



#BALATONALMÁDI
A közösség ereje a későmodern
építészeti örökségek értelmezésében
Kovács Krisztina



Kovács Krisztina

Konzulens: Wettstein Domonkos PhD

Köszönet a városi séta kidolgozásában: Klaniczay János

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Építészmérnöki kar

2021. Budapest



AZ INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI MINISZTERIUM ÚNKP-21-2 KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK A NEMZETI KUTATÁSI, FEJLESZTÉSI ÉS INNOVÁCIÓS ALAPBÓL FINANSZÍROZOTT SZAKMAI TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT.

Tartalom

1. Bevezetés	4
1.2 Balaton és modern - Miért Almádi?	7
1.2.1 Balatonalmádi	9
1.3 A korszak autóbusz pályaudvarai.....	10
1.3.1 Nyiri István – Engels téri pályaudvar	11
1.3.2. Nyiri Mária – Győr autóbusz-pályaudvar.....	13
1.3.3. Nyiri Mária – Makói autóbusz-pályaudvar.....	14
1.3.4. Nyiri Mária – Hódmezővásárhelyi autóbusz-pályaudvar	14
1.3.5. Nyiri Mária – Dunaföldvári autóbusz-pályaudvar	16
1.3.6. Nyiri Mária - Balatonalmádi autóbusz-pályaudvar	16
2. Előképek – Hogyan lehet a modern építészeti korszakot közérthetően bemutatni?	18
2.1. #SOSBrutalism	19
2.2. Othernity	20
3. Módszertanok.....	24
3.1. Miért van szükség több módszertanra?	24
3.1.1. Gamification.....	26
3.1.2. Városi Séták	29
3.1.3. Közösségi Média.....	32
4. Személyes találkozások.....	35
4.1. Személyes beszélgetések a helyi lakosokkal	35
4.2. Városi séta	36
4.3. Fókuszcsoportos beszélgetés	48
5. Konklúzió.....	51
5.1. Az autóbusz pályaudvar	51
5.2. A magyar modern és későmodern	52
5. 3. A modern és késő modern építészet	53
6. Irodalomjegyzék	54

1. Bevezetés

#későmodern #közösség #város #örökségvédelem #eltűnőmodern

A modern építészeti korszak megítélése és lehatárolása már akkor sem egyszerű, ha a párbeszéd csupán az építész szakmán belül folyik. Mi történik akkor, ha kilépünk a szakmaiság keretei közül és azt kezdjük vizsgálni, hogyan viszonyulnak a városlakók ehhez az építészeti örökséghez? Sokan mossák össze a fogalmat a kortárs építészettel, vagy éppen a „szocreál” jelzővel illetik az összes, a szocialista korszak alatt épült épületet. Talán ezen okok és a terhes történelmi emlékezet miatt sokakban nagyon negatív kép él ezekről az épületekről. A közgondolkodásban gyakran megjelenik az az érvelés, miszerint a modern és későmodern építészetből hiányzik egyfajta „történelmi romantika”, mivel korban sokkal közelebb állnak hozzánk, mint a budapesti belváros sokak szerint „romantikus regénybe illő” házai.

Mit lehet tenni annak érdekében, hogy ezek az épületek levethessék a negatív előítéleteket, amik az emberekben kialakultak? A kérdés aktualitását semmi nem mutatja jobban, mint, hogy az utóbbi néhány évben több, a szakma szemében kifejezetten értékes, épület került bontásra.

Ez a probléma kiemelten érinti a Balaton menti településeket, a gazdag modern örökség egyre jobban eltűnőben van.

Kutatásom fókuszpontjába is egy ebből a korból származó épület került, a balatonalmádi autóbusz-pályaudvar ideális helyszínnek tűnt vizsgálataimhoz. Fő kérdésem az volt, hogy egy adott közösség aktív bevonásával az épületről folyó párbeszédbe lehet-e befolyásolni a már kialakult előítéleteket, milyen eredménnyel jár, ha a település lakói együtt kezdenek gondolkozni az épület jövőjéről?

A kutatást Zubek Károllyal közös @spaceLab_urbandesing online platformunkon, közös probléma felvetéssel, de eltérő vizsgálati módszertannal folytattuk. Míg szaktársam kutatása az online térben

lezajló folyamatok mérésével a TDK tudományos szekciójába, az általam kidolgozott, a közösség bevonására épülő participatív módszertan a TDK művészetelméleti irányzatához tartozik. Szaktársam kutatása: #balatonalmádi - Kommunikációs módszerek a későmodern építészeti örökség társadalmi feldolgozásában címmel az online térben létrejövő aktivitások jellegzetességeit tárta fel. Ebben a kutatásban egy tágabb környezetben, online kampány segítségével azt vizsgálta, hogyan lehet a város lakosainak a modern építészetről alkotott véleményét formálni. Mindkettőnk céljai közé tartozott, hogy a két kutatás egymást erősítve új oldalról közelítse meg a közösségi tervezést és gondolkozást, és olyan újfajta párbeszédet tudjunk elkezdni, ami egyszerre van jelen az online és offline térben, de egymástól nem különül el élesen. Bízunk benne, hogy ez a fajta megközelítés új réteget adhat a már meglévő és működő participációs módszertanokhoz.

1.1 Miért a korszak?

A modern építészet, mint kifejezés sokat forog mostanában a közbeszédben, de nem csak az építész szakmában, hanem a szakmán kívül is. Szeretik, utálják, védenék vagy lebontanák, a lényeg, hogy véleménye mindenkinek van róla, ráadásul az utóbbi években Magyarországon ezeknek az épületeknek a sorsát, különösen Budapesten, átszövi az aktuális ideológiai vita.

Ugyanakkor, ha megkérdeznénk néhány, véletlenszerűen kiválasztott embert, mit is jelent szerintük a modern építészet, valószínű, hogy mindenkitől más választ kapnánk.

Kenneth Frampton is egy hasonló kérdéssel nyitja könyvét, vajon pontosan mettől meddig beszélhetünk a modern építészetéről, mint korszakról?¹ Vannak, akik már egészen a XVIII. századig vezetik vissza a kezdetét, leggyakrabban a XX. század építészetét értjük alatta, de sokan gondolják úgy, hogy még a mai kortárs építészet is ehhez a korszakhoz tartozik.

Sokaknak a modern építészet csupán a „szocmodern” és a szocializmus negatív megítélésével egyenértékű, nehéz hozzá mást társítani a tömeges lakásépítésen, panelházak hosszú során kívül². A korszak még nincs elég messze tőlünk, így az élő emlékezet szubjektivitása erősen befolyásolja azt. Ezekkel a problémákkal természetesen nem csak Magyarországon, de külföldön is meg kell küzdeni. A keleti országokban hasonló okokból ugyanolyan negatív előítéletek élnek az emberekben ezekről az épületekről, mint nálunk. Eközben Nyugat-Európában és Amerikában, bár Bauhaus iskola és a Modern Mozgalom képviselőinek jelenléte nagy hatással volt a huszadik századi építészetre, a század végére már a társadalom véleménye elég ellentmondásossá vált.

¹ Kenneth Frampton: *Modern Architecture A Critical History*. London, 1992

² *Re-Humanizing Architecture*. Szerk.: Moravánszky Ákos, és Judith Hopfengärtner: Basel, 2017

Milyen építészeti felelőssége lesz azoknak a generációknak, akik most kerülnek ki az egyetemi képzésből és már távolabbról tudják szemlélni ezt a korszakot?

Ezt a kérdést már a kutatás első pillanatától kezdve sokszor feltettem magamnak, hiszen én is ehhez a generációhoz tartozom. Amikor egy -egy a modern korszakhoz tartozó épületre nézek, a hozzá kapcsolódó történelmi időszak nekem már nem egy emlék, hanem egy információ történelemkönyvekből és mások emlékeiből. Ennek köszönhetően egy lépéssel távolabbról is képesek vagyunk ezeket az épületeket nézni, elemezni történelmi jelentőségüket építészeti, értékeiket. A kutatás során igyekszem ezt a fajta objektív szemléletet minél jobban megőrizni és bízom benne, hogy az eredményeken is az látszik majd, egy olyan mediátor szerepet tudok meghatározni saját magam számára, aki a történelmi és építészeti értékeket a negatív emlékezet fölé tudja emelni, és ezzel egy új kapcsolatot adhat a város és a benne élő emberek számára.

1.2 Balaton és modern - Miért Almádi?

A Balaton helyzete különleges a modern és későmodern építészetben, hála a tóparti regionális fejlesztésnek, ami 1957 és 68 között zajlott. A regionális tervet Polónyi Károly és Farkas Tibor vezetése alatt készítették el és 1965-ben Abercrombie-díjat ítéltek nekik a Nemzetközi Építészszövetség (Union International des Architectes,UIA).³

A terv lényege a léptékváltások sora volt, egyszerű szabályok alapján, a nagytól a kicsi felé haladva, mégis egyben tartva az egész régiót három meghatározott léptéken keresztül. A terv nem csak

³ Wettstein Domonkos: Regionális stratégiaalkotás a Balaton-part rekreációs célú építészetében. (1929-1979) Budapest, 2018.

építészeti, hanem természeti és mezőgazdasági területekkel is foglalkozott, hogy megőrizze a terület egyéni karakterisztikáit.

Azért, hogy az egyre növekvő turisztikai igényt ki tudják szolgálni, Polónyi megalkotott egy modulós, változtatható vasbeton keretrendszert, ami később a Balaton part meghatározó karakterjegyévé vált.⁴

A hatvanas évekre a turizmus annyira megnövekedett, hogy még ezek a nagyon karakteres és gyorsan építhető

épületek se tudták tartani a lépést, illetve a turisztikai szokások is megváltoztak, az emberek már sokkal rövidebb időre utaztak csak a Balatonhoz, így megkezdődtek a tömeges szállodaépítések, mint például a siófoki Hotel Európa vagy a balatonalmádi Aurora hotel. Ezek a hatalmas hotelek sok kis balatoni település fölé landmarkként magasodtak és már messziről meghatározták a település látképét.

Ekkor kezdtek el az üdülőtelepek is terjeszkedni, ilyen volt például az almádi Lottó üdülőtelep is, ahol az építkezés végére 44, egyenként nagyjából 30 négyzetméteres nyaraló készült el.



1. Ábra „A balatonalmádi strand”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 6., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/944>.

⁴ Wettstein Domonkos: A Desire for Innocence? Community and Recreational Architecture around Lake Balaton (1957-1968) In: Ákos, Moravánszky; Judith, Hopfengärtner (szerk.) East West Central 01 : Re-Humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950-1970 Zürich, Birkhäuser (2017) 376 p. pp. 325-337. , 13 p.

1.2.1 Balatonalmádi

A városban jelenleg aktívan zajlik a modern és későmodern építészeti örökség átépítése, felújítása, korszerűsítése. A város állandó lakossága jelenleg nagyjából tízezer fő, és folyamatosan növekszik.⁵ Ezen felül a turistaforgalom is minden főszezonba komoly terhelést jelent a városnak, így a beruházások és a fejlesztések időszerűvé váltak.

Két ikonikus későmodern épület, a Hotel Aurora és a Pannónia étterem már be is kerültek ezekbe a fejlesztésekbe. A Hotel Aurora elvesztette ikonikus homlokzatát a korszerűsítés közben, funkciója medenceparkkal fog bővülni a következő években. A Pannónia étterem átalakult a város könyvtárává és kulturális központjává, bár ahogy a kutatásom során a helyiekkel folytatott beszélgetésből kiderült, a színházterem például nem használható megfelelően, és az épület bővítésével itt is elveszett a karakteres homlokzat egy része.

Ezek alapján adódik a kérdés, vajon hasonló sors vár-e majd az autóbusz állomásra is? Érdeemes lehet-e foglalkozni az építészeti értékeivel vagy nem olyan jelentőségű épület és egy átépítés akár még a hasznára is válhatna?

Ahhoz, hogy ezeket a kérdéseket meg tudjam válaszolni, első lépésként elkezdtem feltérképezni a korszak autóbusz-pályaudvarainak építészetét és hogy a kortárs építészet más ilyen funkciójú épületeket milyen módszerekkel alakított át a mai kihívásoknak és elvárásoknak megfelelően.

⁵ Magyarország helységnévtára. https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=05838. Elérés 2021. október 31.

