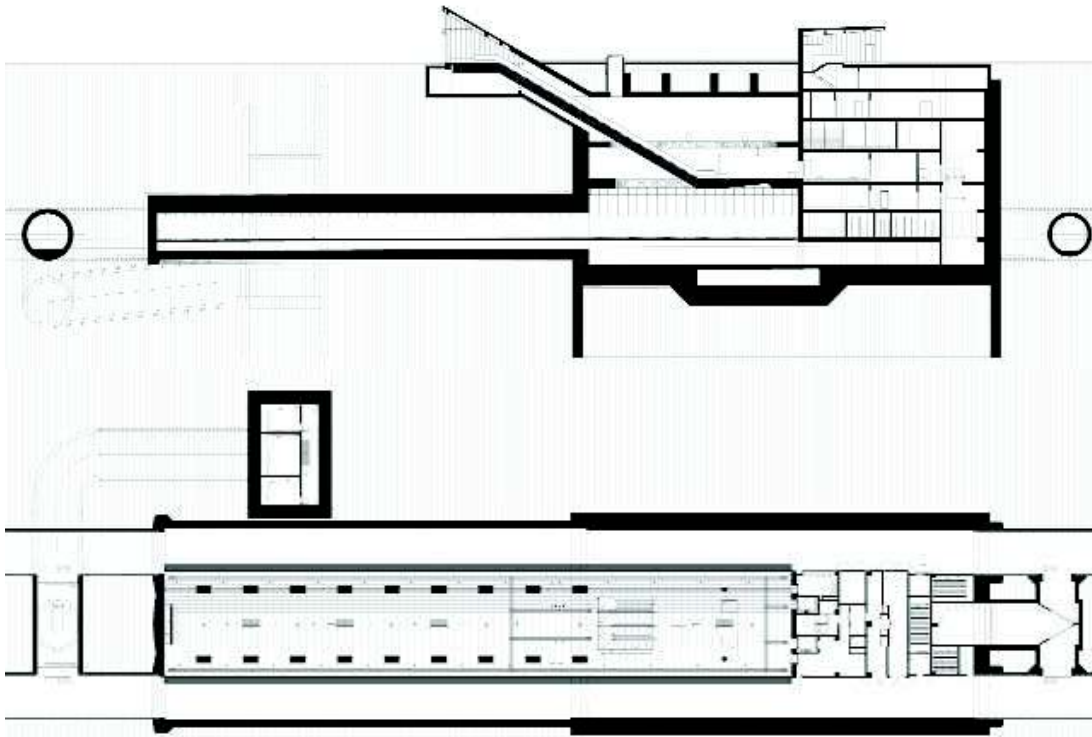
A Rákóczi téri állomás



A 13. Serrentine Pavilon¹ építói előbb vékonyan lehántották a gyepet, majd óvatosan elhordták a földet, hogy a hely nem látható időrétegeit felfejtsék. A művet gondosan szemlélő új téri dimenzióba került: magát a földön, földi tengerben lebegőként látta meg, amint épp az alatta elterülő egyenetlen mélységről ábrándozik. De amíg a nagy sós vízben, a halakon túl mindig ott a megnyugtató, a hangtalan fenék, addig emitt, a forró középontba tartó ismeretlenség zavarba ejt. A két lábbal földön álló ember többé nem tudja, hogy min is áll. Kicsit olyan ez, mint mikor David Lynch az amerikai idilli kisvárosi ház kertjében térdre ereszkedik, s a gyönyörűre nyírt füvet két kezével szétnyitja. Hogy lássa a valóságot, amit ő persze e nélkül is lát.

A metró egy másik várost rajzol a meglévő, az ismert alá. Az új világ radikális, elveiben nyoma nincs a lírának vagy az organikának, itt a kőkemény logika az úr. Egy kifeszített rideg háló, sötét utcáin a motorszerelvényektől szél süvít, morajló gócpontjaiban pedig visszhangzik a bemozdógép. A két világ ahol összevetül, ott a metróállomás egy mélyre ásott városi tér.

A jó metróállomás az emberről beszél: az emberről, aki vakondként vagy féregként a földbe bújik, hogy a legrövidebben összekösse át és bét. Az állomás tehát az ember földben túrásának és földben kúszásának drámai manifesztuma. Az építész felelőssége pedig, hogy útját nem Csányiként,² hanem az egyedfejlődés kiegyenesedtebb tagjaként végezze (be).



A Rákóczi téri állomás a mélyben a talált elemekben sűrít. Tisztán szerkeszt, határozott terekre oszt, a peronál pedig léptékben követi millenniumi testvérét. Hisz nemzetében és nemzedékében, de európaiként. Az escheri lépcsőn lebegve pedig Brunelleschivel beszél,³ és a fejedelem tiszteletére tósztként néhai prostiteret ígér. Mesél, mesél, de úgy, hogy közben félre nem beszél. Az éteri fényt csínnyel hozza le, de nem megváltásként, hanem inkább egyfajta kortárs útbaigazításként. Végül egy lendülettel a felszínig kísér, s kapuján kilépve a Nagykörút és a város úgy él, mint a Nyugatinál kellene, de nagyon rég.

Idefenn egy idegen test, a bátran vállalt alvilági megjelenés. Tengeralttjáró, radar vagy cápauszony, egy komplettnek komponált részlet, de messze nem a hét kilométeres egész. Egy mélybehúzó, fényből rakott fogú száj, egy nyugodt vízfelület és egy technikai farokrész. Az egyutcás mélyvárosra tapadt ízeltlábú felépítmény.

Vajon tudok-e úgy nézni a Vásárcsarnokra, hogy nem képzelem alá ezt a tízmenetes fűrt öntvényt? (Peiről és az álmáról inkább ne is beszéljünk, csak merő szemfényvesztés).

Valkai Csaba építész



- 1 A londoni Hyde Parkban 2000 óta tematikusan és időszakosan felépítendő pavilonok sorában a tizenharmadik a svájci Herzog and de Meuron építésziroda, valamint a kínai Ai Weiwei kortárs művész terve alapján készült el, és 2012. július 1. és október 14. között állt. Bővebben: <http://www.serpentinegalleries.org/exhibitions-events/serpentine-gallery-pavilion-2012-herzog-de-meuron-and-ai-weiwei>
- 2 *Kontroll* – Budapest Film, 2003, rendező: Antal Nimród.
- 3 A közbelső térben a balkon peremének erőjátéka megegyezik a római, majd a reneszánsz kupolák opeionjainak szerkezeti kialakításával.



Építész: Dévényi Tamás
Vezető munkatárs: Máté Orsolya és Vadász Viktor (Budapesti Műhely)
Munkatársak: Kovács István, Németh Krisztina, Takács Orsolya
Tervpályázat: Dévényi Tamás, Polyák György

RÉS AZ IDŐN

Metróállomások a Keleti pályaudvar és a Móricz Zsigmond körtér alatt

A Keleti pályaudvar és a Móricz Zsigmond körtér metróállomásai közös építészeti arculatuk és bonyolult közlekedési kapcsolataik révén tartoznak össze. Az előbbinél az M2-es metrócsatlakozás és a vasúti pályaudvar bekötése, az utóbbinál a budai forgalmi csomópont jelentettek kihívást. A gyalogos közlekedési útvonalak peronokhoz konvergáló hálózatát a tervezők nem kívánták időhöz kötött építészeti eszközökkel nyomatékossítani. A közlekedés szerteágazó gráfjai időtálló térfalakra vetülnek.

A Keleti pályaudvar és Baross tér városi kapcsolatait közelebből szemügyre véve némi fantáziával felvázolhatnánk a római *via sacra* egy alternatíváját. A Thököly út enyhén tört tengelye a Rákóczi út kezdeténél merőlegesen bekötő hídpályáig tart. A Puskás Ferenc Stadiont is magában foglaló kompozícióban a pályaudvar árkádja a Titus-diadalívet, fedett csarnoka a Maxentius-bazilikát idézi fel. A Baross tér végül a Fórum közepe, ahol a plebsz és a patríciusok a diadalmenet éljenzésére összegereglenek. A harci szekerek képzeletbeli keréknyomában ma a metró halad, keletről érkezik. A párhuzamos térélmény távolra röpit a műszaki paraméterek komolyságától, habár a föld alatti köztér, a lecsupaszított architektúra az elsüllyedt város látomását erősíti.

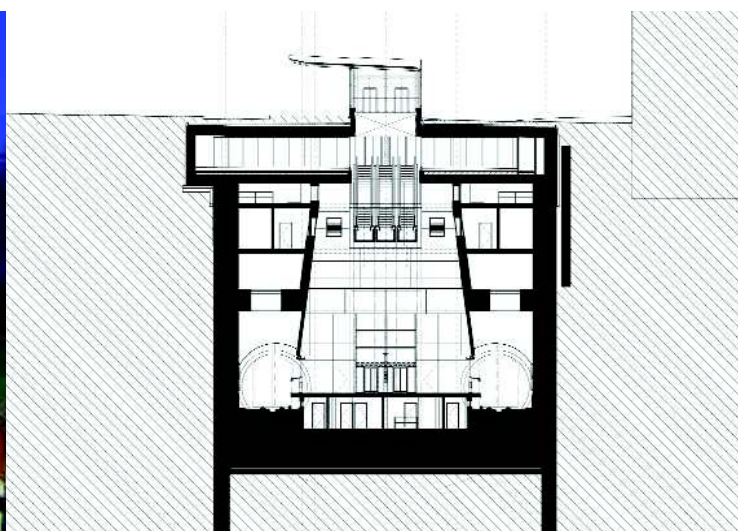
Az M4-es Budapest első metrója, amely egy mérnöki szemléletet meghaladó, átvilágított városi enteriőrt kínál. A hely izgalmait a burkolatok és reklámfelületek túláradó gazdagsága helyett egy döntés „fényűzésében” mutatkoznak: a főváros a nappali világosság és légtér javára számottevő beépíthető területről mondott le. Az áldozat azonban nem minden érdek nélküli, hiszen a VET-ben meghatározott többletnégyzetméterek elvételével a fenntartási költségek is csökkennek. A metró közmegegyezés útján egységesült építészeti karaktere, a látszóbeton sem merő esztétikai fogás, hanem a mélyépítési

technológia finomítása a költséghatékonyság mentén – a burkolatok szerelésével járó kiadásokat a szerkezetépítés precizitásával ki lehetett váltani.

A metró a betontechnológia népszerűsítésének első, igazán jelentős hazai médiuma, amely a tanulóévek s a szakág heroikus átalakulásának nyomain is magán viseli. A koppenhágai metróállomások kínos tökéletességével és azokkal az eredményekkel összevetve, amelyeket Santiago Calatrava a liszaboni Oriente (1998) vagy Sir Norman Foster a londoni Canary Wharf állomásán (1999) mutatott be,¹ messze van még a kívánt színvonal; de kétségtelen, hogy a betontól korábban lélektani okokból húzódozó magyar utazóközönség többsége befogadta, már magáénak érzi a föld alatti létesítmény világát. A Móricz Zsigmond körtemi állomás és a Keleti terminál tervezőinek e téren gyűjtött tapasztalatát messzeemenően igazolja a győri Széchenyi István Egyetem bővítése, az Új-Tudástér és INNO-Share épületegyüttese (2010),² így nem csoda, hogy a metrópályázatban nyertes Palatium Stúdió a második díjas Budapesti Műhely és a harmadik díjat elnyerő Puhl Antal Építészroda mellé Gelesz Andrásékát is meghívta a tervezőcsapatba.

Geleszék igen pontosan meghatározták a felhasználni kívánt előképeket, elosztatva minden lehetséges illúziót, hogy az állomások eddig nem látott építészeti megoldá-





sok alapján készültek. Első és legfontosabb ezek közül a müncheni metró, amely áttekinthető térszervezésével, kifogástalan látszóbeton födemeivel és bélésfalával, lazúros kezelésű felületeivel adott biztos mintát. Mélyen a Mórícz Zsigmond körtér alatt a bajor főváros Georg-Brauchle-Ringje köszön vissza az állomás színvilágában és a tarka kazettákra osztott fűstkörényfalak architektúrájában. Hasonló jelentőséget kell tulajdonítanunk a bécsi Praterstern metróállomásának, ahol másodlagos szerkezet hiányában a metróakna résfala is látszik. Itthon, bár bélésfalakat mindenütt, ritkábban előregyártott kéregpanel vagy fémlemez fedést, olykor festést is alkalmaztak, ezek ugyanolyan nyers hatású felületek. E puritán szemléletet azonban tévedés lenne egy normális ter-

vezői attitűd vagy egyenesen az őszinteség szinonimájaként értelmezni, hiszen nem minden burkolat hazudik, a fedés nem azonos az álcával. A vázra feszülő „membrának” még a szerkezetelvű tektonikában is helye van.³ A csupasz struktúra, amely még a kíváncsú burkolattól is mentes, inkább felkiáltójel, amely kifejezi az emberi erőfeszítést, a tökéletességért folytatott küzdelem drámáját.⁴

A Keleti pályaudvaron a bővítés lehetőségeit, az ún. kihúzó műtárgy térigényét, a köztéri és közlekedési kapcsolatokat, míg a Mórícz Zsigmond körtéren a tér meglévő és alakuló terveihez való csatlakozást kellett átgondolni. A Keletinél az aluljáróért felelős Uvaterv, a Baross tér rendezését jegyző Város-Teampannon munkája és a



Felelős építésztervező: Gelesz András (Gelesz és Lenzsér Kft.)
Építésztervezők: Herczeg Tamás, Balázs László, Rohr Anita, Szendrői Júlia, Steiner Balázs Miklós, Gyulai Attila, Holló Eszter, Molnár S. Gergely, Safranka Péter, Janesch László

metró között folytonosság van,⁵ de budai testvérénél ugyanez nem mondható el. A köztérrendezés itt csupán köszönőviszonyba kerül a metró történetével, a föld alatti létesítmény felszínre törő üveglifttel, áttetsző állomásépülettel ad hírt magról. A „design-and-build” rendszerű metróépítés teljes menetére jellemző ütemezési deficitok és a szakági kommunikáció hiányosságai⁶ itt is korlátokat emeltek.

A meglévő aluljáró szinteltolása és a köztérburkolat egyenetlenségei a vártnál helyigényesebbek. Az elvesztett területet csak a térszín alatti födémek rovasára lehetett visszanyerni, mivel a metró szellőzőcsatornáinak keresztmetszetén változtatni nem lehetett. Ehhez kisebb

támaszközzökre volt szükség, innen a füstkötényfalak ferde keresztmetszete. A mozgólépcsőket határoló és a peronok fölé tornyosuló szerkezet a körtér és a Keleti legjellegzetesebb eleme, a két állomás védjegye lett. Hasonló szerep jutott a Gellért és Fővám tér „marokkó födémenek”, a Kálvin tér háromdimenziós görbét leíró „kutyacsont gerendáinak”, a Rákóczi tér tükrös bevilágítóinak és betongravírozásának is, amelyek amellet, hogy építész-aláírások, az utasok tájékozódását segítő elemek.

A Keleti és a körtéri váróterek egyedi A tartóinak vízszintes átkötése többletfunkcióval is rendelkezik: a kéregpanelek közti hézag a gerendák alsó síkjához igazított, fehérén világító lámpatesteknek ad helyet. A vissza-

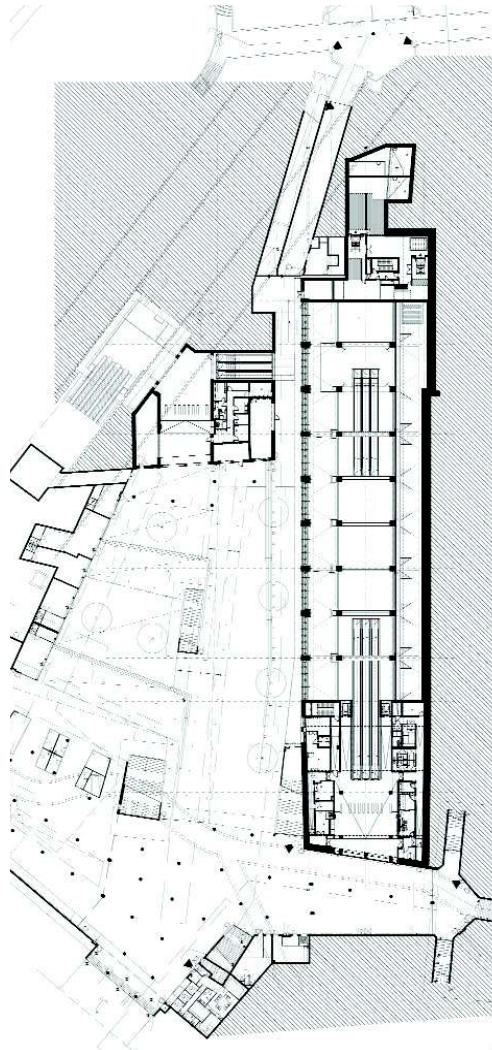


fogott mesterséges fény a Keleti várótér laterális ablaka in át érkező természetessal harmonikusan keveredik. A fénysugaraktól életre keltett monokróm csarnok szerkezete és felületei, az egységesen összeálló térfalak dinamizmusa a pillérközök statikus nyugalmával ötvöződik. A kevesebb természetes fényben részesülő körtéri állomás a falfestés melegségével, a gerendákra szerelt színes fényfátyákkal szegül ellen a kongó ürességnek.

A metrószelvényekkel együtt háromhajós hosszház és a vertikálisan nyújtott, összetartó térfalak együttese közel áll egy kultikus tér képletéhez. A póre falak, gerendák és konzolok szükségességükkel vagy inkább szótlanságukkal az elvesztett monumentalitásra hívják fel a fi-

gyelmet. Az örökkévalóság iránti tudat alatti igény ornamense a tér, a nagyság, a távolság különös módon a föld belsejében tárul fel. Az efféle terek az informatív ellentéteként deformatívnak nevezhetők, mert nincs valódi jelentősége azoknak a dolgoknak, amelyek funkcionális jelekkel, adatokkal, impulzusokkal utólag kitöltik őket.⁷ A mozgólépcsőről való biztonságos lelépést szolgáló, kötelező utastájékoztató enigmákkal teliszúfolt lámpa ebben a közegben kiállítási tárggyá magasztosul. Az „időtlen-ség templomában” megérkezés előtti jelzőtáblaként bukkan fel a 21. század.

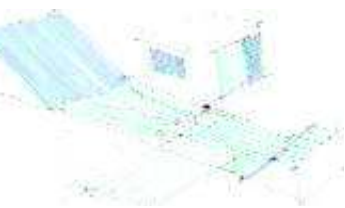
Katona Vilmos



Baross tér aluljáró, felszín:
Koszorú Lajos, Szenderffy Gábor
(Város- Teampannon Kft.), Pap
László, Turján Csaba (Uvaterv
Zrt.), Jurányi Erika (Unitef Zrt.)



- 1 Erő Zoltán: Látszóbeton szerkezetek a budapesti 4-es metróban, in Kapu László et al. (eds.): Látszóbeton – látványbeton. Terc, Budapest, 2013, p. 149.
- 2 Gelesz András: A Széchenyi István Egyetem bővítése ÚJ-TUDÁSTÉR és INNO-Share épületekkel. Győr, Egyetem tér 1., in: Látszóbeton – látványbeton (id. mű), pp. 174–182.
- 3 Katona Vilmos: *Reconsidering the Tectonic. On the sacred ambivalence of the tectonic in the light of Martin Heidegger and relevant theoretical studies on architecture.* Periodica Polytechnica-Architecture, vol. 41., no. 1. (2010), pp. 19–25.
- 4 Vö. Hatvani Ádám: A látszóbeton – a Fővám téri gerendarács ürügyén, in Látszóbeton – látványbeton, pp. 162–165.
- 5 Somogyi Krisztina: Kezdjük a végénél, in Budapest, vol. 37., no. 3. (2014), p. 15.
- 6 Erő Zoltán: Látszóbeton szerkezetek a budapesti 4-es metróban, in: Látszóbeton – látványbeton, p. 156 és 160.
- 7 Vö. Kipnis Jeffrey: Új építészet felé, in: Kerekgyártó Béla (ed.): *A mérhető és a mérhetetlen. Építészeti írások a huszadik századból*, 2. kiadás, 1993, pp. 355–358.



A metrólejáró dobozai:
tárgyak a parkban



METRÓ MINT ÉPÍTETT IDEOLÓGIA

II. János Pál pápa tér metrómegálló



Jovánovics-betonplasztika
az állomás végfalán

Kiss Lajos András filozófus az 1930-as évek elejétől az ötvenes évek végéig épített moszkvai metróról *A moszkvai metró mint épített ideológia* alcímű cikkében¹ a következőket írja: az építők szándéka szerint „a mi metrónk szimbólum, vagyis az új szocialista társadalmunk ebben az építményében ölt testet”, ahol „a technikai voltaképpen csak szekunder megjelenési formája az esztétikainak. (...) A metró megszűnt egy egyszerű közlekedési eszköz lenni: az új kommunista hatalom első számú szimbólumává vált, a kommunista jövő első, érzékileg is megtapasztalható beépített terévé.”

A moszkvai metró alkotói és használói még a nyolcvanas években is szembeállították a londonival és a párizsival – sőt a budapestivel is –, mint amik esztétikailag primitívek, és csak az utasforgalom technikai lebonyolítására vállalkoznak.

A négyes metró ezen a téren felveszi a kesztyűt a moszkvaival. Persze nem ideologikusan akarja túlszárnyalni. Ami az első három budapesti vonalhoz képest is többlet, az a városhoz való viszonya. Míg a 2-es és 3-as vonal valóban csak az alagutakban való célszerű közlekedést tűzte ki feladatának,² addig az új vonal összenyitja a peronokat a felszínnel, a városi terekkel. Ilyenformán meghosszabbítja a városi tereket. A föld alatti utazás nem absztrakt (utópikus) terekben történik, hanem élő, eleven városi közegben. Nem lehet a felszíni környezetet az állomások architektúrájától külön választani, és ez újfajta városélményt jelent az utazóknak. Az ideai május elsején sokan választották a pártrendezvények helyett a 4-es metróra való végigutazást állomásról állomásra járva.

Összehasonlíthatóvá váltak a felszín városi szolgáltatásai, például vendéglátó helyei (többek között a Móricz Zsigmond körtér cukrászdájának a kínálata a Bikás parkéval: az előbbiben finom diós piskóta, az utóbbiban narancsos belga csokis fagyalt kapható).

Valószínűleg a Rákóczi fejedelem életútjának állomásait betonban megjelenítő feliratok miatt az utazó óhatatlanul tematikus kapcsolatot próbál keresni a megálló neve, funkciója és építészeti kialakítása között. A II. János Pál pápáról elnevezett megálló a Köztársaság tér Népszínház felőli sarkára épült. Tervezéskor még nem ez volt a neve, de eredetileg sem volt tervezői szándék a névvel való tematikus játék, hanem sokkal inkább a funkcionalitás szolgálata.

A forgalomelemzések szerint ez a megálló bonyolítja le a legkisebb személyforgalmat. Ennek megfelelően az állomás felszíni megfogalmazása szerény, kerüli a látványos építészeti elemeket. A park tárgyaiként jelennek meg a lejáró, a liftek és a felülvilágító dobozai. A pusztá funkcionális meghaladó egyetlen elem a három tárgy összekötő víztükör, de ez is a park részeként jelenik meg. (A vízmedence szolgál a dobozok közti összetartozás kifejezésére, de valójában a három tárgy között mégis koherens kapcsolat.) A funkcionalitás szándéka mindenesetre teljesül, és a megálló jól pozícionált és felismerhető eleme lett a térnek: nem több, de nem is kevesebb.

A felszínről a mozgólépcsőkön egy aluljárószerű utascarnokba érkezünk. A szűk belmagasságú alumínium álmennyezetű lemenetel és a trapézlemez borítás

Felélős építész tervező:

Dajka Péter

Építész munkatársak:

Füzesi Katalin, Buzder-Lantos Zsófia, Szász Judit (tervpályázat); Szepesi Zoltán, Kiss Viktor (építési engedélyezési terv); Mészáros Réka, Drabant Ágnes, Huszár Tamás, Berecz Dániel, Csáki Melinda, Horváth Ágnes (kiviteli terv)

Képzőművészet (peron végfal relief): Jovánovics György

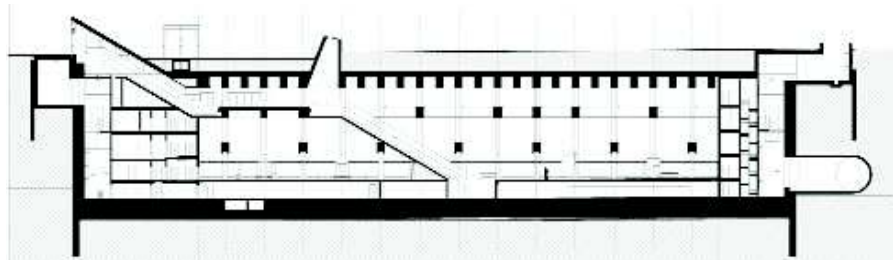
látán nem is juthat más az eszünkbe, mint a célszerűség: közlekedni jöttünk ide, nem bámészkodni. Az utascarnokból továbbvezető utunk közben végre megnyílik a tér. Nyolcvan méter hosszú földalatti csarnokba érkezünk, amelyet hatalmas keresztmetszetű, sűrű osztású gerendázat fed le.

