

Balogh Péter István

Történeti városok köztereinek jelenkori modernizációja

Pécs Városközpont megújítása



DLA értekezés

Pécsi Tudományegyetem
Breuer Marcell Doktori Iskola
Pécs 2011

Balogh Péter István PhD.

Történeti városok közttereinek jelenkori modernizációja

Pécs Városcsözpont megújítása 2005 - 2010

DLA értekezés

Pécsi Tudományegyetem

Pollack Mihály Műszaki Kar
Breuer Marcell Doktori Iskola

A doktori iskola vezetője:

Bachman Zoltán DLA
tanszékvezető egyetemi tanár

Pécs 2011

Az értekezés elkészítését támogatta a TÁMOP - 4.2.1/B-09/1 KMR-2010-0005 pályázata.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS	3
1. Elméleti munkarész	4
1.1. FOGALOMMAGYARÁZATOK	4
1.1.1. Történeti város, történeti környezet	4
1.1.2. Köztér, közterület	5
1.1.3. Modernizáció és más megújítási folyamatok	7
1.2. KÖZTÉR-KIALAKULÁS, FEJLŐDÉSTÖRTÉNET	8
1.2.1. A kezdetekről röviden	8
1.2.2. A XIX. század első fele	9
1.2.3. A XIX. század második fele	11
1.2.4. A XX. század első fele	12
1.2.5. A XX. század második fele – modern és posztmodern	14
1.2.6. A jelenkor	16
1.3. A KÖZTÉRMEGÚJÍTÁSOK ELVI ÉS GYAKORLATI LEHETŐSÉGEI	19
1.3.1. Közterek kontra közlekedés	19
1.3.2. Közterek kontra közművek	21
1.3.3. A közterek és a városi infrastruktúrák egymást erősítő hatásai	23
1.3.4. A közterek megújulásának gátjai Magyarországon	24
1.4. KÖZTÉRTERVEZÉS	26
1.4.1. Előkészítés	26
1.4.2. Tervezés	26
1.4.3. Közterek fásítása	28
1.5. KÖZTÉRTERVEZÉS TÖRTÉNETI KÖRNYEZETBEN	29
1.5.1. Városi szabadterek megújításának elvi lehetőségei	29

2. Mestermű bemutatása.....	34
2.1. A MEGÚJÍTÁS HÁTTERE	34
2.1.1. Előzmények	34
2.1.2. A „Közterek és Parkok újjáélesztése” kulcsprojekt átfogó céljai	35
2.1.3. A pályázatok	36
2.1.4. A megvalósítás	38
2.2. PÉCS VÁROS KÖZPONTJÁNAK MEGÚJÍTÁSA	39
2.2.1. Történeti áttekintés	39
2.2.2. A pályázat.....	40
2.2.3. A tervezés menete, alapvetései.....	47
2.2.4. Felmérések.....	50
2.2.5. Tervezési koncepció.....	52
2.2.6. Az egyes térrészek ismertetése.....	53
2.2.7. A megvalósítás – Tervek és valóság	58
2.2.8. A kivitelezés néhány állomása képekben	59
2.2.9. Képek az elkészült városközpontból.....	61
2.3. „A SZÉCHENYI TÉR ÉS ÉN” – avagy egy alkotófolyamat személyes háttéréről	62
MELLÉKLETEK	72
I. melléklet: A „Pécs város központjának megújítása” tervpályázat végeredménye.....	72
II. melléklet: Az s73 pályaművének bírálata.....	73
III. melléklet: A PVK projekt adatlapja.....	74
Irodalomjegyzék.....	75

BEVEZETÉS

„A külső tér azért vált napjainkban problémává, mert a klasszikus, történeti jellegű városépítészeti értékek a jelenkori urbanizációs tendenciák árnyékában eltűnőben vannak (...) értetlenül állunk az olyan jelenségekkel szemben, amiknek nincsen történelmi előképük.” (Meggyesi Tamás)¹

A városi szabadterek, ezen belül a közterek szerepe egyre inkább előtérbe kerül a települések életét, fejlesztési lehetőségeit vizsgáló kutatásokban. Még inkább egyértelmű ez a növekvő jelentőség a történeti városközpontok esetében, ahol a megújítások gyakorlata majd' minden esetben összekapcsolódik a szabadterek (utcák, terek, parkok) intenzív funkciókeresésével, az elsősorban gyalogosan bejárható „hagyományos” városi terek felújításával.