1.3 A korszak autóbusz pályaudvarai

A magyar modern és későmodern építészet különleges épületei a buszpályaudvarok, a XX. század végén nagy számban épültek az ország számos pontján. Mára a kisebb városokban a pályaudvarok fejeépületei szinte mind funkciójukat veszítették, a jegyvásárlás online vagy közvetlen a buszsofőröknél, esetleg automatákból történik. Kutatásom felépítésénél fontos szempont volt, hogy valamilyen szempontrendszer alapján kiszűrjem a rendkívül gazdag építészeti örökséget, és kiválasszak egy konkrét közösséget, akikkel majd együtt dolgozhatok. A konkrét helyszín ideális arra, hogy az elméleteket, felvetéseket előben is próbára tegyem, és egyetlen épület kiválasztása segít a fókuszot is megfelelő helyre helyezni. Mindezek alapján választottuk ki a helyszínt: egy lassan kiüresedő buszpályaudvart Balatonalmádiban. A pályaudvar tervezője Nyiri Mária volt, aki a későmodern korszakban több ilyen épületet is tervezett, többek között az ő nevéhez kötődik a dunaújvárosi, győri, dunaföldvári, a makói, a hódmezővásárhelyi⁶ és a pécsi autóbusz-pályaudvar⁷ is. Nem ő volt családjában az első, aki építészként dolgozott, édesapja Nyiri István tervezte az Engels téri (ma Erzsébet téri) MAVAUT pályaudvart. A gazdag családi örökség izgalmas karképet ad az akkori pályaudvarok építészeti jellemzőiről.

⁶ „A balatonalmádi autóbusz-pályaudvar váróterme és kocsiallásai”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 21., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/908>.

⁷ „Pécs autóbusz-pályaudvara”. Lechner Fotótár, 2021. július 30., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/4088>.

1.3.1 Nyiri István – Engels téri pályaudvar

A mai Erzsébet téren (Sztálin tér majd Engels tér) álló pályaudvart 1949-ben adták át⁸, és akkoriban az ország legnagyobb autóbusz-állomásaként működött. Eredetileg Budapesten ezt a feladatot az Oktogon tér látta el, innen költöztették el a pályaudvart.⁹ Az áthelyezést azért látta szükségesnek a MÁVAUT, mert egy központi pályaudvarnak nagy infrastruktúrára, váróhelyiségekre, posta és telefonszolgáltatásra, és csomagfogadóra is szüksége volt, illetve az alkalmazottak számára is biztosítani kellett teret a munkavégzésen felül a pihenésre, akár hálóhelyiségekre is.

Az épület eredeti helyén lakóház állt, ennek a bontása ellen a főváros eredetileg tiltakozott is, de az építkezést 1949 elején elkezdték és augusztus elsején átadták az új pályaudvart.

Az épületegyüttes legkülönlegesebb elemei mai szemmel talán a fedett buszmegállókon kialakított galériák, amik a buszok tetőcsomagtartóira történő fel- és lepakolást segítették. Különleges még az épületben, hogy 1977 óta műemléki védelem alatt áll¹⁰. A funkcióját az évek során lassan elvesztette, forgalma jelentős részét először 1982-ben a Stadion autóbusz-pályaudvar vette át¹¹, majd sorban megnyílt az Árpád hídi, az Etele téri végül pedig a Népligeti állomás. Egy időre ekkor

⁸ Száz éve született Nyiri István építész. <http://epiteszforum.hu/szaz-eve-szuletett-nyiri-istvan-epitesz>. Elérés 2021. október 31.

⁹ Volánbusz, Az Oktogontól a Népligetig. Szerk.: Kamenicky Ákos, Vonnák Attila, Dr. Zsigmond Gábor Budapest, 2017.

¹⁰ Miért volt útban a Design Terminál? - Magyar Nemzet.

<https://web.archive.org/web/20180513081053/https://mno.hu/grund/miert-volt-utban-a-design-terminal-1354519>. Elérés 2021. október 31.

¹¹ Volánbusz, Az Oktogontól a Népligetig. Szerk.: Kamenicky Ákos, Vonnák Attila, Dr. Zsigmond Gábor Budapest, 2017.

bizonytalanná vált az épület jövője, de hamarosan megjelentek alternatív hasznosítási lehetőségek: 2011-ben beköltözött a Design Terminál az épületbe¹², ami 2016-ig üzemelt itt¹³.

Jelenleg a Fröccsterasz bár üzemel a helyen¹⁴, akik szerencsésen újra tudták hasznosítani a galériás megállókat így ma a hely a turisták és budapestiek által is sokat használt hely.

Az épület elvesztette eredeti funkcióját, de sikerült úgy adaptálódnia a kortárs igényekhez, hogy nagyon „mai” funkciókkal és a budapesti romkocsmák saját hangulatával tudott új életre kelni.



3. Ábra „Fröccsterasz egész éjjel: Étél, ital, zene és tánc a szabad levegőn”. Fröccsterasz, <https://froccsterasz.hu/>.



2. Ábra Fortepan / UVATERV
<https://fortepan.hu/hu/photos/?q=Erzs%C3%A9bet%20t%C3%A9r>.

¹² A „közös akarat” nyitotta meg a Design Terminált. <https://www.origo.hu/kultura/20110630-julius-elsejevel-megnyilik-a-design-terminal.html>. Elérés 2021. október 31.

¹³ Zrt HVG Kiadó. „Megvették a Design Terminált”. hvg.hu, 2016. szeptember 1., https://hvg.hu/kultura/20160831_Megvettek_a_Design_Terminalt.

¹⁴ „Fröccsterasz egész éjjel: Étél, ital, zene és tánc a szabad levegőn”. Fröccsterasz, <https://froccsterasz.hu/>. Elérés 2021. október 31.

1.3.2. Nyiri Mária – Győr autóbusz-pályaudvar

A győri pályaudvart 1976-ben adták át az utasforgalom számára. Az épület funkciói egy hatalmas vasbeton tető alá tagozódnak be, minden funkció egy saját „dobozban”, amik mérete a használatnak megfelelően változik. A forgalmi iroda legegyszerűbb egyszintes helyisége nyílik a Baross utca felől, a másik oldalról az utasok várótere, mint kiemelt tér, dupla belmagasságot kapott, áttörve a mindent összekapcsoló tetőt. Az állomás legkülönlegesebb és legegyszerűbb eleme a két épületrész közötti átrium és az azt határoló fedett nyitott terek együttese. A terület szinte egy mikor közparkként működik, egyedi és különleges hangulatot adva az épületnek, illetve egy nagyon emberközelí léptékbe hozva a késő modern építészetet.

Az épület nem esett át nagyobb felújításon vagy átalakításon, így a mai napig az eredeti hangulatát őrzi.¹⁵



4. Ábra Fotó: Nagy Zsolt. Autóbusz pályaudvar. 2012. augusztus 5., <https://moderngyor.com/2012/08/05/autobusz-palyaudvar/>



5. Ábra Fotó: HG. Autóbusz pályaudvar. 2012. augusztus 5., <https://moderngyor.com/2012/08/05/autobusz-palyaudvar/>

¹⁵ Moderngyőr. Autóbusz pályaudvar. 2012. augusztus 5., <https://moderngyor.com/2012/08/05/autobusz-palyaudvar/>.



6. Ábra Szerzői fotó „Makói autóbusz-pályaudvar”.
Wikipédia, 2021. április 17. Wikipédia



7. Ábra Szerzői fotó „Makói autóbusz-pályaudvar”.
Wikipédia, 2021. április 17. Wikipédia

1.3.3. Nyíri Mária – Makói autóbusz-pályaudvar

A város autóbusz pályaudvarát 1978-ban adták át. Az eredeti épületről nagyon kevés adat és kép érhető el, ugyanis 2010-ben Makovecz Imre tervei alapján teljes átépítésen esett át¹⁶ az épület. A szinte klasszikusnak nevezhető funkcionalista kockáknak csupán a fő szerkezeti falai maradtak meg az új épületben, a szögletes formákat, egyszerű téglá és beton homlokzatot a Makoveczre jellemző organikus formák váltották.

A városi önkormányzat kérése is az volt, hogy az átépítéssel a pályaudvar jobban illeszkedjen a város egységes, organikus megjelenésébe.¹⁷

1.3.4. Nyíri Mária – Hódmezővásárhelyi autóbusz-pályaudvar

A városban 1979-ben, egy évvel Makó után adták át a pályaudvart. Sajnálatos módon az idő ezt az épületet sem kímélte, illetve ennek a településnek azzal a problémával is meg kellett birkóznia, hogy a pályaudvar utasforgalma és személyzete is jelentősen megnövekedett az évek során. Az eredeti

¹⁶ 50 év – Tisza Volán. Jubileumi évkönyv. Szerk.: Dr. Bányi Zoltán Szeged, 2000.

¹⁷ Kezdődik a buszpályaudvar felújítása | Makó. 2010. április 26.,

<http://web.archive.org/web/20100426233206/http://www.mako.hu/hu/node/2432#>.

épület két különleges jellemvonása a nagyon plasztikus dombormintával rendelkező előtető és a kékeszöld csempe homlokzatburkolat teljesen eltűnt a felújításban.

Az épület, a képeken is jól látszik, rendkívül rossz állapotban volt a felújítás előtt, illetve azt is sokan problémának gondolták, hogy műemléki környezetben és egy római katolikus templom közvetlen szomszédjában áll.

Az eredeti épületben a funkcionális tagoltság jól látszott, három fő részre lehetett bontani azt: üzemi terület, váróterem és a nyilvános mosdók.

Ezek a terek azonban a megnövekedett forgalom miatt már túl kicsik voltak, illetve a pályaudvar akadálymentesítése sem volt megoldva, ami a felújítás egyik fontos kérdése lett.

A megrendelői program így hangzott:

„Hódmezővásárhely buszpályaudvara áttervezésre szorul, mivel a meglévő funkciók átszervezése mellett új funkciók kialakítása szükséges. Ezen kívül a fedett, nyitott peron is áttervezendő. A tervezési feladat a régi és új épületrészek olyan építészeti arculattal való áttervezése, mely megfelel a mai trendeknek, egyértelmű jó kapcsolatokkal látja el a funkcionális feladatokat, és lehetőséget biztosít a kor komfortigényeihez szükséges technológiák elhelyezésére. A tervezés során szem előtt tartandó a költséges technológiákat, valamint a magas fenntartási költségeket feltételező megoldások elkerülése. A meglévő épületrész úgy tervezendő bele az új épületbe, hogy az minél több megtakarítással járjon az építetű részére.”¹⁸

¹⁸ Hódmezővásárhelyi buszpályaudvar. <https://epiteszforum.hu/hodmezovasarhelyi-buszpalyaudvar>. Elérés 2021. október 31.



8. Ábra „A hódmezővásárhelyi autóbuszállomás”.
Lechner Fotótár, 2018. május 28.,
<http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/612>



9. Ábra Hódmezővásárhelyi buszpályaudvar.
<https://epiteszforum.hu/hodmezovasarhelyi-buszpalyaudvar>



10. Ábra Az autóbuzszközlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása. <https://dunafoldvar.hu/oldal/az-autobuszkozlekedes-infrastrukturalis-felteteleinek-javitasa/>.



11. Ábra „Dunaföldvári VOLÁN autóbuzs-pályaudvar elkészült állapotban”. Lechner Fotótár, 2021. szeptember 10., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/4163>.

1.3.5. Nyiri Mária – Dunaföldvári autóbuzs-pályaudvar

Mint ahogy eddig példainkat, a dunaföldvári pályaudvart sem kerülte el a felújítás. Amiben eltér viszont első két épületünktől, hogy az önkormányzat úgy döntött, megőrzi az épület eredeti, karakteres jellemvonásait.

A késő modern építészetre, különösen Nyiri Mária esetében jellemző a tömegek és formák felszabadultabb játéka. A dunaföldvári pályaudvar karakteres, leginkább az előregyártott vasbeton gerendák metszetére emlékeztető homlokzati kialakítása is ennek egy példája. Szerencsés helyzet volt, hogy a szabályosan tagolt, nagy megnyitásokkal rendelkező épület komolyabb bontás és hozzáépítés nélkül akadálymentesíthető volt, hiszen ez volt a felújítás kiemelt célja.¹⁹

1.3.6. Nyiri Mária - Balatonalmádi autóbuzs-pályaudvar

Az almádi pályaudvart a győrivel egy időben adták át. Az épület különleges formai világa már a későmodern formai kísérletező kedvet mutatja, a kör alaprajzú épületrészek magasságukban is eltérnek, ferde tetőjük a Dunántúl és a Balaton felvidék domborzatát idézi.

A kör alaprajz kihívásaira válaszul a tervező ezekbe a terekbe helyezte a várótermet, a jegypénztárat, a büfét és a Volánturist irodát, amik mind nyitottak voltak mindenki számára. A további, működéshez

¹⁹ Az autóbuzszközlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása. <https://dunafoldvar.hu/oldal/az-autobuszkozlekedes-infrastrukturalis-felteteleinek-javitasa/>. Elérés 2021. október 31.

szükséges infrastruktúrát, mint a kazánház vagy a nyilvános mosdó, az épület hátsó, egyszerű téglalap alaprajzába rejtette.

