

Cím:Előhívás

Szerzők: Balogh Edit, Csendes Bernadett

Intézmény, kar: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Építésmérnöki Kar

Szak,specializáció,évfolyam: Építész osztatlan ötéves képzés tervező szakirány, V. és IV.

Témavezető: Dr. Vasáros Zsolt DLA, egyetemi docens

1. Téma

Állomás. Megérkezés és távozás, első benyomás és utolsó emlék. Egy utazás során meghatározó élmény, az úticél előszobája. A vasútállomás egyszerre szolgálja ki a vasút üzemét és az utazókat. Ezek a helyek nyitották meg először az emberek előtt a nagyvilágot, ezért a társasági élet fontos tereivé váltak, a települések kapujaként szolgáltak, találkozások helyszínei voltak. A vasútállomások száz éven át a legfontosabb és legforgalmasabb középületek közé tartoztak, fekvésük, karakterük ezért erősen befolyásolta a települések arculatát. A vasút jelentőségének csökkenésével a vasútállomások kitüntetett szerepe is eltűnt. Egy ilyen módon eltűnt vasútvonal állomását terveztük meg.

2. Kisvasút

A régen Marosvásárhelyről Szovátára közlekedő kisvasút 1915-ben indult, egy tizennégy éves kényszerpihenőt követően pedig újraindult 2006-ban. A nosztalgiagőzős jelenleg csak a Szováta-Vármező távolságon közlekedik, de tervben van a vonal további renoválása és az útvonal hosszabbítása. A mi állomásunk már a bővített vonalhoz tartozik.

3. Helyszín bemutatása

A tervezési helyszín Mikháza. A település jelenleg egy átlagos zsákfalú látszatát kelti, a főútról nyílik meg, hosszú utcáján sétálva földekhez lyukadunk ki, itt a falu véget ér. Egy kis megfigyelés után jön csak rá az ember, milyen sokrétű és sok lehetőséget rejtő helyről van szó. Évek óta folynak a római régészeti ásatások¹, ez alatt az idő alatt számos figyelemre méltó lelet és felfedezés került elő a föld alól. A régészek immár két éve megrendezik egyre több érdeklődővel a Római Fesztivált², melynek idén már reneszánsz részlege is volt. A falu a római romok mellett népi építészete kapcsán is méltán válhat kedvelt turisztikai célponttá. Mindezek mellett a lenyűgöző természeti környezetről sem feledkezhetünk meg. *De akkor hol vannak a kirándulók?* A probléma ott van, hogy Mikháza „bejárata” senkit sem készítet arra, hogy betérjen, a régió településeit egykoron összekötő római út pedig kihasználatlan, így ebből az irányból sem jönnek látogatók. A falu végének periférikus helyzetét kell megszüntetni, ezen a ponton lehet kibillenteni a zsákfalú helyzetből Mikházát. Itt keresztezi a római út a régen Marosvásárhelyről Szovátára közlekedő kisvasút vonalát, melynek a legújabb megállója Mikháza lenne. Tervünk témája egy olyan állomás kialakítása, amely a falu új feltárási irányát

¹Roman Limes as Cultural Landscape lásd: <http://www.rlrc.ro/>

² 2R Fesztivál Mikháza

jelölheti ki, annak új kapujává válhat. Ezzel a nyitással nagyobb hangsúlyt kaphatnak az ásatási helyszínek és a környező táj, azaz a súlypont áttevődhet a főútról a turisztikai szempontból figyelemreméltóbb részre. Mindeközben Mikháza beállhat a nosztalgiavonat kedvelt célpontjainak sorába. Az új feltárási irány mellett egy olyan új helyet szeretnénk kialakítani, amely találkozások, közös ebédek és indulás előtti utolsó visszapillantások helyszínévé válhat.