A térhatás a statikai működéssel sajátos viszonyban van. A tizenkilenc méter mély résdobozt két szint magas vasbeton Vierendel-tartó támasztja meg a csarnok középvezetében. A kétoldalt futó megtámasztást két szinten vízszintes gerendák támasztják egymásnak. (Úgy működik a rendszer, mint csatornaépítéskor a szádfalakat kitámasztó acélgerendák.) A tervezők a vasbeton tartó függőleges oszlopait – az „optikai korrekció” szándékától vezérelve – meghosszabbították a teret lefedő gerendák aláig, hogy érzékeltessék, ezek az oszlopok nem tartanak, csak áloszlopok, előregyártott betonszerkezetből készültek. (Beszélgetésünkkor Dajka Péter elmondta, hogy ha ma tervezné, ezeket már elhagyná.) Ezzel viszont egy nagyon sajátos helyzet alakult ki: vizuálisan az oszlopok mégiscsak a tetőgerendákat tartják, és mivel a peronok szintjén nincsenek oszlopok, az egész roppant szerkezet lógni látszik a levegőben. Nem a keresztirányú gerendák dobozt kitámasztó szerepe elsődleges, hanem úgy tűnik, mintha az egész nyolcvan méter hosszú tér a peronok mentén hosszirányban ki lenne váltva, fel lenne függesztve. Ahhoz, hogy a trükköt megértse az ember, kell a tervezői magyarázat, de a látvány így is, úgy is lélegzetelállító. Ezt a „szerkezeti bravúrt” erősíti a vízszintes kitámasztó gerendák eltolt váltakozása. Kár, hogy a dilatáció miatt egy gerendát el kellett még középre helyezni: így a térrendszer szép ritmusa összezavarodik. A szigorú funkcionális rendet oldandó, a peronteret záró falon a szép Jovánovits-betonplasztika található.

Végül is szerintem jól döntött a tervező, hogy a felső oszlopsor álpilléreit megtartotta. A gerendák osztásrendszere és méretei, az alátámasztó függőleges oszloprend-

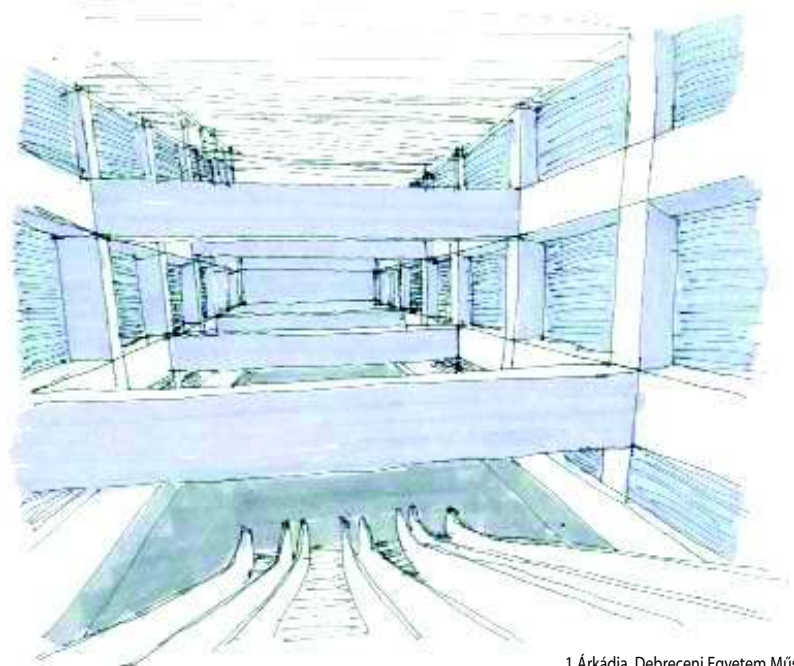
szer arányai leginkább a görög templomok szerkezeti rendjét juttatja az eszembe. Szép a betongerendák megvilágítása, a trapézlemezek sárgás súrolt fényei is derítik a tér betonvilágát. Ha mégis valamilyen kapcsolatot keresnek a megálló neve és építészeti kialakítása között, akkor ez az ünnepélyesség és a kiegyensúlyozottság lenne. Hosszú távon is maradandó és értékálló tulajdonságok.

Sugár Péter



Hosszmetszet

A belső tér vázlata



Az állomás feltárulása
az utascarnok felől

1 Árkádia, Debreceni Egyetem Műszaki Kar
Építésztechnika Tanszék, Építészettörténelmi
Füzetek 2. Debrecen, 2013.

2 A 2-es (piros) vonal peronterei a kilencvenes évek felújítása előtt sokféle kővel voltak burkolva, és a kövekről az állomásokon geológiai leírások tájékoztatták a nagyrészt utazókat. Ez, ha látványos terekkel nem is szolgált, kétségtelenül egyedi jelleget adott az állomásoknak, de a geológia iránt érdeklődőknek mindenképpen szórakoztató volt. Az új arculat eltüntette a szép kőburkolatokat, és helyette az egyen piros-fehér acéllemez borítások tették az állomásokat egyformává és unalmasává.

A park legjellegzetesebb elemét, a kettős spirál gyalogoshidat a tartószerkezetére feszített fémháló árnyékolja



VÍZÉRTŐ

Építész:

Ginés

Garrido

Madrid Río folyópartrendezés, **Spanyolország**

A városi folyók településszövetbe integrálása a kortárs városépítészeti problémák egyik aktuális, sokat emlegetett és Magyarországon is jól ismert feladata. Az autós közlekedési hálózat és a gyalogosforgalom konfliktusa Budapesten is megfigyelhető: a vízzel párhuzamos rakpart szintbeli kereszteződések nélkül hatékony közlekedési tengely kül- és belváros között, de az érintett lakónegyedek érdekét a folyó szabad megközelítése és zavartalan vizuális kapcsolat szolgálná. Hasonló problémára adott választ Spanyolország fővárosában a Madrid Río projekt, egy 280 millió Euró költségvetésű városrendezési beruházás. A párhuzam azonban nem teljes, és a beavatkozás megértéséhez érdemes megismerni a folyó és a város eltérő adottságait.

A Manzanares, Madrid folyója kis vízhozama és érintőleges helyzete miatt mindig is más szerepet töltött be

a város életében, mint például a Duna Budapest esetében. Maga a belváros a folyótól kelet-északkeletre települt, a folyómedernél jóval magasabb területre, így közvetlen kapcsolat sokáig nem jött létre a város és a víz között. A folyópartokat a 20. század első évtizedeiben építették ki, és ekkoriban települtek ide az első, jellemzően ipari létesítmények (például a vágóhíd, ma Matadero Kulturális Központ). A Manzanares csatornázása a polgárháború után, a negyvenes években készült el, és alapvetően csak árvízvédelmi szerepe volt, mert még a létrehozott duzzasztógátak se tudták a folyót hajózhatóvá tenni. (Egy korabeli nagykövet szavaival: „Madrid folyója legfeljebb kocsival vagy lóval hajózható.”¹)

Az alárendelt szerepből fakadóan a városszövet csak lassan és a folyónak hátat fordítva épült ki a két parton az eltérő topográfiai/társadalmi adottságok miatt külön-



Kortárs elemek és barokk szerkesztésű kert – a teljes városon végighúzó park eltérő korokat és karaktereket fog össze

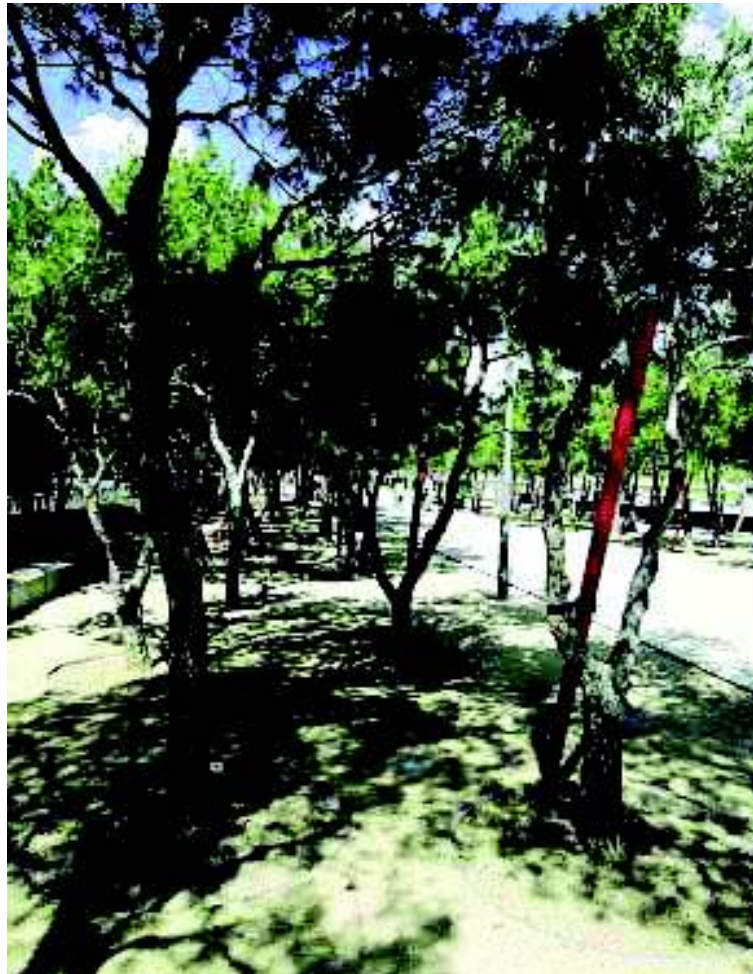
A fásított híd átlósan szeli át a folyót, követve a környék gyalogosforgalmának elsődleges irányát

böző jelleggel: a bal parton a történeti városmag pereme laza szerkesztésű házcsoportokkal tart távolságot a víztől, míg a szegényebb lakosságú jobb parton a sűrű lakótömbök egészen a vízpartig nyúlnak.

A terület infrastrukturális fejlődésének Madrid első környűrüje, az M30 autópálya kiépítése adott nagy lökést, az 1970-es évek végére elkészült sztráda hosszú

szakasza a folyóparton vezet. A létrehozott városléptékű urbanisztikai kapcsolatok előnyei mellett azonban hamar kirajzolódtak a helyi problémák: az utak a folyó mindkét oldalát szeparálták a városszövettől, áthatolhatatlan akadályt hoztak létre. A légszennyezés és zajterhelés leértékelt az érintkező lakónegyedeket, és a korábbi gyalogoshidak használata is megszűnt.

A lefedett autópálya teljes hosszában végighúzódnak a Saló de Pinos bicikli- és gyalogút a projekt kulcseleme. A földréteg korlátozott vastagsága miatt a fákat föld alatti acélhuzalokkal rögzítették



A park leghosszabb, közel 300 méteres hídját, ami megszakad a folyó és a párhuzamos park találkozásánál, Dominique Perrault tervezte

A 2003-as kezdeményezés az autópálya befedését javasolta a belvároshoz közeli hat kilométeres szakaszon. Ehhez kapcsolódóan napjainkra a bekötő utakkal együtt összesen 43 kilométer alagút jött létre, ami az útfelüle-

teken túl további ötven hektárnyi korábbi felszíni parkoló és száz hektárnyi egyéb kapcsolódó terület felszabadításával járt.² A projektre nemzetközi tervpályázatot hirdettek, amit a holland West 8 és a Ginés Garrido által





A gyalogoshíd kétszer görbült, 15 centiméteres vasbeton lemezét belül hatalmas mozaik díszíti, ami a környék jellegzetes lakóit jeleníti meg: gördeszkás fiatalokat, szerelmespárokat, kutyát sétáltató időseket...

- 1 Luis Vázquez Fernández: *De cómo Tirso se rie del río Manzanares*. In: *Actas AISO VI*. 2002. p. 1796
- 2 *Landscape Urbanism*. In: *Lotus* 2012/7. No. 150. pp. 64–69
- 3 *Urban Nature as Public Space*. In: *Archidea* 2012/4. No. 45. pp. 12–15
- 4 Chris van Uffelen: *Green City Spaces – Urban Landscape Architecture*. Braun, 2013

vezetett három madridi iroda (Burgos & Garrido, Porras La Casta, Rubio & Álvarez-Sala) együttesen nyert meg.

A hatalmas beruházásnak előnyére vált a sokszínű tervezői háttér, a különböző szakaszok eltérő arculata a helyi identitást erősíti és a tájékozódást segíti, de az egységes anyaghasználat, illetve bizonyos visszatérő elemek mégis megteremtik a kapcsolatot. Ilyen például az autópálya teljes lefedett hosszán végighúzódnó a Salón de Pinos (Fenyők csarnoka), a tűlevelűekkel szegélyezett gyalogos és bicikliút.³ A felfűzött parkok karaktere egészen széles spektrumon mozog: valamelyik romantikus, vad természetet (Parque de Arganzuela), egy másik szerkesztett barokk kertet (Jardines del Puente de Toledo) idéz. Az új gyalogoshidak igazi landmarkként működnek, és átfogó közlekedési stratégiát valósítanak meg, a meglepő vezetési nyomvonalak (elágazó, megszakított vagy átlós tengellyel) valódi célpontokat kapcsolnak össze, és városi szinten logikus rendszert alkotnak.

A mediterrán vidékeken nem véletlen a nagy igény a szabadon használható közösségi zöldterületekre: az épületeket a lehető legkevesebb meleg, tehát a lehető legkevesebb fény beengedésére optimalizálták, ami szűk lichterű belső udvarok, nagy épületmagasság és keskeny utcák kialakulásához vezetett. A meglehetősen sötét lakások lakói szabadidejük nagy részét városi közterületeken töltik – ezért talán nem meglepő, hogy Madridban a parkok területe a különböző fejlesztéseknek köszönhetően az elmúlt tizenöt évben tizenhat százalékkal emelkedett, és világviszonylatban is ebben a városban a legnagyobb az egy főre jutó zöldfelület (16 négyzet-



méter).⁴ De egy település mint egységes ökoszisztéma csak akkor működőképes, ha ezek a zöldfelületek összefüggőek. A Madrid Río projekt ehhez is hozzájárul: több kisebb parkot köt össze, és hatalmas, lineáris zöldfelülete Európa legnagyobb városi parkjához, a volt királyi vadászterületből kialakított Casa de Campóhoz is csatlakozik.

Kóródy Anna

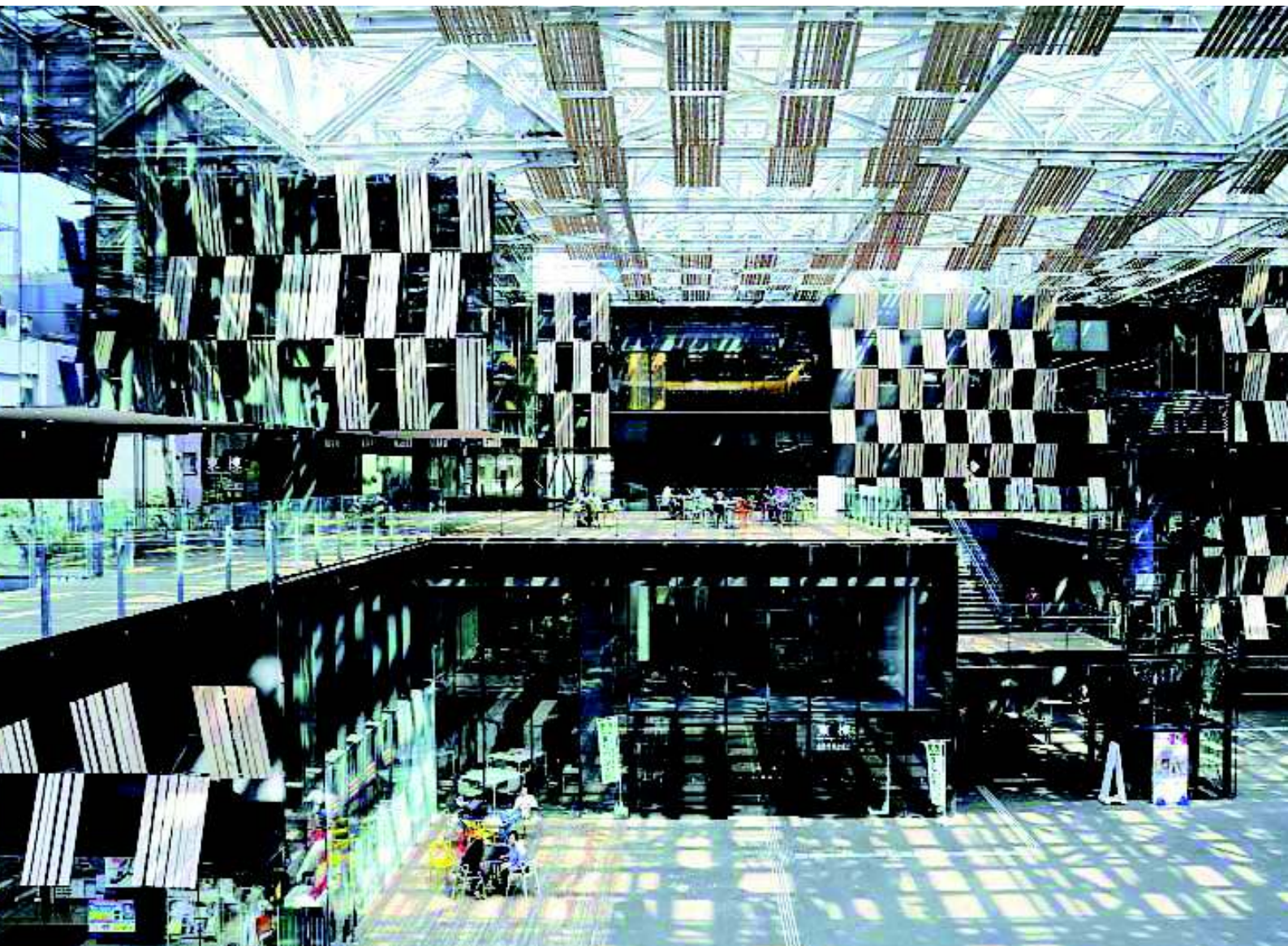
A cikk elkészítését a „Nemzeti Kiválóság Program – Campus Hungary nemzetközi hallgatói mobilitás országos program” tette lehetővé.

Fotó: a szerző

A szabályozott, kis vízhozamú folyó régi hídjai ma részben szárazföld felett futnak – egy ilyen területet értelmez a park jelképes, kavicsos folyómedre

LÉPTÉKPRÓBA

Nagaoka Városháza



Belső udvar homlokzata, a vasútállomás felé nézve. A faburkolat mindenütt megjelenik az emeleten, tükrözi és megszűri a napfényt

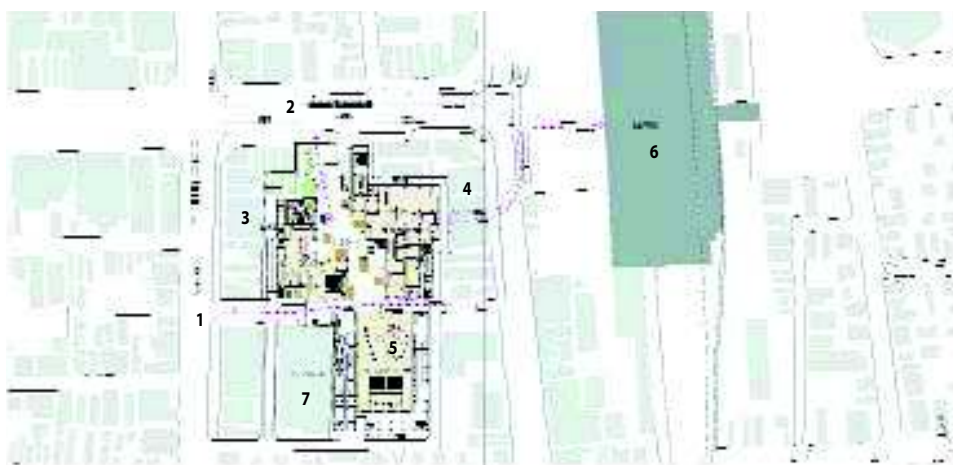
„A középületek a 20. században eltávolodtak a városközponttól nagyobb telkeket keresve, és emiatt sorsszerűen betondobozokká váltak egy aszfaltparkoló közepén. Mi megfordítottuk ezt az áramlást, és egy fa középületet próbáltunk létrehozni a városközpontban egy olyan udvarral, ami az ég felé tárul fel.” Kengo Kuma

Tokióról valamilyen formában mindenkiben él egy kép vagy egy idea, akkor is, ha sohasem járt Japánban. Annak ellenére, hogy ez a kép könyveken, filmekben és médián alapszik, igazából nem is áll annyira messzire a valóságtól, mint az hinnénk, pedig a megszokottól teljesen idegen világot takar, ahol a legalapvetőbb fogalmak és összefüggések is teljesen új értelmet nyernek. Japán megértéséhez a szótárunkat nem bővíteni, hanem újraírni szükséges.

Igaz ez az urbanisztikára is, ami Európa és Amerika között egyensúlyozva valójában egy harmadik utat keres úgy, hogy egyben a két véglet sajátos szintézisét adja: egyszerre kíván végtelenül pragmatikus és piacvezérelt városszerkezetet biztosítani, de egyben emberi léptékű térszemlélettel párosítja azt, ahol az egyén és a város viszonyát vagy az utca-tér karakterét nem feltétlenül az



Az épület egyetlen igazi utcai homlokzata a központi bevásárló utcára nyílik



Helyszínrajz 1. Central street 2. Oote street 3. Nyugati épület 4. Keleti épület 5. Aréna épület 6. Nagaoka vasútállomás 7. Nagaoka Grand Hotel

urbanisztika, hanem az építészet karaktere határozza meg. Ennek a szintézisnek ugyanakkor ára is van: a városi karakter olyan alkotóelemei, mint szerendipitás (véletlenszerű felfedezés) vagy nagyvonalúság a japán városépítészetben nem jelenik meg, hasonlóan az amerikai városokhoz. A japán szintézis sajátossága, hogy ezeket a jegyeket viszont építészeti megoldásokkal képes pótolni, még ha erre valójában ritkán kerül is sor. Az Aore Nagaoka épületnek pontosan ez az egyik legfontosabb érdeme: Kengo Kuma új terve olyan épületet határozott meg, amely nemcsak környezetével, hanem végső soron az egész várossal képes párbeszédet teremteni, és a városközpontot új építészeti és urbanisztikai elemekkel, illetve karakterrel gazdagítani.

Nagaoka Niigata tartomány második legnagyobb városa, amely Tokiótól északnyugatra, a Japán-tenger partvonalán terül el. A tartomány a Japán Alpok túloldalán terül el, és ez hatással van az időjárásra is: a tél ezen a részen sokkal zordabb és tovább is tart, mint délen. Egy fedett nyitott tér egy ilyen városszövetben ennek megfelelően sokkal több, mint egyszerű építészeti gesztus vagy

tömegformáló elem. Az építész tulajdonképpen a városszerkezeti hiányra tudatosan reagál, és az építészeti programot eszközként felhasználva olyan téregyüttést alkot, ahol nemcsak a részelemeknek van fontos szerepe, hanem a kompozíciónak és a köztes tereknek is.

A japán városokban a vasútállomás a település meghatározó pontja, általában egy térrel párosítva a hely központi eleme. Nagaokában viszont sok kisebb településhez hasonlóan ezt a teret az autók foglalják el, így nem tud urbanisztikai értelemben értékes tér kialakulni, ami a megérkezést meghatározhatná. Ezt a problémát Kengo Kuma hatásos stratégiával oldja meg „házon belül” úgy, hogy épülete a vasútállomáshoz közvetlenül kapcsolódik, és az új ház mindaddig rejtőzködik, amíg az állomástól a központi belső nyitott térbe nem érkezünk. Az állomás így nem egy egyszerű utcára, hanem az új köztérre nyílik, amelynek térfalait a középület gondosan elhelyezett tömegei határozzák meg.

