

## **Nemzetközi hajóállomás, Budapest, Belgrád rakpart**

Szczuka Levente diplomamunkájának opponenciája, 2012.

Az épület megítéléséhez két kérdést kell megválaszolnunk rögtön az opponencia elején: a hely megfelelő-e ennek a funkciónak, és amennyiben igen, akkor elbontható-e a meglévő hajóállomás?

A hajóval való utazás mára már nem elsősorban a haszonelvű, hanem az élményszerű utazás eszközévé vált. Éppen ezért nem mindegy, hová érkezik a hajó, a kikötés maga pedig élményt tud-e nyújtani. A hely felértékelődik, különösen Budapesten, hiszen közvetlenül a belvárosi nyüzsgésben találok magam, ha ezen a ponton szállok partra. Ehhez viszont elengedhetetlen, hogy ne akadályokon keresztül bukdácsoljanak a látogatók a városig. Ezt a két dolgot kell egyensúlyba hozni úgy, hogy a hajó kikötése a parton állók számára mindig eseményt jelent! Ezen megfontolások alapján kijelenthető, hogy a nemzetközi hajóállomás itt jó helyen van, talán azért is, mert ez a helyszín mint kikötő a városi kollektív emlékezet részévé vált.

A második kérdés megválaszolása ennél már sokkal kényesebb. Számomra létezik egy alapelv, mely szerint csak akkor bonthatók, amennyiben az elbontottnál értékesebb épület kerül annak helyére. A rakparton eredeti formájukban (építési évük 1936, tehát a magyar modern virágkora) álló fogadóépületek vízszintes tagolásukkal, áttörtségükkel és anyaghasználatukkal egyrészt értékes kordokumentumot jelenítenek meg, másrészt szellemesen tagolják az Erzsébet híd és a Szabadság híd közötti partszakaszt. Eggyel azonban nem lehetett építésükkor számolni: a rakparti személygépkocsi forgalom olyan mértékben megnőtt, hogy elvágta a partot, a látens promenádót a várostól. Ezt tervező a rakparti út, az útmenti parkolók föld alá süllyesztésével, további helyhiány miatt a főgyűjtőcsatorna áthelyezésével oldotta meg. Mit nyert a terv ezáltal? A város és a Dunapart teljesen összenőhet, a gyalogosok forgalmát csakis a felszínen vezetett villamos zavarhatja – ha egyáltalán zavarja. Ennek viszont ára a jelenlegi épületek elbontása. Ezt a barbár tettet azonban úgy is felfoghatjuk, hogy az épületek fizikális helyreállítása helyett az abban őrzött gondolatokat menti meg: a kis magasságot, a fedett, de mégis nyitott tereket, és a nagyfokú átláthatóságot. Az eredeti koncepciót tervező egy további gesztussal gazdagítja: egy méltóságteljesen emelkedő rámpán az állomás teteje bejárható, ezáltal a hajók felülről is megcsodálhatók lesznek.

A hajóállomás épületében elhelyezett használati egységek mind a sétálókat, mind a hajóutasokat szolgálják. A rakparti falba integrált kiállítótér, a jazzklub és a közbeékelődő induló és érkező hajók látványa egészséges léptékben szórakoztatja az itt sétálókat. A rakpart teljes keresztmetszetét sikerült a szó legnemesebb értelmében élménnyé varázsolni. A 2-es villamos mind turistaattrakcióként, mind az egyik fontos artériát kiszolgáló tömegközlekedési eszközként tud a megújult környezetben működni, a rakparti lakóépületek aljában található éttermek teraszokra települnek ki, velük szemben található a hajóállomás restije.

Az épületben a funkciók mintegy úsznak a térben, nem torlódnak egymásra, a spanyol építészet téri nagyvonalúságát idézik. A tér ilyenén bősége igenis fontos, mert csupán ezzel párosítva tud a transzparensnek mondott épület hitelesen áttetsző lenni. A rámpaszerű épület mára már építészeti archetípussá vált, használata itt indokolt, egyszerűsége pedig elengedhetetlen. Léptéke kapcsolatot teremt a kikötő hajók és a partszakasz épített tárgyai között.

A diplomamunka egyik legfontosabb erénye, hogy a hajókikötőt városi léptékbe helyezi és vizsgálja. Az alaposan végigelemzett rakpart-történet a tervezői döntéseket irányba állítja, és egyben megkérdőjelezhetetlenné teszi. A part mentén horgonyzó hajók számának csökkentése felszabadítja a partot, a súlypont eltolása a Szabadság híd felé pedig a látványt szélesíti a Gellérthegy irányában. A Sörház utca tengelyében elhelyezett móló közvetlenül a pesti belvárosba tereli a leszállókat. A rakparti gyalogos zóna szintjeinek váltásai a két híd közötti sétány egyhangúságát oldják, tán egy kicsit a város szintjeit is tudatosítják, érthetőbbé teszik a sétálókkal.

A terv másik fontos erőssége a városi dimenzióban végiggondolt fentarthatósági koncepció. Talán a legfontosabb elem a város és a folyó egységének újbóli helyreállítása. A fenntartható és szerethető város ugyanis olyan szövet, mely akadálytalanul átjárható és élvezhető. Ezt nevezhetjük fenntartható urbánus kényelemnek is, melynek lokális megtartóereje különösen fontos egy ilyen extenzíven fejlődött város esetében mint Budapest.

A most meglévőnél összetettebb funkciók kisebb helyen és szintben differenciáltan jelennek meg. Az elbontott lépcsőelemek újrahasznosítva megtalálják helyüket az új együttesben, ezzel is a folytonosságot hangsúlyozva. Tervező a mélygarázsban nagyméretű földkonténereket alakít ki, melyekből fák nőnek. Ha nem is válik ezáltal a hely zöld oázissá, a folyó hűtő hatása és a lombok árnyéka együttesen egy kellemesen élhető környezet eredményez.

Az energetikai koncepció egyrészt újszerű, másrészt pedig már-már didaktikus látványelemekkel operál. A Duna vize mint az energia egyik lehetséges forrása kétféle módon segít be: a móló csúcsán található miniturbinák a víz mozgását, a hőszivattyúk pedig a víz tömegtehetetlenségét aknázzák ki. Ez átvitt értelemben is erősíti a Duna és a város szimbiózisát, melynek szimbolikus metszéspontjában éppen a hajókikötő található. Számomra különösen szellemes a fűgyűjtő szennyvizének hőforrásként történő hasznosítása. Ezekkel az elemekkel lesz a terv ökológiai mintaprojekt, mely a helyi adottságokat logikusan ötvözi a kor műszaki megoldásaival.

A fenti gondolatokat végigelemelve jeles érdemjeggyel ajánlom az igen alapos és szellemes diplomamunkát a tisztelt diplomabizottság figyelmébe.

Gunther Zsolt DLA  
Ybl-díjas építész