4. Helyfoglalás

Szerintünk egy ilyen épület legfontosabb tulajdonsága az elhelyezkedése. Egy városban a főpályaudvar a város jelképévé válhat, míg egy falu esetében általában a település határába kerül. A hagyományosan a falu végébe helyezett állomásnál többet rejt ez a helyszín. A területen állva, körbetekintve nem az az érzés fog el minket, hogy itt ér véget Mikháza. Egy kiránduló számára éppen itt kezdődik. De valami hiányzik, itt van, csak elfelejtettük. Ez a valami az állomás. *Véleményünk szerint az állomás épületét elő kell hívni ebből a helyből, mintha egy lenyomatot domborítanánk ki, hogy a helyszín egésze váljon.* A hely számunkra a római út, a mezőgazdasági ösvény és a vasúti töltés által határolt háromszög. *Ez a háromszög a koncepciónk alapja.*

5. Háromszög

A háromszöget közre záró utak a töltéssel, a híddal, a híd alatt átfolyó árokkal és az árok mentén kialakult növénycsoportokkal harmonikus kompozíciót alkotnak. *Állomásunk e kompozíció részeként simul a helyszínbe, hangsúlyozza annak karakterelemeit.* Ügyelni akartunk arra, hogy a terület természetesen kialakult ökoszisztémáját ne zavarjuk, ne tolakodjunk bele az épületünkkel, használatát hagyjuk meg. Ezért is volt fontos, hogy az utak kereszteződését használjuk, hiába erőteljesebb határvonal a római út és a vasúti töltés, a mezőgazdasági ösvény használata hatja át a mindennapokat jelenleg, ez az emberi jelenlét lenyomata. Úgy döntöttünk, hogy az árkot és a növénycsoportokat is sértetlenül hagyjuk, nem telepszünk rájuk és nem lesz felesleges „tisztogatás” és „terepalakítás”. Ezek a természeti formálók, a jelenlétük egyértelmű és létjogosultságuk megkérdőjelezhetetlen. *A kompozíció nagyon erőteljes karaktereleme a már említett híd.* Az ósdi vasbeton konstrukció otrombának tűnik első látásra, de más oldalról megközelítve ez a régi időkből itt maradt szerkezet funkcióját veszítve tárgyként, szoborként áll a tájban, mint szobor része a háromszög egységének. A híd 3,4 méter magasan áll a vasúti töltésen a terep felett, ami felfedezésre csábítja az arra járókat. Érdekes is felmászni a hídra, hiszen innen körbetekintve teljes panorámát kapunk Mikházáról.

6. A terv

A kompozícióba illesztés gondolata kezdetekben csupán gesztusokat adott, irányvonalakat, így alakult ki az úttal való kapcsolat. A híd magasságából adódó izgalmas helyzetet ki szeretnénk

volna használni a tervben, ezért helyeztük ide az állomás épületét. *A római úttal való összekötést egy lépcsővel oldottuk meg. Ezt a lépcsőt formáltuk leginkább a háromszög idomai szerint.* Terepalakulatként illeszkedik a domborzat mozdulataihoz és öleli körbe a területet. A szabálytalan törések és sűrűsödő lépcsőfokok a terep szintkülönbségeire, rétegvonalainak elhelyezkedésére adott reakciók. A lépcső korlátja a híd támfalának folytatásaként kapcsolja össze építményünket a meglévő szerkezettel és jelöli ki, határolja a háromszög pontos területét. *A háromszöget nem szerettük volna „telepíteni”, ezért egyszerűen zöld füves területnek hagytuk, ahol az emberek piknikezhetnek, pihenhetnek egy megterhelő túra után vagy várakozhatnak a vonatra.* Az egyetlen terepalakításunk itt, hogy 30 centimétert lesüllyesztjük itt a szintet a háromszögben, mely gesztus kijelöli ezt a területet a meglévő helyzetből és védettebbé is válik.

