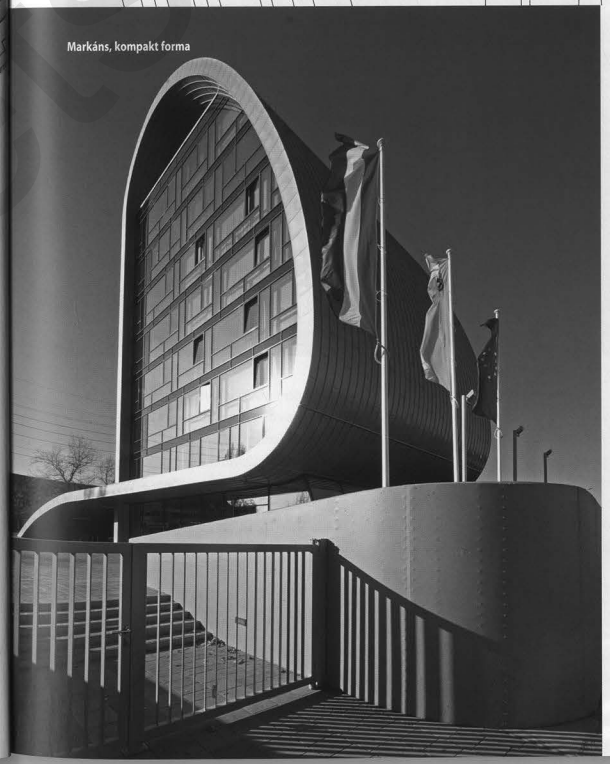
Helyszínrajz

Markáns, kompakt forma



Homogén nézet

Építész:
Lukács & Vikár Építész-stúdió

Gesztus értékű alfa

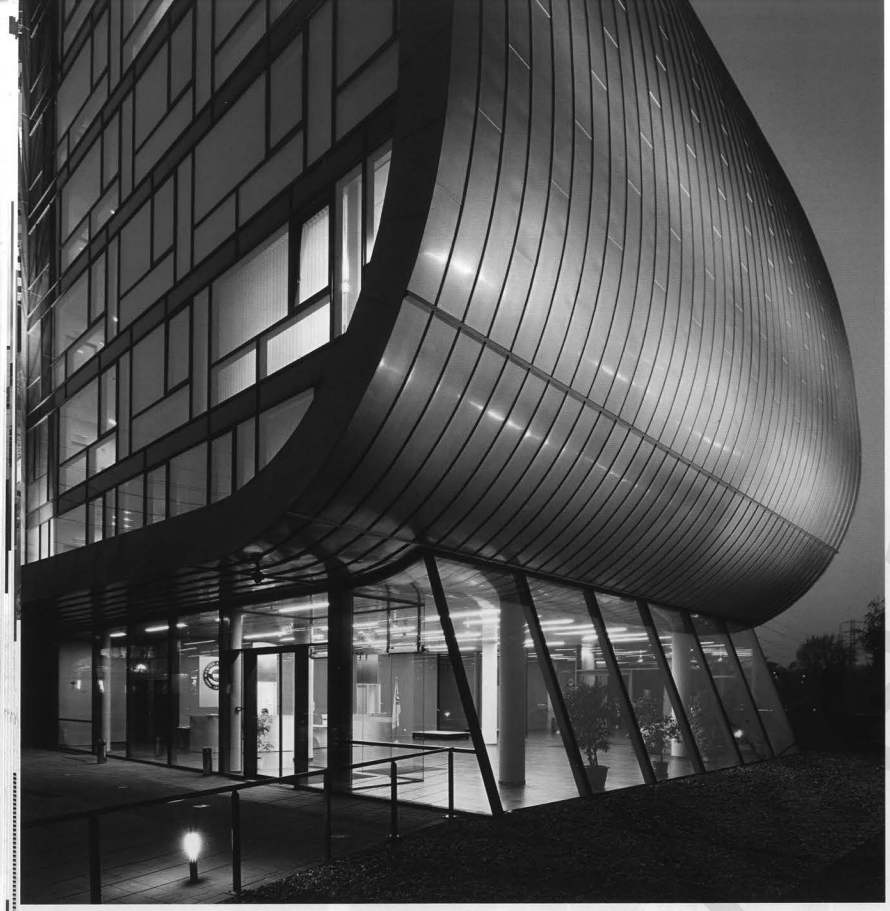
Autóklub központi irodaház, Budapest–Újpest