Jelen dolgozat a történeti városok, városrészek közttereinek jelenkori megújítási gyakorlatára fókuszál. Az első rész célja az elméleti háttér bemutatása, a történeti fejlődés után a jelenlegi helyzet elemzése és a továbblépés lehetőségeinek vizsgálata. A második rész a „mestermű”, Pécs Széchenyi tér és környéke megújításának folyamatát tárja fel a kezdetektől a megvalósulásig.

Örömmel tölt el és a sors nagy ajándékának tartom, hogy a Budapesti Corvinus Egyetem Kert- és Szabadtértervezési Tanszékén végzett oktatói munkám mellett – a Mohácsi Sándorral együtt vezetett s73 tájépítész iroda keretei között – hivatásomat napi gyakorlati szinten is művelhetem; hogy a hozzánk oly sok szállal kötődő Pécssett dolgozhattunk a legtöbbet az elmúlt években; és hogy éppen itt, és éppen a pécsi főtér megújítása kapcsán védhetem meg DLA értekezésemet.

Az értekezés bázisát elsősorban az elmúlt tíz év saját kutatási anyagai – cikkek, tanulmányok, előadások – képezik. A pécsi vonatkozású rész megírásához felhasználtam a város által készített megelőző tanulmányokat, a pályázatok kiírásait és zárójelentéseit, valamint a tervezés során készült műleírásokat. Ezúton is köszönöm az ezeket készítő, illetve ezekben közreműködő kollégák munkáját!

Külön köszönet illeti segítségükért és támogatásukért családomat és barátaimat, valamint témavezetőmet, dr. Tóth Zoltán professzor urat.

¹ MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 1

1. Elméleti munkarész

1.1. FOGALOMMAGYARÁZATOK

1.1.1. Történeti város, történeti környezet

„A történeti városok és városnegyedek védelme csak akkor lehet hatékony, ha a mindenkori gazdasági-társadalmi fejlesztés szerves részévé válik, ha a regionális és városrendezési tervezés minden szintjén számolnak vele.”²

Az ICOMOS³ Történeti Városok Nemzetközi Bizottsága 1987-ben terjesztette elő a történeti városok védelmének nemzetközi chartáját (Washingtoni Charta), amely szerint: „A világ valamennyi városa – akár spontán fejlődés, akár tudatos tervezés eredménye, **történeti város**; mert történelmileg meghatározott társadalmak anyagi kifejeződése.”⁴

Ebből – a műemléki szakma álláspontját tükröző – definícióból könnyen levezethető az a tétel, amely szerint ha „minden város történeti város” – akkor „minden városi környezet **történeti környezet**”⁵. Ez így, önmagában talán túl általánosnak – s ezáltal kevésbé szakmainak – tűnhet, de a várostervezők „Új Athéni Chartája”⁶ segít értelmezni a lényegét: „A várostervezés során meg kell őrizni a városi környezet valódi értéket képviselő hagyományos elemeit és identitását. Ilyenek egyes érdekes épületegyüttesek, a történelmi városrészek, a szabad terek és a zöldterületek.”

Össességében tehát a történetiség nem szűkíthető le a „régí” fogalmára, hanem azt a mindenkori városi környezet értékes elemei hordozzák – függetlenül keletkezésük korától. Megállapítható tehát, hogy történeti tervezés minden olyan szakterületi alkotási tevékenység, amely már korábban – tudatos fejlesztés vagy spontán fejlődés nyomán – létrejött városi környezetben zajlik. A tervezők fokozott felelősségét igazolja az a tény, hogy ez a definíció mára csaknem az összes városi szabadter-, köztértervezési feladatot lefedi.

² ICOMOS Washingtoni Charta, 1987

³ „International Council on Monuments and Sites”

⁴ Román András: Történeti városok Magyarországon a 20. század második felében in: Mű – Emlék – Műemlék 2., Országos Műemlékvédelmi Hivatal, 1996

⁵ Bár rokon fogalmak, de a *történeti* környezet nyomatékosan nem azonos a *műemléki* környezettel

⁶ Várostervezők Európai Tanácsa (CEU), 1995-98

1.1.2. Köztér, közterület

„Az építőművészet nem térépítéset, testalkotás és felületek alkotása, hanem kizárólag téralkotás. A térség az építészetben nem belső térből és a külső testből áll, hanem a belső és külső üres térből. Az utcára, a városi térre és a tájra alapvetően ugyanazon építészeti törvényszerűségek vonatkoznak, mint a belső térre.”⁷

