



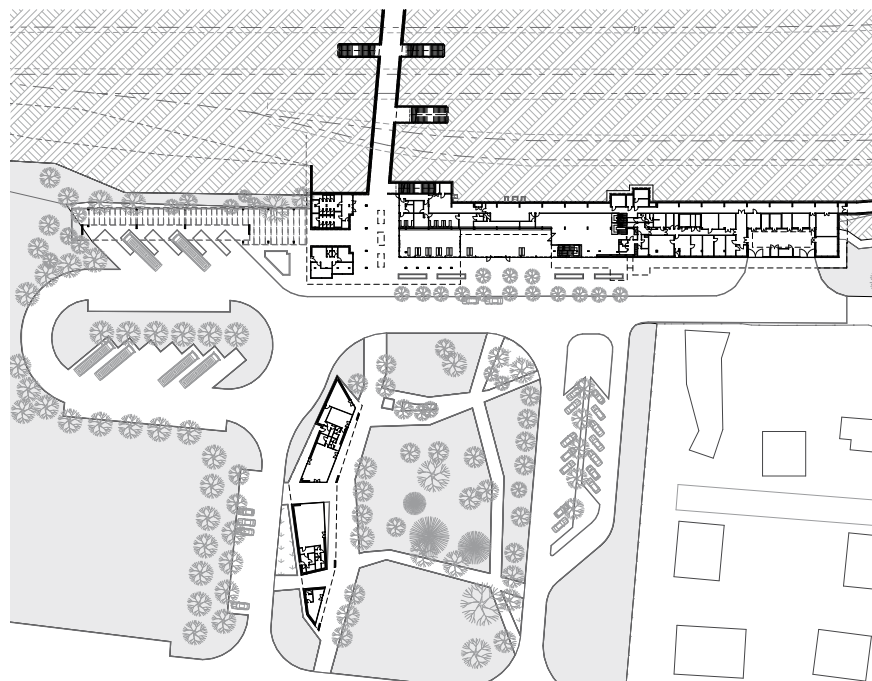
FÜRED KAPUJA

BALATONFÜRED, VASÚTÁLLOMÁS ÉS CASTICUM TÉR

ÉPÍTÉSZ ARCHITECT: **TÓTH ZOLTÁN** SZÖVEG TEXT: **GÉCZI JÁNOS** FOTÓK PHOTOS: **DANYI BALÁZS**

Az 1972-ben átadott balatonfüredi vasútállomás Kővári György munkája. Legjellemzőbb sajátossága, hogy párba állítható a budapesti Déli pályaudvarral, melyet ugyancsak e neves építész tervezett. Valójában a két utazási végpont ekvivalenciájának felvetésére vállalkozott a tervező. Az idő azonban sem az egyik, sem a másik további létét nem igazolta. A füredi állomás most megújult formában kapott új esélyt.

Épített tereink időszakról időszakra, az igények és a cselekvés téri körülményeihez kapcsolódó képzetek nyomán átalakulnak. A helyváltoztatással, az utazásokkal kapcsolatos szinterek (melyek az utóbbi évszázadokban a leglátványosabban jöttek létre és szinte napról napra újraformálódnak) erős kultúrafüggésük révén sajátosan reprezentálják a terek használóit. Az utazási cél elérését, illetve az indulási pont elhagyását biztosító vasúti pályaudvarok megfogalmazását sok esetben a település jellegzetessége (főváros, üdülő, kirándulóhely, iparterlep), máskor valamilyen reprezentációs képzet (történelmi emlékhely, többfunkciós pontok) vagy egyéb, például speciális földrajzi, közlekedésszervezési, állami, intézményi szempontrendszer határozza meg. Az egymást váltó időszakok antropológiai elképzeléseit az azokhoz illesztett technikai, technológiai eljárás, az épített tér kapcsolatai, a megszabott térhasználat sokféle – de elsődlegesen településszociológiai – szempontjai érvényesítik, és a megfelelően kialakított tér esetében hangsúlyosan megjelenítik az individuumokról, csoportokról vagy közösségekről vallott nézeteket. Az egymástól





negyven évvel elválasztott balatonfüredi két építői vállalkozást – a vasútállomás eredeti kialakítását, valamint a mostani építészeti újraértelmezést – ebből a szempontból is érdemes megvizsgálni, mivel a helyszín és (alapját tekintve) a vasútállomás főépítménye is azonos maradt.

A balatonfüredi pályaudvar forgalma alulmaradt az építés idején tervezetthez képest. Használaton kívüli helyiségeit idővel elzárták, azok fenntartására nem törekedtek. A létesítmény folyamatosan halódott, s az elhagyott vidékekre jellemző lepusztultság nem kedvezett az érkező és induló vonattal utazók jó közérzetének. Az állomás és az előtte elterülő, az utasok első városi benyomását nyújtó tér együttese sem lett ésszerűen kialakítva, és noha az egykori nádas, amelynek a helyén áll, nem sok lehetőséget kínált a tervezőknek, a kisvároshoz méltó átalakítását sem szorgalmazta senki eredményesen. Negyven évvel később, az átalakult – idényhez kötődő – turizmus, s a város rangjának növekedése kikényszerítette a balatonfüredi pályaudvar és környéke rekonstrukcióját.

A 2010 táján kezdődő újratervezést Gyarmati Tamás





építésztervező mellett Miklós Zoltán és Zimay Balázs végezték. Az építkezés két ütemben zajlott, a rossz kiviteli minőséget eredményező első szakasz után a MÁV – s legfőképpen Tóth Zoltán építész – buzgalma révén, visszabontásokkal és újraépítésekkel mégis sikerült az eredeti, nagyvonalú és mégis hivalkodástól mentes, áttekinthető szerkezetű s többnyire használható terek megvalósítása (az akadálymentesítés sajnos még várat magára).