A fedett tér három irányból közvetlenül kapcsolódik a szomszédos utcákhoz, így valójában egy városi térről és nem belső udvarról van szó. A központi teret három



Belső udvar, az utcai homlokzat felé nézve. A külső utcákkal az épület kapcsolata szoros marad, de a belső tér ennek ellenére önálló tud maradni

Építész:
Kengo Kuma

1 Yukio Futugawa (ed.), Kengo Kuma: *Kengo Kuma 2006–2012*, A.D.A. Edita Tokyo Co. Ltd., Tokió, 2010.



Egyedi faburkolat uralja az üléstermet is. A fa helyi alapanyag (15 km távolságból), ami meghatározza az építőanyag és az épület kapcsolatát is

épületegység határolja, amelyek a tér felett épített tetőt is hordozzák. A zárt egységekben sportaréna, előadóterem, tárgyalók és egyéb közösségi funkciók kaptak helyet, amelyek nemcsak hétköznapi, hanem a hét minden napján fogadják a látogatókat. Az így kialakított tömeget a természetes anyaghasználat jól oldja, ami a térnek sajátos hangulatot kölcsönöz. Az emeleti galérián áthaladva, ahol szinte minden felületen fa jelenik meg (belső árnyékoló, padló- és útburkolat, falburkolat), a földszinti köztérre érkezünk meg, ahol hiányunk támad az aszfaltnak tűnő felületen, még ha az valójában a hagyományos tatami (japán döngölt föld) fejlesztett, kortárs változata

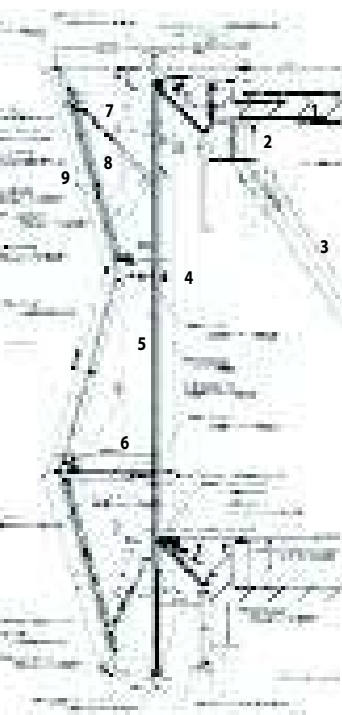
Homlokzati részlet: faburkolat szerelt acél vázon

1. Vasbeton födémlemez
2. I acél főtartó, tűzvédelmi bevonattal ellátva
3. Köracél merevítés (földrengésre méretezve)
4. Vertikális acél függönyfal oszlop
5. Laminált üveg függönyfal
6. Acél vízszintes merevítőborda, homlokzati tartóelem
7. Köracél homlokzati tartóelem
8. Faburkolat merev acél homlokzati tartókerete
9. Faburkolat

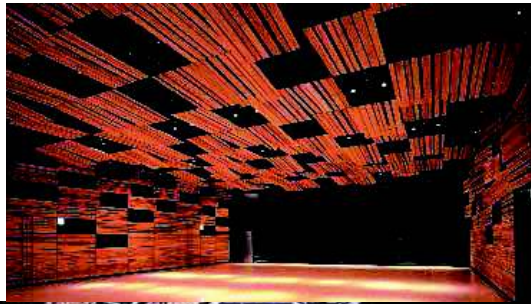
A fa a külső homlokzaton is hangsúlyos marad. A bevásárlóutcához érve köztéri alkotás oldja fel a tömeget, jelezve, hogy az építés számára minden részletet urbanisztika ihletett

is. Az anyaghasználat jelentőségét tovább növeli a hely adottsága: valamennyi faanyagot tizenöt kilométeres távolságon belül termeltek ki és állítottak elő. Kuma számára fontosak ezek a részletek nemcsak a fenntarthatóság miatt, hanem mert a lokális anyaghasználatnak közösségteremtő ereje van egyrészt a hely szellemének hangsúlyozásában, másrészt a helyi mesterek támogatásában is, akiknek szerepe az épület fenntartásával a jövőben is fontos marad.

A térről a környező utcákat tekintve a földszinti tatami használata érthetővé válik, hiszen az utcák és a tér kapcsolata szoros marad. A külső utcákból érkezve a központi tér sokkal inkább tűnik a városi szövet szerves részének, ami mintha mindig is itt lett volna, csak tetőt kapott az új épületekkel együtt. Ez a megoldás a terv ta-



lán egyik legfontosabb erénye, és alighanem sikerének titka is egyben – az utóbbihoz ugyanis nem fér kétség, mivel az épületet még vasárnap délután is a látogatók lelkes tömege foglalta el, akik nemcsak megcsodálták, hanem egyben használták is az épületet. Egy olyan végtelenül gyakorlatias és piacorientált társadalomban, mint Japán, ilyen értéket teremteni komoly eredmény.



Rendezvényterem, faburkolattal és tárolóba behúzott széksorokkal



Belső udvar este

Az északi bejáratnál az épület megnyílik az utca felé: a belső térfalak falburkolata itt külső térben is folytatódik, így ez az oldal az épület egyetlen hagyományos értelemben vett homlokzatát adja. A másik két bejárat valójában egy belső utca. A két pont egy tengelyhez igazodik, amely a belső tér határvonala is egyben. A megérkezés és áthaladás így egyszerre jelenik meg a tér két oldalán, a két karakter ráadásul nem gyengíti, sőt inkább erősíti egymást.

A tanácsterem elhelyezése a terv egy másik fontos erénye, és Kumára jellemzően Japánban egyáltalán nem megszokott megoldást mutat. A tanácsterem ugyanis közvetlenül az északi megnyitás súlypontjába kerül, és üvegfalakkal tárul fel a központi és a külső tér felé. Ennél nyíltabb és átláthatóbb elveket a demokráciáról építészeti gesztusban nehéz elképzelni, egyben a faburkolat dómszerű kialakítása az épület egyedi díszévé is emeli a bejáratot.

A faburkolat kiosztása fontos hangsúlyt kap az egész épületegyüttesben. Kuma építészetében megszokott, hogy az építészeti kompozíció kisebb alkotóelemekre esik szét, ami a „gyenge építészet” egyik meghatározó sajátossága. Ez a megoldás hatásosan oldja a belső térfalak tömegét, mivel a háromszintes felületeken a funkciók logikus elrendezéséből adódóan az irodák a legfelső szintekre kerültek, így viszont az alsóbb szinteken kevés ablak jelenik meg, ami tagolhatná a tömegeket. A faelemek osztása ezt a problémát orvosolja, ami nemcsak a

falakon, hanem a tetőn is megjelenik. Az ötödik homlokzat így nemcsak esőtől vagy hótól véd, hanem nyáron is kellemes klímát és árnyékolást biztosít, és olyan központi városi teret képes létrehozni, amely egyszerre fogja össze a közösségi terek sorát vizuális és funkcionális kapcsolatokkal úgy, hogy közben a város és a városszövet szerves része maradhat.

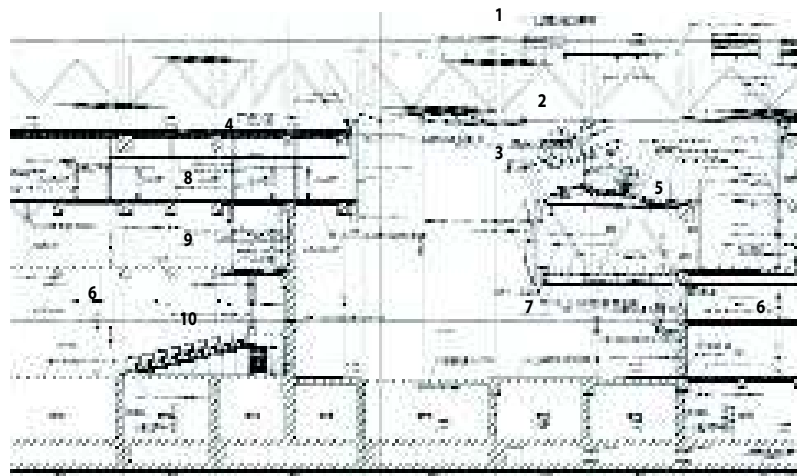
Gutai Máttyás

Építész: Kengo Kuma
& Associates

Fotó: Gutai Máttyás, Erieta Attali

Metszet a belső udvaron (középen), a rendezvényteremben (bal oldal), és közösségi tereken-irodákon (jobb oldal) keresztül

1. Áttetsző üvegtető acélvázon, csak a belső udvar fölött / 2. Emeletmagas acéltartók / 3. Áttetsző fa burkolat
4. Vasbeton lapostető, egyenes rétegrend / 5. Zöldtető, egyenes rétegrend / 6. Vasbeton födémek /
7. Acélgerendás vasbeton födém / 8. Klubhelyiségek / 9. Oktatóterem / 10. Rendezvényterem



TOVÁBBÍRT KÖZTÉR, ÁTÍRT EMLÉKEZET

A fővárosi Kossuth tér megújításáról¹



**Reprezentatív és közösségi:
a Kossuth tér madártávlatból**

Építészeti és köztérépítészeti koncepcióinkkal folyamatosan kifejezzük az adott közösséggel való kapcsolatunkat, egyén és közösség bonyolult viszonyának rétegzettségét. Megkerülhetetlen, hogy a funkcionális és szimbolikus értelemben is par excellence közösségi felületként működő, megújított Kossuth teret is a szűkebb – fővárosi, a teret használó – közösség és tágabb, azaz a nemzet közösségének nézőpontjából vizsgáljuk. E szempontokból a megújított tér egyfelől sikertörténet, hiszen hazai viszonylatban mind koncepcionális, mind anyagi értelemben szokatlan nagyvonalúságban és minőségben valósult meg az ország egyik legfontosabb terének megújítása és az Országházhoz méltó turisztikai látogatófunkciók megfogalmazása, másrészt a megújult tér pontos tükrökre annak az állapotnak, amely a magyarországi közélet önreflektivitásának hiányosságait és ellentmondá-

sosságát jellemzi. Mintha az építészet és köztérépítészet ma, 2014-ben, *egyazon téren* előzte volna meg korát, és – a vele térben és időben egyszerre megvalósuló emlékezetpolitikai programmal – maradt volna le sajnálatosan ugyanarról.

Írom mindezt úgy, hogy tisztán látható, meddig terjedt az építészek, tájépítészek és mérnökök felelőssége, s ez az írás elsősorban erről szólna, hogy az ő munkájukat laudálja. De látnunk kell azt is, hogy az építészet nem függetlenítheti magát azoktól a rajta kívül vagy felette történő folyamatoktól, kontextusoktól sem, amelyekkel együtt fejti ki hatását. Ha akarjuk, ha nem, ha beismerjük, ha nem, a körülmények visszahatnak építészet vagy köztérépítészet legnemesebb és legprogresszívebb eredményeire is.



A megújult tér helyszínrajza

- 1 József Attila szobor
- 2 Andrássy Gyula lovasszobor
- 3 Demokrácia tere
- 4 Déli villamosmegálló
- 5 II. Rákóczi Ferenc lovasszobor
- 6 Vízarchitektúra
- 7 A nemzet főtere
- 8 Térpárasító felület
- 9 Nemzeti lobogó
- 10 1956-os emlékhely/ kőtár
- 11 Kossuth Lajos emlékmű
- 12 Látogatóközpont bejárat
- 13 Tisza István emlékmű
- 14 Északi villamosmegálló
- 15 A mélygarázs rámpája
- 16 Rakparti mélygarázs-behajtó
- 17 Rakparti látogatóközpont megközelítés
- 18 Hajókikötő
- 19 Parlamenti sétány

Tér vagy park

Különös módon az 1904-ben elkészült Országház előtti és melletti tér kialakulása korántsem volt olyan evidens folyamat, mint azt az egyébként egyértelmű építészeti és urbanisztikai állásfoglalást jelentő monumentális épület esetében gondolnánk. Számos egyéb ok mellett a térkompozíció befejeztének időbeli csúszása azzal is magyarázható, hogy az épület egyértelműen szimmetrikus, ám a Duna-parti szituáció miatt a városi szövet főbb vonalaival szöveget bezáró, ráadásul északi, déli és keleti térrészeket kizáró telepítése folyamatosan konfrontációban volt a közlekedési szempontokkal, a reprezentáció és a városi használat ellentétesen ható igényeivel, majd jóval később a biztonsági elvárásokkal. A három térrész Steindl Imre elképzelésében még egységes koncepciója valójában sosem valósult meg. Számos tervváltozat készült általában összefüggésben a térre tervezett, reprezentatív köztéri szobrok elhelyezésével. A tény, hogy a szobrok pozíciója nagyban formálta a tér kompozícióját, mindennél jobban mutat rá a fő dilemmára is: reprezentatív főtér vagy városi park kíván-e lenni az Országház körülvéő fővárosi közterület? 1926-ra – számos stációt követően – Lechner Jenő és Rerrich Béla koncepciója alapján, de Råde Károly által módosítva fogalmazódott meg az a térkonceptió, amely – torzulásokkal, módosításokkal bár, de – a mai napig meghatározóvá vált. Ebben a téren elhelyezett négy szobor (Andrássy Gyuláé délen, Tisza Istváné északon, míg a Kúria és Mezőgazdasági Minisztérium előtti térrészen egymással szemben Rákóczi és Kossuth szoborcsoportja) meghatározóvá vált, és egyértelműen elkülöníthető téri egységeket határozott meg.²

A történelmi és politikai események folyamatosan hatottak a tér fejlődésére vagy inkább változásaira, nem

csak a reprezentatív szobrok állítását és elbontását tekintve, de végjátékként a 2006-os események után az addigiaknál szigorúbb biztonságtechnikai követelmények igényét is megfogalmazva. A 2007-es tervpályázat kiírásával komoly veszélye állt fent annak, hogy a teret masszív, szükség szerint zárható kerítés veszi majd körbe. A végül első díjat nyert s73 tájépítész iroda terve szerencsés módon lépett ezen túl, és kimondható, hogy az – immár a Köztársasági és az s73 irodák által közösen jegyzett³ – most megvalósult állapot is elment a lehető legdemokratikusabb és a városi köztérhasználat szempontjából legjobb, legnagyobbvonalúbb megoldás megvalósításáig. A téren kettős védelmi zóna alakult ki. Egyrészt a tér szélein épített kőpollerek és az Alkotmány utca tengelyében nagyvonalú, süllyesztett vízmedence gátolja a gépjárművel való behajtást. Másrészt az Országház keleti homlokzatán kiemelt zöldfelületek és az öntöttvas kordonok alkotta kompozíció jelöli ki a gyalogos forgalom határait. A védelem eszköze tehát nem a kerítés lett, az e legtöbb helyen köztérépítészeti elemekkel in-

A Lechner-Rerrich-féle koncepció Råde Károly által módosítva valósult meg. A képen az 1937-es állapot látható





A Dunánál című József Attila szobor új pozíciójában

tegráltan a lehető leginkább rejtve maradt. Az így létrejött tér egyszerre tud megfelelni a reprezentatív használatnak és a nyüzsgő városi téri funkcióknak is. Az elkészülte óta eltelt rövid idő is igazolja, hogy a tér e szempontból remekül működik.

Az északi és déli térrészek esetében a dunai panorámára való „kifordítás”, a városi csatlakozó térfalak és utcák tengelyével átszótt térbeli képlet, zöld és burkolt felületek mértéktartó aránya vagy a mikroklímát elősegíteni hivatott párasító fűvókák rasztere mind a tér mindennapi, minőségi használatát segítik elő. A korábban a téren lévő fák nagyobb részének kivágása egyrészt – alapvetően épp a mikroklíma miatt – fájó döntés, amelyet az Országház épületének láthatósága, kiemelése, azaz a térrel szemben elvárt reprezentativitás talán túlzó igényként határozott meg.

Kimondható, hogy olyan új köztéreggyűttes jött létre az Országház körül, amely differenciált választ képes adni a tér történetét végigkísérő „tér vagy park” dilemmára. A megvalósult köztér éppúgy az Országház monumentális épületének monumentális tere, ahogy tagoltságával, berendezésével és köztérépítészeti frissességével egyszerűen *kortárs városi tér* is képes lenni.

Rendszer

A tér megújításának legnagyobb építészeti és tájépítészeti eredményeit azok rendszerszintű megalapozása tette

lehetővé. Az Országház megépülte óta sosem nyílt alkalom olyan átfogó elgondolás megvalósítására, amely a hármastérrészt azonos vagy legalábbis összetartozó koncepció szerint oldotta volna meg, vagy amely a negyedik térrészt, azaz a felső rakpartot is a koncepció szerves részévé emelte volna, s amely a közlekedési, infrastrukturális kérdésekben is a Steindl Imre-i épület léptékével mérhető döntéseket vitt volna véghez.

A legjelentősebb eredmény a Parlament „körüljárhatósága” lett. A rakparton a körbejárhatóság érdekében elvégzett beavatkozások az északi és déli térrész szerves kapcsolatát teremtették meg, ráadásul új kontextusba emelték Pauer Gyula 2005-ben készült rakparti „Cipők” emlékművét is. A rakparti támfal meghosszabbítása a látogatóközpont vonaláig annak telepítési nagyvonalúságát kifejező mérnöki gesztusként valósult meg.

A téren áthaladó villamos vonalvezetését az idők során alapvetően vasúti pályaépítési szempontok határozták meg. Ebből fakadt az északi térfallal nem párhuzamos vonalvezetése, a déli térfaltól való jelentős távolsága, ami a Kossuth tér felületéből indokolatlanul nagy részt szakított ki. Leginkább zavaró az volt, hogy a villamos a déli térrészt átlósan szelte keresztül. A sínek rendezése visszaállította a tér egységét és funkcionális haszonnal is járt (növekvő egybefüggő területek adódtak). A gépjárműforgalom csaknem megszűnt, teljes gyalogos dominancia nem csupán a tér nagyvonalúságához járult

Az Alkotmány utca tengelyében a tér szélén süllyesztett vízfelület teljesít praktikus célokat: a védelmi zóna határa és térbeli hangsúly a középső térrész előtt



hozzá, de ahhoz is, hogy a gépjárművek állandó zajforrása eltűnjön a térről.

A Lechner–Rerrich-koncepcióhoz hasonlóan a most megvalósult rendezés is differenciáltan foglal állást a térszerkezet városi szövetéhez vagy az Országház épületéhez való kötődés, vonzás dilemmájában. Noha az egyes térrészek egymással egyértelmű rokonságban állnak, a Nádor és Falk Miksa utcák által kijelölt tengelyhez közelebbi, nagy füves felületekkel lehatárolt sáv önálló térként is értelmezhető, annál is inkább, mert az Országházhoz közelebbi zóna kiemelt szegélyű cserjefelületei szinte térfalképző erővel bírnak. Ugyanakkor e rendszerre merőlegesen is tisztán rajzolódik ki a Parlament középrizalitja előtti szabályos ünnepi tér, amely a terepviszonyokból adódóan szintben is kiemelkedik, és a vízmedencével zárva egyértelműen a térszerkezet leginkább monumentális térrésze súlypontjában az új országzászlóval. Az északi és déli térdarabok szinte önálló közterek, amelyek Országházhoz való kötődésénél erősebbnek tűnik a környező térfalakhoz és leginkább a Dunához, a rakparthoz való intenzív viszonyuk.

Alárendelő építészet

A köztérépítészeti válaszokon túl az Országházat folyamatosan látogatók méltó kiszolgálása, de a térről száműzött parkolók pótlása is megoldásra várt. Az épület turisztikai célú megközelítése elvben két módon volt elképzelhető: az – egyébként hatalmas – épületben helyezve el a szükséges funkciókat, vagy az épület mellett. Előbbi valósult meg a Foster-féle rekonstrukció után a berlini Reichstag esetében, ahol a látogatók a főbejáraton lépnek be – természetesen szigorú ellenőrzés után – az épületbe, és valamennyi kiszolgáló funkció is az épületben kapott helyett (a demokratikus elv építészeti csúcspontja pedig a szimbolikus látogatóvezetés az ülésterem feletti kupolatérben).⁴ Bécsben, a 2005-ben elkészült parlamenti látogatóközpont esetében⁵ – kihasználva az épület adottságait – a főbejárat felhajtóépítmény szintmagas lábazatán keresztül alakították ki a bejáratot, és a felhajtórampa alá építették be a szükséges tereket.

A mellé- és aláépítést választották Tima Zoltán és munkatársai, amelynek logikus következménye lett a föld alatti pozíció, hiszen az Országház monumentális épülete mindenfajta mellérendelő építészeti viselkedést eleve lehetetlenné tett. Az épület mellett megünnepeljük a föld alá, és csak a biztonsági ellenőrzést követően léphetünk – még mindig a föld alatt – a Parlament alagsorába. Túllépve a berlini példával való kézenfekvő összehasonlítást szimbolikus rétegein, a Parlament északi térrésze alá épült háromszintes mélygarázs és a föld alá süllyesztett látogatóközpont több szempontból is racionális döntésnek bizonyult. Talán a legkevésbé frekvenciált tér-

rész átalakításával a tervezők igyekeztek a nagy épülethez képest lehetetlenül kicsiny beavatkozást annak pozíciójával felértékelni, ami elsősorban a telepítés térbeli tengelyességével volt elérhető. A Szalay utca vonalában elhelyezett lépcsősor vezet le a térszint alatti látogatóközpont épületébe, amely folytatódik, és árvízbiztos kapurendszerrel védhető megnyitást kapott a rakpart felé is. A tengely vége – a rakparti alsó támfal meghosszabbításával – egy hajókikötőben végződik. Ez a térbeli kapcsolat a tér és a rakpart között a föld alatti épületet, pontosabban annak közönségforgalmi tereit köztéri funkciókkal ruhazza fel (hiszen ez az elsődleges lehetőség az Országház épületének körbejárására, azaz a rakpartról a térre való feljutásra), a föld alatti pozíciót felértékelni képes.

A térszint alatti pozíciót a látogatóvezetés térsorainak dramaturgiája is igazolja. A szükséges kiszolgáló és ellenőrző funkciók után a ház alagsori traktusain át keskeny folyosókon keresztül jutunk el a térkompozíció legerősebb részébe, az északi udvar aláépítésével létrejött kiállítótérbe. Ez a fehércementes látszóbeton felületek alkotta terem különlegesen szép, homogén, a hazai viszonyok között szinte valószínűtlen minőségben tárul a látogatók szeme elé, az üvegtetőn keresztül pedig az Országház udvari (téglaarchitektúrás) és a főtömeg (kőburkolatos) világa egyszerre, sosem volt perspektívából válik láthatóvá. E kettős láttatásnak szimbolikus jelentősége is van, még ha – megint a berlini példával állítva párhuzamba – nem is az épület legfontosabb tere válik áttekinthetővé a látogatók számára. A látogatóközpont részletképzése nagyvonalúságot, minőségi anyaghasználatot és kifinomult részletképzést tükröz, habár – összevetve az udvari aláépítés homogenitásának nagyvonalúságával – a kellenél talán többféle anyag halmozódik a terekben. A belső anyaghasználat didaxisa – amely az útvonal azon részeit, amelyek az Országház épületén kívüliek, nyersbeton felületekkel jelöli ki, míg belül láttatni engedi az egykori alagsori téglafalakat – jó és a dramaturgiának megfelelő döntések szerint alakult.

Ami a látogatóközpont esetében arányosnak tűnik, kérdésessé válik az Országház középrizalitjától északra lévő kőtár és délre lévő 56-os sortűz emlékére létrejövő múzeum földfelszíni lejáratainak megfogalmazása esetén. Noha az egykori szellőzőalagutak hasznosítása kézenfekvően merült fel, a földfelszíni jelek szükségképpen müljác alul az épület és a tér léptékét. Bizonyosan jobb lett volna a kiemelt növénykazetták kontúrjába való integrációja, s ez által nem építészeti, hanem tájépítészeti megfogalmazása a lejáratoknak.



A Kossuth tér Kúria felé eső része a Parlament épületéből

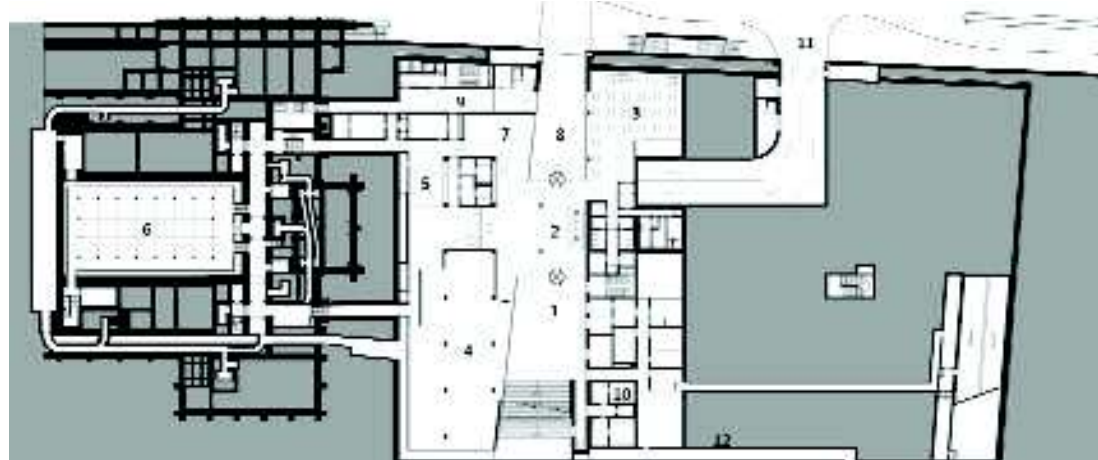
- 1 A cikk az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.
- 2 Csepely-Knorr Luca: *A múlt kérdései – a jövő válaszai. A budapesti Kossuth tér térépítészeti tervpályázata*, in: 4D, 2007/8., pp. 3–25. o.
- 3 A térre nemzetbiztonsági okokra hivatkozva nem nyílt tervpályázatot, hanem meghívásos közbeszerzési pályázatot írtak ki, amelyet a Közti Zrt. nyert meg, aki a tájépítészeti feladatok elvégzésébe bevonta a korábbi, 2007-es tervpályázat győztesét, az s73 Kft.-t.
- 4 Id. még Kerékgyártó Béla: *Az újra megtalált közép? A Reichstag és a német demokrácia önmegjelenítése*, in *Berlin átváltozásai* (szerk.: Kerékgyártó Béla), Typotex, 2008, p. 91.
- 5 Építésszek: Geiswinkler & Geiswinkler Architekten

Az 56-os emlékhely lejáratainak „golyólyuggatta” mellvéd fala





A burkolatba süllyesztett pársítók fűvókák egyszerre javítják a tér mikroklimáját, és erősítik a városi tér jelleget



A látogatóközpont alaprajza

1 Látogatóközpont bejárat / 2 Aula, jegypénztár / 3 Kávézó / 4 Múzeum / 5 Ruhatár / 6 Parlamenti Múzeum / 7 Ajándékolt

8 Rakparti bejárat / 9 Képviselői bejárat / 10 Nyilvános vécé / 11 Mélygarázs behajtó / 12 Közműalagút

6 A déli térrész közepéről a rakparti támfal lépcsőben végződő déli csücskére áthelyezett József Atilla szobor üdítő kivétel: az új kontextus nem gyengíti, hanem felerősíti a szobor erejét, jelentőségét.

