ZÖLD VAGY BARNA?

Zöldmező vagy rozsdazóna? A fejlesztők, beruházók, ha Budapestről van szó – s a fővárost körülölelő, itt-ott már megszaggatott, olykor a földművelésbe is bevont zöld gyűrűt is a részének tekintve –, rutinszerűen felteszik maguknak ezt a kérdést. Saját közvetlen hasznukat, s legkevésbé sem az urbanisztika vagy a természetes környezet szempontjait mérlegelve. Ennek a mérlegelésnek egészen más szinten kellene megtörténnie. A jövőkép nélküli, a spontán, alkalmi érdekek nyomán formálódó településszerkezet a harmadik világ jellemzője. Ahol az erős közösségi és várostervezői, szakmai érdekképviselet híján a piac tarol.

Múzeum lesz a csarnokból (fotó: Danyi Balázs)

Az utóbbi hetek egyik legnagyobb szabású építészeti eseménye Budapesten a majdani Közlekedési Múzeum helyszínének bejárása volt. A Kőbányai úti járműszerelő csarnokainak, üzemi és irodaépületeinek feltérképezésére a kortárs építészet nemzetközi mezőnyének éllovas tervezőirodái vállalkoztak, elfogadva egyben a meghívásos tervpályázaton való részvételt.

Ez a szakmai keretekben zajló program túlmutat önmagán.

Tudják ezt a holnapi múzeum megvalósulásán dolgozók, *Vitézy Dávid* múzeumigazgató és csapatának munkatársai: nem véletlenül készült az eseményen résztvevőket faggató, több kis interjút ötvöző promóciós filmecske. Épp olyan hosszú és épp olyan lendületes, hogy a közösségi oldalak fiatal követőinek érdeklődését remélhesse. De az építészet világának ügyeivel hosszabb ideje beoltott külföldi közélet számára is erős üzeneteket közvetít. Hiszen a Diller Scofidio + Renfro, a Lacaton és Vassal, David Chipperfield, az Atelier Brückner, a Foster + Partners, a Reichen et Robert vagy a Bjarke Ingels Group, az S. H. Lassen vagy Nicola Pomranke irodája sokak számára teszi nyilvánvalóvá: a pénz-paripa-fegyver szükséges eszköztárával rendelkező magyar állami projekt kiemelkedő ambíciókkal, nemzetközi mezőnyben is nagyra értékelt célokkal indul.

Feszes versenyben

A modern építészetben kialakult gyakorlat alapján a kortárs tervezői eszméket és esztétikákat vagy a szakrális építészet vagy pedig a szekularizált társadalmak szellemi esszenciáit őrző múzeumok tervezései teremtik meg. Ezek kísérleti alkalmak. A funkció az efféle épületek esetében meglehetősen szabad. Technológiai fegyelem nem, legfeljebb liturgikus vagy muzeológiai didaktikai szabályok kötik.

Egy bevált megoldás: a Trafó (fotó: Nagy Gergő)

Formai értelemben elképesztő felszabadulást kínál, hogy az ilyen épületekre alig kell ablak, szobrászi formai alakításuk a tervező szárnyaló fantáziájára és a megrendelő pénztárcájára van bízva. Az eredmény gyakran kísérleti épület, melynek felhordott újításai aztán továbbszállnak az egyéb funkciójú példákra.

Aki tervezői kreativitását csillogtatóan újat akar mondani, az építészek világát is jellemző feszes versenyben látványosat akar dobni, keresi az efféle alkalmakat. Ezért állják körül ma már a Földgolyó minden pontján nagyjából ugyanazok az irodák az ilyen pályázatokat. Az ő szellemi és alkotói versengésük hajtja az építészeti gondolkodás globális kerekét.

Egy itthoni projekt arra is alkalom ugyanakkor, hogy az oda meghívott hazai tervezőirodák, a 3H, a Közti, az Építész Stúdió immáron olyan tágasságú gondolati térben és versenytársak között próbálgathassák erejüket, ahol s akik között máskülönben nehezen szerezhetnének maguknak helyet.

A Közlekedési Múzeum koncepciója tőről metszett barnazónás elgondolás. (Éppen az, aminek az elmaradása annyi kommunikációs nehézséget terhelt a városligeti múzeumok koncepciójára.) Itt a „Rend a romokban" hittel átfűtött eszméje éled: Budapest ipari szerkezetváltása következtében elavult, szükségtelenné vált, s környezetvédelmi értelemben mindinkább gondot, megterhelést okozó rozsdaövezete nemesedhet meg az új kulturális funkcióban.