Nyiri Mária ezen a területen különösen ügyelt arra, amikor az alaprajzi kialakításról született a döntés, hogy az összes itt található ősfát megőrizze. Ezek a fák ma is megtalálhatók még a buszpályaudvar körül.

A váróteremben lévő mozaik Rácz András munkája, különleges műgyanta-márvány plasztika. A mozaik nem csupán a festőnek, de Nyiri Máriának is emléket állított, egy az építész nevével ellátott beton elemmel.

A különleges építészeti megoldásai, emberléptékű terei és izgalmas formavilága könnyen szerethetővé teszi az épületet. Bár semmilyen védettséget nem élvez jelenleg, szerencsére eddig szinte érintetlen maradt, a várótermében még az eredeti ide tervezett bútorzat is megtalálható, meglepően jó állapotban.

Az épület léptékét, elhelyezkedését és építészeti értékeit vizsgálva ideálisnak tűnt arra, hogy a kutatás helyszínéül válasszuk.



12. Ábra „A balatonalmádi autóbusz-pályaudvar váróterme és kocsállásai”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 21., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/908>

2. Előképek – Hogyan lehet a modern építészeti korszakot közérthetően bemutatni?

#előkép #goodpractice #SOSBrutalism #Othernity

A modern és későmodern építészet sokak szemében érzékeny téma, terhes a történelmi korszak viszontagságaitól. Nem véletlen, hogy a magyar kollektív nyelvezetben ráragadt erre az időszakra a „szocreál”, mint csúfszó.

Ahhoz, hogy ezt a helyzetet előremozdítsuk elengedhetetlen megvizsgálni, milyen kezdeményezések voltak és vannak erre jelenleg a hazai építészeti környezetben. Kik és hogyan beszélnek a modern építészeztől?

Erre a kérdésre természetesen nagyon tág a válasz, a különböző építészeti fórumokon, folyóiratokban rendszeresen jelennek meg különböző írások, az egyetemeken kurzusok foglalkoznak a témával, doktori disszertációk és különböző kutatások kerülnek publikálásra. Azonban, ha ezen kutatás céljait és fő kérdéseit vesszük előtérbe, mindezek a szakmai publikációk háttérbe szorulnak, hiszen ezek szakmán belül, a szakma művelőinek készülnek. A közösség és a modern építészet viszonyában sokkal izgalmasabbak azok a kezdeményezések, amik kifejezetten arra fókuszálnak, hogyan lehet ezt a korszakot és ezeket az épületeket közérthetővé tenni. A dolgozatomban egy külföldi és egy magyar példa vizsgálatán keresztül szeretném bemutatni ezeknek a legkarakteresebb jellemvonásait. Hazai oldalról a 2021-es Velencei Biennáléra készült magyar pavilon, az Othernity kommunikációját, tartalmi és formai elemeit vizsgálom, külföldről pedig egy kifejezetten a közösségi média eszközeit használó kezdeményezést, az SOSBrutalism-t választottam.

2.1. #SOSBrutalism

Az #SOSBrutalism egy folyamatosan, sokszor közösségi alapon, fejlődő adatbázis, ami azért jött létre, hogy a brutalista építészet ikonikus épületeit megóvja az eltűnéstől.

Az adatbázis jelenleg 2000 épületnél is többet tartalmaz, és bárki javasolhat hozzá újakat. Ez azért fontos elem, mert így valóban azokra az épületekre kerül a hangsúly, amit az emberek értékesnek tartanak a megőrzésre.

A program sikerességét mutatja, hogy 2017 és 2018 között egy, kifejezetten ezt a stílust bemutató építészeti kiállítást tudott létrehozni a Deutsches Architekturmuseum és a Wüstenrot Stiftung együttműködésében. A kiállítás nagyjából 47.000 látogatót vonzott mindössze 7 hónapos nyitvatartása alatt, ami azt mutatja, az emberek alapvetően nyitottak és érdeklődőek a témával kapcsolatban, ha biztosítjuk számukra a megfelelő edukációs platformokat. Ráadásul a kiállítást úgy tervezték, hogy mobilizálható is legyen, így mikor Frankfurtban lezáródott a nyitvatartási időszak, az installáció tovább utazott Bécsbe.

Az SOSBrutalism a kiállításon felül megjelentetett egy kiadványt is, benne 120 kulcs épülettel a korszakból, köztük olyanokat is, amelyek addig a pontig egyáltalán nem voltak publikálva.

A projekt erőssége a nagy közösségi médiás jelenlét. Nem csak a weboldalukon, de Instagramon, Facebookon, Twitteren és Tumblr-ön is elérhetőek. Egyszerű, színes jelrendszert használnak arra, hogy az épületeket veszélyeztetettség zónába sorolják és közösségük tagjait is arra biztatják, hogy használják az #SOSBrutalism hastaget azoknál az épületeknél, amik azonnal veszélyben vannak. Ezzel a megjelölt épületek kikerülnek a főoldalukra és az összes közösségi médiás felületük elejére.

Ez a fajta közösségi rendszer azért kiemelten fontos, mert a bontási hír nagyon sokszor csak az utolsó utáni pillanatban kerül ki a nyilvánosság elé. Ez a fajta rendszer segíthet abban, hogy a diskurzus, közösségi akciók még időben elinduljanak.²⁰



13. Ábra „#SOSBrutalism”. #SOSBRUTALISM, <http://www.sosbrutalism.org/cms/15802395>.

2.2. Othernity

„A „keleti blokk” országaiban a sajátos, helyspecifikus modern építészeti örökség alkotja a jelenlegi épületállomány meghatározó részét. Ez az örökség alapként szolgálhatna arra, hogy felelős és újszerű viselkedésmódot alakítsunk ki a jövőbeni szakmagyakorláshoz. Ezzel szemben, a fenntarthatósági előírások félreértéséből fakadó igyekezet, az esztétikai ellenérzések és a politikai antipátia miatt jellemzően bontás vagy az építészeti értékek elvesztésével járó újjáépítés ezeknek az épületeknek a sorsa. Lehetséges-e egy másik út?”

Így fogalmazta meg saját magának a kérdést az Othernity pavilon kurátori csapata a weboldalukon.²¹

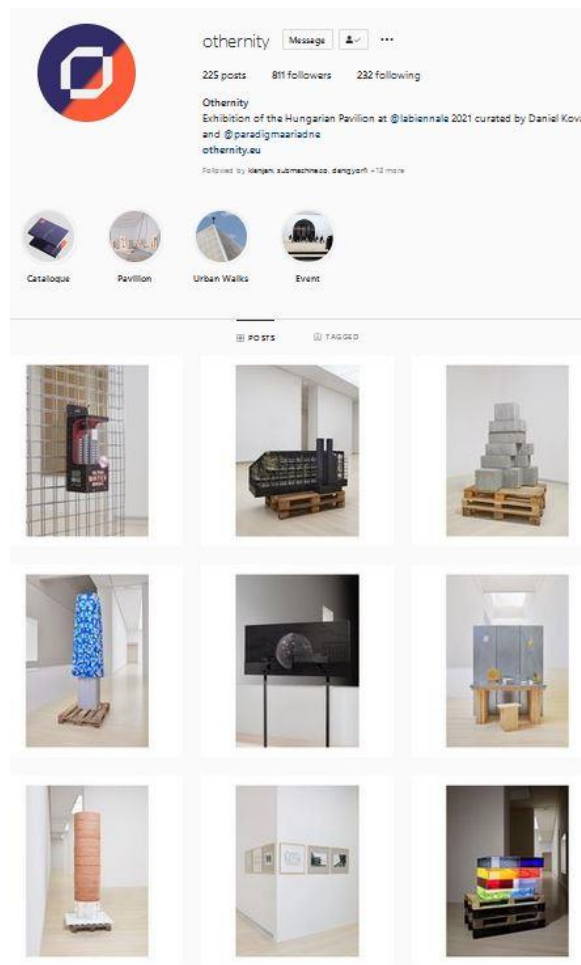
²⁰ „#SOSBrutalism”. #SOSBRUTALISM, <http://www.sosbrutalism.org/cms/15802395>. Elérés 2021. október 31.

²¹ Főoldal – OTHERNITY. <http://othernity.eu/fooldal>. Elérés 2021. október 31.

A Magyar Pavilon arra keresi a választ a művészet eszközével, hogyan lehet együtt élni ezekkel az épületekkel és örökségükkel. Felvetésük, hogy ahelyett, hogy eltöröljük vagy a felismerhetetlenségig átépítjük ezeket a házakat, sokkal inkább újra használnunk kell őket. Épp ezért 12 kelet- és közép-európai fiatal építészirodát kértek fel arra, hogy gondolkodjanak el 12 budapesti, modern épület „újrahasznosításán” és tegyenek kísérletet arra, hogy valamilyen módon megfeleltessék az épületeket a kortárs társadalom elvárásainak.

Természetesen ezek a tervek műalkotások, a valóságban működésképtelenek – eltekintve talán a Déli Pályaudvarról készült könyvtől – mégis nagyon fontosak, hiszen képesek voltak arra, hogy a szakmán kívül is elérjék az embereket.

A Magyar Pavilon kurátori csapatának vezetője Kovács Dániel, a csapat többi tagja: Csóka Attila Róbert, Molnár Szabolcs, Smiló Dávid. A résztvevő irodák: A-A Collective, Architecture Uncomfortable Workshop, BUDCUD, b210, KONNTRA, MADA, MNPL Workshop, Paradigma Ariadné, PLURAL, Vojtěch Rada, LLRLLRR, Studio Act.²²



14. Ábra Othernity (@othernity) · Instagram Photos and Videos.
<https://www.instagram.com/othernity/>

²² TEAM – OTHERNITY. <http://othernity.eu/cspat>. Elérés 2021. október 31.

A pavilon különlegessége, hogy a téma nem állt meg Velencében. Az Othernity csapata a Kortárs Építészeti Központ Városi séták csapatával együttműködve folyamatosan bejárásokat szervez azokba az épületekbe, amelyek a tizenkettő közül még látogathatók.

A városi séták töretlen népszerűségnek örvendenek, a legutolsó bejárás a dolgozat befejezéséig az OKISZ székház bejárása volt, október 15-én, amin 16 fő vett részt.²³ Ezeknek a sétáknak a legfontosabb eleme, hogy a magyar pavilon kurátorai vezetik őket, így a látogatók egy olyan nézőpontból ismerhetik meg az épületet, ami nem csak szakmai, de érzelmi szinten is sokkal többet tud mondani az épületekről, mint bármilyen cikk vagy tanulmány.

Így, bár a Biennálé nincs mindenkinek elérhető közelbe, mégis egy nagyon személyes úton nyílik lehetőség arra, hogy megismerjük ezeket az épületeket, és elindulhat egy olyan beszélgetés róluk, ami le tudja bontani az őket övező negatív sztereotípiákat. A séták népszerűsége azt mutatja, hogy az embereket érdeklik ezek az épületek, csupán a lehetőséget kell a kezükbe adni arra, hogy jobban megismerjék őket.

Azonban a tizenkét épületből nem mindegyik volt olyan szerencsés, hogy megérje ezeknek a beszélgetéseknek az elindulását. Azt, hogy hova vezethet a köz érdektelensége, jól mutatja Virág Csaba teherelosztójának a története, mit 2020 augusztusában bontottak le. Az építész szakma nagy felháborodással fogadta a döntést, bár úgy tűnik túl későn, és ezek a felháborodott hangok nem is jutottak el a szakmán kívülre. A helyzetet nehezítette az is, hogy az épületről való döntés körül sok volt a bizonytalanság, minden fontos információ csak „az utolsó pillanatban” került napvilágra.²⁴

²³ KÉK | Városi Séták – A KÉK Városi Séták projekt honlapja. <http://varosisetak.kek.org.hu/>. Elérés 2021. október 31.

²⁴ Mégis lebontják? - Végveszélyben Virág Csaba vári épülete. <https://epiteszforum.hu/megis-lebontjak--vegveszelyben-virag-csaba-vari-epulete->. Elérés 2021. október 31.

A MÉSZ petíciót is indított az épület megmentésére²⁵, amikor már biztossá vált a bontási terv, de ennél talán sokkal izgalmasabb a kutatás szempontjából a Megfagyott Muzsikus villámpályázata²⁶, amit a teherelosztó újraértelmezésére írt ki és a Velencei Biennálé Magyar pavilonjának mondanivalóját is megidézi.

A villámpályázatra bárki adhatott be munkát, a teljes galériát pedig utána elérhetővé tették online²⁷, a legtöbb pályaművet Instagram oldalukon is bemutatták²⁸. A beadott pályázatok sokfélék voltak, egyszerre mutattak görbe tükröt a jelenlegi korszellemnek és felfogásnak a modern építészetről, de közben akadt köztük olyan is, ami akár valóban lehetett volna a teherelosztó jövője.