7 Csak két példa az egészséges emlékezetpolitika tárgyasulására. Az egykori NDK főterének szélén, az Alexander platzon, az egykori Palast der Republik mögött álló Marx és Engels szobor együttese ma is áll, sőt, amikor az építkezés miatt néhány éve útban volt, akkor ideiglenesen pár tíz méterrel odébb helyezve várta az építkezés befejeztét. A berlini Reichstag épületében az egykori szovjet katonák falfirkáit a Foster-féle felújítás gondosan megőrizte, ma is olvashatók.

8 Horvay János most újragyártott Kossuth-szoborcsoportja a téren huszonhat, az elbontott Kisfaludy-Stróbl-féle szoborcsoport hatvan évig állt a téren – mindkettő az adott politikai kurzus ideológiájának kívánt megfelelni.

újraalkotása, vagy hogy kik is azok a történelmi szereplők, akinek a téren menniük vagy jönniük kellett.⁶

A háború előtti képzőművészeti program restaurációs szándékának elvi problémáján túl következményként egy olyan sterilitás állt elő, amely eltüntette a térrel kapcsolatos kollektív élményeink lenyomatainak jelentős részét.⁷ A hamis pillanatfelvétel óhatatlanul konfrontálódik a kortárs térrendezéssel (csak egy példa: Tisza monumentális, immár többszintes mélygarázon álló szoborkompozíciójától pár méterre a látogatóközpont mellvédje húzódik), de nagyobb probléma, hogy eltűntek azok a rétegek, amelyek művészeti értelemben jól vagy rosszul, de őrizték a történelmi tér ellentmondásos eseményeinek emlékezetét. A Kossuth tér évszázados törté-



Metszet az Országház déli udvarán, a látogatóközponton és az új mélygarázon keresztül

- 1 Látogatóközpont
- 2 Parlamenti Múzeum
- 3 Mélygarázs

Emlékezetpolitikai paradoxon

A 2011-es vonatkozó kormányrendelet egyértelműen meghatározta, hogy a tér képzőművészeti arculata az 1944-es állapotnak feleljen meg. Távol álljon tőlem, hogy egy építészeti elemzés, kritika mindennek politikai jelentését próbálja meg elemezni. Abba sem mennék bele, mit jelent az egykor volt, de elpusztult műalkotások

nelme során számos felemelő és lehangoló, kis- és nagyszerű, tragikus és örömteli, szervezett és spontán, közösségi és személyes eseménynek adott helyet. Kollektív emlékezetünk ezt az eseménysorozatot különböző hangúlyokkal őrzi, s megint más hangúlyokat emelt ki a tér megújítása előtti köztéri szobrok összessége. Az 1952-ben állított Kisfaludy-Stróbl Zsigmond-féle Kossuth-

szoborcsoport,⁸ az 1975-ban állított Károlyi-szobor, az 1996-ban emelt 56-os forradalom lángra komponizáció, de még a vitatható színvonalú 56-os jelképes síremlék is mind-mind a térrel kapcsolatos emlékezetpolitikát rétegeességében, s ezért differenciáltan alakító fizikai lenyomatok voltak. Ezek totális eltávolítása, a tér esztétikai értelemben olyan amilyen, de emlékezetpolitikailag sokrétű „archeológiai” mintázatának eltüntetése „kilúgozta”, egy hetven évvel ezelőtti állapot visszaállításával eltörölte a tér ellentmondásaival együtt is gazdag hagyományát, s vele együtt az ahhoz kötődő mentális térképünk jelentős részét is. Nincs az az acéllemez mellvéden átütött mesterséges gépfegyverlenyomat-minta, de nincs az a monumentális országzászló sem, amely az eltűnt jelentésrétegeket képes lenne pótolni.

De mindez, mint bevezetőmben írtam, nem a tér megújításában dolgozó szakemberek felelőssége. Az ő érdekük, hogy megkíséreltek függetlenné tenni a képzőművészeti program sterilizáló célkitűzésétől. Részben sikerrel, hiszen egy kortárs, rendszerben és részletekben egyaránt korszerűen gondolkodó, ugyanakkor a tér történeti fejlődésére is reagáló, abba illeszthető új fejezete kezdődik az Országház körüli köztereinknek. Ugyanakkor az emlékezetpolitikai deficit visszahat a megújított tér architektúrájára is. Az eltávolított szobroknak már nyoma sincs, az újaknak zömében még csak a vasbeton talapza-

ta és váza látható. De mi történik az új térkompozícióval, a kortárs anyaghasználattal és részletképzéssel, a növénykiültetések absztrakt ornamentikájával vagy a látogatóközpont valószerűtlenül magas, strukturált üvegfalának nagyvonalúságával, ha tőlük pár méterre elkészülnek az újragyártott szobrok, a két háború közötti politikai és lelkiállapot mai illusztrációiként?

Összességében – az előzőekben elemzett ambivalenciát nem feledve – elmondható, hogy az építésszek és tájépítésszek vezetett tervezői csapat, de érezhetően a projekt menedzsmentje is elment a végsőkhöz. Munkájuk eredményeképpen az Országház történetében egyedülálló színvonalú látogatói megközelítés és nagyvonalú, kortárs térrendezés valósult meg, mind koncepcionális gondosságát, mind anyagi minőségét tekintve. Nem mellesleg – és ez a megvalósult térrekonstrukció legnagyobb hozzáadott értéke – a téregyüttes történetében először olyan pezsgő köztérhasználatot lehetővé tevő, egyszerre reprezentatív és publikus városi tér, valamint annak méltó kiszolgálása jött létre, amely teljesen új, demokratikus értéként jelenik meg a megújult Kossuth tér történetében.

Szabó Levente



Az Országház északi udvarának aláépítésével létrejött kiállítótér

Építész: Tima Zoltán

Tér- és tájépítés:

Mohácsi Sándor (s73)

Építész tervező:

Németh Tamás (1965)

Építész munkatársak: Molnár

Tibor, Tölgyesi Kaplony, Papp

Dóra, Szabó Máté, Ráti Orsolya

Építettő: Országgyűlés Hivatala,

Steindl Imre Program

Generál tervező: Közti Zrt.

Építészet/Belsőépítészet:

Tima Stúdió, Közti Zrt. Parlamenti

Múzeum, Látogatóközpont

Uvaterv Zrt. Mélygarázs

Tájépítészet: S73 Kft.

Tartószerkezetek: Közti Zrt.

(Parlamenti Múzeum), Uvaterv

Zrt. (Látogatóközpont és mély-

garázs)

Épületgépészet, elektromos

rendszerek: Közti Zrt. (Parlamenti

Múzeum, Látogatóközpont),

Uvaterv Zrt. (Mélygarázs), IQ Kft.

Szigetelések: Pataky és Horváth

Kft.

Tűzvédelem: Mébart Bt.,

Optomm Kft.

Akuszтика: Unszol Bt.

Garázstechnológia: Uvaterv Zrt.

Konyhatechnológia: Liget

Építész és Mérnöki Iroda

Vízgépészet: Technoconsult Kft.

Közmű tervező: Főmterv Zrt.

Forgalomtechnika: Főmterv Zrt.

Generálkivitelező:

KÉSZ Építő Zrt.

Fotó: Bujnovszky Tamás

ESÉLY A JÖVŐNEK

Balassagyarmat belvárosának megújítása

Balassagyarmat egy tipikus magyar kisváros, fejlődését a pusztulás és folytonos újjáépülés jellemzi.¹ A település évszázadról évszázadra szinte megszűnt, majd poraiból főnixmadárként támadt fel, ami amúgy a magyar kis- és középvárosok hősies vállalkozása. Balassagyarmat ismét újjászületésnek gyürkőzik neki, hiszen napjainkban osztja a térség és a megye nehéz helyzetét: magas a munkanélküliség, a fiatalok elvándorolnak. Magyarország 2004-től használ fel európai uniós támogatásokat. A források felhasználásának egyik fő célja az, hogy az ország területi megosztottsága csökkenjen. A város tehát ismét nekivág, esélyt ad jövőjének, és ebben egy nagyon erős társra lelt Eleőd Ákos építész személyében.

Balassagyarmat már korai történelme során is azért tudott kiemelkedni a környező falvak közül, mert egy olyan kisebb medencében és természetes átkelési helynél fekszik az Ipoly mentén, ahol több fontos út vonal keresztezi egymást.² A város a 14-15. századtól a térség

igazságszolgáltatásának, majd Nógrád megye közigazgatásának központja volt. Lakosságát és gazdaságát a központi szerepkör és az ide települő különféle nációk határozták meg: szlovákok, magyarok, porosz iparosok, szerb, majd zsidó kereskedők. Balassagyarmat gyorsan növekvő lakosságú megyeszékhely: igazgatási, kereskedelmi és pénzügyi központja lett a megyének. A város mai helyzetére a viharos 20. század nyomta rá erősen a bélyegét, hiszen elvesztette vonzáskörzetét az első világháború után lakosságának negyven százalékát a második világháború után és központi szerepkörét a kommunizmus időszakában.

A magyar kisvárosok központját egy vagy két szerkezeti út vonal – például egyik a megközelítést adó fő közlekedési út, a másik pedig, amelyik a vasútállomás felől érkezik – határozza meg, és az ezek mentén elhelyezkedő középületek, polgárházak. Az épületek elhelyezkedését a városok történelme és geográfiai adottságai alakí-

A kép az avatóünnepség idején (2013. december) készült, a Városháza erkélyén már a karácsonyi díszek – az első fotók egyike az újjászületett városközpontról





tották. Az ország szempontjából a kisvárosok jövője alapkérdés, fontos, hogy úgy váljanak sikeressé, vonzó-képessé, hogy közben történethordozó szerepüket is meg tudják őrizni. Balassagyarmat történelmi városközpontjának legfontosabb épületei az első világháborúig megépültek, a megyeháza az impozáns börtönnel, a kórház, a bíróság és a pénzügyi palota. Ekkor alakult ki a központ mai szerkezete, hagyományos beépítésű, kisvárosias jellegű szűk utcasora.³ A város központját a Madách liget, a Rákóczi fejedelem út, a Palóc liget és a megyeháza jelöli ki. A tervezői koncepcióban is ez az együttes tölti be a város megújulásának „vezérhajó” szerepét.

A Rákóczi fejedelem út menti, több ütemű és rétegű megújulásnak kétségkívül a legérdekesebb és leghangsúlyosabb része a Bajcsy Zsilinszky Endre utca torkolatának igazi „főtérre” történő kialakítása. A városközpont három kulcseleme – a Palóc liget, a Megyeháza és a Civitas Fortissima szobor – kapcsolódik ehhez a teresházhoz. A főtéren a Megyeházáé dominál az ideérkező út tengelyében. Ennek az épületnek sarkalatos szerepe van a város életében, hiszen egyrészt itt volt Nógrád vármegye központja, másrészt az út felől rejtő a város egyik legértékesebb műemlékét, a Maria Terézia korabeli börtönt.

A megújítási terv két szimmetrikusan elhelyezett óriás kandeláberrel, korhű „szigettel” jelöli ki az épület helyét. Itt érdemes kitérni a terv városmegújítási koncepcióba ágyazására is, hiszen a 2002 óta tiszteletbeli balassagyarmatvá vált Eleőd Ákos építész megfogalmazta a városfejlesztés szükséges lépéseit is. A megvalósult első ütem tervezésekor figyelembe vette, hogy a Megyeháza Balassagyarmat jövőjének egyik kulcsa. A városfejlesztési koncepcióban hangsúlyosan foglalkozik az épület együttes jövőjével.⁴

A Megyeházával szemben érkezik a vasútállomás felől a Bajcsy Zsilinszky Endre utca. Az utca két térfalának eltérő a karaktere. A nyitott térfalat a többszintű parkban álló Palóc Szálló és a volt Kaszinó adja, míg a zárt térfalat egy hatvanas évekből származó, jó arányú épület mellett egy 1930-as években elkészült iskola és egy egyszerű épület alkotja.

Balassagyarmat legvarázslatosabb tömbje a Palóc liget tartalmazó tömb. A tömb főter felőli peremét két villaszerűen megépített épület és a körülöttük elhelyezkedő kert határozza meg, ahol még mindig tapintható a 19. századi megyei-városi élet, ahol Mikszáth, Madách és kortársai a nagy fák alatt éltek. Mind a volt Kaszinó, mind a szálló Csipkerózsika-szerű álmukat alusszák sze-

Eleőd koncepcióját a racionális térszervezés és a hangulati elemek együttes hatása jellemzi – nem egyhangúsúlyú, homogén városközpontot tervezett, hanem karakteres térszakaszok átgondolt egységét; összehangolt építészeti eszközökkel és fényhatásokkal

A sétány középvezetékében kialakított programhelyszínek tavasztól ősziig kulturális eseményeket és más városi rendezvényeket, szombat délelőttönként például helyi termelői piacot fogadnak be



fotó: Lénárd Viktor

rencsére, így a tervező tudott élni a lehetőséggel, hogy a közterület-megújítással hangsúlyos szerephez hozza ezeket az épületeket, megnyitva az utat a jövő koncepcionális lépéseinek. Az építész nagyon pontosan fogalmazott, amikor az első ütemben a beépítést tovább gazdagítva egy könnyed áttört zenepavilont helyezett el, megértve a tömb szabadon álló villaszerű épületekből, térhatároló

a főter kapcsolását, a volt Kaszinó és a mellette álló épületek számára új kulturális funkciót szán. A jelenlegi esetleges és mégis szerves térkapcsolat fejlesztése, új épület elhelyezése ebben a kontextusban nehéz feladat, hiszen a kisvárosra és a tömbre oly jellemző keskeny hasítékok megnyitása a tér(fal) szétesésével is járhat. A Rákóczi fejedelem út mentén nem tudatosan formált egységes beépítést találunk, hanem koronként elhelyezett épületek sorát, melyek hol zártan, hol előkerttel kapcsolódnak a főutca-főter együtteséhez, és ezek egymás mellettsége adja Balassagyarmat hangulatát, történelmének lenyomatát. Ezért a tervező a megújítást tudatosan több szakaszra bontotta, és kicsit eltérő építészeti beavatkozásokat tervezett. Az első szakasz a Madách liget és a Megyeháza előtti rész. Itt a kisvárosias beépítést csak kíséri a városépítészeti megoldás jól megválasztott utcabútorokkal és térvilágító elemekkel, és nagyon helyesen nem próbálja ezt a szerkezetet felülírni.

A következő szakasz a már több irányból körüljárt főter, ahol a tervező jól érzi meg, hogy ez a csomópont geometrikus értelmezés nélkül könnyen szétcsúszhat.

A központi térkompozíció az építészeti intertextualitás elegáns példájával szól a történelmi környezet és a kortárs felújítás kapcsolatáról. A főter súlypontja a Vármegyeháza: ide vezetnek az új városközponti sétányok a történelmi épületekhez minőségben illeszkedő, de hangsúlyozottan modern térelemekkel. Az origóban kialakított, inverz burkolatú sziget pedig hangulati idézet, vendégszöveg; korhű karakterű térelemeivel a Vármegyeháza történelmi múltjának mementója



fotó: Nagy Sándor Márton

Eleőd Ákos koncepciójában az újszerű elem, hogy nem kozmetikázásban, hanem funkcióban és tartalomban gondolkodott, használatban, amelynek a külső megújulás, a folyamatos karbantartás egyenes következménye. Városfejlesztési koncepciója a köztereknek és épületeknek az újszerű és a város logikájából következő használatát határozza meg első sorban, padok és burkolat helyett arra tesz javaslatot. A 2011-es főépítész konferencia vezérgondolatául választott kulturális alapú városfejlesztés mikroelemekre bontásáról van itt szó, amelyet Balassagyarmat az építész tudatos hivatásgyakorlása révén nyert magának.

Eleőd Ákos tudatosan vallja, hogy a koncepcionális megközelítés, a programalkotás éppúgy az építész feladatai közé tartozik, mint a konkrét épület megtervezése. A program megalkotása közben, annak során jön létre az a gondolati mag, amely végül épületszerkezetekben ölt testet. A városi vezetés, amely, mint bárhol másutt, pártpolitikai érdekek mentén támad vagy támogat javaslatokat, a városfejlesztési koncepciót egyhangúlag fogadta el: a terv által képviselt jövőkép konszenzust tudott teremteni.

A 2007-ben véglegesített koncepció nemcsak városi léptékben gondolkodott, hanem az érintett területek térfalát, építészeti környezetét alkotó konkrét projektekben is. Zöldi Anna, *Átrium*, 2011/1.

kerítésekből és dús, többszintes növényzetből álló beépítését.

Az e két épület mögött rejtőző Palóc liget a városközpont hihetetlen értéke. Több kis utcácskán és sikátorokon keresztül lehet megközelíteni. Az 1898-ban létesített park permén álló épületek körül fogják és védik a természeti értéket, a palóc táj lelkét idéző hangulatot száz évnél is idősebb fáival, hárs- és juharfákkal, amerikai mocsártölgyekkel. A ligetet 1898-ban létesítették Erzsébet királynő emlékére, közepén 1914-ben épült a Palóc Múzeum épülete Wälder Gyula tervei szerint.⁵ A parkhoz kapcsolódik Eleőd Ákos 2010-ben tervezett tornaterme, amely értelmezi az iskola és a park viszonyát, léptékével és formálásával egyszerre tud a park részévé, ugyanakkor köztes tereivel az iskolai élet színterévé válni.

A városépítészeti koncepció tovább gondolja a liget és

Ezért a Megyeházára szimmetrikus, szép vonalvezetésű, a közlekedést is jól szolgáló, vegyes forgalmú csomópontot tervezett. A központi járdaszívet kiemelt hangsúlyt kap, ezt erősíti a három egyedi kandeláber és a napóra. A három térfalról már írtunk, kiemelt szerepe természetesen a Megyeháza van. A Palóc liget felőli tördelt, nyitott térfalat rendezték, a terepadottságokhoz illeszkedő kőburkolatú lábazati fal fogadja be a zenepavilont. A pavilon a városfejlesztési koncepció szerint nemcsak egy üres hely, hanem a város zeneiskolái által patronált állandó kültéri zeneterem lesz, amely a főter funkcionális megújulásának lehet az egyik legfontosabb eleme.

A tér zárt térfalának változásai tekinthetők az egész koncepció kovászának is. Eleőd Ákos 2002-ben a Civitas Fortissima szobor (Párkányi Raab Péter a szobrász) környezetrendezési munkáinak kapcsán került Balassagyarmat

Fotó: Nagy Sándor Márton



matra, és ekkor kezdte meg tervező munkáját a főter és a központ megújításának érdekében. A 2002-es koncepcióból 2007-re készült el a belváros teljes rehabilitációját egységében végiggondolt városfejlesztési terv. A zárt térfal elé került szobor 2002-ben megnyitotta a tér megújulását. A Bajcsy Zsilinszky út és a Rákóczi fejedelem út csatlakozását egy 1960-as évekből származó épület adja, melynek földszintjén egy jellegtelen üzlet helyezkedett el. A földszint funkcióváltásával (kávéház) Eleőd ezt is a városközpont részévé tette: belsőépítészeti áttervezésével (új, teljesen szétnyitható üvegportál készült) és közterületi kapcsolatának biztosításával (nagy, térbe integrált terasz) az egész tér megnyílt az állandó gyalogos használatnak. Az építész a térbukolat finom, damaszt terítőszerű finom mintáival a részletgazdag megoldáson túl a funkcionális rendet is megteremti, kijelöli a nyári közterület-használat felületeit.

A Rákóczi fejedelem út Megyeháza és a templom közötti szakaszán végigvonul az előzőekben ismertetett építészeti gondolat és anyagkezelés. Természetesen a koncepcióból következő karaktersváltás történik ezen a szakaszon. A széles utcát itt zártosított beépítés határozza, és a tervező a teret ismét funkciógazdagításra használja, kulturális programok, hétfégi piac helyét jelölték ki. Kandeláberek, beépített ernyők, padok, szökőkút szolgálják a tervezői koncepciót. Ez a térkompozíció záródik le a templom előtt. Sajnos a pályázaton elnyert forrás nem volt elég a belvárost lezáró Reimholz Péter-féle integrált közművelődési központig terjedő megújításra.

„A városközpontot jelenleg kevesen lakják, és ezek között nagyon magas a nyugdíjasok aránya. Alacsony és közepes státusú társadalmi csoportok aránya is megemelkedett az utóbbi évtizedekben. Halott a főter, funkciótlannak az épületek, kereskedelem nem igazán

Balassagyarmaton a zenepavilon nem csak „jel a helyszínrajzon” – hétfőként koncerteket, júniusban egész napos zenei fesztivált szervez a városi zeneiskola

A zenepavilon speciális téma. Sok város épít, de sok egyáltalán nem használja ki. A sátoros ünnepek kivételével a pavilonok elhagyatottan, s emiatt egyre lerobbantabban árválkodnak. Balassagyarmat ne kövesse el ezt a hibát! Csak akkor szabad zenepavilont építenünk, ha egyidejűleg szerződést kötünk a zeneiskolával. Legyen minden hétfőgél fel-lépés – ez win-win kapcsolat. A zeneiskolás gyerek számára büszkeség, hogy ő ad koncertet a városnak, a városlakók pedig örömmel számon fogják tartani az új rítust. Teremtsünk hagyományt! *Eleőd Ákos, városfejlesztési koncepcióterv, 2007*

Fotó: Nagy Sándor Márton



A koncepció egyik legfontosabb térszerkezeti eleme: a korábban négy sávval és parkolókkal elválasztott út aszimmetrikus átalakításával tervezett gyalogvonalú sétány

Már a koncepcióban megfogalmazódik a tervezés legfőbb alapelve, miszerint a tervezés központjában a helyi lakos áll, akinek a tér megújul, revitalizálódik, aki lehetőséget kap arra, hogy újra élettel töltsen meg a város megújuló tereit.

A szabadtér-építészeti koncepció célrendszerének további fontos eleme az életteli, funkciógazdag kialakítás, a közösségi igényekre való érzékenység, a környezetéhez illeszkedő, színvonalas építészeti arculat és minőség képviselése.

Balassagyarmat városközpont revitalizációs terve tiszteleg a város épített öröksége előtt, illeszkedik a meglévő környezethez, a kortárs építészet jól használt eszközeivel nyúl a városközpont szabad tereihez. Végül, ami talán a legfontosabb, hogy a terv az itt lakó szemüvegén keresztül, emberi léptékben javasolja megújítani, a pezsgő városi élet színterévé tenni a városközpontot. Szerdahelyi-Németh Klára, EUPályázati szakvélemény, 2011

Éjszakai fények –
pollerperspektívából



fotó: Nagy Sándor Márton

A város legtekintélyesebb épülete a főteret több mint 100 méteres(!) főhomlokzatával uraló Vármegyeháza

van jelen a belvárosban, a magántulajdonú épületek leromlottak.” (IVS 2008) Ezeket a szavakat olvasva a város integrált városfejlesztési stratégiájában nem gondolkodunk azon, hogy miért a belvárost jelölte ki az első megújítási feladatnak az önkormányzat.