Kortárs építészetünk trendeket követő, létrejöttükben domináns lenyomatot képező alkotásai a pillanatképek erejével hatnak. Fennmaradásuk a könnyed gesztuson felül bennük sűrűsödő többrétegű döntések helyességén múlik. Az utóbbi évek napi sajtóban leginkább fókuszpontba került épületénél nem a tendenciák, hanem egy komplex kérdésre feltett adekvát válasz a jelen kezdeti helyzetképnél távolabbra mutat.

Alfa

Az épület kezdetpozíciója a mai szituációban szinte értelmezhetetlen. Újpest igazán elhanyagolt urbanisztikai területén járunk. Szinte megdöbbentő az a kontrasztosság, mely a város e pontján rögzült. Újpest történelmi városmagját szétrobbantó lakótelep-építkezés peremterületén vagyunk, távlati közlekedési fejlesztések mozdulatlanságba dermedt zónájában. Az egykori kisvárosra jellemző földszintes, zártsorú beépítés tömbje mellett tizenegy emeletes sávházak gigantikus, párhuzamosokban futó tömbjei tornyosulnak, a kétszer kétsávos út túloldalára dobott közintézményi sáv (iskola, szolgáltatóházak) felhígult irodaépületeinek jellegtelen, majd később formailag harsogó kubusaival. A kisüzemi zóna közvetlen szomszédsága szinte már teljesen érthető a határvonalat jelentő vasútpálya elvágólagos jelenlétével. A szintben átkötött közutak lámpás-sorompós csomópontjai mintha az ismeretlenbe vezetnének.

© Metszet



A földszinti üvegfal nemzetközi előzményekből ismerős megoldása

Teljesen érthető, hogy egy ilyen területen közlekedésbiztonsági pálya létesül – ami már szinte érzelmes kapcsolódásokat is jelenthetne, hiszen ki nem emlékezne az első autóvezetési gyakorlati órán el-elrontott jobbra hátramenetben, útpadka menti párhuzamos parkolás térbeli koordinációs nehézségeire. És e kezdet lehet az, mely egy hosszan érlelődő folyamat utóbbi években sűrűsödő történései által talán még perspektívát is nyithat. Nem csak e szűkebben vett terület számára.

