

Situatie 1 ov-terminal, 2 persons met meubilair, 3 Rijntoren, 4 Parktoren, 5 K&K kantoren, 6 Busstation, 7 binnenstad

Az utóbbi években Hollandiában több új pályaudvar épült, például Rotterdamban, Delftben, Utrechtben és Bredában. Ezek között kétségkívül kiemelkedő helyet foglal el az arnheimi főpályaudvar, melyet Ben van Berkel, az UNStudio építészete tervezett. A fluid építészet formanyelvén megalkotott épület illeszkedik a modern világot jellemző mobilitás fogalmához, annak meghatározó kifejeződése.

A nagy üveghomlokzat mentén a támasz köré hajló széles lépcső vezet fel a gyors gépkocsis utascserét biztosító Kiss&Drive sávhoz, valamint a pályaudvar határoló két irodatorony bejáratához. A támaszból a tető felé kibomló tartóívek között szem formájú nyílásokon át nappali világosság árad a központi csarnokba.

A várakozás és áthaladás terei

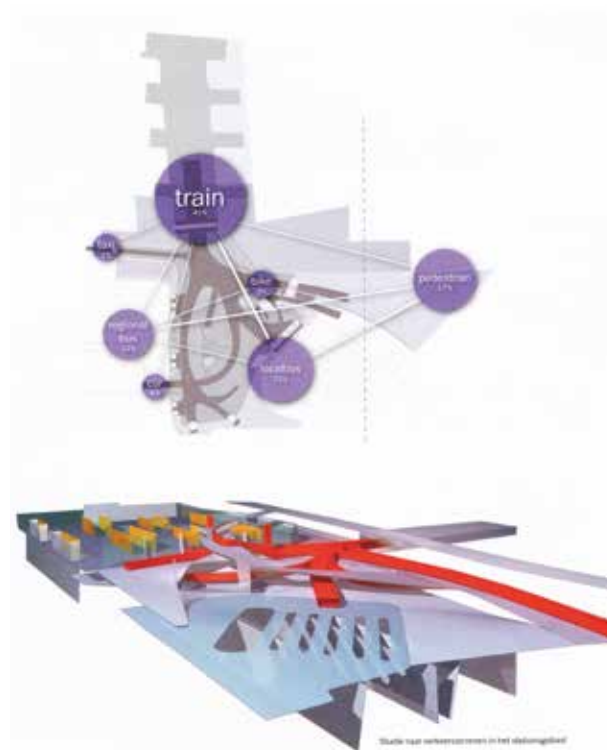
A tér áramló karaktere ellenére a pályaudvar épületében számos várakozásra alkalmas térség és nyugalmas pont található. Az utazónak több kávézó és gyorsétterem áll rendelkezésére, amely találkozási pontként is szolgál. A széles átjárókat szintén fapadok szegélyezik, míg a központi csarnokban amfiteátrum jellegű rendszerben helyezték el azokat. A csarnok középpontjában, akár egy forgószél magjában, étkezésre vagy munkavégzésre alkalmas területet jelölnek ki a fa ülőalkalmatosságok. E térség közelében áll a több holland állomáson is felállított „nyilvános zongora”, melyen az utasok kedvükre játszhatnak. A hatás lélegzetelállító, mert ez a pályaudvar csarnokának mint anonim

PLASZTIKUS FORMÁLÁSÚ CSOMÓPONT

Az új arnheimi főpályaudvar

Építész:
UNStudio

Szöveg, fotó:
Peter **van der Ree**



Az arnheimi pályaudvar 2015 óta fogadja a vonattal, busszal, kerékpárral vagy gyalogosan érkezőket, hogy aztán az utazókat magával ragadja formavilágával, és továbbkísérje a csatlakozáshoz vagy felszíni úti céljához. Ha nem lenne olyan figyelemfelkeltő az épület különleges karaktere, talán észre sem vennék, oly természetességgel történik mindez.