De ahogy a bevezetőben írtam, Balassagyarmat erős szövetségesre lelt Eleőd Ákos építészből. 2007-től a kivitelezés 2013-as befejezéséig a tervező lakossági megbeszéléseken, helyi tévéadásokban, testületi üléseken ismerte meg az itt élők vágyait, és nemcsak az egyszerű igényeket, hanem a helyiek erős történeti polgári hagyományokban gyökerező szellemiségét is.



fotó: Klein András

A sétány torkolata a Vármegyeháza felől

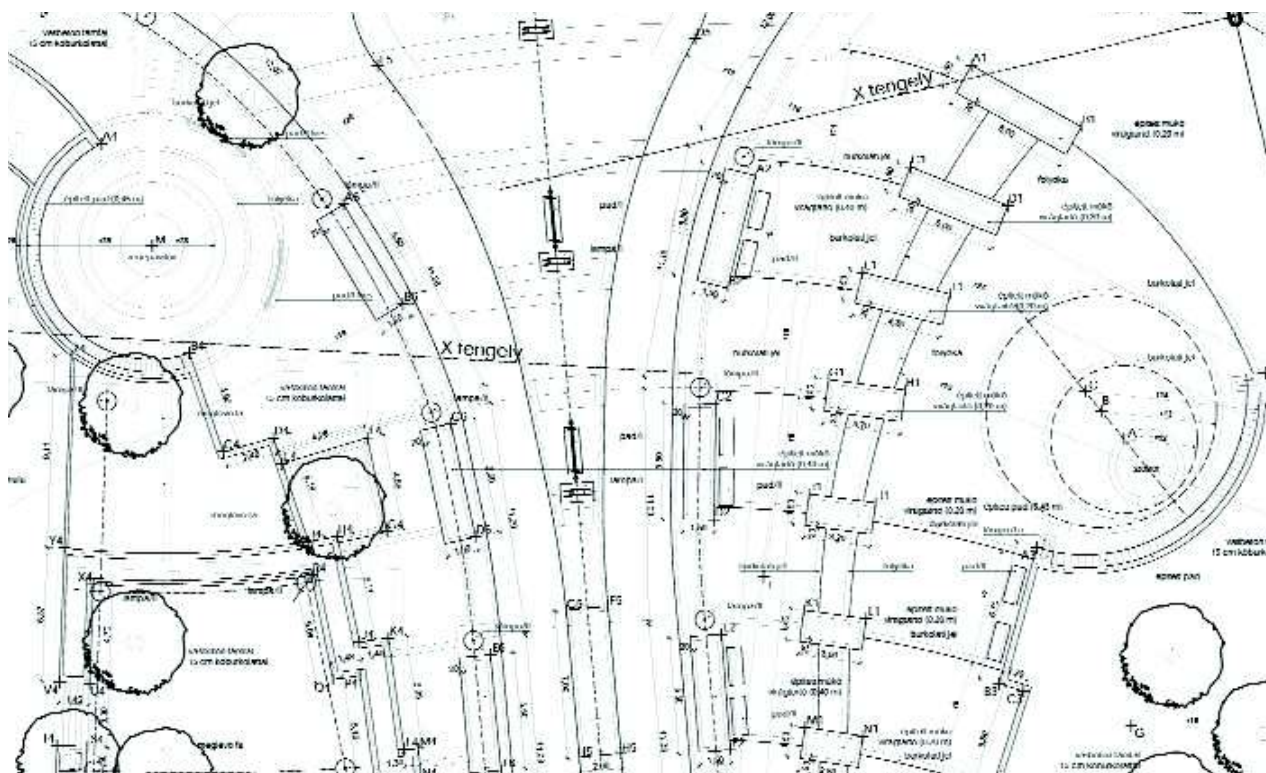


és Magyarországon még mindig ritka ez a magatartás a tervezők részéről, hogy ilyen mélyen helyezkedjenek be egy város lelkébe. Az adatokat és a szellemiséget gyúrta építészként koncepcióba, terekbe és részletekbe, újból és újból a helyiekkel végigbeszélve finomította azt, alakította a balassagyarmatiak énképét, jövőbe vetett hitét.

Azt gondolom, hogy ez a terv és a megújulás első üteme új esélyt ad a város újjászületésének.

Alföldi György

fotó: Nagy Sándor Márton



Balassagyarmat városközpont/ kivitelezési közbeszerzési pályázat /építész műleírás

Levél a jövődöbéli kivitelezőkhöz

Hölgyeim és Uraim,

akik most a városközpont közbeszerzési pályázatára készülnek, s Önök között azok, akikkel majd meg is fogjuk építeni! A mostani, első szakaszban, a költségek tervezésének fázisában Önöket – teljesen természetesen – nem a városközpont koncepciója foglalkoztatja, hanem az, hogy például hány darab lámpával, paddal, hány négyzetméter burkolattal, támfallal s mindezekhez kapcsolódóan milyen munkafolyamatokkal kell számolni.

Pontosan ezért ebben a szakaszban csak igen röviden ismertetem a koncepciót. Ez az alapismertetés ugyanakkor nagyon fontos, hiszen Önöknek már most, a költségelemzés első szakaszában tudni kell a munka gondolati háttérét; hiszen Balassagyarmat újjászülető városközpontja nem lámpákból és burkolatokból áll, hanem mindenekelőtt gondolatokból. (A későbbi, harmadik szakaszban, az effektív kivitelezési munka idején, amikor tervezési művezetés keretén belül a mindenkor aktualitásokat fogjuk megbeszélni, szintén nincs helye a koncepcionális gondolatmenetnek, mert akkor már a részletekre fogunk koncentrálni.)

Mindezek okán roppant fontosnak tartom a majdani második szakaszt, már a pályázat utáni, de még a kivitelezés előtti időszakot. Egy ilyen összetett terv esetén a kivitelező ne csak azt tudja (mint számos, rosszul előkészített esetben), hogy ezt ide kell építeni, azt meg amoda, hanem azt is tudja, hogy MIÉRT; milyen gondolati háttér alapján, milyen gondolati összefüggések mentén. Óriási a felelősségkülönbsége ugyanis annak, ha egy városközpont-újjászületésre csak mint műszaki feladatok sorozatára tekintünk, vagy pedig úgy, hogy a város jövőjének, az itt élő emberek elkövetkezendő évtizedeinek környezetét teremtjük meg.

Ennek érdekében, a majdani második szakaszban a részletesen kidolgozott koncepcióterv gondolatmenetét személyesen fogom ismertetni, végigelemezni, hogy a konkrét kivitelezői munkát előkészítsem, addig is a felmerülő kérdésekre a közbeszerzési pályázat szabályai mentén szívesen válaszolok, s egyben jó munkát kívánok mindenkinek.

Budapest, 2012 nyara

Üdvözlettel: Eleőd Ákos

Ybl-díjas építész,

a városközpont-rehabilitáció vezető építész tervezője

1. Brunda Gusztáv: *Integrált városfejlesztési stratégia Balassagyarmat város fejlesztésére*, Budapest, 2008, p. 7.
2. Ugyanott, p. 7.
3. Ugyanott, p. 49.
4. Eleőd Ákos: *Balassagyarmat városközpont, Fejlesztési koncepcióterv, 2007*
5. <http://www.utazitthon.hu/paloc-liget-balassagyarmat.html>, (utolsó megtekintés 2014. 05. 05.)

Építető: Magyar Közút Nrt.,
Nemzeti Infrastruktúra
Fejlesztő Zrt.,
Balassagyarmat Város
Önkormányzata
Balassagyarmati
Városfejlesztő Kft.

Építész tervező: Eleőd Ákos
Úttervező: Lantos László

Elektromos tervező:

Király László

Közmű tervező: Doszpot József

Beruházásvezető:

Magyaros Tamás

Építésvezető: Ferkó Lajos

Generálkivitelező: Strabag

Általános Építő Kft.



AZ ERDŐ HANGJA, A KÖZÖSSÉG FÉNYE, AZ EGYÉN SZEREPE

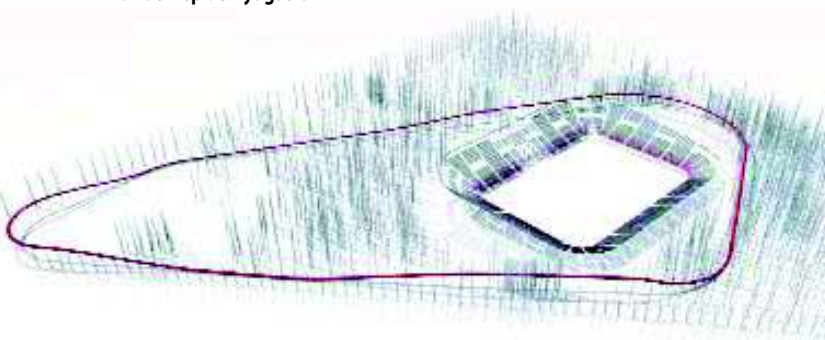
Nagyerdei Stadion, Debrecen

A stadion íves lelátókelyhe
a védőtetővel

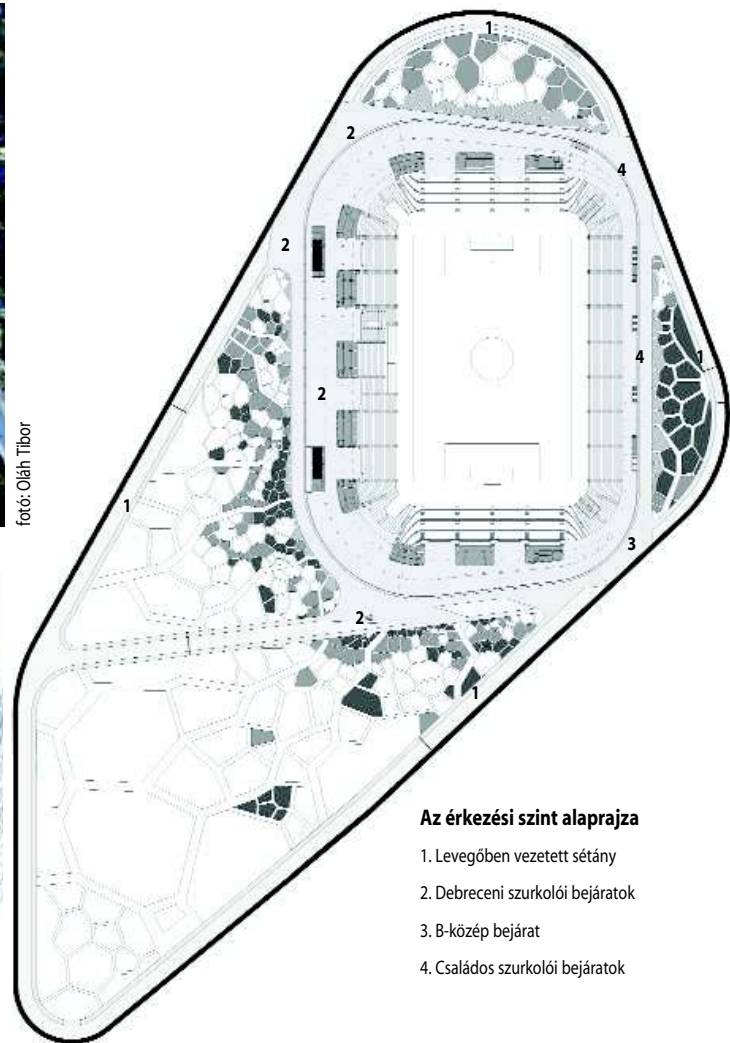


Távlati kép délnyugatról

fotó: Oláh Tibor



A koncepció



Az érkezési szint alaprajza

1. Levegőben vezetett sétány
2. Debreceni szurkolói bejáratok
3. B-közép bejárat
4. Családos szurkolói bejáratok

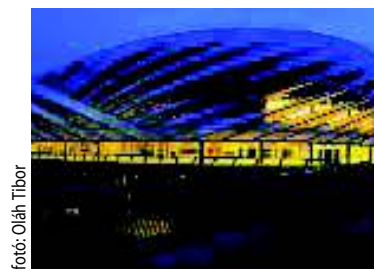
Építész: Bordás Péter

Debrecen, Nagyerdő. A civis város fényes múltját idéző, elhagyott vagy ma is működő építmények hadakoznak a természettel, mely néhol már-már visszaveszi területét az embertől. Bár nem megszokott, de az erdőben elhelyezett stadion gondolata nem ma született, 1933-ban Debrecen első stadionját is ugyanezen a helyen, a Nagyerdőben építették fel Sajó István tervei szerint. Nem úgy tekintettek erre, hogy elvesznek a természettől, inkább úgy, hogy így az embereket közelebb viszik az erdőhöz.

Az új épület a környezet minden előnyét kihasználja. A stadionhoz messziről érkezünk, felvezető rámpákon és hidakon keresztül érjük el a bejáratokat, melyek mint az erdő indái tűnnek fel, pókhálójukban búvik meg az óriás, ami – így a magasból érkezve – emberi léptékével lep meg minket. A koncepció szerint a stadion az erdő fölé emelkedő lampion víziójára épül. A látogató messziről érkezik, mindenki a maga útján, de a stadionba érkezve az egyénekből közösség formálódik. A fény, amely meggyújtja a lampiont, magának a közösségnek a fénye, erősödik és messzire eljut, így egyre több és több embert vonz maga köré.

A három kulcsszó: környezet, közösség és ember. Felix Guattari francia filozófus 1989-es *A három ökológia*¹ című művében ír arról, hogy nem csupán környezetünk, de a szubjektum és a társadalom is szennyezett. A három ökológia, a mentális, szociális és a környezeti arra hívja fel figyelmünket, hogy a psziché, a közösség és a természet védelme egyformán fontos egy működőképes rendszer felállításához. E kontextusban a környezetvédelem sem merül ki az energiafelhasználás minimalizálásában, inkább egyfajta gondolkodásmódot jelent.

A Nagyerdei Stadion építészete saját léptékében erre ad választ. Definiálja és vezeti az egyént, multifunkcionalitásával, közvetlenségével, a lelátókatlan töretlen, elliptikus erejével építi a közösséget, környezetéhez való viszonyában pedig ráirányítja figyelmünket a természetre. Ebben a kontextusban az egyén közösségébe és környezetébe ágyazottan jelenik meg, kimondatlanul megvalósul e hármas egysége, ami lehetőséget teremt arra, hogy a Guattari által is vágyott új szubjektumtudat létrejöjjön. Az egyén nem kapaszkodók nélkül lebeg egy értékes világban, hanem közösségi és



fotó: Oláh Tibor

Szürkületben

1 Felix Guattari: *The three ecologies, Material Word*, 1989, fordította Chris Turner, eredeti mű: *Les trois écologies*, Paris, Éditions Gallilée, 1989.

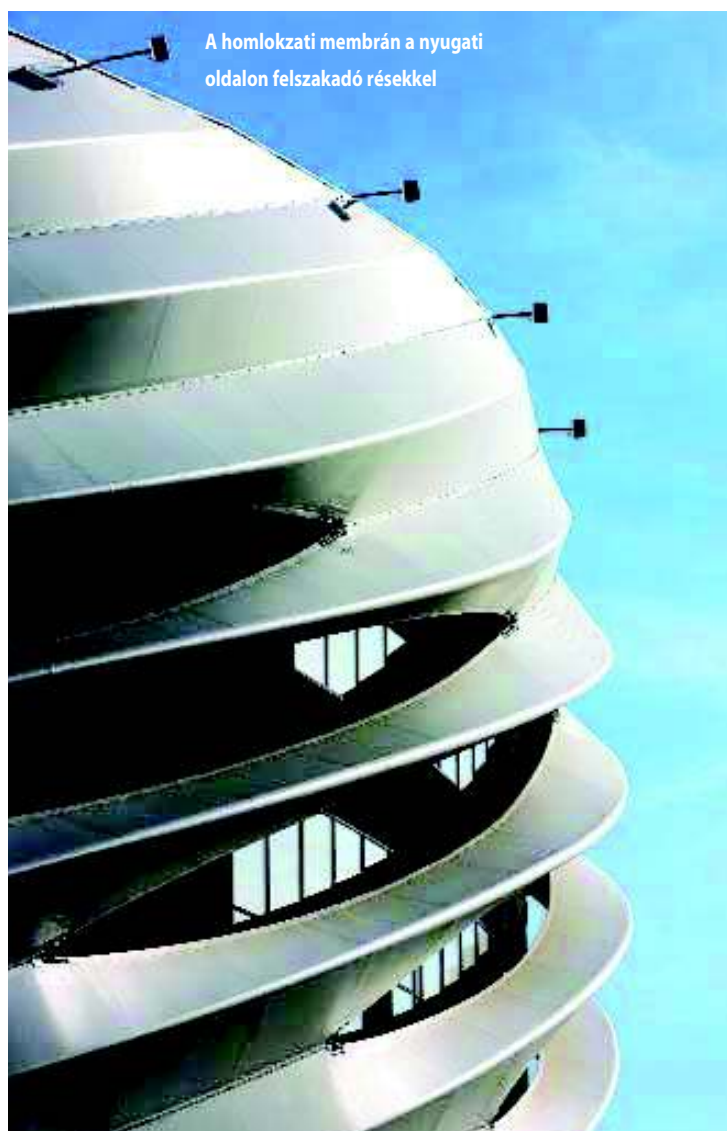
2 Stefan Nixdorf: *The Construction of Stadiums – Between Multifunctionality and Reduction, Detail*, 2005/9, pp. 916–925.



Érkezés a rámpákon dél felől

környezeti viszonyaiban, értékeiben definiálja önmagát és nyer értelmet.

Az emelkedő rámpák, a hidak és a futópálya mintha az erdő gyeplői lennének, amik kordában tartják a stadion gigantikus tömegét. A homlokzat, az indák hálójában lévő tömegre gyakorolt feszültség a csavarodás lenyomata, ami a nyugati oldalon fel is szakad, hogy közvetlen kilátást adjon az erdőre. A lámpás ernyője egy fehér transzcendens anyagból, egy fényvezető, üvegszál erősí-

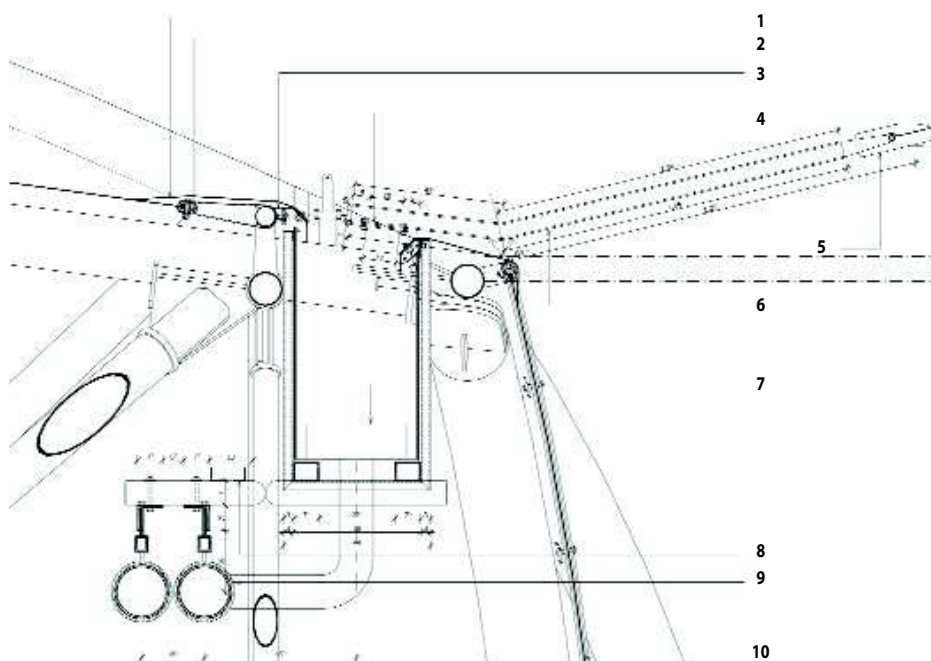


A homlokzati membrán a nyugati oldalon felszakadó résekkel

tésű szövetből készült, így a díszvilágítással az épület valóban megvalósítja a koncepciót.

Az innovatív gondolkodás nemcsak a költői hozzáállásban merült ki, a tervezőcsapat, a Bord Stúdió Bordás Péter vezetésével számos formai, funkcionális és technikai újítást is bevezetett. A Nagyerdei Stadion lelátókelyhe aszimmetrikus kialakítással készült, az értékesebb, káprázásmentes nyugati oldal magasabb, így a nézők a keleti oldal felett ráláthatnak az erdőre. A vezérszint, melyre a felfezető rámpák érkeznek, közvetlenül a lelátókra vezet, ahol szektorszélességű, tehát meglepően széles, ugyanakkor szándékosan alacsony réseken juthat be a néző, felhívva ezzel a figyelmet a belépés fontosságára. Az épület közlekedési rendszere ezért világos és könnyen felfogható, függőleges közlekedés pedig már csak a lelátókon történik. A széles sávban megnyitott vezérszint is lehetőséget teremt arra, hogy az erdő a nézőtérrel is érzékelhetően jelen legyen. A nyugati oldal felső zónájában kialakított VIP páholyok és skyboxok az íves sarkokon is befordulnak. A médiacentrumból közvetlenül megközelíthető mind a lelátó, mind a sportolói területek a pályabejáróval együtt. A hazai csapat öltözője kör alaprajzú, így a téralakítás is támogatja, hogy erős csapatszellem jöjjön létre. Itt nemcsak a B középnék és a VIP vendégeknek van saját bejárata, de a családok szurkolóknak is. A statikus Dezső Zsigmond csapatának kreatív munkáját dicséri az előregyártott rejtett csomópontok, íves alsó felületükön sík lelátópanelek mellett az is, hogy a tető rácsos konzolainak rácsbeosztása a *La mamma morta* operarészlet spektrumgörbéjének statikai átirataként jelenik meg.

A multifunkcionalitás,² ami a Nagyerdei Stadiont igazi 21. századi, negyedik generációs stadionná teszi, a lelátók alatti üres terület beépítésével jön létre, ahol közvetlen parkkapcsolattal helyet kap egy kávézó, csapattörténeti múzeum, szórakozóhely és edzőterem. A hidak által



Homlokzati részlet

1. Graboplan-PTFE membrán tetőfedés
2. A Graboplan által méretezett alumínium kédersín
3. Statikailag méretezett U acél vízorr fogadóelem 50 cm-ként
4. Diafragma vízszintes konzol
5. Méretezett homlokzati világítás
6. Statikailag méretezett világítástartó 50×50×4 mm acélkonzol
7. Méretezett teltszelvényű vízelvezetés
8. Acél kábeltálcá
9. Méretezett teltszelvényű vízelvezetés kiegészítő polifoam hőszigeteléssel
10. Graboplan-PTFE membrán homlokzati burkolat

A park a felfeztető rámpákkal és a VIP bejárattal



lehatárolt terület és az épület között egy park van, ami átmenetet képez a ház és az erdő között. Mivel a stadionközönség magas hidakon közelíti meg az épület vezérszintjét, a park szintjén a terek jóformán átmenet nélkül mennek át épületből az erdőbe. A hidak még plusz intimitást is kölcsönöznek ennek az alsó zónának, melyek elfeledtetik, hogy milyen gigantikus építmény van felettünk. A stadion tehát nemcsak a drukkereknek szól, de a családoknak, egyetemistáknak, turistáknak, mindenkinek, aki a természet e részére téved. Az ide érkezők láthatnak ködszínházat és szabadtéri koripályát is.

Az építmény sikere a város, a tervezők és a kivitelezők közös sikere. A beruházás megvalósítása során példaértékű együttműködés jött létre a résztvevők között, aminek eredményeként az épület tizenöt hónap alatt szoros költségvetéssel, magas minőségben épült meg, precíz, egyedi csomópontokkal, egyedi részletmegoldásokkal, nagyrészt előregyártott, sok helyen íves elemekkel, kivitelezői bravúrokkal, statikai innovációval. Szükség volt arra, hogy a városnak konkrét beruházói víziója legyen

egy egyedi, nemzetközileg is a legmagasabb szinten kvalifikált stadionról, hogy a tervezők felfedezzék a környezet erejében rejlő lehetőségeket, és megtalálják a stadionépítés azon elemeit, amit eddig sehol senki nem alkalmazott, és ami magát a stadiont is egyedivé teszi: az egész létesítményhez hozzátett költséget. Nem utolsó sorban pedig szükség volt arra, hogy a kivitelező ezt meg is akarja valósítani, ne kijátszani, hanem bizonyítani akarjon, és olyan innovatív hozzáállást tanúsítson, melybe belefér, hogy Magyarországon még nem alkalmazott technológiákkal határidőre kísérletezzon.

A lámpás, a közösség fénye egyszerre vezet és inspirál. A folyamatnak ugyanakkor nincs vége, mert a közösség most veszi birtokba a lámpást benne megérezheti saját közösségének erejét, egyéni mivoltának fontosságát. Ez a három ökológia. Ritka pillanat.

Hajrá Debrecen, Hajrá LOKI!

Simon Móni

Projektfejlesztő: Nagyerdei

Stadion Rekonstrukciós Kft.

**Koncepció és engedélyezési
terv felelős építész tervezője:**

Bordás Péter

Kiviteli tervek

generáltervezője:

BORD Építész Stúdió

Építész: Bordás Péter

Koordináló építésztervező:

Benke Róbert

Építész munkatársak: Gulyás

Róbert, Holovits Annamária,

Mezey Tamás, Szabó Tímea,

Szendrói Júlia, Tolvaj Tamás,

Zih Kata

Gépész tervező: Hollókövi

Zoltán, Farkas Sándor

Tájépítész tervező: Kuhn András

(Gardenworks Táj- és Kertépítész

Iroda Kft.)

