

Opponencia a „VERTIKÁLIS KÖZTÉR // kerékpáros HUB , Margit-híd budai hídfő – Budapest” diplomatervezéshez

Építész: Papp András

A diplomatervezés témaválasztását nagyon fontosnak gondolom. Két, Budapest számára kritikus kérdést elemez, és próbál megoldást adni. Egyrészt: hogyan tud a szakmánk – az építészet és téralkotás eszközeivel – az energiakímélő és környezetbarát egyéni közlekedési formák, a gyalogos és kerékpáros közlekedés fontosságának városi szintű felértékeléséhez hozzájárulni? Másrészt: ideje a városi közlekedés tereit újragondolni, a város működésében és élhetőségében újra összhangot teremteni! Budapest területének 18%-a közlekedési terület, amely az elmúlt évszázadban a motorizáció növekedésével sokszor a városfejlesztéstől és még inkább az építészettől független, elsősorban műszaki elvárásrendszerrel, önálló ágazati döntésekkel került kialakításra. A diplomatervezés a terek rendszerével és egy konkrét elemével foglalkozik, amely az új Építész-Urbanista Msc képzés szemléletét tükrözi. Kiváló példája annak, hogy az épületek nem önálló művészeti alkotások, azok az épített és/vagy természeti környezet olyan művi alkotásai, amelyek kedvezően a terek és épületek harmóniáját eredményezik a bennük élők előnyére.

A diplomatervezés szisztematikusan elemzi az összárosi szinttől a Margit-híd budai hídfőig lebontva az intermodalitást, a városi közlekedés kapcsolatrendszerét. A városközponttól az elővárosig haladva helyesen ismeri fel a sugaras-gyűrűs kapcsolati lehetőségeket, azok térben eltérő szerepét. Erőssége a tervnek, hogy nem tagadással – nevezetesen az egyéni közlekedés kiszorításával – akar megoldást találni, hanem a „rossz minőségű városi hulladékterek”-ben rejlő lehetőségeket tárja fel. Ennek bemutatására a Margit-híd budai hídfő területét választja, amely valóban egy, a város számára mind autós, mind tömegközlekedési, mind gyalogos- és kerékpáros szempontból neurálgikus terület. A térelemzés kitér mind a gépkocsi, a tömegközlekedés, kerékpár és gyalogos kapcsolatrendszerre, a zöldfelület elemzésére. A műszaki leírásban említett északi, uszoda felé irányuló mozgás a gyalogos kapcsolati rendszerek ábráin nem jelenik meg, és – feltehetően a terület lehatárolása következtében – e fontos kapcsolat a tervben sem szerepel. A tervben a környezeti kapcsolatok tekintetében egy további hiányérzetem maradt: a terület Dunához való közelsége és a többszintes térrendszer logikája miatt érdemes lett volna a gyalogos zónát a Dunához kivezetni.

A feladathoz és a téradottságokhoz a három szintes köztér gondolata kiválóan alkalmazkodik. Az építészeti koncepciót a nyitott és zárt terek láncolata adja, a terek közti vízszintes és függőleges széleskörű kapcsolatrendszerrel, az akadálymentességre mindenhol ügyelve. A több szintes közterek a valóságban többnyire nem életképesek,

mert a teljes területet hasznos funkciókkal nehéz kitölteni – sokszor egy szinten marad az aktivitás. E tervben az alsó két szint funkcionális gazdagságát a napi átszállóforgalom és az őket kiszolgáló funkciók biztosítják. A további igazi kérdés a harmadik, a „deck”-en elhelyezett gyalogos tér használati értéke, amelyet a tervező a kávézó/snack bár és annak teraszával biztosít. (A diplomaterv rávilágít arra, hogy a magyar jogrendben e közlekedési tartalmú terek szabályozása a kapcsolatok több-mint-átszállás karakterében igen nagy akadályt jelent. A mai napig ágazati szemlélettel, pusztán közlekedési-műszaki infrastruktúraigényeket fektet le, annak városi, a közlekedésen túli használati feltételeit, pl. kapcsolódó kereskedelmi- szolgáltatási funkciók telepítését akadályozza.)

A diplomaterv fő funkciója a kerékpáros forgalomhoz és átszálláshoz kapcsolódó tároló, kölcsönzőrendszer és kapcsolódó szolgáltatások. Míg a tároló különleges hatékonysággal 400 kerékpárt képes befogadni, az öltözők, zuhanyzók alulméretezettek. A kerékpáros infrastruktúra egyik különösen fontos eleme a csomagtároló, annak betervezése fontos lett volna. (Furcsán érzem magam, hogy a bírálatban olyan kritikát fogalmazok meg, amely a magyar gyakorlatban nem áll rendelkezésre – tanácsként szánom leendő kollégámnak e szempontokat!)

A terek láncolatának változatosságát és az ott haladók „irányítását” különböző fokú transzparenciájával éri el a tervező. Az acélvázazat szerkezet ezzel összhangban került kiválasztásra. Az üveg, expandált-ill. perforált lemez, látszóbeton burkolatok rendszere a történeti városképben semleges, kortárs elemként jelenik meg, az épület/építménycsoport funkciójához illő választás. A szintmagasságok nyomottak, de tekintettel a funkcióra és a fedett terek kis mélységére, elfogadhatóak.

A tartószerkezetek, épületszerkezetek, épületgépészeti megoldások, épületenergetikai és páravédelmi számítások diplomatervi szinten átgondoltak (a napi átszálló és tartózkodó forgalom véleményem szerint mélyen alulméretezett, de a számítások tematikáját ez nem befolyásolja). A beruházás megvalósíthatóságára a költségbecslés és forráselemzés, valamint az organizációs terv – szintén diplomatervi szinten – elkészült.

Összefoglalva megállapítható, hogy Papp András egy dicséretre méltó alapossággal és gondossággal elkészített munkát tett le diplomatervében. A képzésének megfelelően felállított és megfogalmazott feladatot módszeresen járta végig, és az összárosi szinttől az épületrészletig magas szinten megoldotta.

A diplomamunkát a tisztelt Bizottság figyelmébe feltétlen elfogadásra javaslom.

Budapest, 2013. június 24.

Beleznay Éva, építész/urbanista