

## OPPONENSI VÉLEMÉNY

Lóránt Zsófia

Szigorló építész diplomatervéről

Csepel K-NY multimodális csomópont, kerületközpont-köztér – Csepel

Csepel újkori története, illetve a városrészhez kapcsolódó „közképzetek” elválaszthatatlanok Weiss Manfréd 1892-es döntésétől, amikor is ide költöztette lőszergyárát. A település, majd 1950-től városrész jóléte vagy éppen vergődése azóta összefügg az ide települt ipar sorsával. A jövőre nézve ugyanakkor komoly lehetőséget is jelent, hogy hatalmas, központ közeli területek váltak az ipar révén átmenetileg „emészthetetlené” az öncélú befektetések számára, lehetőséget biztosítva egy szerveesebb, városfejlesztésre. Összehasonlításként arra utalnék, hogy a rendszerváltoztatást követő évek válogatás nélküli lakásprivatizációjával miként úszott el egy történelmi lehetőség a belváros tömb-rehabilitációjára.

Lóránt Zsófia diplomaterve akár az első lépése is lehetne egy új szemléletű városfejlesztésnek. A tervezés elején elvégzett területelemzés ritkán látható mélységű, nyilvánvalóan nem függetlenül az alkotó lokálpatriotizmusától. A helyszínül választott Szent Imre tér voltaképpen Csepel kapuja, illetve a sziget többi településének irányából Budapest kapuja, ahol a helyi és helyközi buszvonalak valamint a HÉV találkozik. Ez utóbbi a legkevésbé városi képződmény, hiszen vasúttechnikai okokból szükséges szeparáltsága valós akadályként osztja ketté a városrészt. Akár már rövidtávon is lehetséges ugyanakkor a HÉV vonal kiváltása villamossal, hiszen a kettős, huszonnégyes vonalak együttesen éppen a HÉV kapacitásával bírnak.

A tervezés során kialakított, átgondolt közlekedési struktúra hozzájárul ahhoz, hogy a jelenlegi, kontúrtales közlekedési csomópont valódi városközponttá válhasson. Az intermodalitást szempontjait szem előtt tartó, egy fókuszpontba szervezett tömegközlekedés hatalmas közterületeket szabadít fel, a szint alá telepítés itt helyénvaló, nem túlzó megoldás. Zsófia ugyanakkor deklaráltan kerüli a közlekedési csomópont „túlfetiszálását”, illetve ellenkező végletként egy bevásárlóközpont létrehozásának csábítását. Valóban: az átszálló utasok tömegei mágnesként vonzzák a kereskedelmi létesítmények befektetőit, ugyanakkor egy befelé forduló kereskedelmi világ legkevésbé sem szolgálná a megcélzott élő városközpont koncepcióját. Hasonlóan kerülendő egy „kordivatnak” megfelelő, léptékét tévesztő közlekedési terminál létesítése is, ahol elképesztő méretű hűtött-fűtött tereket hozunk létre pár percenként induló buszok utasainak, míg a buszvállalatokat egy egyszerű tolató manőverre sem tudjuk rávenni. Az a természetesség, amivel Zsófia ezt a funkciót kezeli, mindenképpen dicsérendő, túl

puritánnak talán a peronokra vezető lépcsőket tartom, legalább egy irányban érdemes lett volna mozgólépcsőkkel is szolgálni.

A telepítés deklaráltan hangsúlyozza, viszi tovább a tér kelet-nyugati sodrását. A telepítés, az elindított, szint feletti gyalogos és kerékpáros hidak egyben arra utalnak, hogy Zsófia egy keresztirányú városi tengely első lépésének is tartja a tervét, mely két városi használatú Duna part között feszülne a jelenlegi ipari területek (Csepel Művek, Papírgyár) részbeni átértékelésével. Rokonszenves megközelítés, hogy Zsófia a gyárakat, a kémények sziluettjét a városrész történetének megőrzendő részeként tételezi, rehabilitációjukon nem eltüntetésüket érti. Erre utal a gépészeti kürtők gyárkémények tömegjátékát idéző kialakítása.