A pályázat különlegessége abban rejlett, hogy a MÉSZ petícióval szemben sikerült a közösségi médiát felhasználva megszólítani a témában egy szakmán kívüli réteget is. Itt mutatkozik meg az online világ egyre növekvő szerepe az építészeti kommunikációban, és hogy az ilyen hangos, figyelemfelhívó „villámesemények” mennyire fontos szerepet játszanak a jelenlegi világban, ahol a hírek értéke percekben mérhető.

²⁵ A MÉSZ 2020-as petíciója Virág Csaba Teherelosztójának megmentéséért. <https://epiteszforum.hu/a-mesz-peticioja-virag-csaba-teherelosztojanak-megmenteseert>. Elérés 2021. október 31.

²⁶ Megfagyott Muzsikus on Instagram: “A napokban újra, immár teljes biztonsággal jelent meg a hír, hogy mégis lebontják Virág Csaba várbeli Villamos Teherelosztó épületét. A...”. https://www.instagram.com/p/B_iiQW-BIRo/. Elérés 2021. október 31.

²⁷ Behance. „Megfagyott Muzsikus on Behance”. Behance, <https://www.behance.net/megfagyottmuzsikus>. Elérés 2021. október 31.

²⁸ Megfagyott Muzsikus (@megfagyottmuzsikus) • Instagram Photos and Videos. <https://www.instagram.com/megfagyottmuzsikus/>. Elérés 2021. október 31.

3. Módszertanok

#sokfélélkvagyunk #gamification #városi séták #közösségimédia

3.1. Miért van szükség több módszertanra?

A közösségi tervezés, és egyáltalán bármilyen közösségi gondolkozás elindításához elengedhetetlen, hogy ismerjük a közösséget, akikkel dolgozni szeretnénk. A kutatás során vizsgált előképek, illetve korábbi években végzett kutatásaink²⁹ is azt igazolják, hogy más és más módszertanokra van szükség, ha a fiatalabb vagy az idősebb generációt akarjuk megszólítani, máshogy kell elkezdni a munkát vidéken és a fővárosba.

Épp ezért, a megfelelő módszertan meghatározáshoz le kellett határolni, pontosan kiket szeretnénk elérni a személyes workshopokkal.

A személyes találkozók célja, hogy minél több ember figyelmét felhívja a modern építészeti örökség és a buszpályaudvar fontosságára, tehát az ideális az lenne, ha minden generációt meg tudnánk szólítani a városban. Ahogy Sussane Hofmann is leírja Architecture is participation című értekezésében, a demokratikus társadalmakban egyre növekszik az igény arra, hogy az emberek részt vegyenek a saját épített környezetük alakításában.³⁰ E miatt az egyre növekvő igény miatt az utóbbi évtizedekben már rengeteg módszertan született arra, hogyan lehet a lakosságot új épületek és

²⁹ Kovács Krisztina, Zubek Károly: #participáció – Z generációs közösségi tervezés az Instagram virtuális terében. Budapest, 2019.

Kovács Krisztina, Zubek Károly: #nextgen – Újgenerációs vertikális stúdió az építészképzés első évében. Budapest, 2020

³⁰ Susanne Hofmann: Architecture is participation, Die Baupiloten methods and projects. Berlin, 2014.

köztetek tervezésébe bevonni, ilyen volt például a Die Baupiloten Methods „Wunschforschung”³¹ eleme, aminek a lényege egy olyan előzetes igényfelmérés, amiből utána a résztvevők közösen építenek fel egy narrációt és erre a közös történetre építik később a tervezők az építészeti tervezést. De vajon, hogy lehet az embereket egy olyan tervezési folyamatba bevonni, ami a valóságban nem is a tervezésről, hanem az értékmegőrzésről szól?

A közösségi tervezés, mint gondolat nagyjából egyidős a modern építészet időszakával. A legfontosabb kezdeti ötletek az 50-es és 60-as évekből származnak, természetesen akkoriban ezek a fogalmak még szorosan összefonódtak az akkori lakosságot súlytó problémákkal. Saul Alinsky Amerikában az egyik legfontosabb közösség szervezőnek számított. Rájött, hogy a közösségeket nehéz makettek köré szervezni, de könnyű bevonni őket, ha a kérdés a saját érdekeik védelme.³²

Ez a fajta szemlélet adott számomra is iránymutatást abban, hogyan lehet a kortárs participációs módszereket úgy kiválasztani és átalakítani, hogy azok alkalmasak legyenek már meglévő, ráadásul sokszor nagyon megosztó, épületekről szóló diskurzusban.

A módszertanok kiválasztásában tehát figyelembe kellett venni nem csupán a generációs és társadalmi különbségeket, hanem azt is, hogy ezúttal nem egy „új házról” szól majd a beszélgetés, hanem egy már megépült, létező helyről kell közösen gondolkoznunk.

Az előző megfigyelés alapján végül három meghatározó elemre szűkítettem le a rendelkezésre álló számtalan módszertant és eszközt, amelyekkel az építész szakma az elmúlt években közösségi tervezésként foglalkozott.

³¹ Die Baupiloten BDA | Partizipative Architektur. <http://www.baupiloten.com/en/>. Elérés 2021.10.31.

³² Yabes, Ruth: Community Participation Methods in Design and Planning. Landscape and Urban Planning, köt. 50, sz. 4, North Carolina 2000.

3.1.1. Gamification

A gamification, azaz játékosítás módszertana arra hivatott, hogy egy egyszerű közös nyelvvel, a játékkal, segítsen érthetővé tenni sokszor bonyolult téri, tervezéseméleti kérdéseket.

A gamification definíció szerint: játéktervezési elemek és játékelvek beemelése nem-játék kontextusba. Problémák, folyamatok és tevékenységek megoldása játékelemek felhasználásával.³³

Az építészetben belül ez a fogalom több rétegben is megjelenhet. Lehet alkalmazni a módszert az építészeti oktatásban³⁴ a tervezésben és prezentációban is³⁵. A módszertannak számos kiemelkedő hazai és külföldi példája van, mint például a Kultúráktív egyesület Urbanity városfejlesztési társasága³⁶, az EDUGAME4CITY projekt, ami az építészképzésbe építette be a játékot és a virtuális valóságot³⁷ vagy éppen a gyermekjátékot fejlesztő Planbureau iroda Logiface kirakós játéka³⁸. Saját módszertanom kialakításához részletesebben az UFLab Urban 3D Diagram térbeli grafikonját és a Kultúráktív Urbanity társasát vizsgáltam részletesebben.

³³ What is Gamification? Education, Business & Marketing (2021 Examples). <https://www.gamify.com/what-is-gamification>. Elérés 2021. október 31.

³⁴ Schnabel, Marc Aurel. Gamification and Rule Based Design Strategies in Architecture Education 2014.

³⁵ Gamification in Architecture: New Developments. <https://www.pluralsight.com/blog/film-games/siggraph-2014-news-autodesk-looks-gamifying-design>. Elérés 2021. október 31.

³⁶ Az Urbanityről | Urbanity. <http://urbanity.hu/az-urbanityrol/>. Elérés 2021. október 31.

³⁷ Redondo, Ernest, és mtsai. „EDUGAME4CITY. A Gamification for Architecture Students. Viability Study Applied to Urban Design”. Learning and Collaboration Technologies. Human and Technology Ecosystems, szerkesztette Panayiotis Zaphiris és Andri Ioannou, Springer International Publishing, 2020

³⁸ Logifaces Game « PLANBUREAU. <http://www.planbureau.hu/en/logifaces-game/>. Elérés 2021. október 31.

Urban 3D Diagram³⁹

A fa installációk lényege, hogy a helyi lakók színes labdákkal tudnak szavazni fontos, a városukat, köztereiket érintő kérdésekről, úgy, hogy a labdát a megfelelő installációs elembe dobják.

A célbadobás mindenki számára ismerős, a gyerekeknek a hétköznapi játékból, a felnőtteknek nosztalgia társul mellé. Ezáltal magához a szavazás folyamatához mindenki egy pozitív élményt tud társítani. A térbeli grafikonok így kihelyezésük alatt folyamatosan változó eredményt mutatnak, időben is szemléltetve a változást.

Az Urban 3D Diagram előnye, hogy szétszerelhető, a kérdések változtathatók, így bármilyen helyzetben alkalmasak a közösség bevonására.



15. Ábra How does an architect play? – Public/Space Month 2019 – Exhibition in Budaörs – UFLab. <http://uflab.org.hu/portfolio/how-does-an-architect-play-public-space-month-2019-exhibition-in-budaors/>.

³⁹ How does an architect play? – Public/Space Month 2019 – Exhibition in Budaörs – UFLab.

<http://uflab.org.hu/portfolio/how-does-an-architect-play-public-space-month-2019-exhibition-in-budaors/>. Elérés 2021. október 31.



16. Ábra Urbanity. <https://kulturaktiv.hu/projects/urbanity/>

Urbanity

Az Urbanity egy nagy léptékű, utcán játszható társasjáték. Eldöntendő kérdésekre épül, célja a párbeszéd és a gondolkodás elindítása és az egyéni szerepvállalás kérdésének feszegetése. A kérdések itt is minden alkalommal személyre, még inkább helyzetre szabhatók, ráadásul weboldalukon nyitva áll a lehetőség arra is, hogy bárki saját kérdést

javasoljon a játékba. Ezáltal nem csak maga a játékélmény közösségi, de a fejlesztés is.

A projekt sikerességét mutatja, hogy folyamatosan újabb és újabb fesztiválok, rendezvényeken és fórumokon tűnik fel, mint például a Budapest100 vagy a Mind The Games konferencia, illetve, hogy az Interreg pályázat keretében a DANUrB projektben továbbfejlesztették belőle a DANUrBanity társast, amit azóta számos országban bemutattak.⁴⁰

Az Urbanity lehetősége tehát az adaptálhatóságban és a nyitottságában rejlik, illetve abban játszik nagy szerepet, hogy irányított kérdéseivel azokat is be tudja vonni a párbeszédbe, akik esetleg maguktól nehezen kapcsolódnának a témához például egy klasszikus lakossági fórum keretében.

⁴⁰ „Épített környezeti nevelés: DANUrBanity társasjáték »turné«”. Épített környezeti nevelés, 2019. július 1., <http://epitettkornyezetinevelés.blogspot.com/2019/07/danurbanity-tarsasjatek-turne.html>.

3.1.2. Városi Séták

A szervezett városi séták a közös észlelés és megélés módszertanán alapszanak. Jean-Paul Thibaud is leírja Commented City walks címet viselő 2013-as tanulmányban: abban, hogy hogyan éljük meg az épített környezetünket, elengedhetetlen a kontextust is figyelembe venni. Mi a társadalmi álláspont, hogy viszonyulnak a látottakhoz sétapartnerünk és közvetlen környezetünk?

A tanulmány kitér az érzékelés és az észlelés különbségére is, Nem tudunk a környezetünkben mindent észlelni, csak, aminek valamilyen konkrét formát tudunk adni. Thibaud tanulmányába ezen a ponton lép be a beszéd és a környezetünk „elmesélése” séta közben.

Kísérletükben közelítőleg 20 embert kértek meg, hogy járjon be egy útvonalat és közben kommentálja azt egy kutatónak, aki nem avatkozik be a sétába, csupán mindent rögzít. Ezekből később elemzés után állítottak össze ún. ideális sétákat, amik patchwork szerűen álltak össze egy kollektív észleléssé. Az adatok végső feldolgozása pedig lehetőséget kínál arra, hogy elemezzék az épített infrastruktúrát és annak légkörét, leírják a látogatók viselkedési szokásait.⁴¹

A tanulmány bizonyítja, hogy az észlelésünk a környezetről már csupán az is befolyásolja, ha valaki feladatul adja, hogy figyeljünk oda arra, mit látunk, az élő kommentár pedig még inkább ráerősít.

A városi séták másik fontos eleme tehát az edukáció. A megismerésen keresztüli tanulás egyre kiemeltebb szerepet játszik az oktatásban, különösen, ha a fiatalabb generációkról beszélünk.⁴²

⁴¹ Jean-Paul Thibaud: Commented City Walks. Wi: Journal of Mobile Culture, 2013

⁴² Horváth Dóra, Cosovan Attila, Horváth Daniella, Lachin Namaz „Tanulás-munka interface. A valós idejű találkozások jelentősége a digitális oktatási környezetben”. Vezetéstudomány / Budapest Management Review, köt. 49, sz. 12, 2018.

Ezt vizsgálta Noora Pyyry Photo-walks kutatásában, amikor diákokat kért arra, hogy sétálják körbe iskolájuk tereit és készítsenek fényképeket az általuk mindennap használt terekről.⁴³

A séták lényege tehát, hogy tapasztalati úton ismerjük meg az épített környezetünket, ideális eszköz arra, hogy különböző generációkat egyszerre szólítsunk meg, és egy egyszerű, de jól működő módszertannal a lehető legtöbb információt adjuk át.