„A **köztér** a település közösségi életének nyilvános helye. A közterek az utcákon hömpölygő mozgás céljai, térbeliségükben a célhoz érés helyei. Természetesen nem lehet mereven elhatárolni egymástól a települések közterületeinek két legfontosabb formáját, a tereket és az utcákat.” (TÓTH, 1997, 100)

A **közterület** „A közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, melyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt része, továbbá az a magánterület, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat.”⁸

A köztér – közterület szó párban megnyilvánul a magyar nyelv azon „különlegessége”, hogy képtelen a kétféle „tér fogalom” (németben: Platz – Raum, angolul: square – space) megkülönböztetésére.

Számunkra a közterek, közterületek, mint az általános emberi környezet elidegeníthetetlen részei érdekesebbek: ma a kultúra egyre fontosabb része az utcák, terek, parkok és egyéb köztulajdonú és közhasználatú szabadterek világa – vagyis minden, ami nincs beépítve, kivéve a magánhasználatú magánterületeket

A fogalmak vizsgálatakor több korábbi, vagy párhuzamosan használt rokon értelmű vagy hasonló tartalmú fogalommal találkozunk.

„A **szabad tér** felülről nyitott, az emberi használatra feltárt és alakított külső tér.” (JÁMBOR, 2000) A nyugaton létező szakszó meghonosításának szándéka egyértelmű: nyitott, szabad – elsősorban – városi terekben gondolkodva alkotni, az összes, emberi használatra feltárt, épületeken kívüli részt egységes egészé, szabadtérre formálni. Az „egységes európai szakszóhasználattal” (*espaces urbaine, urban landscape, städtische Freiräume*), gondolkodásmóddal még jobban egybecseng a szabadtér fogalma, ha **városi szabadterek** formában használjuk.

Az angol *urban public space* mintájára felmerül a **nyilvános tér** fogalma, „amely bárki számára elérhető és közfunkciókat szolgál” (JÁMBOR, 2000), függetlenül attól, hogy belső vagy külső tér.

Giambattista Nolli híres, 1748-ból való Róma térképe a város nyilvánosan látogatható területeit ábrázolja, függetlenül attól, hogy azok közterületek, vagy olyan épületbelsőek amelyek nyitottak a nyilvánosság

⁷ Sörgel, Herman: *Einführung in die Architektur Ästhetik*, 1918. 184-185. oldal, idézi: SZABÓ (2011)

⁸ Az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény

számára. Az ilyen ábrázolások a valóban bejárható, megélhető, „mentálisan szabad terek”⁹ összességét mutatja be.

Kutatásaim során derült fény rá, hogy a hazai szakszókincsben – nyilvánvalóan a német „Freiraum” hatására – már a második világháború előtt megjelent a **szabadterület** fogalma¹⁰, amely ha akkor megragad a szaknyelvben, akkor képes lett volna együtt fejlődni a változó körülményekkel. Nem ragadt meg, mert átvette a helyét a „szabad terület”¹¹, majd gyakorlatilag eltűnt a szakmai szókincsből.

Az elmúlt időszakban, elsősorban tervpályázati kiírásokban jelent meg a „**térépítészet**” kifejezés. Az érintett feladatok valóban közterek, ezért találó (és megfelelően rövid) az elnevezés. Ismerve a magyar nyelvben a „tér” kettős jelentését, kissé zavaró lehet, de várhatóan elterjed a mindennapi tervezési gyakorlatban.

„Csak egyetlen, de végtelen tér-birodalom van, és ezen belül igen különböző mértékben és jelleggel elhatárolt tér-tartományok.” (MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 52) Vagyis adott egy egységes, mindenk előtt való tér, amelyet az ember, maga választotta eszközei segítségével képes tovább definiálni. A városépítész ezt a bizonyos eszközt leggyakrabban a beépítésben látja.¹² Ha van beépítés, akkor az eredeti, végtelen térbirodalmat belső és külső térre lehet felosztani. „(...) a **külső tér** az építészeti környezet artikulált és integráns része, vagyis egy folytonos természetű közeg, amit az építmények hoznak létre.” (MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 25)

Mint látjuk, a városi tér, korábbi térelméleti megfeleltetései alapján, a várost alkotó tömegek, az abban elhelyezett épületek által nyert értelmet, s azt a külső-belső tér egymáshoz való viszonyítása határozta meg. Ugyanakkor az utóbbi időben a nemzetközi szakirodalomban előtérbe került az 'un-vol' (*un-volumetric*), azaz **tömeg nélküli építészet** megnevezése, mely nem másra utal, mint hogy a kortárs köztéralkítás gyakorlata¹³ egy számos szakterület részvételével történő, inter- és pluridiszciplináris megközelítést igénylő helyzetet.