A keskenyebb oldalakon kialakuló funkció-tömegek között izgalmas átlátásokkal bíró, zöldépítészeti elemekből építkező kvázi közlekedőtér (városi tér) feszül. A tetőről zöld cseppkövekként aláomló térbeli elemek az átlátások révén tovább árnyalják a térkompozíciót. Hasznosításuk további lehetőségeket rejt: természetes klímatoronyként hozhatnak létre mikroklimát a térkomplexumban (párás hűvösebb levegő bevezetése), ugyanakkor, mint lebegő városi függőkertek izgalmas életet vonzhatnak magukba. A hosszoldalakon létrejövő közlekedők a megálmodott, többszintes városi tér „korzói”, ide koncentrálnak a főbb horizontális és vertikális közlekedések is. A szintek közötti közlekedést a koncepcióhoz jobban illeszkedő, lejtős közösségi térként is funkcionáló rámparendszer talán jobban szolgálta volna, mint az ábrázolt mozgólépcsők. Kérdéses számomra a nyugati oldali többszintes kerékpártároló funkciója. Távoll állok tőlem, hogy lebecsüljem a biciklis társadalom elszántságát és edzettségét, ugyanakkor a többszintes tér ennél messze többre hivatott: valós kerékpáros központ kialakítására ad lehetőséget, ami akadálypályáival, rendezvényeivel, szolgáltatásaival úti célja az ide látogatóknak, a keleti oldalra álmodott pezsgő gyalogosélet kontrájaként.

Az északi és déli oldal funkció-tömbjei maguk is szellős térszövetek, ahol a horizontális és vertikális átlátások fontos szervezőelemet jelentenek. Az egyes funkciók szintenként rétegződnek aszerint, hogy milyen gyakorisággal és mélyen hosszán veszik igénybe azokat. Az épület teteje felé haladva egyre célzottabb törzsközönség lel otthonra. Az épület tetejére álmodott közösségi iroda újdonságában szokatlan, de remélhetőleg gyorsan gyökeret eresztő izgalmas funkció. Elfogadva, és megértve az összekötő szárnyak közlekedő jellegét, a funkció-tömbök közötti, másodlagos közlekedési irányokra az ábrázolt lépcsőházak mellett és részben helyett, nyitott, nagyvonalúbb lépcsők alkalmazása szerencsésebb lett volna. Akár a szintek közötti lyukasítások mentén, akár önállóan megjelenő, szoborszerű lépcsők fokozhatták volna a többszintes terek szövetszerűségét.

A tömegalakítás és homlokzatképzés sallangmentesen következik az építészeti koncepcióból. „Kirakatba” a horizontális lemezrendszerekre álmodott városi élet kerül, az építészet mindennek

visszafogott, ugyanakkor átlátásai miatt izgalmas keretet ad. A tervezett anyaghasználat ízléses, visszafogott.

Összességében Lóránt Zsófia diplomamunkáját egyszerre jellemzi a téma iránti személyes elkötelezettség és a tárgyilagos elemzémód. A diplomatémául választott feladat méreteivel, összetettségével valamint rendkívül bonyolult városépítészeti, közlekedési összefüggéseivel kiemelkedik az általam ismert diplomamunkák közül. A szűkebb és tágabb városi kontextusokat Zsófia alaposan tárja fel és elemzi, következtetéseit helytállóan tartom. Az értékéknél kezelt ipari környezetbe illeszkedő architektúrájú, ugyanakkor emberi léptékű, fiatalos életet sugalló épületet hoz létre, mely egyben segíti a Szent Imre tér valódi városközponti karakterének kialakítását is. Az épület mérete illeszkedik a Szent Imre tér és a mögöttes ipari terület léptékéhez, segíti a jelenlegi „tér” városi térré válását. A rajzi grafika kifejező, esztétikus. Az előkészítő elemzések példamutatóak, a koncepció létrejötte és lényege jól nyomon követhető.

Diplomamunkáját elfogadásra javaslom.

2013. június 19.

Szabó Tamás János DLA

Ybl díjas és Pro Architectura díjas építész