A seregyeni kompromisszum, tervezői és műszaki módosítás után elkészült a város szándéka szerint kapuként értelmezhető intermodális csomópont. A korábban körfogalommal lehatárolt, meglehetősen unalmas látványt keltő park szétदारabolódott, s végre használt részévé vált az immár gyalogközlekedést is szolgáló térségnek. A vágányoktól kivezető, eredetileg is elkészített aluljáró elegánssá vált, s immár felvisz a pályaudvar szélén kialakított, gyalogosforgalmat elosztó, fénygazdag térbe, majd kivezet a Casticum térre. Innen könnyen megközelíthető az új helyre került buszpályaudvar (a jegyek a vonatjegyekkel egy helyen, a földszinten vásárolhatók meg), illetve a parkoló és a gyalogosok számára kialakított járófelületek. A tér közepén álló parkba (egyetlen hátránya, hogy kevés kifejtett fa került beültetésre) nem burkolat, hanem a bőröndök húzására alkalmatlan, apró köves borítás került. Az építmények egységes karakterűek, a falakat szürkés kő burkolja, az állomás a minimálisan dekorált, hatalmas üvegfelületekkel nyitott, kitűnően bevilágított tereket kapott.

Füred esetében az utazáshoz kapcsolódó terek listája szokványosan, a funkciókra összpontosulva alakult: MÁV-pénztár váróteremmel, autóbussz-pályaudvar, autóparkoló, aluljáró, amely összeköti a pénztár- és váróterem centrumú állomást, a buszpályaudvart és a parkolót; a várakozók komfortját biztosító terek (resti, terasz, üzletek) és az üzemfenntartás helyiségei. Felületnagysága szerint mindezekkel összevethető az épületeket és a közlekedési felületeket magába foglaló, terjedelmes, egyszer majd ligetes park.

A komplexum felülnézetében látható, hogy a járműforgalmat biztosító főút U-alakban fut. Az északi oldalt az állomás lapos tetejű, elnyúló együttese, a keleti oldalt





VEZETŐ TERVEZŐ // LEADING ARCHITECT:
TÓTH ZOLTÁN
ÉPÍTÉSZ MUNKATÁRS // FELLOW ARCHITECT:
SOÓS GERGŐ
DESIGN // DESIGN:
S39 HYBRID DESIGN, BARÓTHY
ANNA, KRAUTH VERONIKA
KONSTRUKTÓR // CONSTRUCTION:
VADÁSZ GYÖRGY, FŐZŐ
KÁROLY
ÉPÜLETGÉPÉSZET // HVAC:
ZÖLD BÉLA, GERGELY LÁSZLÓ
ÉPÜLETVILLAMOSÁG // ELECTRICAL ENGINEERING:
BALOGH LAJOS, GÁLÓS ZSOLT
TÁJÉPÍTÉSZET // LANDSCAPE:
TÓTH RENÁTA ÁGNES
KÖZMŰ // PUBLIC UTILITIES:
FELHÓS KOPPÁNY
KÖZVILÁGÍTÁS // LIGHTS:
SZURMAI ZOLTÁN
KIVITELEZŐ // MAIN CONTRACTOR:
NOVA-BAU KFT., KOMORÓCZY
TIBOR

a szigetszerű gépkocsiparkoló, a nyugatit az ugyancsak szigetszerű buszpályaudvar képezi, a tér közepén kereskedelmi egységek tömbje húzódik. Bár Casticum térnek nevezik az állomás előtti – a balatoni rivierát képviselni részleteiben sem képes – külső helyszínt, a klasszikus tér sajátosságai itt alig érzékelhetők. A helyszín kizárólag érkezésre és távozásra szolgál, a növényzet jelenlegi kiültetésében nem alkalmas a kényelmes várakozásra – ellenben a tágas váróterembe érjen be az utazó, onnan a hatalmas ablakfelületen át nézzen vissza, s higgye, hogy a hektikus forgalmú szabad térben áll. A tér – bár a tervezők szándéka szerint a változatos dísznövényzetben dús fűrdővárost hangulatában és szerepében megjelenítő, iniciálást elvégző helyszín lett volna – nem válik a szemlélődés helyévé, hanem kizárólag a városba/városból be/kivezetődés területe, átmenő, hol forgalmas, hol kiürült placc, mellékes kellék.

THE NEW GATE OF FÜRED BALATONFÜRED, RAILWAY STATION AND CASTICUM SQUARE

Opened to the public in 1972, the railway station in Balatonfüred is a work by György Kővári. Its most characteristic feature is that it is a counterpart of the Southern railway station in Budapest, designed by the same famous architect. The station in Füred has been given a second chance in a renewed form. Its redesigning project was started in 2010 by Tamás Gyarmati Tamás designer architect, who teamed up with Zoltán Miklós and Balázs Zimay. The construction was realized in two stages, after the first one thanks to the enthusiasm of MÁV (the Hungarian Railways Co.) and especially architect Zoltán Tóth. As a result of demolitions and rebuildings they managed to restore the original spaces that were generous and yet modest, featuring transparent structural configurations, and more or less useable. After the necessary alterations of design and technology, also the intermodal junction was built, which may as well be interpreted as a gate, which was the intention of the town. The park formerly defined by a roundabout was split up and thus turned into a well-used part of the zone reserved for pedestrians now.