A külső-belső térhez és a „Nolli-féle” alaprajzhoz is sokban hasonló megközelítés a tömör-üres morfológia. „A „városi tömör” kategóriájába tartoznak általában a beépítések, „...a „**városi üres**” típusai a bejáratok előterei (szimbolikus és biztonsági funkciókkal), a tömbbelső (közösségi és privát udvarok, átriumok, passzázsok), utcák-terek hálózata (a város társadalmi életének, valamint az ezzel sokszor konfliktusba kerülő közlekedés fontos színhelye), parkok és kertek (közcéltű, privát, illetve félprivát, lásd London híres „kulcsos” parkjait), valamint az egyéb lineáris elemek (folyók, vízpartok stb.).” (LUKOVICH, 2001, 68)

⁹ A kifejezésért köszönet Fekete Albertnek

¹⁰ „Mit nevezünk szabadterületnek? E fogalmat nagy általánosságban kétféleképp határozhatjuk meg. Negatíve ide tartozik mindazon terület, amely nincs beépítve, vagyis nem szolgál sem lakó, sem ipari, sem közlekedési célokat; pozitíve pedig mindent ide számíthatunk, ahol zöld felület és víz van, ahol nincs lárma, zaj, füst, por és forgalom...” (PÁLFY-BUDINSZKY, 1939)

¹¹ „Mindennemű, épület által el nem foglalt terület.” (GRANASZTÓI – HELLE, 1954, 12)

¹² „Az utcának a terekhez hasonlóan térfalakra van szüksége, ami nem jelenti azt, hogy a térfal szerepét adott esetben nem vehetik át fasorok, magasabb növényzettel záródó parki környezet.” (TÓTH, 1997, 116)

¹³ Benkő Melinda: Város – táj – építészet. In: Építészfórum. 2009. október 30. - idézi: SZABÓ (2011)

1.1.3. Modernizáció és más megújítási folyamatok

A **modernizáció** szó szerinti jelentése: „korszerűsít; az új követelményeknek megfelelővé tesz”; mint ilyen átfogó módon alkalmas a köztereken történő beavatkozások leírására.

A történeti városok, városrészek korábbi, jelenlegi és jövőbeli megújításaiban ugyanakkor nyilvánvalóan találunk **nevezéktani** hangsúlykülönbségeket, amelyek adott esetben preconcepcionális ítéleteket, minősítéseket is tartalmaznak. (Ezzel együtt gyakran nem könnyen lehet ezek felett ítélni: az adott helyzetben minden ilyen beavatkozás – még a legelvetemültebb is – a kor és a körülmények által diktált logikus döntésnek tűnhet.)

Felújítás Bevett, jól használható fogalom, de elsősorban (az átépítéssel ellentétben) éppen a visszafogottabb beavatkozásra illik jobban. Teljes folyamatot leíró szerepre – éppen egyéb szakmai vonatkozásai miatt – csak korlátozott mértékben alkalmas.

Rehabilitáció Széleskörűen alkalmazott szakkifejezés, a hatvanas évektől kezdve terjedt el Magyarországon. Városi felújítások kapcsán először a műemléki gyakorlat használta a budai vár felújítása során, mint a házankénti helyreállítás és korszerűsítés, nem pedig átfogóbb átépítés, nagyobb operáció modelljét.¹⁴

Rekonstrukció alatt szó szerinti értelmezésben valaminek – eredeti formában történő – újjáépítését értjük. Jogszabályba az eredeti jelentéssel ellentétes tartalommal került, tükrözve ezzel az eltorzult szóhasználatot.¹⁵