Az állomásra a lépcsőn lehet feljutni. Az állomásépület kapcsán formailag egyszerű konstrukcióra törekedtünk. A hagyományos nyeregtetős ház az ide látogató és az itt lakó embereknek egyaránt ismerős forma, így állomásunk megjelenése nem üt el a település hangulatától. *Az áttört házforma és a lépcső együttese mégis inkább szoborszerűsége törekszik.* A beton használata mellett döntöttünk, így folytatva a híd szerkezetiségét és tovább boncolva a háromszög kompozícióként való értelmezését. *A monolit vasbeton tárgyszerű elemmé teszi az épületet, nem beleolvad, hanem kiemeli környezete karakterét.* Az épület belseje rendkívül egyszerű tér, nem akartuk vezetni az embereket, inkább engednénk a szabad felfedezést, átélést. A felérkezési pont után balra fordulva egy információs felületet látunk, itt mindent megtudhatnak a látogatók a vonat menetrendjéről, Mikháza programjairól és a Csúrszínház előadásairól. Szerettük volna, ha az épület önmagában teljesíteni tudja az információs felület funkciót is, nem akartunk ebből a célból saját teret vagy táblát biztosítani, ezért döntöttünk amellet, hogy az épületünk egyik falát jelöljük ki erre a célra. Ezt a falat szerettük volna úgy elhelyezni az épületben, hogy ne keltsen esetleges hatást, mindenképp legyen szem előtt, de ne legyen fő eleme a térnek. Az információs fal után a peronon tovább haladva hatalmas ablakszerű nyíláson át tárul elénk a kilátás. A másik oldalon elhelyeztünk egy kicsi nyílást, ez az árok és a növényzet felé néz, nem ad szabad kilátást, csupán jelzi a kapcsolatot a kompozíció külső elemeivel és megtöri a hátsó fal zártságát.

A tervezés során számtalan változatot készítettünk a nyílások méretét, elhelyezkedését és jellegét keresve. Felmerült a teljes megnyitás gondolata, az oszlopos peron és a falas-nyílásos megoldás egyaránt. Végül a falakkal határolt hagyományos ablak és ajtószerű nyílások mellett döntöttünk. *A teljes megnyitás bár nagyvonalúnak tűnik és letisztult formát ad, de az épület méretei túlzónak tűnnek egy ilyen gesztustól, az állomás elveszti barátságos hangulatát, ezen*

kívül költséges szerkezeti megoldásokat von maga után. Kisebb megnyitásokkal az épület arányai messziről, akár a szemközti kilátóból nézve egy emberi léptékű épületet sugallnak. Közelebb érve egyre inkább átalakul a távolból kis háznak vélt tömeg, de még a lépcső alján állva sem tűnik túlzó méretűnek.

Az épület méretei a funkcióból adódnak elsősorban. Hossza 30 méter, mely lehetővé teszi, hogy a kisvasút a teljes hosszában a fedett térben álljon meg és így az időjárástól függetlenül, védetten történhet a le és felszállás. A belmagasság 8,5 m, mely a gőzös magasságához igazodik. *A forma és a megnyitások elhelyezésének kihívása az épület saját arányain és a környezethez, funkcióhoz való viszonyulásán kívül abban is rejlik, hogy mit szolgál.* A mi állomásunknak nem pusztán a háromszög kompozíciós elemeként, a tájban elhelyezett jelként kell működnie. Ezek mellett lehetőséget kell adnia a kilátásra méghozzá a lehető legjobb módon. Mi már a helyszínen úgy láttuk, hogy a hídon állva gyönyörű panorama tárul a szemünk elé, ezt a kilátást, és az épület tág értelemben vett tájba helyezését végig szem előtt kell tartanunk. A már említett nagy ablakfelületet úgy helyeztük el az épületen, hogy a legtöbbet lássuk innen, de ezek mellett az épület környező növényzete is hatással legyen a kilátásra, a körbetekintésnél a közeli és távoli elemek egyaránt szerepet játszanak. Nem akartunk kilátót csinálni a peronból, inkább egy védett nézelődő helyet szerettünk volna létrehozni, ahol még utoljára indulás előtt visszatekinthetnek a látogatók Mikházára. Ez a szabályozott megnyitásra való törekvésünk volt az egyik indoka a teljes megnyitás elhagyásának. Az ablak vízszintes arányai ellenpontozzák az épület funkcióból adódó magasságát.