Tartószerkezeti tervező: Dezső

Zsigmond (Hydrastat Mérnöki

Iroda Kft.)

Generálkivitelező: „Hajrá

Debrecen!” Konzorcium: Hunép

Universal Építőipari Zrt. és

Épkerservice Zrt.

Fotó: Bujnovszky Tamás

Az öko-építés próbája a puding?

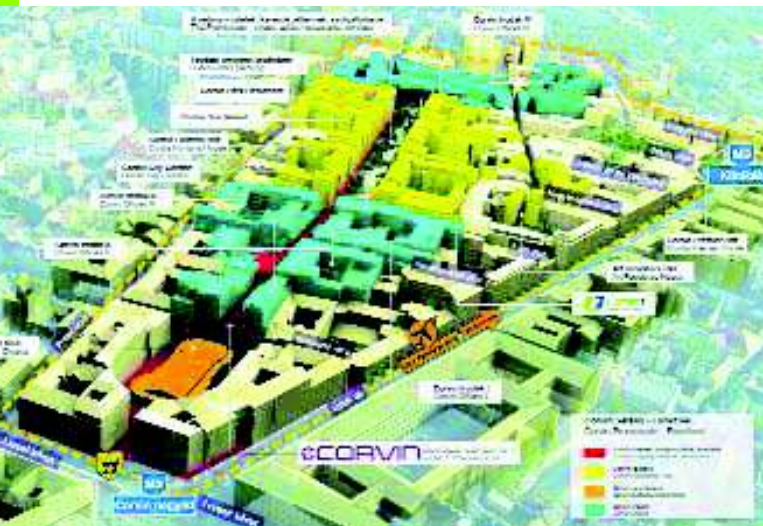
Mit érnek a szép nyugati passzív-, aktívház, pluszenergiás épület elvek a magyar ugaron? Mit mutatnak az első komolyabb beruházások, és az első építészeti nívós, épülőfélben lévő házak? Az idei *Öko-logikus építészet* konferenciasorozaton ezt járták körül az előadók. De mielőtt a témában elmerülnénk, ki kell emelni: a résztvevők körében nagy sikert aratott az újszerű, show-jellegű előadásmód. Ennek lényege, hogy a három projektet bemutató építész önmagában is látványos, a magyar Prezi programmal készült előadásába integrálták mondanivalójukat a cégek alkalmazástechnikusi is. Így sokkal pergőbb, a témához jobban kapcsolódó hozzászólásait nagyobb figyelem is kísérte, és a prezentáló építészek is ki tudták emelni egy-egy megoldás fontosságát, el tudták mesélni a döntések kialakulásának menetét, a nehézségek mi-
benlétét. Nem csoda, hogy a legtöbb helyszínen élénk szakmai eszmecsere alakult ki.

A szakmai partner HuGBC bemutatása után az első előadó – nem mellékesen az egyesület alelnöke –, Radványi Gábor, a Futureal főépítész a Corvin negyed példáján mutatta be a városok jövőjét, a feszítő környezeti gondok lehetséges megoldását. A kevert funkcióval megújított városrészt épületről épületre ismertette. A válság alatt fokozatosan csökkent itt is a drágább burkolatok aránya, és a vakolt rendszerek kerültek előtérbe. Utóbbiakhoz kapcsolódva Hülber Attila (Baumit) a rendszerszerű kivitelezést mutatta be kiemelve például a dübelkiosz-

és a bontott anyagok visszagyűjtésével is foglalkozik. A lakótömbök kapcsán Kóbor Csaba (Bramac) a már hét foktól is alkalmazható betoncserep fedést mutatta be, ami így a lapostetők alternatívája is lehet. Kugler Géza (Rehau) higiénikus, körvezeték kialakítású ivóvízrendszer egészségügyi előnyeit (nincs pangó víz a hálózatban) és a lefolyók akusztikájának egy lehetséges megoldását mutatta be. Varga Tamás (Ursa) az ásványi szálas hőszigetelések, páratechnikai fóliák és XPS habok mellett a légtechnikában is használható új kasírozott termékeket ismertette.



2



1

tást, a táblák kötésben történő fektetését, a vakolóháló felhelyezésének csínját-bínját. A környezettudatos elvek szerint minősített irodaházak kapcsán Szilágyi Balázs (Autodesk) az átgondolt tervezésre hívta fel a figyelmet, míg Kiss Gábor (Armstrong) többek között olyan álmennyezetet mutatott, mely nemcsak akusztikailag vagy alacsony károsanyag-kibocsátásával segíti a komfortot, hanem fázisváltó folyadék betétjével a klímaszabályozásban is részt vesz. A cég egyébként a vágási hulladék

A második blokkban Nagy Csaba (Archikon) az épülő első magyarországi százlakásos passzívház épülésének örömeit és nehézségeit osztotta meg a közönséggel. Nyugat-Európában teljesen ismeretlen módon nálunk a kivitelezés során folyamatosan módosulnak a műszaki megoldások, amiket épületfizikai, energetikai számításokkal folyamatosan követni kell. Az önkormányzati beruházásban épülő lakóház darmstadti minősítése rendkívül fontos kontrollt biztosít a költségfelfagyasztások közben. Visi Zoltán (Hella ÁNR) az árnyékolás példáján tudta megmutatni, mennyire fontos a hatékonyság, és szakszerű részlettervezés esetén milyen kis mértékben kell eltérni a tervtől. Külső árnyékolás nélkül környezettudatos épületet tervezni gyakorlatilag elképzelhetetlen – emelte ki. A komforthoz persze nemcsak ez, de kiváló szellőzés is kell, Noficz Zsolt (Kamleithner Budapest) a projekten alkalmazott, földemben vezetett csőrendszer mellett a szellőzőrendszer utólagos, álmennyezet fölé vagy frízbe rejtett megoldásait is bemutatta természetesen a hővisszanyeréssel együtt. Szilágyi Balázs a rengeteg szakág ütközésének elkerülésére az integrált tervezést ajánlotta. A százlakásos ház ablakainak kapcsán Kugler Géza a beépítés mikéntjét is bemutatta: konzolos rögzítés a falsík előtt, külső-belső EPDM fólia fugalezárás, polisztirol ék segítette a légzáró és hőhídmentes csomópont-kialakítást. Cége sokoldalúságát mutatja, hogy emellett a talajhő-



3

hasznosító szondákat is ismertetni tudta. Bár erre a házra nem került, a környezettudatos épületek egyik leggyakrabban alkalmazott eleme a napkollektor, Kóbor Csaba ezek komplett megoldását kínálta. A blokk



4

zárásaként a résztvevők sok mindenre rákérdeztek a négyzetméterár-tól (kétszázezer forint) az előszobákon át (nincsenek) a hőszigetelés milyenségéig (polisztírol, harminc centiméter).

Elvi kérdéseket is feltett két blokk közé ékelt előadásában Csajka György (Schiedel), a Magyar Kéményszövetség elnökségi tagja: szabad-e egyetlen sérülékeny energiaforrásra építeni értékes épületek összes rendszerét? Főleg, mikor a kandallók, tömegkályhák nemcsak biztonságot, de kellemes élményt is nyújtanak, az – akár passzívház-minősítéses – kémények új generációja pedig ma már sem hőhidat, sem légzárási problémát nem jelent. Az égési levegőt szabályozott módon szívják be, a kondenzvíz elvezetése pedig a csatornán keresztül történhet – erre a tervezéskor figyelni kell.

Épületek okozzák a környezeti problémák jelentős részét, és ezen belül is a lakóépületek, pontosabban a családi házak környezettudatos megoldása a legnagyobb hangsúlyú. Ezért is különösen fontos, hogy egy meglévő ház is akár pluszenergia-szintig felújítható – tudhattuk meg ifj. dr. Kistelegdi István előadásából. Egy pécsi, láncházas telepítésű családi házban erőteljes (negyven centiméteres) hőszigeteléssel, talajszondával, napelemmel, napcellákkal és kiegészítő tömegkályhával sikerül a pluszenergia-szintet elérni. Családi házak árnyékolása kapcsán idézett fel Visi Zoltán egy esetet, ahol 1,3 millió forintos hűtőszámla okát kellett tudományos alapossággal feltárni – és az ok az árnyékolás hiánya volt. Kóbor Csaba már a napsugárzás jó oldalának kiaknázására mutatott példát: a napcellák már nemcsak gazdaságosak, de esztétikusak (például tetőbe integráltak) is lehetnek. Varga Tamás a hőszigetelések korrekt számítását boncolgatta hozzászólásában: négyféle lambda értéket is meghatározhatunk ugyanarra a szerkezetre. Január elsejétől egyébként tetőszerkezetekbe a legjobb szálas hőszigeteléssel, a sarufák XPS-bakos hőhíd-megszakításával is harminc centiméter hőszigetelés szükséges. Hülber Attila a vastagságszámítást a falakon folytatta, itt B30-as falazatra mintegy tizenhárom centiméter (grafitos hőszigetelésből csak tizenegy) szükséges. A ragasztótárcsa ötletes megoldás a dübel-hőhíd kiküszöbölésére. Kugler Géza a fa-műanyag kompozit (WPC) teraszburkolattal és korszerű, alacsonyenergiás felület- (fal-, mennyezet-, padló-) fűtésekkel és az épülettemperálás bemutatásával jelentkezett ismét, Noficz Zsolt pedig a szellőzések családi ház léptékű megoldásait mutatta be. Talajkollektoros temperálással javítható a légtechnika hatékonysága. Szilágyi Balázs BIM-témájú hozzászólásait zárva szakszerű tanácsadását is felajánlotta, ami az egész napnak stílszerű zárása lehet, hiszen a sokféle területről érkező szakember a környezettudatos építés szerteágazó és gyorsan fejlődő voltát is megmutatta, amiben elengedhetetlen az egyre nagyobb szakértelm.

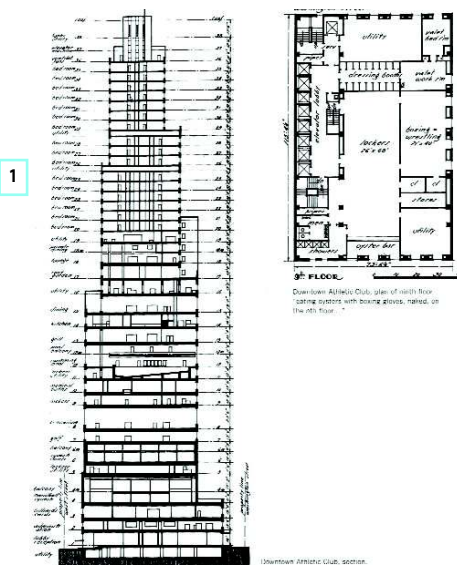
Csanády Pál

1. A Corvin negyed Radványi Gábor előadásából
2. A téma iránti érdeklődés idén is nagy volt
3. A százlakásos passzívház látványterve Nagy Csabáéktól
4. A pluszenergiás családiház ifj. dr. Kistelegdi István prezentációjából

Tervpályázat

eVolo 2014, a jövő felhőkarcolói

Az eVolo felhőkarcoló pályázatot kilencedik alkalommal rendezték meg. Az ötletpályázat célja nem kizárólag reálisan megépíthető magasházak megtervezése. A kiírók olyan terveket is várnak, melyek újszerű építészeti fel fogásaival, modern technológiáival avagy anyaghasználatával előképei lehetnek a jövő építészeti megoldásainak.

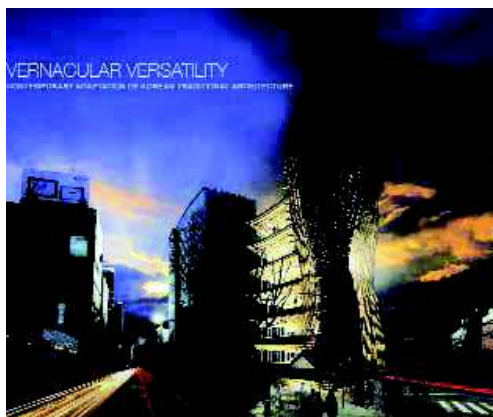


Ahhoz, hogy vizsgálhassuk a nyertes tervek innovációit, érdemes ismernünk Rem Koolhaas, a kortárs építészet egyik legnagyobb teoretikusának *Delirious New York* című könyvét, melyben részletesen ír a felhőkarcolókról. A holland építész Manhattan kiépülésének folyamatát bemutatva vizsgálta a magasházak evolúcióját és jellegzetes vonásait. Koolhaas szerint ezek az épületek a 20. századi építés önmegvalósító monumentumai, ezért méltó lenyomatai lehetnek a kor építészetének is.

Manhattan jellegzetessége, hogy egy félszigeten, a Hudson és az East River között alakult ki a belváros és az üzleti negyed, azaz a rendelkezésre álló alapterület véges. Az 1850-es évekre a nagyiramú fejlődés miatt valóssá

retükből adódóan világítótorny-szerű *kommunikátor* szerepre alkalmasak, és *monumentummá* váltak. Az épületek egyénieskedése és eredetisége nem veszélyeztetette a város összképét, hanem feltételévé, jellegzetességévé váltak annak. Az individuális versengés egyenes arányosságban állt egy város karakterességével, és így vonzerejével.

Madison Square Garden hatása: az épületek *önálló blokként* funkcionáltak, külön városokká váltak a városban. Minden blokk szigetként funkcionált, ezáltal megtalálható volt benne az összes igényelt funkció más és más életstílushoz igazítva. Az épületen belül olyan gyorsra létrejött a funkciók torlódása, hogy a külső és a belső elvesztette kapcsolatát. A



vált a veszély, hogy a lakosság túlnő a belvároson. Ebben az időszakban Elisha Otis feltalálja a mai modern, biztonságos liftet, és ennek segítségével az akkori maximális ötszintes épületmagassági korlát megszűnik. A kötött két dimenzió miatt a magassági, harmadik dimenzió adta az egyedüli növekedési lehetőséget. Elkezdtek épülni a felhőkarcolók. A magasházak fejlődése során Koolhaas három fő jellegzetességet figyelt meg, melyek együttes jelenlétekor jön létre az igazi felhőkarcoló.

Flatiron Building hatása: a cél az *alapterület sokszorosítása*, mely együtt járt a hatékonyság és a munkaterület növelésével. Sok esetben veszélyt jelentett a magasházaknál, hogy a végretekig javított hatékonyságtól az irodák épületgépekké váltak, nem rendelkeztek építészeti értékekkel.

Crysler Building hatása: a felhőkarcolók mé-

nyugati világ által addig elfogadott „őszinte homlokzat” megszűnt, helyette a külső szerkezet leválasztásával szintenként elválasztott, ideális belső világokat hoztak létre.

eVolo 2014 pályázat *első helyezettje* Yong Ju Lee (USA), aki „*Népi sokoldalúság*” fantáziánévvel ellátott tervében tradicionális koreai építészeti elemeket alkalmazott kortárs vegyes funkciójú magasházban. A Koreában elterjedt házforma (Hanok) jellegzetességei, a látszó fa tartószerkezet és az íves tetőforma nyert új értelmezést a tervben. A modern tervezőprogramok segítségével az eddig egyszintes szerkezeti megoldásokat magasabb épületeken is lehet alkalmazni. Az íves előtető a nap benapozása függvényében nyerte el végső formáját. A terv arra hívja fel leginkább a figyelmet, hogyan lehet régi szerkezeteket hatékonyan használni napjainkban.

1. Egy jellemző felhőkarcoló New Yorkban, Downtown Athletics Club – Rem Koolhaas: *Delirious New York*
2. Népi sokoldalúság (Vernacular Versatility) – Yong Ju Lee, USA, első díjas pályamű
3. Jármű és fedél, avagy Marinetti szörnnye (Car and Shell: or Marinetti's Monster) – Mark Talbot és Daniel Markiewicz, USA, második díjas pályamű
4. Önfeloldó felhőkarcoló (Propagate Skyscraper) – YuHao Liu és Rui Wu, Kanada, harmadik díjas pályamű

A második helyezett Mark Talbot és Daniel Markiewicz (USA) „Jármű és fedél, avagy Marinetti szörnye” jellegű terve lett. (Filippo Tommaso Marinetti az olasz avantgárd alakja, az olasz futurizmus atyja.) Az építész duó Detroit város problémáira kereste a választ, és egy olyan felemelt, egész városnegyedként is működő monstrumot tervezett, mely alkalmas lakó, kereskedelmi és rekreációs egységek magába fogadására. A szerkezetet a három fő várost alkotó elem: az utcák, a gyalogos útvonalak és az épített környezet hálózatának

együttes alkalmazása formálta, és ezek kombinálásával alakult ki az építmény alap, vertikális térrácsa. A terv Detroit revitalizációjának egyfajta provokatív alternatívája.

A harmadik helyezett egy elképzelt innovatív szerkezet alapján létrejött hipotetikus épület. YuHao Liu és Rui Wu (Kanada) „Önfejlődő felhőkarcoló” nevű terve egy olyan szerkezetet vizionál, mely a környezetben meglévő széndioxidból önmaga építkezik, és így növekszik napról-napra. Az alkotók a már folyamatban lévő szén-dioxidból szénszálas anyagokat lét-

rehozni kívánó kutatásokat gondolták tovább. Az így létrejövő térrácsba kapszulaszerű egységeket lehet kialakítani. Az organikusan növekvő szerkezetben az egyes kapszulák funkciója, az egységek mérete és a közlekedési útvonalak változhatnak, ezáltal hagyva, hogy a valós igényeknek megfelelő kapcsolatok és térstruktúra alakuljon ki.

Forrás: Rem Koolhaas: *Delirious New York*.

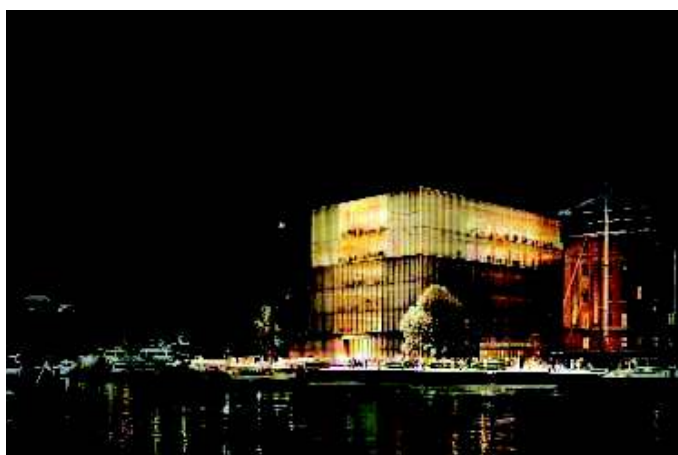
The Monacelli Press, 1994

www.evolu.us, 2014

Képenként – válogatás a közelmúlt pályázataiból



5



6



7



9



8

Amikre érdemes figyelni

közeledő határidővel leadható pályázatok:

Klekovaca Látogatóközpont a Klekovaca-hegységben,

beadási határidő: 2014. 06. 30.

Bor Kulturális Központ, Valpolicella,

beadási határidő: 2014. 07. 08.

Balti Termálfürdő, Liepaja, Lettország,

beadási határidő: 2014. 07. 10.

Smart Dock: Brooklyn kikötőépületének átalakítása,

beadási határidő: 2014. 08. 31.

Burián Gergő

5. Canakkale Antenna Torony, Törökország – Powerhouse Company + IND, első díjas pályamű

6. Nobel Központ Stockholm, Svédország – David Chipperfield Architects, első díjas pályamű

7. Felhőkarcoló Wenzhou, Kína – HENN Architekten, első díjas pályamű

8. Langvang Multifunkcionális Sportközpont, Randers, Dánia – Elkiar + Ebbeskov és Leth & Gori, első díjas pályamű

9. Statoil Székház, Forus West, Norvégia – Wingardhs, első díjas pályamű

Egy thaiföldi filmintézet nyerte el a Wienerberger Brick Award 2014 nagydíját

„Ebben a projektben a téglát nem csupán a díszítés célját szolgálja, hanem az épület egész struktúráját meghatározza – és ezt én különösen fontosnak tartom” – mondta Wang Shu, a zsűri tagja és a 2012-es Pritzker-díj nyertese a Wienerberger Brick Award 2014 nagydíjának győzteséről. A dícséret a Kantana Film- és Animációs Stúdiót illeti, amely Thaiföldön, Nakhon Pathom városában található. A Bangkok Project Studio által tervezett képzési központ felépítéséhez több mint

hatszáz ezer kézzel készített téglát használtak fel, melyeket Thaiföld utolsó téglagyártással foglalkozó falujából szereztek be. Munkanélkülieket képeztek ki az építkezési munkák elvégzésére, ami különleges szociális jelleget kölcsönzött a projektnek.

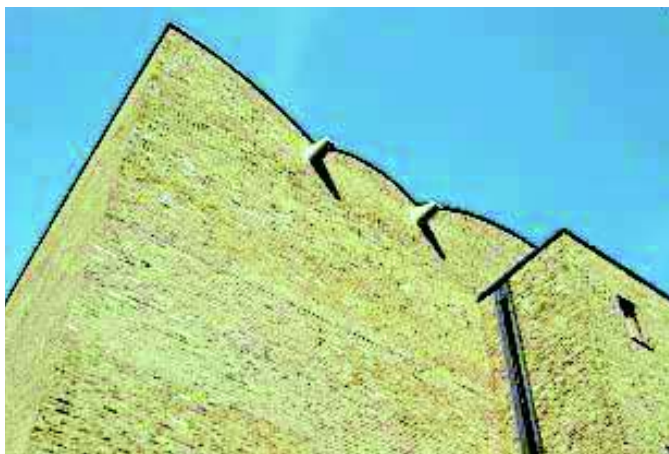
A nemzetközi Wienerberger Brick Award 2014 díjait május 8-án adták át a Bécsi Építészeti Központban: egy nagydíjat, öt kategóriadíjat, valamint két Wienerberger különdíjat. A nemzetközi építészeti kritikusok és újságírók huszonhat országból összesen több mint háromszáz projektet javasoltak, amelyből ötvenet választottak ki az ez évi



1



2



3



4



5

Wienerberger Brick Award díjra, amelyet 2004 óta két évente ítélnek oda.

A lakóház kategóriát egy olyan ház nyerte meg, amely a lehető legönállóbb életformát teszi lehetővé: John Lin a kínai Shaanxi tartományban felépítette a Négy évszak házát, melyhez olyan hagyományos anyagokat használt, mint az agyagtégla. A konyhát, a fürdőszobát, a nappalit és a hálószobákat a belső udvar köti össze, míg a tető egyrészt a hús szárítását, másrészt az esővíz összegyűjtését is szolgálja.

A nem lakáscélú építmény kategóriában az LRO Lederer Ragnarsdóttir Oei nyerte el az első díjat a Ravensburgi Művészeti Múzeummal. A Peter and Gudrun Selinka műgyűjtemény kiállításán az ablakok csak néhány különleges helyen törik meg a múzeum homlokzatát. A téglák a közelben található monostor bontásából származnak.

A nem lakáscélú építmény-átépítés kategóriában a belgiumi Kortrijkban található Buda Művészeti Központ lett a győztes. A Studio 51N4E a Buda szigeten lévő egykori textilfestő gyárat alakította át a kulturális tevékenységek folytatását szolgáló jelentős helyé. A már meglévő téglafelületeket megtisztították és renoválták, a faserkezeteket és a betonoszlopokat feltöltötték. Különösen figyelemfelkeltő a sárga téglák a maga szinte bársonyos megjelenésével.

Az egykori vágóhídon található főzőiskola mély benyomást tett a városi beépítés kategória zsűrijére. A spanyolországi Cádizban található „Főzőiskola az egykori vágóhídon” projektnek a Sol89 volt a tervezője. A világosra meszelt falak a helyi építkezési hagyományokat követik, míg a kerámiaacsempék higiénikus és csúszásmentessé teszik a konyhát.

A Wienerberger különdíjat, melyet ebben az évben ismét odaítéltek, két olyan épület nyerte el, amely Wienerberger termékek felhasználásával épült: a Fény háza a horvátországi Pulában, melynek tervezője Andrija Rusan volt, illetve a Paasitorni Hotel és Konferenciaközpont Helsinkiben, melyet a K2S Architects tervezett, ahol rendkívül hatásosak az egyedi gyártású, elefántcsontszínű homlokzati téglák.

„Nagyon fellelkesített a magas fokú kreativitás, és ami még fontosabb, a győztes projektek építészeti megoldása, amely elsősorban a megfelelő használhatóságra fektette a hangsúlyt” – mondta Heimo Scheuch, Wienerberger AG vezérigazgatója. „Megítélésem szerint az újrahasznosított téglákból készülő projekt különösen inspiráló, mert bizonyítékkal szolgál ennek az építőanyagnak a tartósságára és hosszú ideig tartó használhatóságára.”