Ami a Nyugati pályaudvar és az Állatkert közötti, közel kilométernyi szélességű vasúti terület lefedése, zöldesítése és sokféle múzeumi funkcióval való megtöltése révén akár a kezdetektől a megújulás, megszépülés és felértékelődés felemelő élményét hozhatta volna, az bosszúság, vita, atavisztikus érdekütközés forrása lett a Városliget fái közt. Vagy azok hűlt helyén.

A méregfogat a kezdetektől eltávolította a Közlekedési Múzeum helykiválasztása. A projekt első gesztusai is azt sugallják: ami tegnap rozsdás kacat volt, holnap korunk legjobb tervezőinek köszönhetően minőségi helyszínné változhat.

Az említett rövid promóvideóban is erről beszéltek a pályzatra meghívott irodák képviselői. A stimuláló lehetőségről, amit az ízes ipari csarnokok, üzemépületek átformálása kínál. Ezért is jönnek örömmel most hozzánk azok az irodák, amelyek az elmúlt húsz évben egyre inkább közel-keleti despoták, kaukázusi és uráli posztszovjet fél- vagy tán egészen az diktatúrák önimádó uralkodóit szolgálják ki high-tech felhőkarcoló-csodák terveivel. Hiszen egy jellegzetesen európai nagyváros kontextusában megelevenedő rozsdazóna újrafogalmazása sokrétű szellemi kihívás. Míg, mondjuk, egoista jeleket tervezni egydimenziós feladat. Akkor is az, ha amúgy alkalmat teremt a legmagasabb igényszintű, akár környezettudatos technológiák mérnöki fejlesztései számára. Hasonló megoldásokat egyébként egy múzeumegyüttes is elvárhat. Különösen akkor, ha a majdani Közle-

Black Rock (fotó: Bujnovszky Tamás)

River Loft (fotó: Bujnovszky Tamás)

kedési Múzeum nem pusztán a múltbeli közlekedési eszközök vagy leegyszerűsítve a közlekedéstörténet bemutatásának helyszíne kíván lenni, hanem olyan intenzív szellemi tér, ahol a holnap közlekedésének kitalálása, kipróbálása, tesztelő bemutatása is helyet kap.

Rejtett lehetőségek

Nem a Kőbányai Járműjavító az első kulturális funkciójú újrahasznosított ipari épület, klasszikus barnamezős projekt Budapesten. Épp a hetekben ünnepelte működésének huszadik évfordulóját az akkoriban sokéves előkészület után megnyílt kortárs művészeti központ, a Trafó.

Ez a ház már abba az európai intézménysorba illeszkedett, amely öntudatosan települt meg a hajdani ipari, műszaki funkcióját vesztő terepen, s amely tendencia apoteózisa a pécsi Zsolnay kerámia- és porcelánmanufaktúra egykori gyártelepét vagy a Ruhr-vidék bányáit újrahasznosító Európa Kulturális Fővárosa programsorozata.

A barnamező felújítása tehát nemcsak szimpla ingatlanfejlesztés, amilyen mondjuk a hajdani raktárépület köré szervezett Váci úti Black Rock irodaház, a Soroksári úti Gizella-malomban vagy az Újpesti rakparton River Loft néven feltámadt loftlakások, az óbudai Goldberger textilgyár falai közé települt régi-új társasház, netán legutóbb a Vörösvári úti Jazz Loft apartmanjai. Nem csak köznapi ingatlanfejlesztések, amelyek a régi terekbe települt új funkciók számára szállítanak érdekes térformákat, egyedi és kreatív hozzáadott értéket, hanem épp e tulajdonságaik miatt a jelenkorról valami többet üzenni, elmondani képes építészeti jelek.

Egy-egy ilyen alkalom manifesztumszerűen tud szólni a korábbi korokról, arról hogy ma miként és mit értékelünk a múltból. Mi az, amit folytatandó tradícióvá emelünk.

Budapestnek ezen a téren hatalmas tartalékai, kapacitásai vannak. Városunk közepén kiterjedt rozsdazónák várják a várostesten belüli fejlődés lehetőségeit. Csak a három nagy fejpályaudvar, a Nyugati, a Keleti és a Déli sínmezőinek sok százezer négyzetmétere egy-egy középnagy magyarországi város lakosságát, funkcióit befogadni képes beépítési lehetőséget rejt magában.