A városi sétákra itthon is több példát lehet már találni, többek között a Hosszúlépés és a KÉK- Városi séták csapata is ezzel foglalkozik.

Kortárs Építészeti Központ – Városi Séták

„Funkciójukat veszített középületek, elhagyott víztornyok, újrahasznosításra váró ipari létesítmények – a KÉK immár sokadik éve viszi el sikerrel a vállalkozó kedvűeket egy-egy városi sétára. Ezek a kirándulások Budapest kevésbé ismert, ám hihetetlenül izgalmas helyeit, tereit tárják fel. Az alternatív városi sétákon túl a KÉK rendszeresen vezet sétákat szakmai csoportoknak, illetve bárkinek, akik érdeklődnek az építészet és az urbanisztika iránt.

- áll a KÉK Városi Séták weboldalán⁴⁴

Egyetemi tanulmányaim során abba a szerencsés helyzetbe kerültem, hogy magam is részesévé válhattam a KÉK Városi Séták csapatának, így közvetlen közlőrl ismerhettem meg, hogyan működik az építészet séták felépítése, mi a célja ennek a kezdeményezésnek.

A KÉK által szervezett séták legfontosabb értéke, hogy se nem hagyományos turisztikai idegenvezetés se nem szigorúan szakmai tartalmú séták. A témák mindig az épületek értékeire,

⁴³ Noora Pyyry: Learning with the city via enchantment: photo-walks as creative encounters, Discourse: Studies in the Cultural Politics of Education, 2014.

⁴⁴ KÉK | Városi Séták – A KÉK Városi Séták projekt honlapja. <http://varosisetak.kek.org.hu/>. Elérés 2021. október 31.

mondanivalójára, építészeti eszközeire fókuszálnak, de nem ragadnak meg a történetiségnél, hanem hála a sétákat megelőző alapos kutatómunkának nagyon sokszor személyes történetekkel is kiegészülnek.

Az izgalmas témák és címek, mint például: Budapest, ahogy Kádár elvtárs látta, hamar felkeltik az figyelmet és nagyon széles közönséget tudnak megszólítani.

A séták sokszor reflektálnak az éppen aktuális szakmai kérdésekre, témákra is, mint például a korábban már említett Othernity x KÉK séták, amik a Budapesti modern építészet és a Velencei Biennálé magyar pavilonjába kiállított épületeket járják be.

A sétákon az élő találkozás és személyes hangulat remek lehetőséget biztosít arra, hogy a résztvevők kérdezhessenek az adott korszakról, épületekről, ezáltal kialakulnak olyan párbeszédok, a sétavezetők és a résztvevők között, amelyek sokszor szinte észrevétlenül lesznek edukációs értékűek. Ezek alapján a városi sétákat kiemelten fontos eszköznek tartom abban, hogy az olyan negatív előítéletekkel megbélyegzett korszakokról, mint amilyen a modern és későmodern építészet beszéljünk.



17. Ábra Facebook. KÉK – Contemporary Architecture Centre

3.1.3. Közösségi Média

A közösségi média már hosszú évek óta meghatározó szerepet játszik mindennapi életünkben, meghatározó szerepe van a kapcsolattartásban, kommunikációban, információ megosztásban. Az utóbbi egy évben, tekintettel az egész világot súlytó pandémiára, szerepe még jobban felértékelődött, a karantén miatt sok ember munkahelye, iskolája az otthonába költözött és csak a virtuális világban tudunk bármiféle közösségi kapcsolatot létesíteni.

A különböző közösségi média felületeknek más és más hasznosítása és célközönsége van. Míg az Instagram inkább a Z generáció elérésére alkalmas, az idősebb korosztályokat a különböző Facebook csoportokban lehet jól megszólítani.⁴⁵ Ennek számos oka van, amiket 2019-ben, kutató társammal Zubek Károllyal részletesebben is vizsgáltunk #participáció – Közösségi tervezés az Instagram virtuális terében címet viselő kutatásunkban. Ekkor alkottuk meg közösen, Instagram oldalunkat, akkoriban @colab_nepsziget néven, ami mára egy sokkal komplexebb felületté, a spaceLab közösségi, építészeti és urbanisztikai kérdéseket vizsgáló platformjává nőtte ki magát.

@spaceLab_urbandesing

A kutatásban azt vizsgáltuk, az Instagramot lehet-e használni, mint tervezési eszközt és közös nyelvezetet, amivel bevonhatjuk a Z generációt az építészeti gondolkozásba.

Fókuszcsoportos kutatásunk pozitív eredménnyel zárult, így az Instagramot, mint eszköz tovább vittük 2020-as szintén közös kutatásban #nextgen – Újgenerációs vertikális stúdió az építészképzés

⁴⁵ Instagram is more popular among Generation Z than Facebook - Business Insider.

<https://www.businessinsider.com/instagram-is-more-popular-among-generation-z-than-facebook-2019-3>. Elérés 2021. október 31.



18. Ábra spaceLab / Karcsi&Kriszti (@spacelab_urbadesign) - Instagram photos and videos.
https://www.instagram.com/spacelab_urbadesign/

első évében. Ebben a kutatásban arra tettünk kísérletet, hogy az Instagram és más vizuális közösségi média platformok segítségével megkönnyítsük az elsőéves építész hallgatók integrálódását az egyetemi és szakmai közegbe.

A közösségi média ilyen jellegű használatára mind a két kutatásból nagyon pozitív visszajelzés érkezett, így magától értetődőnek tűnt, hogy a két év alatt felépített Instagram oldalunkat, ami a @spacelab_urbadesign néven fut, aktuális kutatásainknak is szerves részévé tegyük.

Kutatótársam Zubek Károly 2021-ben készült kutatásában kifejezetten azt vizsgálja, hogy a már felépített Instagram oldalunk hogyan bővíthető egy olyan platformmá, egy Facebook oldallal kiegészülve, ami képes az online participációra és elindítja a diskurzust a virtuális térben is.

Ezek után az ő eredményeire alapozva tudtam ezeken a platformokon felépíteni a személyes workshop és városi séta online hirdetését, majd ezekből a workshopokból visszacsatolva kapott ő élő eredményeket az online médiakampány sikerességéről.⁴⁶

A spaceLab tehát egy három éve épülő platform, amin folyamatosan vizsgáljuk az építészet és a közösségi média

⁴⁶ Zubek Károly: #balatonalmádi - Kommunikációs módszerek a későmodern építészeti örökség társadalmi feldolgozásában. Budapest, 2021.

kapcsolatát, hogyan lehet olyan online brandet építeni, ami mindenki számára elérhetővé és közérthetővé teszi azokat a fontos és sürgető építészeti kérdéseket, amik a szakmát nap mint nap foglalkoztatják. Az oldal tehát egy olyan kollaborációs felület, ahol kezdetben 15 gimnazistával terveztünk és alkottunk valós időben közösen, majd ketten egy kutatásban az építészeti edukáció kérdéseit öntöttük közérthető formába, végül idén pedig a két különálló, egymáshoz mégis sok ponton kapcsolódó kutatás közös felületeként tudott működni.

4. Személyes találkozások

#beszélgetés #interjú #városiséta #jelenlét

Kutatásom során több napot töltöttem Almádiban, ami során három különböző megközelítéssel igyekeztem kapcsolatot teremteni a helyi lakosokkal, és megtudni, ők hogyan vélekednek a város modern építészeti örökségéről és az autóbusz-pályaudvarról.

Elsőként, minden online hirdetés nélkül vágtam neki a városnak és véletlenszerűen kezdeményeztem beszélgetést a témáról az éppen arra járókkal.

Ezután egy online hirdetési kampányt követően városi sétát tartottam az érdeklődők számára, amit rögtön egy kreatív, a gamification eszközeivel dolgozó, fókuszcsoportos interjú követett.

4.1. Személyes beszélgetések a helyi lakosokkal

A kutatás részeként Balatonalmádiban eltöltött napokat igyekeztem a korábban részletezett módszertanok alapján a lehető legjobban kihasználni. Külső szemlélőként megérkezni egy kis lakossággal rendelkező városba és ott bármiféle közösségi aktivitást azonnal kiváltani szinte lehetetlen feladat. Éppen ezért a tervezett programot is úgy építettem fel, hogy az első néhány itt töltött napon kevésbé eseményszerű alkalmakon tudjak beszélni a helyi lakókkal.

Egy egyszerű kérdéssel szólítottam le a járókelőket: Ha bármit tehetnének velem, mit csinálnának Balatonalmádi autóbusz-pályaudvarával?

Ezek a beszélgetések, mivel nem készültem tudatosan „forgatókönyvvel” hozzájuk, sokszor elkanyarodtak az eredeti kérdéstől, de arra remek lehetőséget biztosítottak, hogy kapjak egy általános képet a városlakók és az épített környezetük kapcsolatáról.



19. Ábra spaceLab / Karcsi&Kriszti (@spacelab_urbandesign) · Instagram photos and videos. https://www.instagram.com/spacelab_urbandesign/

Ezekből a beszélgetésekből három általános tanulságot tudtam levonni a várossal kapcsolatban:

- Nagyon hiányzik az itt élőknek egy jól használható városközpont, de a parkban és a pályaudvarban az elhelyezkedése miatt látják a fantáziát erre
- A pályaudvart a nagy többség kedveli a különleges formái miatt, még ha a többi korszakból származó épülethez nem is tudnak így kötődni
- Ha a városvezetés valamilyen módon strukturált platformot biztosítana erre, többen jelezték, hogy szívesen részt vennének a városkép alakításában

Ezen felül fontos tanulság volt, hogy ha szeretném a témát a pályaudvar és a későmodern építész

témakörében tartani a későbbi fókuszcsoportos interjúk során, akkor finomítanom kell a kérdéseket és figyelni arra, hogy egyfajta mediátori szerepben a párbeszédet is a témakörben tartsam, akkor is, ha a résztvevők épp nem velem, hanem egymással beszélgetnek.

4.2. Városi séta

A városi séta előkészületei hosszabb időt igényeltek, hiszen nem csak a buszpályaudvar, hanem az összes jelentősebb almádi modern és későmodern épület felkerült a listára. A séta célja az volt, hogy rávilágítson, a modern építész közel sem egyezik a sokak fejében hibásan élő „szocreálhoz” és a város nagyon gazdag és különleges örökséggel rendelkezik ebből a korszakból.

Az **Almádi modern** séta részletes sétavezetői szövege:

Indulás: Pannónia könyvtár -> Auróra hotel -> végig a strandon az aluljáróhoz -> OTP lakóház -> Református templom -> Buszpályaudvar

Séta időtartama 1 óra

BEVEZETÉS

Kérdés: Mit jelent a modern építészet?

Erre a kérdésre mindenkinek megvan a saját válasza, sokan egészen kiterjesztik napjaink kortárs építészetére, mást mond egy művészettörténész, mint egy építész.

A 19. század végétől beszélhetünk modern építészeetről, ami aztán a 20. században teljeseedik ki.

Általános jellemzője, hogy egyre gyakrabban kerül alkalmazásra vasszerkezet, illetve különböző előregyártott szerkezetek. Ezáltal lehetővé válik, hogy az épületek szétterülés helyett a magasba terjeszkedjenek. A telekárak növekedésével ez hamar elterjed és általánossá válik a korszakban.

Nagyobb hangsúlyt kapott a funkció, a használhatóság, szemben például a szecesszióra jellemző díszletszerű építészeti megoldásokkal. Eltűntek a díszítmények, ezzel párhuzamosan előtérbe kerültek a tiszta, geometrikus formák és a funkcionalizmus.⁴⁷

Tehát a modern és későmodern közös céljai röviden összefoglalva: a jobb életminőség nagy tömegeknek, és hogy az építkezés a lehető legracionálisabb, leggazdaságosabb módon menjen végbe.

Díszítés helyett a tömegek, formák játéka lesz az építészek kreatív eszköze, de a legfontosabb a funkció és a praktikum!

⁴⁷ Kenneth Frampton: Modern Architecture A Critical History. London, 1992

Természetesen az, hogy ebből aztán mi valósul meg pontosan, nagyon széles skálán változik, ami nem mindig a kor építészeti minőségét, hanem sokkal inkább politikai, gazdasági motivációkat tükröz.

Adódik a kérdés, hogy mi lesz a különbség a modern és a későmodern között?

A későmodern időszakát a hatvanas évek végére, hetvenes évekre tesszük. Erre az időszakra már jellemző a kísérletezés, technológiai és formai értelemben is. Sétánk során ezt majd legjobban az utolsó állomáson, az autóbusz-pályaudvaron fogjuk látni.

Balaton környékén az idényjellegű használat olyan ikonikus épületeket eredményezett ebben a korszakban, mint például a tihanyi rév váróterme és a szántódi rév.



20. Ábra „Üzletsor Tihany-révnél”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 13., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/973>.