Északról megközelítve a pályaudvart, fedett híd vezet át a sínek felett, melyről széles, üveg felülvilágítókkal megnyitott tetők hajlanak le a peronokhoz. A tetők v-támaszai közé fa ülőpadokat helyeztek el, az íves bevilágító nyílások kellemes atmoszférát teremtenek. A peronok keleti végénél lépcsőn vagy lifttel juthatunk el a központi csarnokba vezető széles átjáróhoz. Itt csodálatos kilátás fogadja az érkezőt: a padlózat, a tetők és a falak formálása az utasmozgásokhoz igazodik, érzékeltetve a főbb irányokat. Enyhén balra emelkedő ívben halad a gyalogosok fő útvonala a város központja felé, melyre széles üveghomlokzat nyílik a piactéren álló Eusebius-templom tornyának látványával. Továbbhaladva ezen az íven a városi buszokhoz vagy a nagy kerékpártárolóhoz jutunk. Lefelé indulva a pincszinti parkolókhöz, míg a jobbra,

felfelé tartó útvonalon a regionális buszjáratokhoz érkezünk. A forgalom egy, a falak és a folyosók rendszerét összefogó, plasztikusan formált, a 40 x 60 méteres tetőt tartó íves támasz körül áramlik.





átjáróternek bensőségességet kölcsönöz: valami lélekmelengető járja át a teret. Ez jól illik ahhoz a tendenciához, amely elmosni igyekszik a határokat a nyilvános tér és a magánszféra között. A nyilvánosság az új médiumok által egyre inkább benyomul a hagyományos értelemben vett privát szféra területére, másrészt viszont úgy tűnik, egyre otthonosabban mozognak

e nyilvánosság és az „úton levés”, a mobilitás világában.

A tervezés folyamata

Az épület fluid struktúrája a tervező szerint nem valami különleges formaképzés eredménye, hanem pusztán az utasmozgások alapos vizsgálatának valóságba való átültetéséből származik.



Kiindulópontként annak a kérdésnek a megválaszolása szolgált, hogy várhatóan mely közlekedési eszközökkel és milyen csatlakozási igényekkel, megközelítően hány utas fogja ezt a nyilvános közlekedési csomópontot használni 2020-ban. Ebből született egy összetett mozgásdiagram, melyet térformába ültettek át. Ennek – az önmagában érthető – magyarázatnak azonban nem szabad elterelnie figyelmünket a kezdeti alkotói szándéktól. Ugyanis ugyanezt a funkciót valószínűleg sokkal egyszerűbben, és mindegyelőtt kedvezőbb áron is ki lehetett volna szolgálni. Az elvégzett utasforgalmi elemzés sokkal inkább azt szolgálta, hogy egy olyan építményt hozzanak létre, amely a mobilitáshoz kapcsolódik, és annak megfelelő, dinamikus kifejezőeszközzé válik. Ez a plasztikus kialakítás az új számítástechnika háromdimenziós rajz- és számítási lehetőségei révén jöhetett létre. Ezek az eljárások a tervezési folyamat kezdetén, 1996-ban nagy fejlődésnek indultak. E lehetőségek nélkül nemcsak a konstrukciós számítás, hanem az épület egész méretezése, valamint a kétszeresen görbült felület megalkotása is elképzelhetetlen lett volna.

Itt azonban megmutatkozik ennek az eljárásnak a gyenge pontja is: az, ami a számítógép által jól megrajzolható és definiálható, nem biztos, hogy automatikusan jól át is látható és meg is valósítható. Jól mutatják ezt például a központi csarnok támaszának görbült felületei, amelyek egy művészi, kézi formálás

során valószínűleg feszebb és vaskosabb megjelenést kaptak volna. Az efféle finom formaérzékenység azonban a számítógéppel, a képernyő biztosította kétdimenziós vizuális érzékelés útján nehezen érhető el.