Jazz Loft

Mivel ezek a zónák a Hungária körgyűrűn belüli területeket foglalják magukba, lényegében a belváros kiterjesztését igérik. Beépülésükkel Budapest új szintre, mind lakósűrűség, mind szolgáltatási intenzitás terén a mainál magasabb kategóriába léphet.

E barnamezős vidékek urbanisztikai kialakítása elsődlegesen teremthet alkalmat arra, hogy a sínnyalábokkal át- meg átmetszett városi szövet összehúzódhasson: a Naphegy és Budaörs közvetlen utcakapcsolatokkal köthessen át az Alkotás utcára és a fölötte húzódó hegyvidéki, sasadi területekhez. Kapcsolódjon össze az Újlipótváros és Terézváros, a Keleti Pályaudvar szinte formátlan, szanaszét teresedő vidéke pedig rendezett és értelmes kibontakozási irányt kapjon. Mindezen fejlesztések kizárólagos kezdeményezője és irányítója a magyar állam és annak szervezete, a MÁV lehet. Partnere a jövőkép megformálásában pedig a főváros.

Míg azonban a mai Budapest közlekedésszervezési koncepció híján legértékesebb területeivel kapcsolatosan sem tud átfogó jövőképet megfogalmazni, a vasúti barnazónák városi-polgári hasznosítása csak találgatások homályos tárgya marad. És barnazóna, rozsdaövezet.

E zónák ingatlanfejlesztési célú felszabadítása olyan koncentrált és intenzív fejlődést tenne lehetővé, amellyel lelassulna, megtorpanna a főváros további terjeszkedése a városhatárt övező zöldmezők felé. A Soroksári, a Kőbányai, a Külső-Váci út és a többi sugarasan kifelé tartó, hajdan üzemekkel, gyárakkal szegélyezett, nagy forgalmú út mentén új funkciók után áhítozó egykori ipartelepek mellett az összefüggő, szinte önálló kerületeket alkotni képes vasúti területek egy új, holnapi Budapest lehetőségét hordozzák.

Ezt váltotta be elsőként a Westend bevásárlóközpont komplexuma. És ezt kívánja beváltani pár éven belül a néhai *Demján Sándor* hátramaradt cége által tervezett megaberuházás, a Lehel tér és a Nyugati pályaudvar jelentős részét átfogó, a Kodály körönd és a Szent István park közé zöld folyosót álmodó 40 000 négyzetméter

alapterületű Centrál Park ma még formálódó terve. Ami még csak az első tervezett lépés az Eiffel-csarnok háta mögötti területen. Megvalósulása nyitánya lehet egy olyan folyamatnak, amely a Podmaniczky utcából elegáns bulvárt, a két szomszédos, ma még elszakított kerület között pedig igényes, modern lakónegyedet alakít ki.

Zöld sáv

Az urbanizáció természetes fejlődésének másik iránya: a városhatár mentén terjeszkedni. Egykori mezőgazdasági területek átminősítésével mind több agglomerációs területet építés alá vonni. Raktárbázisok, bevásárlóközpontok, outlet-centerek és szállítmányozáshoz, építőiparhoz kapcsolódó irodaépületek településnek a rétekre.

A fejlett európai nagyvárosokat intenzív beépítés, fejlett infrastruktuális ellátottság jellemzi. És rendszerint viszonylag éles határ a városi, polgári meg a mezőgazdasági funkció között. Az Eiffel-torony csúcsából körültekintve például meglepő tapasztalni, hogy a „hatalmas" Párizs voltaképp milyen kicsi. Csakhogy Párizs egészen a városi határtábláig urbánus, szerkesztett település. Egyes helyeken sugárút ér váratlanul véget, hogy onnan rétek, mezők között vezessen az út tovább.

