

## **Opponensi vélemény Mónus Noémi diplomatervéhez - A Déli Pályaudvar átépítése és rehabilitációja –**

„Bátraké a szerencse” – gondoltam magamban, mikor először meghallottam, hogy Noémi milyen témát választott diploma gyanánt. Aztán arra gondoltam – részben már megismerve a tervet – hogy itt bizony a bátorság, az ambíció nagyon hamar kevésbé válik akkor, amikor a feladat komplexitása először mutatja meg magát igazán számára, amikor a szinte kibogozhatatlanul összetett problémák tömegével dőlnek rá a tervezőre. Hadd jegyezzem meg itt rögtön, hogy adódott volna más út is az elején: ha például Noémi valamilyen utópiával áll elő, aminek a valóság aspektusaival vagy van kapcsolata, vagy nincs. Akkor-ott nem kértük volna számon mindazt, amit ma igen. Ő azonban nem ezt az utat választotta, és én ennek személy szerint örülök.

Így viszont a nyakába zúdult mindaz, amit ma a Déli Pályaudvar, nem mint dimenziójában, hanem inkább összetettségében páratlan városi fenomén jelent: egyszerre építészeti, urbanisztikai, infrastruktúrális, stratégiai, stb. halmazok uniója. Mondhatnánk persze kényelmesen, hogy így vagy úgy tehetünk engedményeket, eltekinthetünk egyes ügyek tárgyalásától, hiszen mégis csak egy egyetemi tervről van szó. Ezt azonban nem tartottam volna jónak, és örömmel nyugtázom, hogy a diplomázó sem mentette fel magát ezek alól. Az az álláspontom ugyanis, hogy amikor Noémi ezt az utat választotta - ahol tehát a valóság folyamatosan létező referencia –akkor tudomásul vette, hogy a pályaudvar meghatározottsága az építészetén túli közlekedési, infrastruktúrális, urbanisztikai, és egyéb dimenziók által éppen olyan lényegi, mint pl. a Duna fizikai meghatározottsága a rakpartjai által – azaz elhagyhatatlan. A legfontosabb felismerések és tanulságok persze akkor érkeznek, amikor ezek a látszólag építészetén túli ügyekről kiderül, hogy nagyon (is) építészetiek, amikor visszacsatolnak, és visszahatnak az építészetre - csak jussunk el egyszer ideig.

Míg az egyik szemem örül, addig a másik viszont picit sír, amikor arra gondolok, hogy egy ilyen átfogó vállalkozáshoz szükséges tudásbázisok ma már nem egy ember fejében állnak össze, a képzeletbeli csapatot Noéminek azonban egymagában kellett egyesítenie. Tömegével jelentkeztek is a megoldásra váró különböző műfajú problémák, és a diplomázó szívós háttérmunkával, kutatással próbálta kiismerni őket, és jó döntéseket hozni. Előljáróban hadd mondjam el, hogy hatalmas érdeme a tervnek, hogy a nagy horderejű döntések egy irányba mutató vektorként erősítették, és nem pedig kioltották egymást.

A terv számtalan vonatkozása kapcsán hadd emeljek ki pár ügyet, a többről itt nem is ejtek szót, hagyom a tervet beszélni. A vasút, mint infrastruktúra ügyéről való gondolkodás egy pályaudvar rehabilitációja kapcsán evidensen nem mellőzhető kérdés. Rengeteget hallottunk már arról a tendenciáról, hogy a vasutat sorra kihúzzák a fejpályaudvarokból, és vagy közvetlenül mögé, vagy még inkább az első kijebbe eső intermodális csomópontba számúzik - folyamatos átszállásokra kényszerítve az utasokat, de ugyanakkor felszabadítva a pályaudvarok városbelsőben lévő értékes területeit. Aztán létezik egy másik érvrendszer is, amely azt mondja, hogy a vasút az összes nagytávolságú tömegközlekedési eszköz közül az, amely a legkedvezőbb feltételekkel képes átszállás nélkül a városközpontba igyekvő utasokat a centrumokba szállítani, ezért tehát van jövője a fejpályaudvaroknak is. A diplomázó szakemberekkel konzultálva két fontos döntést is hozott: megtartja a vasutat a Délben, és méghozzá magában bent az épületben. Azt az elgondolást, hogy kifejezetten a Déli legyen a legnagyobb magyar turisztikai célpont, a Balaton reprezentatív budapesti „előszobája”, a várossal való találkozás méltó tere, támogatni tudom, és noha működőképességét igazán ellenőrizni nincs módom, hihető, hogy hiteles ez a koncepció.

A diplomázó nem csak a vasút megtartásával teremt folytonosságot, hanem a Kővári György tervezte emblemikus épület kezelésével is. Először elsősegélyben részesíti azt, felszámolja a több évtizedes problémagócokat, megszünteti a nem működő lesüllyesztett katlanszerű teret, az aluljárókat, a többszintes labirintust, és egyetlen ferde síkkal tereli be a gyalogosokat a térszínről az új térbe, ahova a megnyújtott metró mozgólépcső is érkezik. Lebontja a ház emblemikus enyhén ívelt üveghomlokzatát, de megtartja a felső fődémét, amely így kijelöli egykori helyét és kontúráját. Funkcionálisan átalakítja, megnyújtja, de megtartja a

karakters körpénztár tömegét. Kiüríti, egybenyitja a hosszú MÁV irodaház belső tereit, egyetlen hosszú üvegdobozzá formálva. Szép és fontos az a gondolat, hogy ezeket a lépéseket nem szentimentalizmusból, a régi ház iránt érzett nosztalgiából eredezteti, hanem egy vágyott folytonosság megteremtésének igényéből szüri le. Kevésbé ismert tudnillik, hogy a ma látható ház több lépcsőben épült, első ütemében csak egy kvázi üvegdoboz készült el 1962-ben, amit aztán második körben magába olvasztott a mai épület 1975-ben. 2011-ben Noémi ismét bont, hogy aztán építhessen. **Minden lépés absztrakt módon őrzi az előző emlékezetét, és ezt sokkal nagyobb és mélyebb kihívásnak tartom, mint elbontva az egészet újat tervezni helyette** (jellemzően az összes mai valóságos terv a Déli esetében ezzel az alapállással indul).