Érték

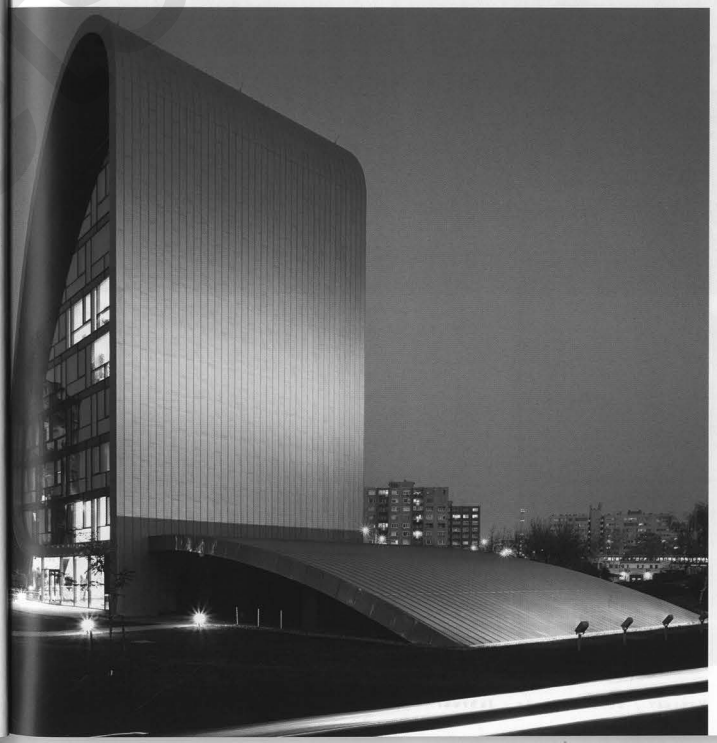
Az épület a mindennapi életünket meghatározó, talán már túlhatározó és rejtetten függőségi helyzetű mobilizációjához kötődik szellemiségében. Az automobil feltalálása és modernizációhoz kötődő dinamikus elterjedése természetszerűleg magával hozta a kiszolgálási hátterét biztosító logisztikai hálózat kiépítését is. A szervizelepek mellett az adminisztratív ügyintézés, az elméleti oktatás és a gyakorlati képzés is a szolgáltatások integráns részévé vált az idők folyamán. A századfordulón létrejött Autóklub csoport nemzetközi hálózata mára több mint hatvan bázissal rendelkezik Magyarországon is. A szolgáltató csoport központi irodaháza egy perspektivikus urbanisztikai fejlesztés reményében többet vállalt a pusztán szűken vett építészeti keretek létrehozásánál. A (nagy szavakkal hangoztatva) székház kompakt irodatömbje a kaotikus „városi" környezetben igazodási viszonyponttá vált. Pontosabban fogalmazva: válhat – ha a későbbi fejlesztések, mely a kerületi rendezési koncepcióban a lakótelep mellett futó utat az északi vasúti híd hoz kapcsolt közúti átkelési pontra vezeti, létrejönnek. Ekkor válik majd távlatilag is igazolhatóan referenciaponttá az az épület, mely az utóbbi évtized irodaházépítésben (talán) legbegyakorlottabb tervezőirodájának köszönhető.

Lukács István és Vikár András munkaközösségének alkotása értéket képvisel. Az építészek megannyi modern felfogású (iroda)ház (mellett vagy épp) után egy lírai metafora gondolatával formálnak, amikor egy lendületes ívben – a megbízó nyilvánvalóan nagy örömére – „A" betűt rajzolnak a levegőbe, amivel ugyanakkor az autós mobilizáció lendületét is felvetítik. A posztmodern gondolkodásmód képet fogalommal azonosító közvetlenségét is ráolvashatnánk e mozdulatra, azonban a ház objektum létének tágabb kontextusa miatt ezt (a szakmai berekben talán vádként elhangzó megítélést) kimondás helyett el is hallgathatnánk. Mert az épület értéke a nagyvonalú formai döntésben, a tervekben következetesen végigvitt megfelelésben, a távlati koncepciókban vizionált léptékhez való alkalmazkodásban rejlik.

A telek déli oldala felől a földről induló fődém előtetőt formálva alkotja az első emelet járószintjét, majd az északi oldalon íves falteste a tetőhöz érkezve nagyméretű teraszt fed le, hogy újra falfunkciót ellátva a ház déli oldalán újra zárt faltestet alkosson – így a kompozíció kelet és nyugat felé teljes üvegfelületével (koncepciójában) átlátható házat eredményez. A déli falhoz rendezett közlekedőmagtól északra lépnek ki az egyterű(nek szánt) irodaterek az alaprajzi szélességnek megfelelően felfelé kisebbedő alapterülettel. A komponálás hierarchikus szépsége a telek mellett futó (tervezetten főforgalmi) úton haladva a leglátványosabb, ahogyan a haránt álló üveghomlokzatok rideg felületeit lágy ívvel keretezi a fémszalag.

Gesztus

Az épület megformálása itt többszörösen is gesztus: a megbízó és a lakókörnyezet számára már most, a városrész és főváros számára távlatilag ikonminőségű gesztus. Nem új gondolat persze a szalagszerűen meghajtott (ha-