A Brick'14 építészeti albumba két magyar projekt is bekerült. Az egyik egy Zsámbékon megvalósult bölcsőde (generáltervező: Földes és Társai Építésziroda Kft., vezető tervezők: Földes László, Balogh Csaba), a másik a Pécsett található Zsolnay Kulturális Negyed. (generáltervező: MCXVI Építésműterem Kft., felelős tervezők: Baranyi-Csaba



7



8

Katalin–Míves Negyed; Herczeg László–Egyetemi Negyed; Pintér Tamás János–Alkotó és Családi Negyed és még sokan mások.) (Utóbbibb bővebben: ld. a Metszet 2011/6. és 2012/2. szám) (x)

1. Boonserm Premthada (Bangkok Project Studio): Kantana Film- és Animációs Stúdió, Thaiföld (Fotó: Pirak Anurakyawachon)
2. John Lin: Négy évszak ház, Kína (Fotó: RUF)
3. Lederer Ragnarsdóttir Oei: Ravensburgi Művészeti Múzeum, Németország (Fotó: Zone Media GmbH)
4. 51N4E: Buda Art Center, Belgium (Fotó: Filip Dujardin)
5. María González, Juanjo López de la Cruz; (Sol89): Főzőiskola az egykori vágóhídon, Spanyolország (Fotó: Fernando Alda)
6. Andrija Rusan (Rusan Arhitektura): Fény háza, Horvátország (Fotó: Damir Fabijanic)
7. K2S Architects Ltd.: Paasitorni Hotel és Konferenciaközpont Finnország (Fotó: Marko Huttunen)
8. Földes & Co. Architects Ltd.: Apróka bölcsőde, Zsámbék, Magyarország (Fotó: Zsitva Tibor)

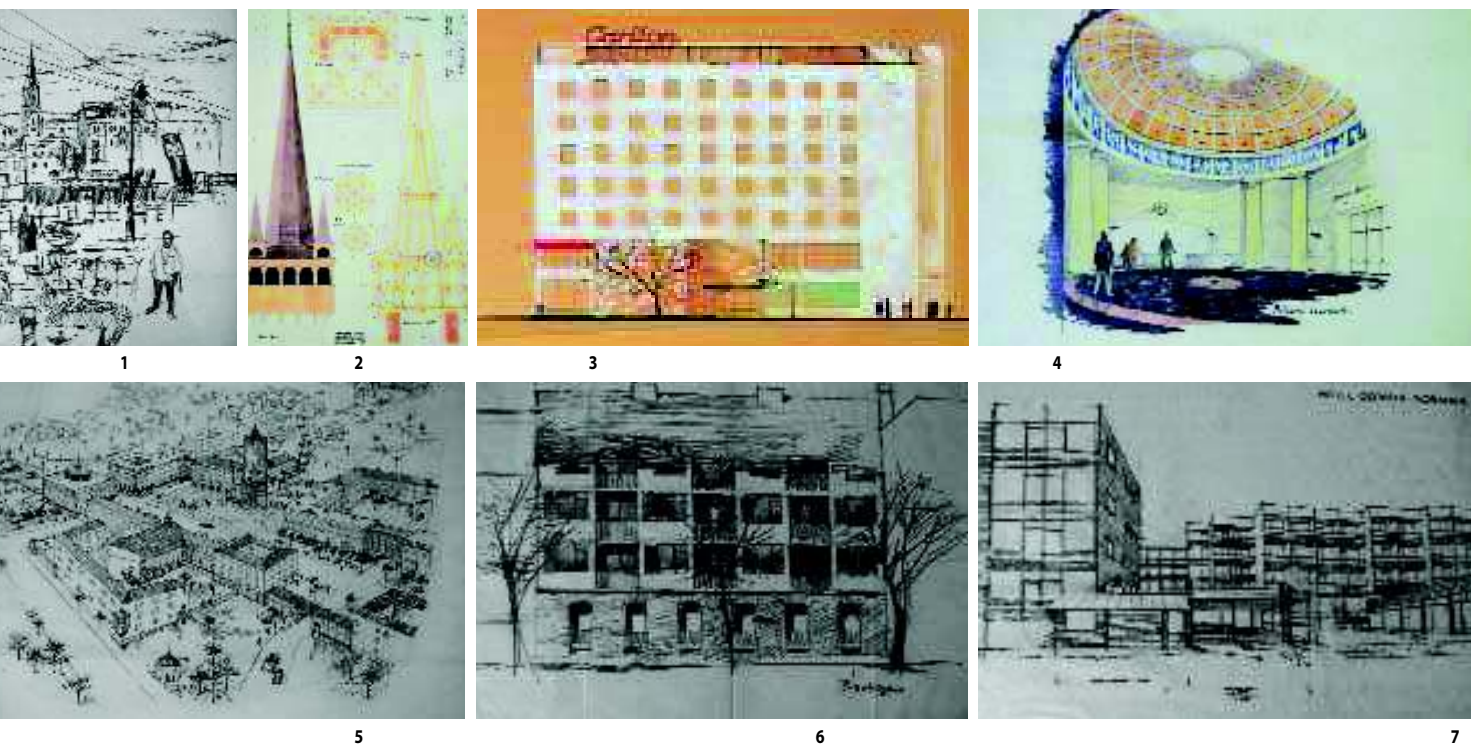
Farkasdy Zoltán (1923–1989) építész emlékkiállítása a MÉSZ-ben

Farkasdy Zoltán kétszeres Ybl-díjas, Kossuth-díjas építész emlékkiállítása a MÉSZ Kós Károly termében 2014. április 25-én nyílt meg. A HAP Galéria által létrehozott kiállítást Winkler Barnabás, a galéria vezetője házigazdaként vezette be. Elmondta, hogy tizenegy éve állítottak össze egy névsort arról, mely építészeink életművét szeretnék bemutatni. Farkasdy Zoltán életművének kiállítása tehát régi adósságuk törlesztése. A mostani kiállítás – mindenki öröme – rendkívül gazdag. Farkasdy szabadkézi rajzait, skicceit gondosan megőrizte, fia pedig, aki a hagyatékot örökölte, lelkiismeretesen gondozza. A hagyaték nagysága és Farkasdy Zoltán jelentős életútja indokolta, hogy a MÉSZ kiállítótermében elevenítsük fel életművét. Ezek a rajzok tiszták és zö-

zési Tanszéket vezette. Kimagasló életművét 1988-ban Kossuth-díjjal ismerték el. 1989-ben hunyt el Budapesten.

Fő munkái: Iparművészeti Főiskola (ma Moholy Nagy László Művészeti Egyetem), dunaújvárosi kórház, várbeli lakóházak, balatonarácsi strand, kelenföldi magasházak, Hotel Olympia. Hiába keresünk rajtuk Farkasdy-stílust, ilyen nincs. Mindegyik épület a kor meghatározta követelményeknek megfelelően korszerű. Az állami tervezés teljes időszakában alkotásaival volt jelen.

Fia, ifj. Farkasdy Zoltán köszönetét fejezte ki a kiállítás rendezőjének, Winkler Barnabásnak és Lantos Editnek a Farkasdy-életmű szak-szerű regisztrációjáért. Édesapja, mint mondta, huszonöt éve halt meg.



mében a feladatokról szóló első, igaz alkotói gondolatokat őrzik. Minden építészhallgatónak látnia kellene, hisz az alkotás folyamatába enged számunkra bepillantást, még ma is átadva nagyszerű tudását – emelte ki Winkler. A kiállítást Simon Mariann építész-építészettörténész nyitotta meg, a kiállítással egy időben megjelenő Ferkai András: *Farkasdy Zoltán építészete* című könyvét is méltatta bevezetőjében. Simon Mariann az 1945 utáni építészet tanára a Műegyetemen, így a kornak, amelyben Farkasdy alkotott, hiteles ismerője és kutatója.

Farkasdy Zoltán 1923-ban született Budapesten. Műegyetemi tanulmányait 1941-ben kezdte. A második világháború az ő tanulmányait is megszakította. 1945-től Dániában tevékenykedett, többek között Jørn Utzon műtermében. A háborút követően 1947-ben szerzett építész oklevelet, ezt követően Széll László irodájában kezdett dolgozni. 1948-1949-ben a Magasépítési Tervezőirodában (MATI), aztán a Köztiben, 1955-től rövid ideig a Buvátiban, később a TTI-ben tervezett, de a Köztihez élete végéig hú maradt. 1963-ban és 1973-ban Ybl-díjat kapott. A BME Építésmérnöki Karán 1984-től haláláig a Középületterve-

Több évvel ezelőtt Kertész Andrással, Farkasdy Zoltán hűséges tanítványaival egy pohár bor mellett fogalmazódott meg bennük a gondolat, hogy az építészeti hagyatékot egy kiállítás, illetve könyv keretében kel-lene bemutatni. Most akkori elhatározásuk valósulhatott meg. A remek könyvet a szerzőnek, a szép tipográfiát Hübner Teodórának köszönte meg a széles közreműködői tábor is megemlítve.

Illusztrációul Farkasdy munkáinak széles választékát állítottuk össze. A magasházakért a szakma lelkesedett, ő fenntartással volt irán-tuk. Negyedszázada egy sikeres alkotói és oktatói pálya zárult le – zár-ta megnyitóját Simon Mariann.

Timon Kálmán

1. Hajóállomás, grafika / 2. Torony, egyetemi terv / 3. Szigorlati terv, 1947
4. FAV, Sztálin téri állomás / 5. Oroszlány, tervpályázat
6. Lakóház, Tóth Árpád sétány / 7. Hotel Olympia

Volt egy ÖKO-City

Az idei Construma látogatói újszerű találásban ismerkedhettek meg a fenntartható fejlődés alapelvét követő építészeti megoldásokkal, építési termékekkel. Az ÖkoCity tematikus kiállítás a környezettudatos épületektől a 2020-tól alkalmazandó épületenergetikai előírások mai alkalmazásáról, a természetazonos anyagok használatán, az innováción át a termékfejlesztés kérdésköréig mutatta be a mai lehetséges megoldásokat és ismereteket. A kiállítást és ahhoz kapcsolódó eseménysorozatot, előadásokat a HuGBC szakmai támogatásával, szervezésében bonyolították le.



Az Öko-City idén a kiállításon túl olyan fórumot nyújtott a közönségnek, ahol több különböző oldalról közelíthették meg ezt a témát, és minden célcsoport megtalálhatta a neki hasznos háttérinformációkat, know-how-t. Így a város, jövő, közösség, stratégia és család címszavak alatt elhangzó előadások együtt kínáltak rálátást erre az összetett problémára.

Az eseményt kísérő előadások közül kiemelést érdemel a felsőfokú intézmények napja, ahol – mintegy tudásközpontként – az energiahatékonysággal, a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos kutatásaik, fejlesztéseik eredményeit mutatták be a különböző tanszékek. Érdemes erről elolvasni az interneten megjelent részletes beszámolót: <http://epiteszforum.hu/hogyan-tovabb-oko-city-egyetemi-nap-a-construman>

Az Öko-City kiállítás szervezőinek – az ÉVOSZ Könnyűszerkezet-építő Szakmai Tagozatának (MAKÉSZ) és az Energiabarát Kft.-nek – az volt a célja, hogy ne hagyományos, hanem interaktív kiállítás legyen, ahol a termékek felhasználási lehetőségét is, hasznosságát is demonstrálni lehessen. Ezért a kiállítók termékeiből épült meg a kiállítás fő att-

rakciója, a bemutatóház, amely többféle falszerkezettel, különböző nyílászárókkal, tetőszerkezettel épült meg, többféle megújuló energiaforrással és hőleadó berendezéssel készült, melyeket működés közben is láthattak az érdeklődők. Az épületet működtető automatizálási rendszer a KNX szabvány szerint készült, és a működést hatalmas display-en vetítették ki, érthetőbbé téve annak működését.

Az Öko-City céljai közé tartozott, hogy a szakmán belül kezdeményezzen egy közös kommunikációt, hogy együtt gondolkozzunk a célok meghatározásában és elérésében, a nagyközönség pedig kézzelfog-

ható tanácsokat, iránymutatást kaphasson, hogy akár épít, akár felújít, milyen döntési folyamatokon kell végigmennie, hogy költséghatékony megoldásokkal érje el épületében, lakásában a legjobb energiahatékony működést. Ennek érdekében az Öko-City-re egy hiánypótló kiadvány jelent meg a BM Építésügyi Főosztály gondozásában, amit díjmentesen vehettek át a látogatók.

A kiállítás szervezői megalkották az Öko-City-pecsétet a környezet-tudatosság és a fenntarthatóság jelképeként. Az Öko City kiállítóit jutalmazták ezzel a pecséttel, hogy a vásárlók lássák: ezek a termékek már ezt az irányt képviselik. Ennek a pecsétnek a viselése a kiállítás után is engedélyezett, nincs szigorú szabályzata. Az Öko-City-pecsét üzenete, hogy a termék gyártója, forgalmazója szem előtt tartja a fenntartható fejlődés elvét, és termékeinek, szolgáltatásának fejlesztésében ezt alkalmazza is.

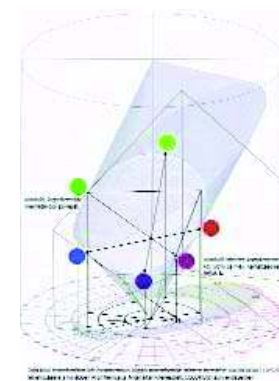
Az Öko-City szervezői – az ÉVOSZ Könnyűszerkezet-építő Szakmai Tagozata (MAKÉSZ), az Energiabarát Kft. és partnerei – a kiállítás befejezésével nem fejezték be munkájukat. Talán jobb megfogalmazás az, hogy már értékelik a tapasztalatok begyűjtését, a folytatás megvalósítását.

Az Öko-City-t nemcsak évente megrendezésre kerülő kiállításnak szánják, hanem olyan fórumnak, ahol a szakma valamennyi ága, a tudásközpontok, az építetők együttgondolkodva haladhatnak előre, fejleszthetnek az Öko-City-pecsét üzenetét szem előtt tartva. (x)

Műegyetemi Rajzi Tanszék 2014 kiállítás a Fugában

A *Műegyetemi Rajzi Tanszék 2014* című kiállítást 2014. május 7-től 20-ig a Fuga Budapesti Építészeti Központ Breuer Marcel termében rendezték meg. A megjelenteket – nagy számban építészhallgatókat – Nagy Bálint, a Fuga vezetője üdvözölte. A kiállítást Bálint Imre, a BÉK elnöke nyitotta meg. Az építészet elvont jellegű szakma, a végén tárgyasul, és meghatározza környezetünket – mondta el. A Műegyetem

adatok tájékoztatást. A széles palettából két témát választottunk ki. A Szándék és grafika című tanfolyamot Balogh Balázs vezeti. A képzésen belül a hallgatók különböző technikákat sajátítanak el, például Dürer grafikai stílusát. Feladatuk egy-egy mintarajzot kapnak kézhez, s a kép feldolgozása mellett a technikára kell koncentrálniuk. Sebestény Ferenc DLA adjunktus a Tér és mozgás kurzust oktatja. „A mozgás élő



men építészeket képziünk. Végeztétek jól a munkátokat – kívánta a jelenlévő hallgatóknak. A kiállítás a tanszéken folyó többretnű képzéseket mutatja be, és nagyon örülünk, hogy ezt itt, a belváros szívében lévő kiállító teremben tehetjük – jelentette ki Balogh Balázs tanszékvezető egyetemi tanár, akit a közelmúltban Széchenyi-díjjal tüntettek ki.

A rajzoktatás hat félévig tart. A kockológiával kezdődik, aztán építészeti részletek, drapériák, perspektívák következnek. A makettezést mint alkotó módszert a tanszékről Répás Ferenc docens vezeti. A fapálcikákból ragasztással létrehozott szálkonstrukciók titkába Megyik János képzőművész vezeti be a negyedéves hallgatókat. A Sziget bejáratához tervezett jelzésszerű alkotás nagy méretben valósult volna meg. A foldingok a francia Gilles Deleuze filozófiája alapján alkotott sajátos testek, ezek a modellek dr. Üveges Gábor docens vezetésével készülnek. A színdinamikát 2013/2014-es tanévben dr. Tari Gábor docens oktatta. A Pigment szintest bűgöcsiga formájú. Harmónia síkmet-szete ellipszis. A színdinamikát gyakorló hallgatók érzésből állítják össze pasztellszínekből álló színekompозиcióikat, s a hozzájuk utólag megszerkesztett ellipszis általában igazolja a harmóniát. Gyakorlatul Baumit festékeket használnak. „A színharmóniának mindig tükröznie kell a színekör teljességét” – írta Goethe. Az ismertetés az ábrákkal a színekompозиciók mellett szerepelt.

A számos kurzusról a két projektor folyamatosan vetített képsorai

építészet – az épület a mozdulatok térbeli útjából emelkedik, szerkezete a mozgássorok egyes elemei között található térbeli viszonyokban jelenik meg” (Lábán Rudolf). A Tér és mozgás kurzus a dinamika és a tér összefüggéseit kutatja. A megemlítettteken felül a tanszék tíz oktatója, tizenegy korábbi munkatársa és tizenhárom vendégoktatója végzi a hallgatók tanítását. A terem közepén, a rajzbakokon a rendezők művészi rendtelenségben aktgrafikákat szórtak szét.

A kiállítás kurátora Sebestény Ferenc DLA, a Műegyetem Rajzi Galéria vezetője. A kiállítás az igen hatékony műegyetemi rajzi és formaismereti oktatást jól reprezentálja.

Timon Kálmán

1. Rajzi tabló 5., Perspektívák, 2008–2014 / 2. Szálkonstrukció, fapálcika modell, 2011
3. Folding, Szalánczy Kolos makettje, 2004 k. / Folding, ismeretlen szerző makettje, 2010 k.
4. Színdinamikai kompozíció, Koltay Katalin, 2014 / 5. Pigment szintest és Harmónia ellipszis síkmet-szete
6. A Szándék és grafika kurzusból, Kemes Balázs grafikája, 2005 k. – Bardon Alfréd és Takács Sándor feldolgozás
7. A Tér és mozgás kurzusból, Sebestény Ferenc: Liszt: *Haláltánc variációk* c. táncelőadás, Diszkrét látványterv, 2012

A fotókat Philip János fotográfus készítette

A b s t r a c t s

EUROPE. TERMINUS?

16

METRO 4, STATIONS BY PALATIUM STÚDIÓ ARCHITECTS, BUDAPEST by PALATIUM STÚDIÓ ARCHITECTS

Stations designed by Palatium Stúdió maintain conceptual integrity whilst exploring individual character. Újbuda Centre explores a rationality of forms, Bikás Park makes a playful use of decorative surfaces (architectural concrete) and geometry resulting in a more user friendly solution. Finally Kelenföld Station Terminus addresses the problems of negotiating an intercity railway station with its direct connections to a major bus terminus and proposed commercial infrastructure renewal.

KALVIN SQUARE-SERENE UNDERGROUND METROPOLIS

18

METRO 4, BUDAPEST by PALATIUM STÚDIÓ ARCHITECTS

Kalvin Square station can be found at the centre of the new line, successfully connecting to the M3 line and tram networks. This station being easily identified for its use of exaggerated post-modern forms on the surface, allowing passengers to pass from a regenerated urban space via a typical communist era metro station to the new M4 platform below. The latter being distinctive for its use of vast "dog bone" beams and dynamic placing of escalators.

MEMORIAL TO AN ERA

26

METRO 4, FÖVÁM and GELLÉRT SQUARE, BUDAPEST by SPORA ARCHITECTS

Not only viewed as different from the rest these two stations attempt to bridge the gap between contemporary architecture and the masses. A younger than usually expected architectural team approached these two stations using a core concept, structurally braced in an unconventional manner, found within simple boxes. Visitors to these stations can experience difference of opinions and perspective without need to move very far. The result being monumental in such a fashion that these stations may, in future years, represent the era of political change.

DEPTH OF THE EARTH

32

METRO 4, RÁKÓCZI SQUARE, BUDAPEST

The strongest feeling of being below the surface is experienced at this station. Here the sense of drilling down into the earth's core is best expressed making the human user feel somewhat like a mole or worm burrowing downwards.

GAP IN TIME

34

METRO 4, KELETI STATION AND MÓRICZ ZSIGMOND CIRCUS, BUDAPEST by GELESZ and LENZSÉR ARCHITECTS

Two of the stations deviate from the formal interpretation of the project brief. Móricz Zsigmond Circus being the only station to use colour extensively to create a patchwork lined container. Keleti Station is made visible to the outside world by use of large glazed walls, this station being connected to an important intercity railway terminus by means of a large, shared dynamic public space.

METRO AS BUILT IDEOLOGY

38

METRO 4, POPE JOHN PAUL II SQUARE, BUDAPEST by PÉTER DAJKA ARCHITECT

Rational thinking, placement of structural elements can be best observed. Clearly expressed use of concrete as a material for building subterranean spaces, forming retaining walls, columns and beams to resist lateral loading patterns. Location of access points, escalators and lifts, being clearly demonstrated on the surface, including playful use of water as landscaping tool.

WATER CONTACT

40

RIVER SIDE RENEWAL PROJECT, MADRID, SPAIN by GINÉS GARRIDO ARCHITECT

Rivers cut through many cities creating a natural barrier to circulation, this is further added to by vehicular roads, resulting in a need to address problems faced by pedestrian users. Later development of a motorway rendered many of the routes redundant. In order to overcome these problems and revitalise the city it was decided to develop the river bank areas, as parks, adding new pedestrian walkways, bicycle paths and footbridges. Priority being given to the pedestrian users in all parts of the development resulting in a total of 43 kilometres of tunnels covering motorways and rivers all in the form of landscaped parks.

SCALE TRIAL

44

CITY HALL, NAGAOKA, JAPAN by KENGO KUMA ARCHITECT

Throughout the twentieth century when cities opted to develop public buildings large concrete developments often resulted on previously untouched land. Here is an example that shows how a new building of this type can attach itself, almost parasitic, to the existing urban fabric. This new building is both human in scale, whilst urban in volume, allowing for civic and private life styles to coexist.

FURTHER DEVELOPED SQUARE. MEMORY REWRITTEN

48

REFURBISHMENT OF KOSSUTH SQUARE, BUDAPEST

by KÖZTI ARCHITECTS and S73 LANDSCAPE ARCHITECTS

What happens when a nation's most important urban space becomes the subject of renewal? Should this space be considered a formal square or a park? Possibly, as in this case both roles have been incorporated resulting in a space which serves not only the nation's citizens, but also as a tourist magnet. What discussion takes place when considering historical factors, statues, monuments and the political impact these decisions are bound to incur?

ODDS FOR THE FUTURE

54

URBAN RENEWAL PROJECT, BALASSAGYARMAT, HUNGARY

by ÁKOS ELEŐD ARCHITECT

Balassagyarmat is typical of many rural Hungarian towns, a continuous flow of development, demolition and reconstruction resulted in loss of unity regarding urban fabric. Here it was decided to leave the built stock alone, to develop following natural organic or commercial trends, and redevelop the public spaces found between. This may seem an easy solution until questions of functionality and various user demands are addressed. A good example of the latter being the inclusion of temporary shelters for street traders.

FOREST SOUND'S, LIGHT OF THE MASSES, ROLE OF THE INDIVIDUAL

60

NAGYERDEI STADIUM, DEBRECEN, HUNGARY by PÉTER BORDÁS ARCHITECT

Dating back to the year 1933, Debrecen City, had its football stadium located in this same area of forest. The concept being to bring people out of the usual urban context into a natural environment. Contextually this might seem a strange idea which in fact has succeeded. The stadium is surrounded by forest which can be viewed from almost anywhere by means of the perforated outer skin to the building. This project can be regarded as a forth generation stadium as it caters to sports enthusiasts, club museum, training spaces, coffee shop and meeting place for those who want to visit the surrounding forest: a true multifunctional development.

Bordás Péter

A Budapesti Műszaki Egyetem elvégzése (2003) után kulturális- és iroda-épületek tervezésében töltött be vezető szerepet. 2006-ban alapította meg önálló építészirodáját, a BORD Építész Stúdiót. Megépült munkái közül kiemelkedik az etyeki Korda Filmpark látogatóközpontja, a mádi Moonvalley borászat, a Villa Budapest, melyben olyan elismert szaktekintélyekkel dolgozott együtt, mint Ron Arad és Tadao Ando, valamint a Debreceni Nagyerdei Stadion. Számos hazai és nemzetközi tervpályázaton nyert elismerést. 2012-ben a Backstage Architecture eseményén 57 ország legígéretesebb fiatal építései közé választották.

Dajka Péter

Pro Architectura díjas építész, 1999-ben diplomázott Diplomadíjjal a BME Építésztechnológiai Karán (Balázs Mihálynál). 1998-ban az NTNU Trondheim Erasmus ösztöndíjas, 2005-től DLA-képzésben vesz részt (témavezető: Major György). 1998-tól Puhl Antal Építész Irodájában tervez, 2010-től a Puhl és Dajka Építész Iroda Kft. tervezője és tulajdonostárs. 2003-tól a BME Középülettervezési Tanszék külső óraadója.