1. Pannónia Kulturális Központ és Könyvtár



21. Ábra „A balatonalmádi Pannónia Étterem”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 6., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/941>.



22. Ábra „Turisták a badacsonyi Hableány Étteremnél”. Lechner Fotótár, 2018. július 9., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/801>

A ház eredetileg étteremként üzemelt, miután a parton található Pannónia étterem – mai nevén Liget kávéház már nem tudta kiszolgálni az ide érkező turistákat és az akkor ott üzemelő MTA menzát. El fogunk sétálni a kávézó előtt is, majd mondok róla néhány szót.

Ez az épület 1964-ben épült fel Raáb Ferenc (Középülettervező Vállalat) tervei alapján.⁴⁸ Az ő nevéhez fűződik a badacsonyi Hableány étterem is.⁴⁹ Mind a kettő a későmodern építészeti korszakhoz tartozik, sokszor csúfolták őket szocreál kockáknak.

A szocialista realizmust, itthon előszeretettel használjunk a teljes korszaka, pedig a valóságban csak rövid időre jelent meg Magyarországon és teljesen szembe megy a modernizmus értékeivel. A szocreál időben, az 50-es évek elején helyezkedik el, és a modern és későmodern építészettel ellentétben jellemző a díszítés, történeti korok megidézése.

⁴⁸ „A balatonalmádi Pannónia Étterem főbejárata”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 6., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/947>.

⁴⁹ „A Legenda Éltre Kelt – Megújult a Badacsonyi Hableány”. <https://www.Epiteszforum.Hu>, <https://epiteszforum.hu/a-legenda-uj-eletre-kelt--a-badacsonyi-hableany>. Elérés 2021. október 31.

Mára jelentősen átépítették a Pannóniát és a Hableányt is, így nem lehet többé kockának nevezni egyiket sem.

Az eredeti épület nyomait a lépcsősor és a szalagablak őrizik. Ha jobban megnézzük az archív képeket, láthatjuk, hogy az eredeti „kockák” miért is néztek ki úgy, ahogy. A Pannónia hosszú szalagablaka nagyon jó megvilágítást adott, a kilátás a park és a víz irányába is biztosított volt, ráadásul ez az épület négyévszakos volt, azaz télen is el tudta látni funkcióit.

2.Auróra

Eredetileg 480 vendég tudott egyszerre megszállni a hotelben. Partmenti telket nem tudtak kijelölni az építkezéshez, így esett a választás erre a helyre, ami egyszerre volt közel a vasúthoz és a buszpályaudvarhoz is. A telek szűkössége miatt döntöttek úgy, hogy felfelé építkeznek, hogy ha a közvetlen partkapcsolat nincs is meg, legalább szép panorámával tudjanak szolgálni az ide érkező vendégeknek.

A porta mellett a földszinten különböző kiszolgáló funkciók kaptak helyet, valamint itt volt a nem csupán a vendégek, de a helyiek által is nagyon kedvelt italbár, amihez közvetlenül kapcsolódott egy a vízre néző terasz.



23. Ábra Hotel Aurora | Anno Balatonalmádi hotel szálló szálloda egykor.hu | régi Magyarország akkor és most. <http://egykor.hu/balatonalmadi/788>

A legizgalmasabb talán az épület homlokzata, hiszen a hatalmas szálloda már messziről is jól látszik. A tervezők azt a döntést hozták, hogy az olyan mellék funkciókat, amik nem igényelnek közvetlen benapozást, mind beköltöztetik az épület belsejébe, így vált lehetségessé, hogy a teljes homlokzatot erkélyek sora fussa körbe. Ez már messziről egy nagyon plasztikus hatást adott a háznak, így nem volt szükség hatalmas én nagyon drága homlokzatra.⁵⁰

A szálloda luxusszállodának készült, nem a magyar közönség, hanem külföldi turisták számára. Nyitáskor 6 országból érkeztek a vendégek, de ezek a vagyonos külföldi látogatók hamar nehezményezni kezdték, hogy milyen bonyolult lejutni a partra. Ezért történt, hogy a 69-es átadás után, lényegében azonnal muszáj volt valamilyen más módon biztosítani a közvetlen kapcsolatot a vízzel, így készült el rohamtempóban a felüljáró az épülethez.⁵¹

3. Balaton part

Megj.: A parton a modern örökséghez a Wesselényi strand kapuépülete tartozik, de ennek, csak úgy, mint más modern vagy posztmodern időszakból származó épületének az érintése, nagyon megnöveli a séta időtartamát. A városi séták fontos eleme a megfelelő ritmus és ütemezés. Ezért az útvonal csak röviden érinti a Balaton partot, mivel a vasúti síneken két ponton lehet biztonságosan átkelni: az Auróra felüljárón és a vasútnál található aluljáróban. Ez a rövid szakasz alkalmat ad arra, hogy beszéljünk a sétához túl messze lévő, de mégis izgalmas épületekről.

⁵⁰ Kürthy László: Hotel „Aurora”, Balatonalmádi. Magyar Építőipar, 1968 (17. évfolyam, 1-12. szám) 178-179 o.

⁵¹ „Kényszerből a legjobbat – az Auróra Hotel Almádiban (toretro.blog.hu)”. hirbalaton.hu, 2019. május 17., <https://www.hirbalaton.hu/kenyszerbol-a-legjobbat-az-aurora-hotel-almadiban-toretro-blog-hu/>.



24. Ábra „Magyar-Angol Tannyelvű Gimnázium és Kollégium”. LikeBalaton

Kéttannyelvű gimnázium és kollégium / Balatonalmádi

Építész: Ruttkay Gyula, Horváth Gábor (Veszprémterv)

A Magyar-Angol Tannyelvű Gimnázium és Kollégiumban elsőként indult az országban tisztán kéttannyelvű képzés.

Éppen ezért különlegessége az épületnek, hogy nem csak a posztmodern, regionalista épület jelenik meg benne, hanem az angolszász építészet is tetten érhető formálásában.

Az iskola négyzetes udvara, ami az egész épület központjába helyezkedik, a középkori kolostorokat idézi, amivel a tervezők célja egyfajta fórum kialakítása volt. A kollégium tornya a Dunántúli római kori őrtornyoknak állít emléket, míg az angolszász építészet a téglafelületek és az aula mennyezetében jelenik meg.⁵²



25. Ábra „Fortepan — Pannónia étterem (ma: Liget kávéház) Fortepan

Pannónia étterem (ma Liget kávéház).

A ma látható épületet a két világháború között építették, helyén korábban is állt már egy kis pavilon. A Balatonalmádi Fürdő és Építő Rt. célja egy olaszos kávézó volt, már ekkoriban is említik Liget és Pannónia néven is.

A szocializmusban ezt az épületet sem kerülte el az államosítás, itt működött 1958-tól az MTA menzája, egészen addig amíg az így

generált forgalom ki nem nőtte az épületet. Ekkor költözött át a Pannónia étterem a mai könyvtár helyére. A kávézó ma is működik, a kilencvenes években került újra magánkézbe.⁵³

⁵² Ruttkay Gyula - Horváth Gábor: Gimnázium és kollégium, Balatonalmádi. Magyar Építőipar, 1989 (38. évfolyam, 1-2. szám)

⁵³ Ahol a klasszikus fürdőházakat modern épülettömbök váltották – Balatonalmádi története régi fotókon. <https://welovebalaton.hu/cikk/2020/1/8/ahol-a-klasszikus-furdohazakat-modern-epulettombok-valtottak-balatonalmadi-tortenete-regi-fotokon>. Elérés 2021. november 1.

Sóhajok hídja és az Irredenta örökmécses.

Az emlékmű egy építész, Lovas László munkája, 1928-ból. A trianoni békeszerződés kapcsán, az ország területi megcsonkításának emlékét őrzi. A felirat a következő: "MAGYAR! Emlékezz, elnyomatás alatt sínylődő testvéreidre".

Az emlékmű úgy tudta túlélni a szocializmust, hogy jelentését átszabták, a felíratra egy márványtábla került és az 1848-49-es forradalom emlékművévé tették. Visszaállították mára eredeti állapotába, de a tábla körvonala még ma is látható.⁵⁴



26. Ábra „A balatonalmádi Lottó Üdülőtelep”. Lechner Fotótár, 2018. július 30., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/914>.

Lottó és panoráma klub

A korszak különlegessége az almádi Lottó telep. Neve is mutatja, itt ingatlant lottó sorsoláson lehetett nyerni. Az építkezést 1962-ben kezdték el a Véghegy Dezső utcában. Az első évben 15 házikó készült el, amiknek a sorsolására 64-ben került sor.

Összesen végül hat darab egyszintes sorház épült, benne 44 nyaralóval. Mindegyik nyaraló nagyjából 30 négyzetméter alapterülettel rendelkezett, bennük csak a legszükségesebb funkciók: egy szoba, mosdó, wc, mosogató egy kis főzőfülke és a fedett terasz kapott helyet. Különlegessége volt, hogy a beépített bútorokon kívül mozgatható bútorozást is kaptak, ezzel még jobban kihasználva a kevés helyet. Jelenleg már csak két ház maradt meg eredeti állapotában, a többit átalakították.⁵⁵

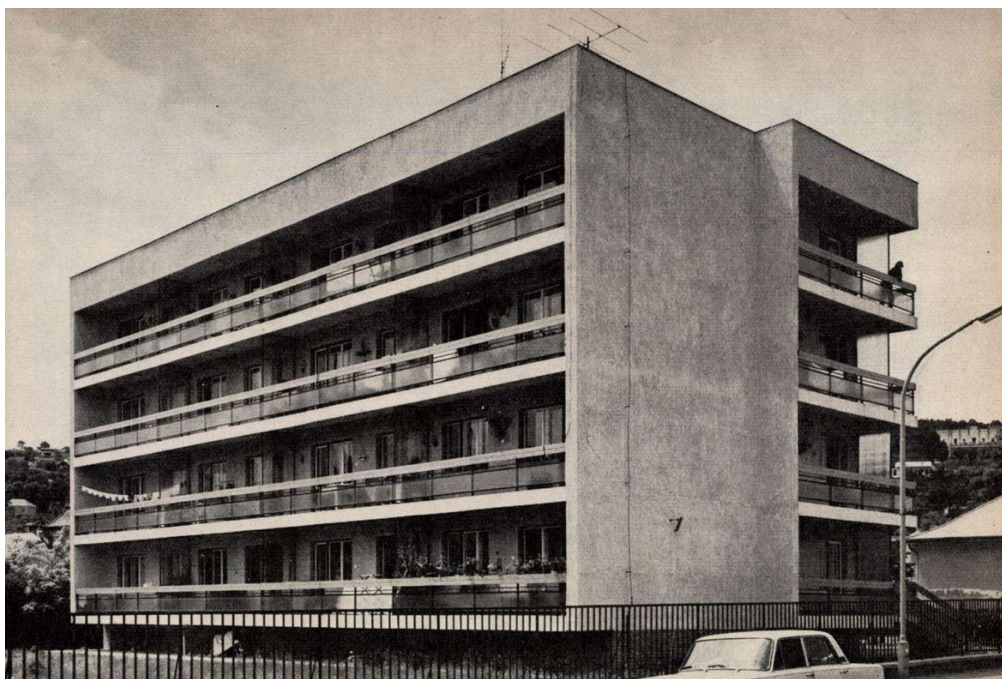
⁵⁴ Ahol a klasszikus fürdőházakat modern épülettömbök váltották – Balatonalmádi története régi fotókon. <https://wlovebalaton.hu/cikk/2020/1/8/ahol-a-klasszikus-furdohazakat-modern-epulettombok-valtottak-balatonalmadi-tortenete-regi-fotokon>. Elérés 2021. november 1.

⁵⁵ Ahol lottószelvényt váltott balatoni nyaralóra a gulyáskommunizmus. <https://wlovebalaton.hu/cikk/2019/10/8/ahol-lottoszelvenyt-valtott-balatoni-nyaralora-a-gulyaskommunizmus>. Elérés 2021. november 1.

4. OTP Lakóház

A tapolcai OTP lakások alaprajzából kiindulva készültek, az építés éve 1969, amikor már jelen volt a lakáshiány az országban.

Nem panellakás, előregyártott elemekből épült, mint például az előregyártott gerendás födém. Érdekessége a lakásokat összekötő függőfolyosós kialakítás. A modern építészetre, mint azt már korábban említettem, jellemző a funkcionalitás, igyekszik minél kevesebb „felesleges” dolgot építeni. Ha csupán az épületet nézzük, várostól és helytől függetlenül sokkal logikusabb lenne egy fogatolt lépcsőház, amikor a lépcső az épület közepében van és 3-4 lakás nyílik a lépcsőfordulóból. Itt azonban hála a függőfolyosónak, minden lakás kapott egy, a Balaton irányába forduló teraszt.⁵⁶



27. Ábra Horváth Györgyné: Balatonalmádi, 16 lakásos OTP lakóház. Magyar Építőipar, 1973 (22. évfolyam, 4-5. szám) 207. o.