A szalagszerű keret líraian egyedi kimozdítása

Bár első pillantásra városszélinek tűnik, valójában nagyon fontos területen épült a székház – mondta Berényi András, Újpest főépítésze. A fővárosi keretterv a körvasútsori körutat vezeti itt, az aquincumi híd pesti hídfőjétől már hangsúlyosan fog feltárulni az épület, Újpest egyik jellegzetessége lesz. Míg magasságával a tízemeletes lakóépületekhez igazodik, helyzetével már erre a jövőbeli állapotra reagál.
A telken több mint tíz éve működik közlekedésbiztonsági tanpark, melynek területkijelölésénél szempont volt a XIII. és XV. kerültekhez való jó közlekedési kapcsolat. A kerületnek öröm, hogy a sikeresen működő tanpálya mellé került az Autóklub központja is, főleg hogy itt a székház környezetének komplex rendezése is megtörtént. Az épület szerinte rendkívül igényes, egyedi formavilágú, mégis nagyvonalú, egyszerű. Lukács–Vikáréknak sok újpesti épülete jól sikerült, de ez közülük talán a legjobb.

Az irodatér északi fala íves

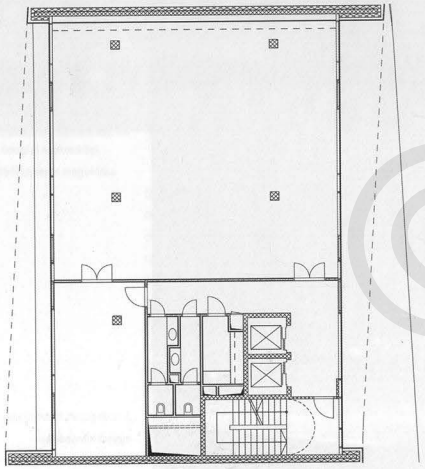
tároló)felületek grafikus rajzolatára építeni egy koncepciót. A befoglaló felületek egylényegű kezelése a hazai építészetben a külföldöt látott, Erasmus-generációs fiatal építészeink által került először megvalósításra – talán elsőként épp egy közeli, ugyancsak újpesti helyszínen, a Népsziget-öböl déli végénél lévő jachtkikötő esetében (Mérték Stúdió, Paulinyi–Reith, 2007). A fődemből falfelületté alakuló, majd tetőként továbbhaladó és újabb átfordulás után ismét falfelületként továbbfutó folyamatos vasbeton lemez a tektonika törvényszerűségei ellen demonstratívan fellépő dekonstruktivisták nagyjaitól hagyományoztatható. Az eredet szálait felfejtendő a holland Rem Koolhaas és az iráni-brit Zaha Hadid munkásságában kellene kutatnunk: az utrechti egyetem kampuszának középpontjában található Educatorium épülete (1996), illetve a bázeli Vitra-központ melletti LF One irodaház (1999) e grafikus kompozíció korai alkotásai. A vasbeton tartószerkezet plasztikus formálását kihasználó számos alkotás nyers szobrászi kompozíciója e majd húsz évvel későbbi házhoz képest vitathatatlan erővel hatott a múlt század zárásakor, ma már (csak) a képletszerűség maradt meg e gondolkodásmódból.

Az Autóklub székház ívesen meghajló, folytonosan vezetett vasbeton határfelületét fémlemez fedi, a koncepciózusság bélyegétől távoltartandó az építészeti döntést. Talán helyesen. Mert nem véletlen az anyagválasztás sem: a gépkocsik karosszéria-designjának gondolatát citálja ez a burok. És e gesztusban utolérhető egy szinte észrevehetetlen, de a minőségi értéket nagyon hangsúlyozó tervezői mozdulat: a földről induló lemez, miután a bejárat fölött elhaladva egyre közelebb kerül az általa körbeölelt, racionális logikával szerkesztett üvegfalas épülettesthez, az északi oldalon felfelé haladva e projekció folytatódik, hogy a kiegyenlített magas pont után a déli oldalon a homlokzatvonaltól eltávolodva egy markáns függőleges mentén érkezzék a földre. E lágy kimozdítás nemcsak alkotói líraiságban több a korábbi példáknál, hanem funkcionálisan is indokolható, hiszen a nyugati üvegfalnál e megoldással nagyobb árnyékot vet a konzolosabb perem. A szalag gondolatának kifejtésében egyetlen logikai hibát vét a ház: a térbelsőben az irodatereknél nem alkalmazza a fémburkolatot – de talán ebben megértők lehetünk. Viszont az előcsarnok mennyezetén, valamint a tetőterasz belső felületén megtalálható a fémszalag anyagszerűsége.