Dévényi Tamás

Ybl-, Podmaniczky- és Icomos-díjas építész. 1977-ben diplomázott diplomadíjjal a BME Építésztechnológiai Karán, Farkasdy Zoltánnál 1984-ben a Meteriskolán. 1982-ig a Kőztiben, majd az Ipartervben, 1990-től a Tér és Formában vezető tervező. 1991-ben alapítja az MNPD Művészeti Alkotóközösséget. 2005-től a Budapesti Műhely vezetője. 2002–2009 között a Fővárosi Tervtanács, 2004 óta a BÉK elnökségének tagja, a Szent István Egyetemen oktat, a Műemléki Tanácsadó Testület elnöke.

Eleőd Ákos

Ybl-díjas építész. 1986-ban végzett a BME Építésztechnológiai Karán. 1986–92 között a Vadász és Társai Építőművész Kft. tervezője. 1993-tól saját stúdiójában, a Homo Humanus Kft.-ben tervez. Az 1992-es tervpályázat I. díjaként a budapesti Memento Park építészeti és tartalmi koncepciójának kidolgozója, tervezője. 1991-től a Folyamat Társaság művészcsoporthoz tartozó tagja, számos kiállítás kurátora/rendezője/részvevője. A Művészetek Völgye és a Barabás-villa építészeti programjának kurátora.

Erő Zoltán

Okl. építésztechnológus, 1982-ben diplomázott Budapesti Műszaki Egyetemen, vezető tervező, műemléki szakmérnök, a Palatium Stúdió Kft. ügyvezetője. A műemléki helyreállítások tervezése mellett az elmúlt évtizedekben meghatározó szerepet vállalt a budapesti városrehabilitációs és városfejlesztési programok kidolgozásában. Számos munkája, publikációja kötődik a közterületmegújítási feladatokhoz, a közlekedési és a városi infrastruktúra fejlesztési kérdéseihez. A 2004-es pályázatot követően a budapesti 4-es metró építész generáltervezőjeként irányította a tervezőcsoport munkáját.

Gelesz András

Ybl-, Reitter Ferenc- és Építőipari Nívódíjas építész, 1983-ban diplomázott a Műegyetem Építésztechnológiai Karán. A Mesteriskolát 1986–88 között végezte. Kezdetben Kéves György, majd Callmeyer Ferenc és Csikós Zoltán építésszel dolgozott együtt. 1995 óta saját alapítású cégének, a Gelesz és Lenzér Kft.-nek vezető építésze. 1986 óta a BME Középülettervezési Tanszékén tanít tervezést, emellett az Építésztechnológiai Kar Záróvizsga Bizottságának tagja.

Alföldi György DLA

Építész, egyetemi docens a BME Urbanisztika Tanszéken és a Rév8 Zrt. igazgatósági tagja. 2007-ben védte meg doktori értekezését, melyben az építészet és a városfejlesztés közötti összefüggéseket elemzi. Az Urbanisztika Tanszék keretei között Bach Péterrel létrehozta az Urban Future Laboratoryt, mely a tanszék egyik kutatóműhelye. 1998 óta Józsefváros fejlesztésének egyik felelőseként, részese a kerület Európa hírű városmegújítási programjainak, az Corvin sétány és Magdolna negyed programoknak.

Burián Gergő

2008-ban szerzett diplomát a BME Építésztechnológiai Karán. Tanulmányai során félévathallgatáson vett részt a Miami University (Oxford, Ohio, USA) és a Norwegian University of Science and Technology (Trondheim, Norvégia). 2008 óta a Mérték Építészeti Stúdió Paulinyi-Reith műterem munkatársa, ahol több sikeres tervpályázat projektvezetője. 2010 óta Breeam Nemzetközi minősítő. 2011 óta a Budapesti Corvinus Egyetem mérnök-közgazdász képzés hallgatója.

Gutai Máttyás

Okleveles építésztechnológus, 2007-ben diplomázott a Budapesti Műszaki Egyetemen, majd a Tokiói Egyetemen. 2010-ben ugyancsak a Tokiói Egyetemen PhD fokozatot szerzett. Kutatása mellett magyar, japán és portugál építészirodában dolgozott. 2010-ben alapította meg saját építészirodáját, az Allwater Építészirodát, emellett a Budapesti Műszaki Egyetemen oktatott konzulensként. Jelenleg a Tokiói Egyetemen dolgozik kutatóként Prof. Kengo Kuma laborjában, ahol szabadalmaztatta a Vízház (hibrid) szerkezetét fejleszt.

Kóródy Anna

2011-ben végzett Hauszmann diplomadíjjal a BME Építésztechnológiai Karán. MTA-OTDT Pro Scientia Aranyérmes, számos hallgatói ösztöndíj nyertese (Közársasági Ösztöndíj, OTDK I. díj, TDK Rektori Különdíj, Pro Progressio). Erasmus ösztöndíjprogram keretében Spanyolországban folytatott tanulmányokat, PhD kutatási témája a kortárs spanyol építészet.

Simon Móni

A Budapesti Műszaki Egyetem Építésztechnológiai Karán tanult, Dániában diplomázott. Hazai nagy építészirodákban szerzett gyakorlatot, részt vett a Művészetek Palotája tervezésében. 2013-ban *Filozófia és építészet kapcsolata a német idealizmustól napjainkig* című szakdolgozatával diplomázott az ELTE Filozófia Intézetében építészettudomány témakörben. 2011-től önálló építészként dolgozik a Stúdió WinD vezetőjeként.

Sugár Péter

A BME építészkarán diplomázott 1980-ban, 1984-86 között a Mesteriskola VIII. ciklusának hallgatója. 1988-ig az ÁÉTV, majd a Materv tervezője. 1993-tól saját irodájában (Radius Épülettervező Kft., majd Radius B+S Kft.) dolgozik. 1982 óta kisebb megszakításokkal a BME Középülettervezési Tanszék külsős korrekora.



Garrido Colmenero, Gines

Gines Garrido 1989-ben diplomázott a madridi építészkaron, azóta több spanyol és külföldi egyetem meghívott oktatója (Barcelona, Harvard, Bécs) és számos építészeti díj nyertese, nemzetközi elismertsége a Madrid Río projekthez köthető. Francisco Burgos építésszel a Burgos & Garrido iroda vezetői, a 2012-es Latin-Amerikai Építészeti Biennále kurátorai.



Kuma, Kengo PhD

1979-ben végzett a Tokiói Egyetem Építész-mérnöki Karán. A 1985-86-ban meghívott oktató a Columbia Egyetemen, New Yorkban. 1987-ben Spatial Design Studio néven alapít irodát, majd 1990-től saját irodája van Kengo Kuma & Associates néven. Nemcsak mint tervező, de mint a japán építészeti elmélet előadója is világhírű, több könyve jelent meg, legfontosabb az *Új bevezetés az építészetbe* (1994). Korábban az Illinois, a Keio, jelenleg a tokiói egyetem professzora.

Sporaarchitects

A Sporaarchitects Budapesten működő nyitott szemléletű, dizájnközpontú építésziroda. A Sporát négy partner, Dekány Tibor (1968), Finta Sándor (1973 – partner 2013-ig, jelenleg Budapest főépítésze), Hatvani Ádám (1972) és Vadász Orsolya (1976) alapította 2002-ben.

A Sporaarchitects munkái között szerepel a budapesti négyes metró, ahol a Szent Gellért téri és a Fővám téri állomásokkal a 2014 Architizer A+ Awards építészeti szakmai és közönség díját nyerték el közlekedési kategóriában. A Sporaarchitects csapata az építészeti tágabb kontextusba helyezése és társadalmi népszerűsítése érdekében a Kortárs Építészeti Központ első alapítói és működtetői között szerepel.



Tima Zoltán

Okleveles építész-mérnök, 1989-ben diplomadíjjal végzett a BME Építész-mérnöki Karán, 1994-ben végezte a MÉSZ Mesteriskola XII. ciklusát. A Közti tervezője, Budapest Építészeti Nívódíjat, Figyelő Építészeti Díjat, Pro Architectura díjat és Ybl-díjat kapott.



Szabó Levente

Építész, 1999-ben diplomázott a BME Középülettervezési Tanszékén, 2001–2004 között DLA-ösztöndíjas, 2007-től ugyanott főállású oktató, jelenleg egyetemi adjunktus. 2008-ban védte meg DLA-fokozatát. Elvégezte az ÉME-Mesteriskola XVIII. ciklusát, majd 2010-től annak vezető építésze. A Hetedik Műterem Kft. ügyvezetője. 2010-ben Pro Architectura díjat kapott. 2012-től Bolyai János kutatási ösztöndíjas.

Valkai Csaba

2000-ben diplomázott a Budapesti Műszaki Egyetemen Építész-mérnöki Karán, majd ugyanitt 2009-ben abszolutóriumot szerzett az Építőművészeti Doktori Iskolán. Tíz évig oktatott a BME Lakóépülettervezési Tanszékén, jelenleg a Budapesti Corvinus Egyetem Tájépítészeti Kar Településépítészeti Tanszékének tanársegédje. 2010-ben az Év Fiatal Építésze, 2014-ben pedig Vedres György díjat kapott az általa tervezett pilliszentlászlói Kékvölgy Waldorf Iskola új épületéért.

Katona Vilmos

A Műszaki Egyetemen (BME) szerzett építész-mérnöki diplomát. 2009-től a Csonka Pál Doktori Iskola keretében végzi kortárs liturgikus építészettel kapcsolatos elméleti kutatását, ahol jelenleg doktorjelölt. Építészteoretikusként, szakíróként és szabadúszó építész-ként tevékenykedik, számos nemzetközi, valamint hazai tudományos fórum és konferencia előadója. Oktatói tevékenységét a Műegyetemen kezdte építészettörténeti, majd a Nyugat-magyarországi Egyetem Alkalmazott Művészeti Intézetének óraadói alkalmazásában folytatta kortárs építészeti és építészeti elméleti témakörben.

Timon Kálmán

Aranydiplomás építész-mérnök, független kutató, építészeti szakíró. 1965-től számos publikáció és könyv szerzője. 1992–1998 között Budapest XVIII. kerületének főépítésze. 1998-tól 2002-ig a Magyar Építész Kamara kiadványainak szerkesztője. Az Amerikai Épülettervezők Intézetének (AIBD) tagja.

Vukoszlavlev Zorán

1996-ban diplomázott a BME Építész-mérnöki Karán a Középülettervezési Tanszéken. Diplomadíjas, MTA-OTDT Pro Scientia aranyérmes, Magyar Állami Eötvös ösztöndíjas, MTA Bolyai ösztöndíjas. 2003-ban PhD-fokozatot szerzett. Egyetemi docens a BME Építészettörténeti és Műemléki Tanszéken. Számos magyar és nemzetközi konferencia előadója (Bangkok, Ourense, Washington, Kielce, Velence), építészeti szakíró. A *Kortárs holland építészet* című könyv szerzője, az *Új evangélius templomok* társszerkesztője, a *Kortárs portugál építészet* társszerkesztője.

Wesselényi-Garay Andor

1994-ben diplomázott diplomadíjjal a BME Építész-mérnöki Karán. 1995-ben saját építészirodát alapított Osváth Gáborral Gyár, majd 2001-ben önálló irodát W-G-A Psychodesign néven. 2000-től az *Alaprajz*, 2010-től a *Metszet* folyóirat külső munkatársa, illetve tanácsadó testületének tagja, 2002-től az *Atrium* magazin építészeti főszerkesztője, 2006-tól pedig vezető szerkesztője volt. Közel háromszáz építészeti tárgyú cikk, esszé, kritika és tanulmány szerzője, a 2010-es Velencei Biennále magyar kiállításának egyik kurátora. 2011-ig a Debreceni Egyetem Építész-mérnöki Tanszékének főiskolai docense. Jelenleg a NYME-FMK Alkalmazott Művészeti Intézet egyetemi docense Sopronban.

Zöldi Anna

1987-ben végzett a BME Építész-mérnöki Karán. 1992-ben színdinamikai szakmérnöki diplomát szerzett, 1992–95 között a BME Rajzi Tanszékén doktorandusz. Néhány év tervezőintézeti gyakorlat után szabadúszó belsőépítész-ként dolgozott, középfokon építészettörténetet, belsőépítészeti oktatott. 2004 óta rendszeresen publikál építészeti, belsőépítészeti szaklapokban, az építészfórumon, emellett a revizoronline.com kulturális portál építészeti rovatát gondozza.

TELJESÍTMÉNYNYILATKOZAT

Declaration of performance

No. 10·log₁₀ 5·10²³/negyvenkettő

1.	Termék típusa	aulxhau ceritesh
2.	Típuszám	Lásd a kartondobozon filctollal felírva
3.	Rendeltetés:	kerítés mérsékelt igénybevételre
4.	Gyártó neve:	Shoq-Wush-Wun Benn / PRC
5.	Képviselő neve:	She-peartz Ha Jarou Dioenne
6.	Tanúsítási rendszer:	5-6.
7.	Tanúsító szerv:	Li bácsi jobbkeze, a szívére téve
8.	Deklarált teljesítmény:	(Alkalmazott szabvány: EN 10027-1)
	Szilárdság:	Maó a vezérünk!
	Korrózióállóság:	A terméket a képen látható módon esőtől védve kell beépíteni
	Tartósság:	A számla kifizetéséig kitart*
	TV. Osztály:	A legokosabb, m2
	Feszültség:	Várható

9. Nyilatkozat:

Az 1. pontban meghatározott termék teljesítménye megfelel a 8. pontban feltüntetett, nyilatkozat szerinti teljesítménynek. A nyilatkozat kiadásáért kizárólag Li bácsi felel.

* A terméket előre kell fizetni



www.archmaaik.com

arch.

TÚL NAGY EZ A PROJEKT...
KESKENY A HATÁRVONAL AZ
ABBAHAGYÁS ÉS A
FOLYTATÁS KÖZÖTT...



AZ ÜGYFÉL NEM FOGADTA
EL A TERVEDET...

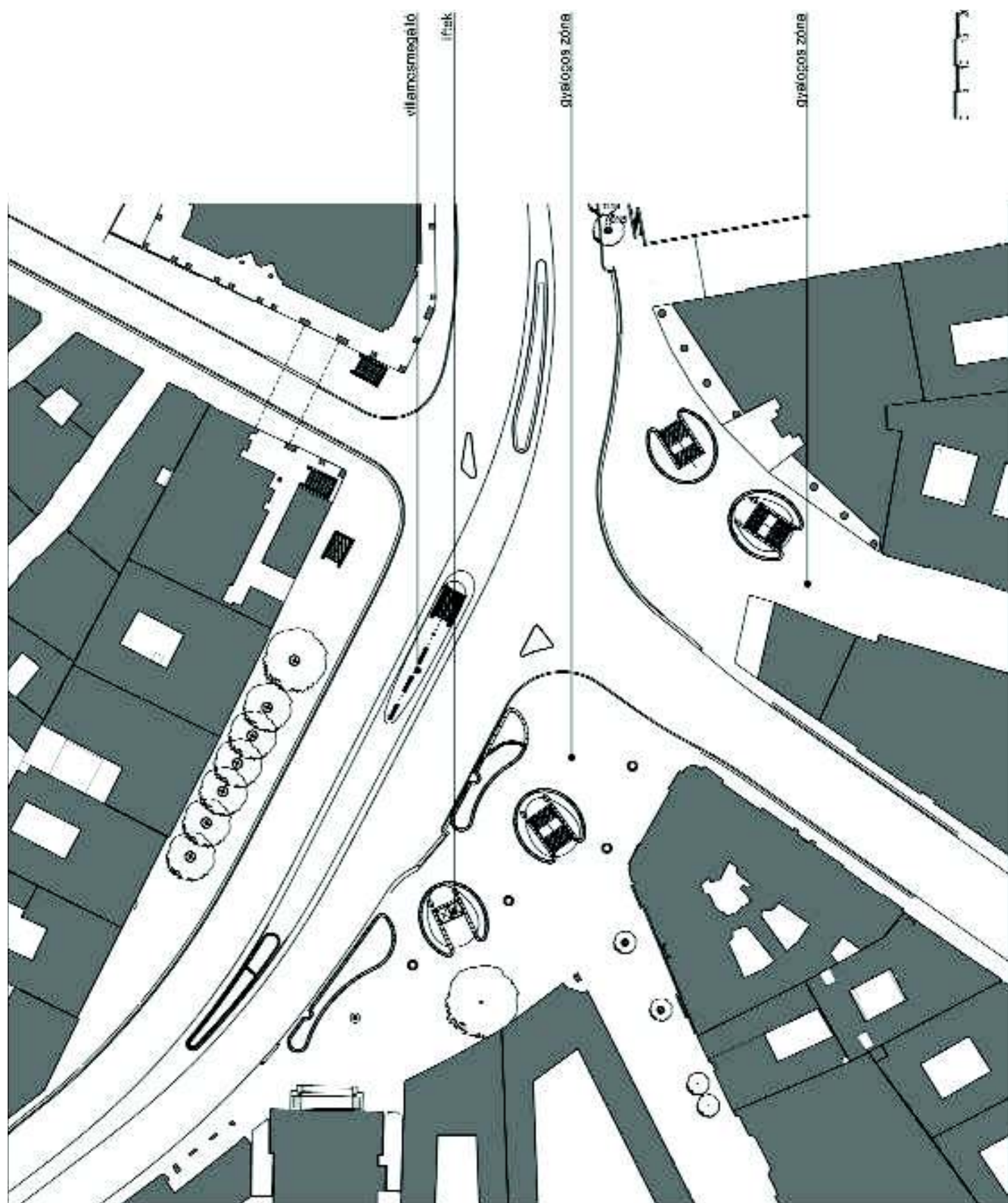


az élet építészként...

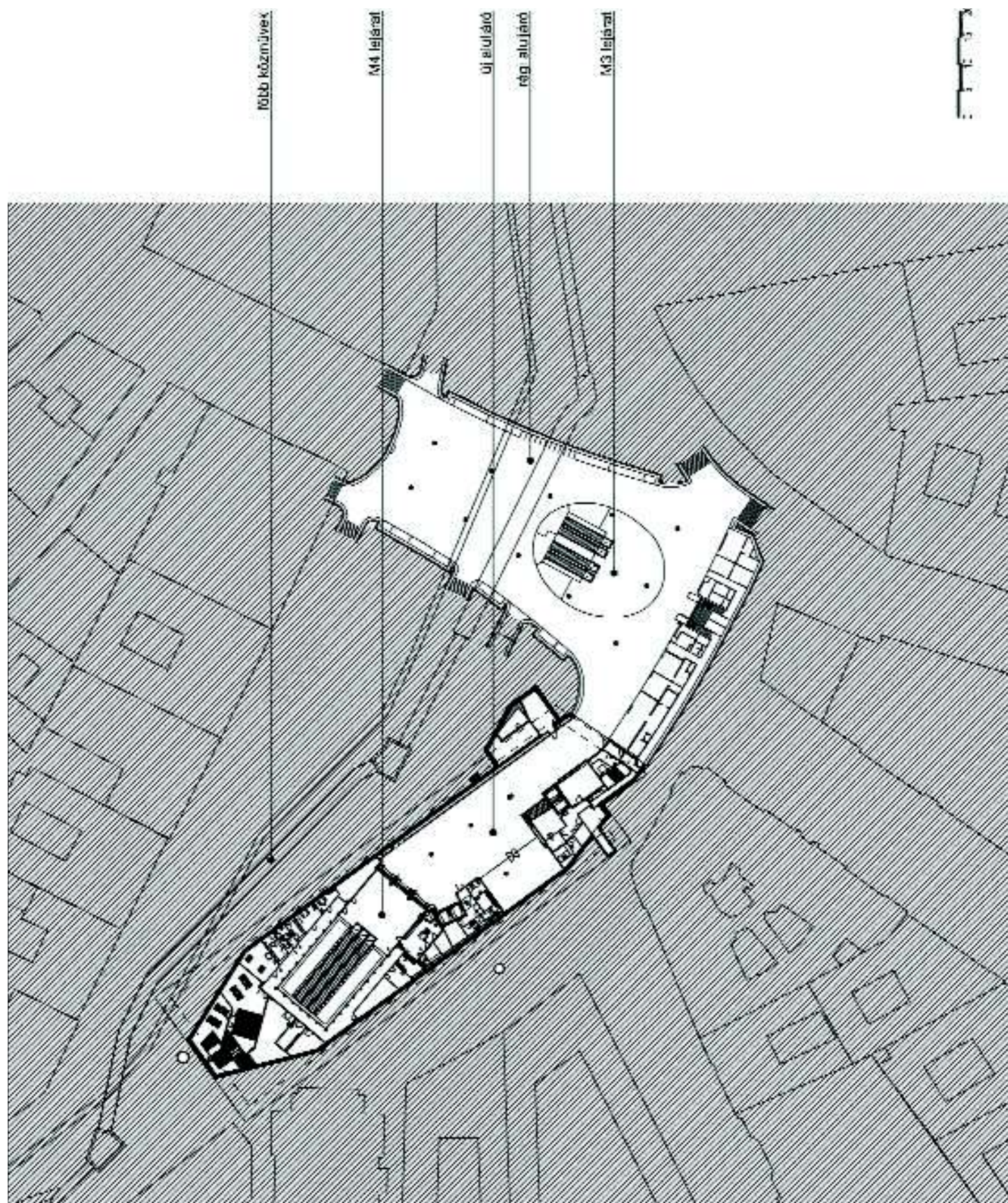
KÉT MEGABÍRODALOM
ÉPP MOST EGYESÜLT...



© MAIAK - 2014 - WWW.ARCHMAIAK.COM



Kálvin tér – Felszíni helyszínrajz

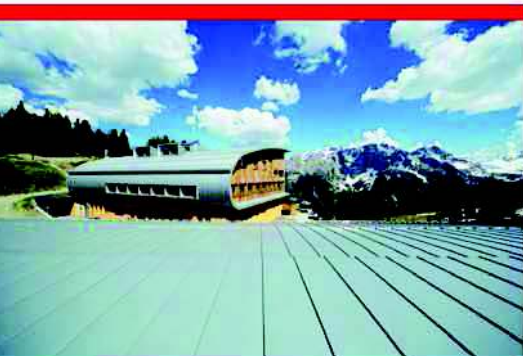




**A TETŐ,
ERŐS MINT A BIKAI!**



ITT AZ ÖN PREFA MEGOLDÁSA



A 10 ÉVES PREFA BEMUTATJA

! 10 ÉPÜLET ! 10 PREFA MEGOLDÁS

Keressük a Prefa megoldásokkal készült érdekes épületeket! Bemutatjuk!

Lehet családi ház, társasház, középület vagy műemlék.
Felújítás vagy új építés, tető vagy homlokzat.

Lehet kicsi vagy nagy, de mindenképpen legyen érdekes, rendhagyó,
műszakilag korrekt, építészeti vagy kivitelezési szempontból
figyelemre méltó.

! VÁRJUK A PREFA MEGOLDÁSOKKAL KÉSZÜLT ÉPÜLETEK ! TERVEZŐINEK JELENTKEZÉSÉT.

Jelentkezés minden hónap 5-ig fotódokumentációval és rövid
leírással a office.hu@prefa.com e-mail címen.
A beérkezett anyagok közül a legjobb megoldást
a lap következő számában bemutatjuk.

További információ: www.prefa.hu



Nemzeti stadion, Bukarest, Románia



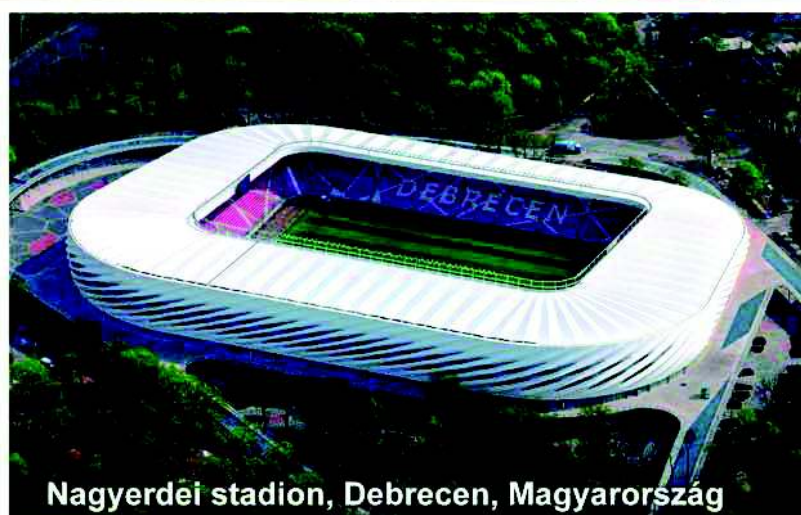
BBI reptér, Berlin, Németország



Városi stadion, Wrocław, Lengyelország



Margitszigeti Nagyszínpad,
Budapest, Magyarország



Nagyerdei stadion, Debrecen, Magyarország



GRABOPLAN

Feszített és homlokzai membránok
www.graboplan.hu