A funkció miatt szükséges vizesblokk a lépcső alatt találja meg a helyét, így a tömegbe illeszkedve láthatja el funkcióját. A vizesblokk egy férfi és egy női-akadálymentes részből áll. A helyiségekbe a lépcső melletti rámpán lehet lejutni. A bejáratuk a kompozícióba illeszkedve beton burkolatot kapott, így érzékenyen simul bele a támfalba.

7. Előképek

A tervezés során számos előképet találtunk. Első sorban kis léptékű épületek, hasonlóan szoborszerű formálás és homogén felületképzések után kutattunk.

A kontextusba való beillesztés kapcsán jutottunk el *Gion Antoni Caminada* építészetéig, aki a svájci Vrinbe számos olyan kisebb épületet tervezett, amelyek érzékenyen illeszkednek a falu képébe, szinte kiegészítik azt.

A tervezés folyamatát *Aires Mateus* építészetének tanulmányozásával kezdtük. Feladatunk szempontjából példamutató, ahogyan betonba önti gondolatait a tervező. Terveiben erős karakterű terek születnek a falak, súlyuk és határaik kétértelműsége miatt. Anyaghasználatára jellemző a különböző, helyzetfüggő betonfelületek alkalmazása. Egyaránt használja a festett,

nyersen maradó, fahatású és mosott felületeket. Az állomásépület formai alakulásánál is fontos volt számunkra az ő tervezői szemlélete. Egyszerű formáival teremt egy sallangmentes, mégsem unalmas építészetet, mely inkább befelé forduló, de éppen ezért külső megjelenésében is meghatározó.

Tervünkben a megszokott forma modern szerkezettel párosul. A monolit jelleg elérése érdekében magát a szerkezetet is egybe öntött vasbetonból képzeljük el, szerettünk volna oszlopok és gerendák helyett faltartót létrehozni. Úgy gondoljuk, hogy az épület tárgyyszerűségét a szerkezet egy elemként való működése is erősíti. Hiába nem tudja egy laikus a statikai működést ránézés után értelmezni, de szerintünk a kialakított épület kívánt szelleme és szerkezeti működése közötti összhang erősíti a karaktert és következetességében egyértelműsíti a koncepciót.

A híd eredeti gerendáit megtartottuk, ez szolgálja továbbra is az árok feletti áthidalást. Ezeken a gerendákon fekszik egy lemezalap, amellyel támaszkodik az építmény a töltésre, így nincs szükség cölöpalapos megoldásra, ez a lemez az építmény padlója is. Fontos volt a támfalak alkalmazása, a híd már eredetileg is meglévő támfalát folytatva alakítottuk ki a lépcsőt a töltés oldalához tolva. Ez további két támfal, egy a lépcsőkorlátot is helyettesítő és egy a vizesblokk és a töltés közötti határolást kielégítő fal kialakítását igényelte. A lépcső és az épület külön öntött részek, az esetleges süllyedések miatti szintkülönbségekből adódó repedések elkerülése miatt. A vízelvezetést vízköpőkkel oldottuk meg. *A beton felületének különböző kezelésével szerettünk volna elérni, hogy a kívülről szoborszerű épület belső tere egy kivágott résznek tűnjön.* A felületet kívülről kimosásos módszerrel kezelnénk. Ennek lényege, hogy a teljes megkötés előtt a zsalu és a beton felülete közötti részt kimossák, ezáltal érdekesebb felület jön létre. Ez a módszer az esetleges zsalizási hibákat is ellágyítja, kevésbé rideg és színeiben is a környezettel harmonizáló megjelenést ad kívülről.

A belső felületet praktikusán csiszolással szeretnénk kialakítani, elérve így a külső érdes és belső sima textúra kontrasztjával a szobor külső felülete és a belőle kivágott belső tér erőteljes elhatárolását.

Állomás. Megérkezés és távozás, első benyomás és utolsó emlék. Előhívott állomásunk egy időtálló szoborként helyezkedik környezete kompozíciójába, várja az érkezőket és köszön el a távozóktól.