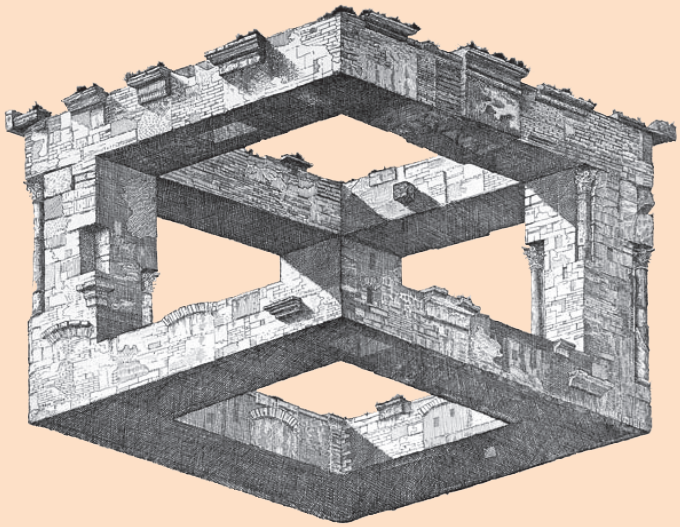
Az ötvenes évek során kierőszakolt Nagy-Budapest pusztán közigazgatásilag vont magához új területeket, azok javarésze nem kapott városi karaktert. Külső kerületeink éppoly falusiasak, mint az utánuk következő önálló falvak. Több közük van egymáshoz, mint a Belváros vidékéhez. Ugyanez jellemző a városhatáron kívüli térségekre: már nem mezőgazdasági-falusi jellegűek, de még nem városok.

Urbanisztikai értelemben ez a tisztázatlanság, határozott jövőkép nélküli, spontán alkalmi érdekegybeállások nyomán formálódó településszerkezet a harmadik világ jellemzője. Ahol erős közösségi és várostervezői szakmai érdekképviselet híján a piac tarol.

Manapság megfordult a trend: a kilencvenes évek zöldbe költözött városi lakossága elindult visszafelé. Újra felfedezi, azaz felfedezné a belvárosi élet előnyeit, ha az utóbbi három év ingatlanár-robbanása nem szorította volna ki onnan véglegesen.

Nincs visszaút.

Marad a városmezsgye szórt, következetlen, szervezetlen településképi környezete, a városból mindinkább kiszoruló ipari működések, szerelőcsarnokok számára teret biztosító fakó rétek világa.



A Summa Artium, a BUDAPEST folyóirat kiadója a Magyar Építőművészek Szövetségével és az epiteszforum.hu portállal együttműködésben az alábbi pályázatot hirdeti meg.

„Budapest 2000 után"

Építészeti témájú publicisztikai pályázat 2000 után épült vagy megújult budapesti épületekről.

A pályázat célja:

A 21. századi Budapest kortárs építészetének, épített környezetének, urbanisztikai fejlődésének nyomon követése, szakmailag értékes megoldások, fejlődési trendek bemutatása és minél szélesebb körű megismertetése a BUDAPEST folyóirat olvasóival és szélesebb közönséggel. Az építészettel kapcsolatos íráskészség és látásmód fejlődésének elősegítése a fiatalabb generáció körében.

Pályázati kiírás:

Magyar nyelvű építészeti cikk írása valamely 2000 után épült vagy megújult budapesti épületről, épületegyüttesről, térről, városrészről. A cikk műfaja lehet riport, interjú, esszé, építészetkritika. Az írás terjedelme 4000–8000 leütés, legalább 4, legfeljebb 10 db fotó illusztrációval. Olyan írásokat várunk, amelyek eddig még sehol nem jelentek meg.

Pályázati feltételek

18–30 év közötti természetes személy állampolgárságtól és lakóhelytől függetlenül nyújthat be pályázatot. *A részvétel ingyenes.*
Benyújtási határidő: 2019. január 15. 12.00 óra

Zsűri

A határidőre beérkező pályaműveket szakmai zsűri értékeli, melynek tagjai az építészkultúra neves hazai szakértői, képviselői:

- **Bálint Imre** DLA, Ybl Miklós-díjas építész
- **Bojár Iván András** főszerkesztő, epiteszforum.hu
- **Dr. Buza Péter** főszerkesztő, BUDAPEST folyóirat
- **Krizsán András** DLA Ybl Miklós-díjas építész
- **Winkler Barnabás** DLA Ybl Miklós-díjas építész

Díjak

A pályázat első három helyezettje pénzdíjban részesül, a győztes pályaművek a BUDAPEST folyóiratban, az epiteszforum.hu és a Magyar Építőművészek Szövetsége kiadványaiban, elektronikus felületein megjelennek.

A teljes pályázati kiírás megtekinthető itt:
http://www.budapestfolyoirat.hu/palyazati-felhivas