Egy hosszadalmas építési folyamat

A terv átültetése a valóságba nehéz feladatnak bizonyult. Mert az, ami a század elején a számítógéppel már megrajzolható és kiszámítható volt, korántsem bizonyult könnyen megvalósíthatónak a kivitelezés során. Miután az első építési projekt kiírása 2007-ben sikertelen volt, alternatív megoldásokra vonatkozó pályázatot írtak ki. Az indulók közül egy építési és hajóépítési vállalkozókból álló konzorcium lett a győztes. Javaslatuk szerint a központi csarnok eredetileg

vasbetonból tervezett tetejét, valamint annak alátámasztó szerkezetét kétféle acélkonstrukcióból valósították meg. Nehézséget jelentett a csarnok két irányban hajlított tetőszerkezetének lefedése is. Ehhez mintegy 1450 különböző, 40 mm-es betonelemet kellett alkalmazni. Ezeket egy három dimenzióban állítható zsaluzat segítségével állították elő. Mindez többévi késlekedést eredményezett a pályaudvar felépítésében.

Jövőkép

Arnheim lakosait, és főleg a pályaudvar használóit a hosszú építkezés, különösen a sok késlekedés igencsak komoly próbatétel elé állította. Évekig együtt kellett élniük egy építési területtel, és olyan átmeneti szükségmegoldásokkal kellett beérniük, mint például a sínek felett



Építészet:
UNStudio; Ben van Berkel, Arjan Dingsté
és Marc Hoppermann, Marc Herschel,
Derrick Diporedjo, Kristin Sandner,
Rein Werkhoven

Megbízó: ProRail bv

Kivitelező I. szakasz:
BAM Ballast Arnheim

Kivitelező II. szakasz: BCOVTA,
BAM&Ballast Nedam

Tervezés kezdete: 1996
Kivitelezés kezdete: 2007
Átadás: 2015



átvezető fahidakkal. Miután a pályaudvar 2015 októberére végre elkészült, minden bizonnyal büszkeség töltötte el a városiak szívét, hiszen megérte a fáradtság és a nélkülözés. Kétségtelenül valami különleges jött létre: messze ez a legvakmerőbb és leginkább a jövőbe látó pályaudvara Hollandiának. Mindezek mellett egy olyan közlekedési csomópont keletkezett, ahol az utast magával ragadja a

mozgás és az utazás élménye. Az épület a mobilitás korszakának szimbólumává vált, jól sikerült példája egy művészi, egyben felhasználóbarát alkotásnak. Az, hogy egy épület, melynek tervezése idestova húsz évvel ezelőtt kezdődött, az elkészülte után is nagy hatással bír, nem vált idejétmúlttá, s nem veszített kortárs jellegéből, óriási elismerés. A méltánylás elsősorban az építészeti, de ne hagy-

juk ki a felsorolásból a bátor és kitartó megbízót, és a kivitelezésben közreműködőket sem. Kitartottak elképzelésük mellett, melyet szakmai tudásuknak köszönhetően minden nehézség ellenére meg tudtak valósítani.

A cikket a *Mensch+Architectur* folyóirat engedélyével jelentettük meg. Német eredetiből fordította Kukorelli Eszter.

A HUB WITH A SCULPTURAL DESIGN THE NEW MAIN RAILWAY STATION OF ARNHEIM ARCHITECT: UNSTUDIO | TEXT BY: PETER VAN DER REE

A defining expression of modern mobility, the main railway station of Arnhem has a special place among the new stations built in the Netherlands. The fluid structure of the building is not the result of the application of abstract concepts, but rather a much studied solution to the demand manifested in passenger flows. Based on these studies, the idea was to create a building that is inherently connected to mobility, of which it is a dynamic representation. This sculptural design was made possible by the recent development of information technology and design software. However, the plans that had been easy to create at the beginning of the century proved to be more difficult to implement. Due to the delay, the railway station took several years longer to build than expected. Designed almost 20 years ago, the building has turned into a symbol of the era of mobility, combining the best artistic and ergonomic qualities into a traffic hub that provides a captivating experience of movement and traveling.