Nem telitalálat a helyszín, nem eredeti az ötlet, és nem felkiáltójel ez az alkotás – egyelőre. Viszont építészetileg nagyon korrekt. És végre létrejött egy irodaház, mely jól egyensúlyoz (jó értelemben vett) öncélúság és hordozott érték vonatkozásában, és kivár, amikor majd környezete (sokak által várt) átalakulásával kiviláglik értéke.

Vukoszávlyev Zorán

Kovács Zoltán, a MAK főtitkára lapunknak nyilatkozva kiemelte: a beruházás nem hirtelen döntés volt, hanem az Autóklub vagyongazdálkodási stratégiájának része. Ennek keretében az elmúlt évek alatt a rossz helyen lévő vagy rossz állapotú, már felújításra szoruló, esetleg bérelt ingatlanoktól megszabadultak, és zöldmezős beruházásban építettek új, korszerű, saját tulajdonú épületeket. A Római Flóris utcai székház sem volt felújítva az elmúlt 4-5 évtizedben, ráadásul a közlekedési helyzete sem volt kedvező. Az ingatlant sikerült előbb saját tulajdonba venni, majd gazdasági elemzést követően nem a teljes rekonstrukció, hanem új szolgáltató központ létrehozásáról született döntés. A kiválasztott újpesti területet előbb térítésmentes használatra kapta meg a klub 13-14 éve, hogy itt közlekedésbiztonsági park létesüljön, de volt lehetőség a későbbi megvásárlásra. 2007-ben kezdődött el az előkészítés, majd 2009-ben, a kedvező pillanatban, amikor az építőipari árak alacsonyak, a körülmények a legjobbak, döntöttek az építés mellett, és választottak beruházót. Olyan épület elkészítése volt a cél, amelyik nemcsak kifejezi a nagy A betűvel az Autóklub imidzsét, de hosszú távon olcsón üzemeltethető, energiatakarékos – a szerverparkot is beleértve. Az épületbe bekerült minden szolgáltatás az ügyfélszolgálattól a tanácsadásig, a központi könyveléstől a 61 szolgáltatási hely igazgatásáig. A területen pedig az okmányirodától, az oktatástól a gépjárművek vizsgáztatásáig, a szereléstől az utaztatásig minden szolgáltatást megtalálnak a klubtagok. A létrejött központ európai szinten is kiemelkedő, és hamarosan az országban több helyen is létrejöhetnek szolgáltató központok – ahogyan a piaci helyzet engedi.

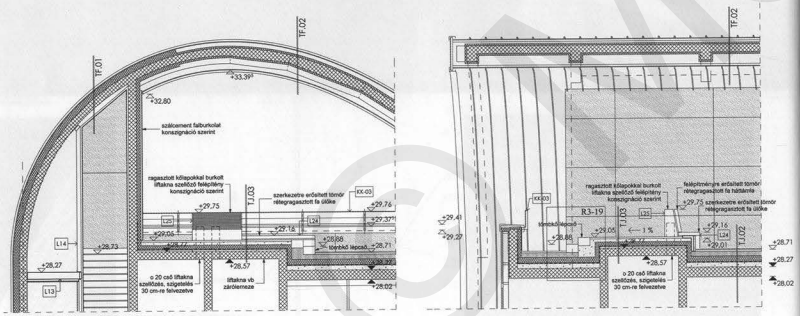


Alaprajz

Soha ilyen nehéz munkánk nem volt – kommentálja az épületet ifj. Puskás András, a bádogos munkák kivitelezője. Az íves oldalon a harmadik emeletig tudtunk állványról dolgozni az, efelett lévő 5 szintet kötélről függeszkedve kellett megcsinálni, tetőlécekből csavaroztunk fel létrát, amit csíkonként kellett újra és újra átszerelni. A végeredmény azonban magáért beszél, sokan gratulálnak a szakmából. Szép és lírai lett az enyhén hullámos felület. Az Allén készítettünk még hullámosabb lemezfedést, amínek elkészültekor a generálkivitelező kissé elbizonytalanodni látszott, mikor megérkezett a tervező, Fekete Antal lelkendezve: „Ez az, ezt így álmodtam meg!" Ez az a líraiság, ami értékesebbé teszi a felületet, amit egyébként itt sajnos a megbízó nem értett.