Nagyon fontos döntés a ház intenzív továbbépítése, azaz a csarnoktér lefedése, ami viszont nem áll meg a vágányoknál, hanem továbbhúzódik a Márvány utcai felüljáróig. Ez a lépés, és az ennek folytatásában a Márvány utcán túl a Délihez tartozó mögöttes, süllyesztékben ülő rendezőpályaudvari rész Hegyalja útig történő zöld lefedése együttesen egymást értelmező urbanisztikai léptékű tett. A rendező rész lefedése révén a Naphegy és a XII. kerület egy nagyon értékes területen összeér, és a Délitől induló tető ebbe köt bele, értelmeződik a peronokon túli lefedés, és nem mellékesen helyzetbe hozza a Nagy Elemér-féle Intranszmas székházat is.

Mindezen lépések eredőjeként műfajilag a Déli pályaudvarból, mint *házból* tulajdonképpen egy a Magyar Jakobinusok teréből, a Vérmezőtől induló intenzív fedett városi közteret hoz létre, amelynek immáron csak egyik eleme a vasút. Térileg egy áramló kontinuum, amelyet a vágányok nyomvonalát kirajzoló fénycsíkok által felszabdalt, sok oszloppal gyámolított, szinte sátorszerű tető fed. Ez a hozzárendelt nagy belmagassággal elképesztő térélmény lehet, metaforikusan többértelmű; és hogy visszacsatoljak mondanivalóm legeljére: erejét, esztétikáját nem egy előre megfontolt szerzői akaratból nyeri, hanem következményként kapja. Nagyon fontos különbség.

Az a döntés, hogy Noémi mindehhez az Alkotás út és a pályaudvari fedett-nyitott köztér felől is megközelíthető, szolgáltatásokat, kereskedelmet tartalmazó felszabdalt tömböt rendelt a jelenleg ott található szlömös MÁV terület kitarításával, azért jó, mert csak a vasút jelenléte már nem tartaná el ezt a méretű városi teret. Így viszont a kereskedelmi tömbök kapnak egy kiváló lehetőséget arra, hogy mindkét irányból városi közterekkel, és nem pedig egy belső elzárt sétánnyal kommunikáljanak (ahogyan az plázákban megszoktuk), minek következtében nem válnak egy befelé forduló városellenes rezervátummá.

**Összességében tehát azt érzékelem, hogy olyan műfaji béklyókon felülemelkedő rendszer kezd összeállni, amely szerteágazó és sok szinten ható kapcsolataival egyrészlől jótékony hatást fejt ki környezetére, problémák sokaságát oldja meg; de ezen túl keretet ad és lehetőséget biztosít, hogy az építészet (ti. a konkrét építészet) elfoglalja benne itt-ott helyét, befészkelje magát, feltöltse mikroszinten is tartalommal.** Nem mintha persze egy ilyen rendszer megtervezése, és jó helyzetek előidézése nem (csak) építészeti feladat lenne. De ez így együtt sokkal értékesebb, és Noéminek sokkal tanulságosabb megközelítés, mintha egy erős szerzői befolyású, a közérthetőség kedvéért képletszerű divatdiktátor-ikon-ház született volna önkényből. **Van helyette többértelmű, rendszerként összeálló, cserélhető elemkészletű, és ezért tartósan megújulni képes hibrid lény.**

Ha így tekintek rá, akkor azt gondolom, ennél egy fél éves diplomatervnek nem kell messzebbre jutnia. A kisördög persze bennem sem alszik: most, hogy így bemelegedtünk, olyan jó volna többet tudni és elmerülni pl. a lefedés szerkezeti lehetőségeiben, hiszen az említett tető olyan asszociációs mezővel bír, amiből hihetetlen struktúrák lennének eredeztethetőek. Jó lenne elmélyedni a tető használatának feltalálásában, mert jelenlegi megoldozottságában inkább bizonytalanságot érzek, pedig nyilván elodázhatatlan kérdés egy ilyen több tízezer négyzetméteres városi felület hihetőbb definiálása. A lefedés pontos helyzetén is kellene igazítani, mert jelenleg a hosszú MÁV irodaház felső szintjéhez ragaszkodik, ami szerintem nem arányos lépés, viszont kellemetlenül izoláló mellékhatásai vannak pl. a Kosciuszko Tádé, Kuny Domonkos utcák felé eső területre nézve. Viszont a rendszerbe egy helyen feltöltött építészet, a fénykürtökbbe rendezett várók, és a körük tapadt flexibilis terek étteremmel, könyvtárral, mozival, egyebekkel már biztos kézzel megoldozott ügyek - de hát ezt el is vártuk Noémitől az előéletének ismeretében.

Tanulságos, többértelmű, valódi problémákat felvető és megoldó, nem kényelmességre törekvő, kockázatot is vállaló diplomatervet láthattunk. Köszönet érte.  
A tervet a fenti megfontolásokkal ajánlom a bizottság szíves figyelmébe.

2011. június 7.

Gyürki-Kiss Pál