⁵⁶ Horváth Györgyné: Balatonalmádi, 16 lakásos OTP lakóház. Magyar Építőipar, 1973 (22. évfolyam, 4-5. szám) 207. o.

5. Református Templom

A református templom különleges épület Balatonalmádiban. A ma látható templom a Knazovitzky féle üzletházból nőtte ki magát. A felekezet 1938-ban kapta adományként a telket és a házat. A ma látható templom fele az üzletház eredeti fala. A felekezet nem is ide szeretett volna templomot építeni, néhány évvel korábban már vettek egy telket, 300 méterre a mai területtől, de ezt eladták, amikor a házat toronnyal templommá bővítették.

54-ben aztán tovább gyarapodott az egyházközösség épülete a Hétvezér utca 4 alatt található panzióval, ezt ajándékként kapták, itt működött 1992-ig a lelkész hivatal és a lelkészlakás is itt volt. Ahogy azt látjuk, a templomépítésnek jelentős része a szocializmusban történt. Ekkoriban ugyan nem volt tiltott a szakrális építkezés, de semmi támogatásra nem lehetett számítani, így alakulhatott az, hogy a református templom mai épülete egy üzletház alapjaira került.⁵⁷

6. Buszpályaudvar

Tervező: Nyiri Mária. Több autóbussz pályaudvart is tervezett, pl.: a győrit.

Nagy gondot fordítottak arra, hogy a területen lévő ősfák sértetlenek maradjanak. Épület tömegében a Dunántúl és a Balaton felvidék domborzatát szerette volna érzékeltetni.

Bár a kör alaprajz elsőre talán nagyon bonyolult szerkesztést igényel, az épület mégis rendkívül racionális és funkcionalista. A fő kör alakú tér a váróterem és a büfé, amiknek eredetileg belső közös kapcsolata is volt.

⁵⁷ Balatonalmádi – Balatonalmádi-Balatonfüzfői Református Társegyházközség. <http://refalmadi.hu/gyulekezetek-2/balatonalmadi/>. Elérés 2021. október 31.

A harmadik kör alakú tömegben kapott helyet a Volántourist iroda, ami így szintén egy közösségi, várakozási tér volt. Minden további, működéshez szükséges funkció, mint a kazánház vagy az alkalmazottak munkaterei már a hátsó, négyzetes épületblokkba lett elhelyezve. Ugyanitt kap helyet a mai napig működő nyilvános mosdó is.

A váróteremben lévő különleges mozaikot Rácz András festőművész készítette. Innen is látszik, hogy ez az épület már a későmodern korszakhoz tartozik, a klasszikusnak vett modern építészetben ennyi díszítés és formai játék is nehezen lett volna elképzelhető.

A mozaik különleges műgyanta-márvány plasztika.

Különlegessége még, hogy a mozaik nem csak a festő, hanem az építész nevééről is megemlékezik egy Nyiri Mária nevével ellátott beton elemmel.⁵⁸



28. Ábra „A balatonalmádi autóbusz-pályaudvar váróterme”. Lechner Fotótár, 2018. február 8., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/284>.

⁵⁸ Magyar építőművészet, ISSN 0025-0082, 1980. (29. évf.), 5. sz., 38-39. p.: Autóbusz-pályaudvar, Balatonalmádi : Építész Nyiri Mária (UVATERV).

A séta online került meghirdetésre a sapeceLab Instagram és Facebook oldalán. A nagyobb elérés érdekében a Facebookon létrehozott eseményt megosztottuk több, Balatonalmádihoz kötődő csoportban is, igaz ezen a ponton már saját oldalunk is jó elérési eredményeket mutatott, hála az addig felépített közösségi média kampánynak⁵⁹.



29. Ábra spaceLab / Karcsi&Kriszti
(@spacelab_urbandesign) · Instagram photos and videos.
https://www.instagram.com/spacelab_urbandesign/

A sétára végül hatan jöttek el, ami figyelembe véve az olyan befolyásoló tényezőket, mint, hogy ilyen sétára első alkalommal került sor és hogy kívülállóként érkeztünk a városba, egy jó első létszámnak tekinthető három napos hirdetési idővel.

A résztvevők korosztálya nagyjából 30 és 80 év közé volt tehető, a hat résztvevőből négyen helyi lakosok voltak, egy házaspár pedig Balatonkeneséről érkezett kifejezetten a városi séta apropóján.

A vizsgált korszak sajátja, hogy nem évszázadok, csupán évtizedek távlatából tudunk beszélni róla. A sétán is több olyan résztvevő volt, akik saját történeteikkel még gazdagabbá tudták tenni az elhangzottakat. Nagyon fontos teret engedni ezeknek a beszélgetéseknek, hiszen az egyik leggyakrabban elhangzó kritika a korszak építészetével szemben annak „embertelensége” és ezek a személyes visszaemlékezések, például az Auróra hotel italbárjának népszerűségére, segítenek abban, hogy ezeknek a házaknak is a kicsit barátságosabb arcát láthassuk.

⁵⁹ Zubek Károly: #balatonalmádi - Kommunikációs módszerek a későmodern építészeti örökség társadalmi feldolgozásában. Budapest, 2021.

4.3. Fókuszcsoportos beszélgetés

A séta után az autóbusz-pályaudvar várótermében gyűltünk össze, hogy megvitassuk, mit lehetne a jövőben kezdeni az állomás épületével. A séta pozitív hatásai azonnal érezhetőek voltak, a beszélgetésbe hamar bekapcsolódtak a résztvevők, az első néhány percben mégis megfigyelhető volt egyfajta gátlásosság. Senki sem mert túlságosan „extrém” ötletekkel előállni, a felújítás gondolatára mindenki bólogatott.

Ezen a ponton pakoltam ki az előkészített, interaktív szavazó felületeket és véleménynyilvánító lapokat. A változás azonnal észrevehető volt, még annak ellenére is, hogy a valódi „játékra” végül nem került sor.

Az alaprajzok és a rajtuk szereplő kérdések elegendőek voltak ahhoz, hogy pozitív értelemben provokálják a beszélgetést és elinduljon egy sokkal bátrabb ötletelés.

A legnépszerűbb kérdés egyértelműen az „Extrém ötletek” gyűjtőtábla volt, ami hamar elindított egy valós, még ha csak kezdetleges, tervezési folyamatot.

Abból a felvetésből indultak ki a résztvevők, hogy mi történne, ha az épületet nem használnánk tovább pályaudvarként, hiszen az online jegyek korszakában a jegypénztár teljesen funkciótlanná vált.

Ez a funkcióvesztés persze nem csak az almádi pályaudvar egyedi története, hiszem a modern és későmodern építészet is erősen funkcionalista volt, és sokszor épültek házak olyan funkciókhoz, amik mára teljesen megszűntek vagy eltűntek. Ez a problémája a már ismertetett Otherniy projektből a teherelosztónak és a Dob utcai Trafóháznak is.

Az almádi buszmegálló különlegessége a kör alakú közforgalmi tereiben rejlik, és talán ezek jelenthetik majd egyszer a megújulás eszközét is. A beszélgetés résztvevői is hamar ráéreztek arra, hogy ha valamilyen más funkcióval szeretnék felruházni ezt az épületet, akkor ezeket a tereket kell

elsősorban hasznosítaniuk. Az ötletelés a már szinte klasszikusnak mondható képzőművészeti galériából indult, amit a Balatonalmádi strandot és a várost összekötő aluljáróban lévő kortárs utca galéria inspirált, de a bátrabb hangok egészen a fine dining étterem gondolatáig eljutottak.

A beszélgetést végül pozitív hangulatban zártuk, mindenki úgy érezte, sikerült jobban megismernie a pályaudvart és a korszak építészetét, bár ezzel együtt mindenkiben felmerült az aggodalom is, mi lesz, ha valóban ez az épület is bontásra vagy átépítésre kerül?



30. Ábra spaceLab / Karcsi&Kriszti (@spacelab_urbandesign) · Instagram photos and videos.
https://www.instagram.com/spacelab_urbandesign/

A buszpályaudvar jövőjével kapcsolatos legmeglepőbb fordulat azonban nem a séta vagy a mélyinterjúk végén, hanem akkor történt, amikor a legtöbb résztvevő már elköszönt tőlünk. Ekkor derült ki, hogy oldalunkra és a kutatásra felfigyelt az A30 - Almádi '30 nevű kezdeményezés, akik aktívan foglalkoznak a város jövőjét érintő kérdésekkel, beruházásokkal. Vezetőjük Kajari Gyula is részt vett a sétán és az azt követő beszélgetésen.

A kezdeményezés így definiálja saját céljait:

“Az “Almádi ‘30”, vagy A30 egy civil (polgári) kezdeményezés. A kezdeményezés célja Balatonalmádi Város hosszútávú, legalább 10 éves kitekintésű, fejlesztési koncepciójának előkészítése, szakértők és az érdeklődő lakosság észszerűen széles körének bevonásával. A koncepció előkészítésének módszere szakértő iránymutatása szerinti ütemterv alapján rendszeres, nyilvános konzultációk, műhelymunka.”⁶⁰

Kajari Gyula röviden szóban nekünk is elmondta mik a céljaik a kezdeményezéssel, hogyan látják Almádi jövőjét és milyen kérdésekre keresik ők a válaszokat a város fejlődésével kapcsolatban. Örömmel vette, hogy a fiatalabb generációt, azaz minket is érdekel a város jövője, és felkért minket, hogy a jövőben is maradjunk kapcsolatban és segítsük egymást a munkában. Bízunk benne, hogy élve ezzel, valóban érdemi lépéseket tudunk majd tenni a város modern és későmodern örökségének megőrzésére, és nem csupán megoszthatjuk a módszertanainkat az A30 csapatával, de mi is sokat tanulhatunk tőlük a városról, és rajtuk keresztül még több embert érhetünk el hosszú távon.

⁶⁰ Rólunk - Almádi 30. <https://almadi30.hu/rolunk/>. Elérés 2021. október 31.

5. Konklúzió

#tapasztalat #léptékváltás #globális #lokális #generációváltás

A kutatás során a modern építészet és közösség kapcsolatát több rétegben vizsgáltam, így eredményeimet is három szinten tudom összefoglalni. A módszertan több szintű léptékváltáson ment keresztül, elindulva a modern építészet globálisan sürgető kérdéseitől a magyar építészet és a kollektív emlékezeten át egy nagyon helyspecifikus problémáig. A tapasztalatokat és tanulságokat épp fordítva lehet levonni, először meg kell vizsgálni, mit kapott Balatonalmádi közössége és számukra mi lehet a következő lépés saját építészeti örökségük megőrzésében. Ezután kérdés, hogy az itt szerzett tapasztalatok és módszertanok bármilyen módon általánosíthatóak- e és alkalmazhatóak-e a magyar modern építészet más kérdéseire is? Végül fel kell tenni a kérdést, hogy az itt kutatott és vizsgált módszertanok hol helyezkednek el, ha elhagyjuk az ország határait?

5.1. Az autóbusz pályaudvar

A pályaudvar szempontjából a kutatás legfontosabb eleme a személyes kapcsolati hálózat kiépülése volt. Az, hogy valóban elmentünk a városba és megismertem a helyi lakosok véleményét, meghallgattam a történeteiket azt jelenti, objektív kívülálló helyzetemet részben fel kellett adnom, viszont cserébe lehetőség nyílt arra, hogy bizonyos szempontokból én is hatással legyek az itt élőkre.

A kommunikáció tehát kétirányúvá vált köztünk, míg én jobban megismerhettem a várost és a pályaudvart olyan szempontokból, amik se tankönyvekben se levéltári anyagokba nincsenek leírva, a városi séta és a mélyinterjúk után érkezett visszajelzések alapján a helyiek megértették a pályaudvar építészeti jelentőségét.

Külön kiemelném az A30 meghívását a jövőbeli együttműködésre, ami kiváló alapja lehet akár a kutatás folytatásának, akár egy újfajta együttműködés kidolgozásának.

A jövőre nézve a városban mindenképp cél lehet a nagyobb közösség bevonása, akár az iskolákon keresztül a fiatalabb generációk megkeresése, akár egy hosszabb hirdetési kampánnyal újabb városi séta szervezése. Ott tartózkodásom alatt megtudtam azt is, hogy évente kétszer a városban bármilyen szállást üzemeltető vállalkozók turisztikai fórumot tartanak, így felmerülhet akár az is, hogy ilyen speciális csoportoknak szervezzek sétát vagy workshopot.

Amennyiben ilyen irányba folytatódik a kutatás, mindenképp figyelembe kell vennem az interjúk és séta tanulságait is, előtérbe kell helyeznem a helyi emberek tudását, hiszen ők ismerik a legjobban a városukat, illetve jobban kell figyelnem az alkalmakat megelőző megfelelő hirdetésre, hogy az információ eljusson az emberekhez.