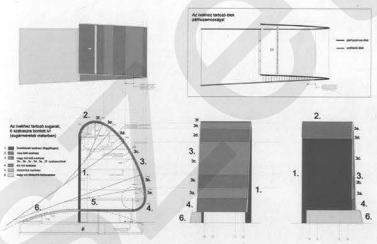
A keret és üvegfal viszonya – reflektál és árnyékol

Előcsarnok
a mennyezet is (helyesen)
fémburkolatú

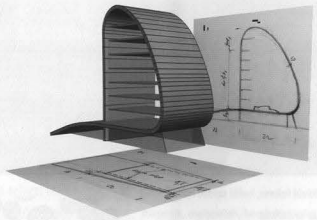


A legfelső szint, a tetőterasz keresztmetszete és hosszmetszete

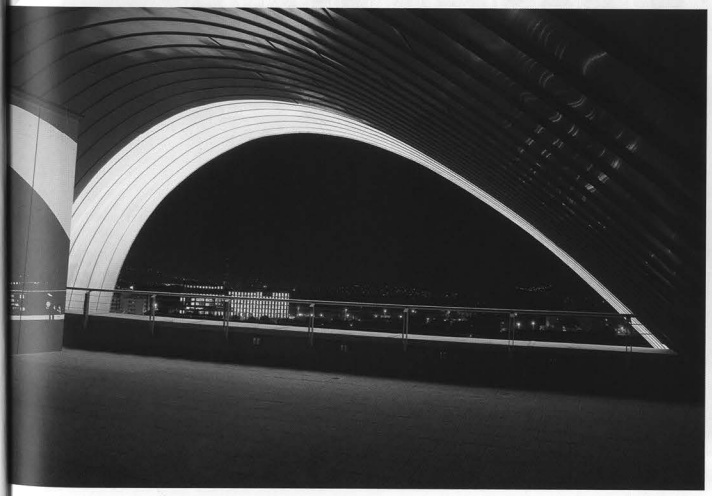
A Guardian Orosháza Kft. piackutatásának és fejlesztésének gyümölcse az épületen alkalmazott szelektív bevonattal ellátott síküveg – tudtuk meg Kovács Andrástól, a Guardian műszaki tanácsadójától. Különlegessége a meglehetősen jó szelektivitás mellett (ez a 66 százalékos fényáteresztés és a 42 százalékos g-érték hányadosa) a kiváló (96 százalékos) színvisszaadás, és alacsony az abszorpció. Utóbbinak az a jelentősége, hogy nyáron sem „süt", sugároz az üveg a belső térbe. Van ugyan a cég kínálatában nagyobb (akár 2,14) szelektivitású, jelenleg luxemburgi gyártású üveg. Azonban a fent leírt termék jobb árfekvésű, magyar viszonyok között is könnyen elérhető. A bevonatos üveg 2009-ben Magyar Termék Nagydíjat is nyert.



Az ikonikus erejű szalagkeret vonalvezetésének és íveinek szerkesztése



Tetőterasz:
a távlatok befoglaló formája



Építész: Lukács István, Vikár András DLA
Építész munkatársak: Domokos Balázs, Klopp András
Statikus: Hegedűs Péter (Hegedűs és Mizere Kft.)
Gépész: Görgeyné Bihary Erzsébet, Terék Tamás, Hajnal Zsolt (G&B Plan Kft.)
Elektromosság: Kelemen Ferenc, Üveges Zoltán, Piatkó Tamás (Kelevill-FZ Kft.)
Tájépítész: Szloszjár György, Vastagh Gabi, Kontra Dániel (Garten Stúdió Kft.)
Kivitelező: Újlaki Építő Kft.
Fotó: Bujnovszky Tamás, F. Tóth Gábor, Váraljai Szandra
Légifotó: Civertan

©Metszet