5.2. A magyar modern és későmodern

Egyel tágabb kontextusban a tapasztalatok azt mutatják, az emberekben megvan a nyitottság arra, hogy tanuljanak és megismerjék ezt a korszakot. Elég csak a KÉK x Othercity séták vagy az #SOSBrutalism sikerességét néznünk azt láthatjuk, hogy ha olyan platformokat biztosítunk az emberek számára, ahol a tudásátadás kölcsönös, azaz valamilyen módon ők is hozzájárulhatnak, sokkal pozitívabb eredményeket tudunk elérni.

Ezt támasztotta alá az a tény is, hogy az általam szervezett sétán Balatonkeneséről is részt vett egy házaspár, akik kifejezetten csak ezért utaztak Almádiba. Ugyanakkor ez egy kommunikációs kérdést is felvet: az érdeklődés megvan arra, hogy például Balatonalmádiban tartott sétára az egész országból, de legalábbis a Balaton térségéből hívjunk embereket, de kiknek is szánjuk ezt a sétát? Ha egy konkrét épület megóvásáról szól a diskurzus, a helyi szereplőkre érdemes fókuszálni, de ha a célunk az, hogy edukáljunk és bevonjuk az embereket a modern építészetéről szóló diskurzusba, mindenképp érdemes kiterjesztenünk az üzenetet.

5. 3. A modern és késő modern építészet

Hogy mi lesz ezeknek az épületeknek a sorsa Kelet-Európában, Európában vagy éppen Amerikában nehéz megmondani, és ez a dolgozat nem is szeretett volna választ adni erre a kérdésre. Azonban arra mindenképp segített rávilágítani, hogy még ha szeretnénk is globális szinten megőrizni ezeket az épületeket, azok használói mindenhol a helyi emberek, tehát lokálisan kell őket megszólítanunk. Az olyan hálózatok, mint az #SOSBrutalism, online platformjával és utazó kiállításával fel tudja hívni a figyelmet a téma aktualitására és ráirányíthatja a figyelmet akár globálisan is egy-egy épületre, de végül a lakosok lesznek azok, akik érdemi változásokat tudnak elérni. Ez alapján tehát egyformán fontosak a helyi, kisléptékű alulról jövő kezdeményezések, amik egy adott épület sorsát tudják átfordítani és azok a nagyléptékű kezdeményezések, amik akár az országhatárokon átnyúlva tudják összekötni ezeket az épületeket.



31. Ábra spaceLab / Karcsi&Kriszti (@spacelab_urbandesign)

6. Irodalomjegyzék

- „#SOSBrutalism”. #SOSBRUTALISM, <http://www.sosbrutalism.org/cms/15802395>. Elérés 2021. október 31.
- „A balatonalmádi autóbusz-pályaudvar váróterme és kocsállásai”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 21., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/908>.
- „A balatonalmádi Pannónia Étterem főbejárata”. Lechner Fotótár, 2018. augusztus 6., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/947>.
- „Épített környezeti nevelés: DANUrBanity társasjáték »turné«”. Épített környezeti nevelés, 2019. július 1., <http://epitettkornyezetineveles.blogspot.com/2019/07/danurbanity-tarsasjatek-turne.html>.
- „Fröccsterasz egész éjjel: Étél, ital, zene és tánc a szabad levegőn”. Fröccsterasz, <https://froccsterasz.hu/>. Elérés 2021. október 31.
- „Kényszerből a legjobbat – az Auróra Hotel Almádiban (toretro.blog.hu)”. hirbalaton.hu, 2019. május 17., <https://www.hirbalaton.hu/kenyszerbol-a-legjobbat-az-aurora-hotel-almadiban-toretro-blog-hu/>.
- „Pécs autóbusz-pályaudvara”. Lechner Fotótár, 2021. július 30., <http://fototar.lechnerkozpont.hu/foto/4088>.
- 50 év – Tisza Volán. Jubileumi évkönyv. Szerk.: Dr. Bányi Zoltán Szeged, 2000.
- A „közös akarat” nyitotta meg a Design Terminált. <https://www.origo.hu/kultura/20110630-julius-elsejével-megnyilik-a-design-terminal.html>. Elérés 2021. október 31.
- A MÉSZ 2020-as petíciója Virág Csaba Teherelosztójának megmentéséért. <https://epiteszforum.hu/a-mesz-peticioja-virag-csaba-teherelosztojanak-megmenteseert>. Elérés 2021. október 31.
- Ahol a klasszikus fürdőházakat modern épülettömbök váltották – Balatonalmádi története régi fotókon. <https://welovebalaton.hu/cikk/2020/1/8/ahol-a-klasszikus-furdohazakat-modern-epulettombok-valtottak-balatonalmadi-tortenete-regi-fotokon>. Elérés 2021. november 1.
- Ahol lottószelvényt váltott balatoni nyaralóra a gulyáskommunizmus. <https://welovebalaton.hu/cikk/2019/10/8/ahol-lottoszelvenyt-valtott-balatoni-nyaralora-a-gulyaskommunizmus>. Elérés 2021. november 1.
- Az autóbuszközlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása. <https://dunafoldvar.hu/oldal/az-autobuszkozlekedes-infrastrukturalis-felteteleinek-javitasa/>. Elérés 2021. október 31.
- Az Urbanityről | Urbanity. <http://urbanity.hu/az-ubanityrol/>. Elérés 2021. október 31.

- Balatonalmádi – Balatonalmádi-Balatonfüzfői Református Társegyházközség. <http://refalmadi.hu/gyulekezetek-2/balatonalmadi/>. Elérés 2021. november 1.
- Behance. „Megfagyott Muzsikus on Behance”. Behance, <https://www.behance.net/megfagyottmuzsikus>. Elérés 2021. október 31.
- Die Baupiloten BDA | Partizipative Architektur. <http://www.baupiloten.com/en/>. Elérés 2021.10.31.
- Főoldal – OTHERNITY. <http://othernity.eu/fooldal>. Elérés 2021. október 31.
- Gamification in Architecture: New Developments. <https://www.pluralsight.com/blog/film-games/siggraph-2014-news-autodesk-looks-gamifying-design>. Elérés 2021. október 31.
- Hódmezővásárhelyi buszpályaudvar. <https://epiteszforum.hu/hodmezovasarhelyi-buszpalyaudvar>. Elérés 2021. október 31.
- Horváth Dóra, Cosovan Attila, Horváth Daniella, Lachin Namaz „Tanulás-munka interface. A valós idejű találkozások jelentősége a digitális oktatási környezetben”. Vezetéstudomány / Budapest Management Review, köt. 49, sz. 12, 2018.
- Horváth Györgyné: Balatonalmádi, 16 lakásos OTP lakóház. Magyar Építőipar, 1973 (22. évfolyam, 4-5. szám) 207. o.
- How does an architect play? – Public/Space Month 2019 – Exhibition in Budaörs – UFLab. <http://uflab.org.hu/portfolio/how-does-an-architect-play-public-space-month-2019-exhibition-in-budaors/>. Elérés 2021. október 31.
- <https://www.epiteszforum.hu>. „A Legenda Éltre Kelt – Megújult a Badacsonyi Hableány”. <https://www.epiteszforum.hu/a-legenda-uj-eletre-kelt--a-badacsonyi-hableany>. Elérés 2021. október 31.
- Instagram is more popular among Generation Z than Facebook - Business Insider. <https://www.businessinsider.com/instagram-is-more-popular-among-generation-z-than-facebook-2019-3>. Elérés 2021. október 31.
- Jean-Paul Thibaud: Commented City Walks. Wi: Journal of Mobile Culture, 2013
- KÉK | Városi Séták – A KÉK Városi Séták projekt honlapja. <http://varosisetak.kek.org.hu/>. Elérés 2021. október 31.
- Kenneth Frampton: Modern Architecture A Critical History. London, 1992

- Kezdődik a buszpályaudvar felújítása | Makó. 2010. április 26., <https://web.archive.org/web/20100426233206/http://www.mako.hu/hu/node/2432#>.
- Kovács Krisztina, Zubek Károly: #nextgen – Újgenerációs vertikális stúdió az építészképzés első évében. Budapest, 2020
- Kovács Krisztina, Zubek Károly: #participáció – Z generációs közösségi tervezés az Instagram virtuális terében. Budapest, 2019.
- köt. 50, sz. 4, North Carolina 2000.
- Kürthy László: Hotel „Aurora”, Balatonalmádi. Magyar Építőipar, 1968 (17. évfolyam, 1-12. szám) 178-179 o.
- Logifaces Game « PLANBUREAU. <http://www.planbureau.hu/en/logifaces-game/>. Elérés 2021. október 31.
- Magyar építőművészet, ISSN 0025-0082, 1980. (29. évf.), 5. sz., 38-39. p.: Autóbusz-pályaudvar, Balatonalmádi : Építész Nyiri Mária (UVATERV).
- Magyarország helységnévtára. https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=05838. Elérés 2021. október 31.
- Megfagyott Muzsikus (@megfagyottmuzsikus) • Instagram Photos and Videos. <https://www.instagram.com/megfagyottmuzsikus/>. Elérés 2021. október 31.
- Megfagyott Muzsikus on Instagram: "A napokban újra, immár teljes biztonsággal jelent meg a hír, hogy mégis lebontják Virág Csaba várbeli Villamos Teherelosztó épületét. A...". https://www.instagram.com/p/B_iiQW-BIRo/. Elérés 2021. október 31.
- Mégis lebontják? - Végveszélyben Virág Csaba vári épülete. <https://epiteszforum.hu/megis-lebontjak--vegveszelyben-virag-csaba-vari-epulete->. Elérés 2021. október 31.
- Miért volt útban a Design Terminál? - Magyar Nemzet. <https://web.archive.org/web/20180513081053/https://mno.hu/grund/miert-volt-utban-a-design-terminal-1354519>. Elérés 2021. október 31.
- moderngyor. Autóbusz pályaudvar. 2012. augusztus 5., <https://moderngyor.com/2012/08/05/autobusz-palyaudvar/>.
- Noory Pyry: Learning with the city via enchanement: photo-walks as creative encounters, Discoure: Studies in the Cultural Politics of Education, 2014.

- Redondo, Ernest, és mtsai. „EDUGAME4CITY. A Gamification for Architecture Students. Viability Study Applied to Urban Design”. Learning and Collaboration Technologies. Human and Technology Ecosystems, szerkesztette Panayiotis Zaphiris és Andri Ioannou, köt. 12206, Springer International Publishing, 2020,
- Re-Humanizing Architecture. Szerk.: Moravánszky Ákos, és Judith Hopfengärtner: Basel, 2017
- Rólunk - Almádi 30. <https://almadi30.hu/rolunk/>. Elérés 2021. október 31.
- Ruttkay Gyula - Horváth Gábor: Gimnázium és kollégium, Balatonalmádi. Magyar Építőipar, 1989 (38. évfolyam, 1-2. szám)
- Schnabel, Marc Aurel. Gamification and Rule Based Design Strategies in Architecture Education 2014.
- Susanne Hofmann: Architecture is participation, Die Baupiloten methods and projects. Berlin, 2014.
- Száz éve született Nyíri István építész. <http://epiteszforum.hu/szaz-eve-szuletett-nyiri-istvan-epitesz>. Elérés 2021. október 31.
- TEAM – OTHERNITY. <http://othernity.eu/csapat>. Elérés 2021. október 31.
- Volánbusz, Az Oktogontól a Népligetig. Szerk.: Kamenicky Ákos, Vonnák Attila, Dr. Zsigmond Gábor Budapest, 2017.
- Wettstein Domonkos: A Desire for Innocence? Community and Recreational Architecture around Lake Balaton (1957-1968) In: Ákos, Moravánszky; Judith, Hopfengärtner (szerk.) East West Central 01 : Re-Humanizing Architecture: New Forms of Community, 1950-1970 Zürich, Birkhäuser (2017) 376 p. pp. 325-337. , 13 p.
- Wettstein Domonkos: Regionális stratégiaalkotás a Balaton-part rekreációs célú építészetében. (1929-1979) Budapest, 2018.
- What is Gamification? Education, Business & Marketing (2021 Examples). <https://www.gamify.com/what-is-gamification>. Elérés 2021. október 31.
- Yabes, Ruth: Community Participation Methods in Design and Planning. Landscape and Urban Planning,
- Zrt HVG Kiadó. „Megvették a Design Terminált”. hvg.hu, 2016. szeptember 1., https://hvg.hu/kultura/20160831_Megvettek_a_Design_Terminalt.
- Zubek Károly: #balatonalmádi - Kommunikációs módszerek a későmodern építészeti örökség társadalmi feldolgozásában. Budapest, 2021.