Revitalizáció Egy városrész – a rehabilitációhoz hasonlóan – elsősorban nem drasztikus beavatkozásokon alapuló újra életre keltése. Sokoldalúan használható, egyértelműen pozitív fogalom. Előnye, hogy nem kimondottan (vagy egyáltalán nem) az építészeti beavatkozásra helyezi a hangsúlyt, ezért nagyobb figyelem vetülhet az egyéb (elsősorban társadalmi) folyamatokra.¹⁶

Transzformáció Városelméleti megközelítés, amely a már meglévő, történetileg kialakult térbeli rendek utólagos átalakítását jelenti. „A változást csak akkor tekinthetjük transzformációnak, ha az átalakulás során valami – legalább a kataszteri rendszer néhány meghatározó eleme – megmarad, és képviseli a folytonosságot.” (MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 83) A folytonosság gyakori hiánya miatt teljeskörűen nem alkalmazható.

¹⁴ Jogszabályi szinten: „Rehabilitáció: elavult, de értéket képviselő városrész, tömb olyan felújítása, amely során az úthálózat és az épületállomány erre érdemes elemeinek megtartásával, korszerűsítésével, az alkalmatlan épületek, épületrészek elbontásával, esetleg azok új épületekkel történő pótlásával történik az érintett terület értékének a kornak megfelelő színvonalra emelése.” (OTÉK, 1997)

¹⁵ „Rekonstrukció: zömében avult városrész olyan korszerűsítése, amelynél az épületek nagy része bontásra kerül és szükség szerint az úthálózat és a tömbosztás is módosul a jelen igény szintnek megfelelő állapot elérése érdekében.” (OTÉK, 1997)

¹⁶ Teljes körűen éppen ezen, túlzottan pozitív felhangja miatt, nehezen használható. Jogszabályi értelmezése mindezek ellenére leszűkítő: „Revitalizáció: a különösen értékes, elsősorban sok műemléki adottsággal rendelkező, elavult, élettelen városrész „újraélesztése”, a történeti érték megtartásával, minimális kiegészítő, nagyrészt helyreállító beavatkozással.” (OTÉK, 1997)

1.2 KÖZTÉR-KIALAKULÁS, FEJLŐDÉSTÖRTÉNET

1.2.1. A kezdetekről röviden

„A városépítéssel legfontosabb témája mindig is a belső és a külső terek, valamint a privát és közösségi szférák egymást átható és differenciált rendszerének megteremtése volt. A település valójában a külső és belső találkozásának intenzív sűrűsödése.”

(Schneller István)¹⁷

A városi szabadterek, közterek az évezredek során együtt fejlődtek magukkal a településekkel. Hasonló térbeli alakzatok jelentek meg, gyakran merőben más céllal vagy elméleti tartalommal. Mezopotámiában a szent körzetekből a városon átvezető felvonulási utak voltak kitüntetett szabadterek; Egyiptomban – ahonnan összefüggő városszerkezetet nem ismerünk – a nagyobb templom-együttesek előterei voltak tudatosan tervezett téregyüttesek.

Az európai várostörténet első, célzatosan alakított városi terei a **hellenizmus** kései városaiban, a Kr.e. 4-3. században alakultak ki: megjelent az agora, amelyet oszlopocsarnokok szegélyeznek. A Római Birodalom organikusán kialakuló városi főtereinek jellegzetes példája a pompeji, amely még görög hatásokat mutat, de a legnagyobb szabású és hatású római térsorok a hatalmas, reprezentatív célú császárfórumok.



Athén, Agora



Traianus fóruma

A **középkor** európai városaiban nem törekedtek egységesen rendezett, tökéletes városi formára, hanem megbarátkoztak a tökéletlenséggel, elfogadták a szabálytalanságot, a befejezetlenséget, az ellentétességet. Később a települések háborúk utáni újjáépítése és bővítése során hoztak létre közttereket, utcákat; leggyakoribb tértípusok a templomterek és piacterek voltak (általában ez utóbbiak a nagyobbak), amelyeket néhol fásítottak is.

A **reneszánsz** korban jellemzően olyan területeket szakítottak ki az állandó, lassú változásban lévő várostestből, melyeket egy építési program szerint, önmagában zártan, befejezetten tudtak megformálni. A közterek a befejezettség, a teljesség igényével zárt egységet alkottak, zárványt képeztek a középkori városszövetben. Ezek a zárványok a városi terek szép történeti példái, bár meglehetősen korlátozottak és ötletszerűek, de mindenképpen aránytalanok az egyetemes eszközeiben biztos tervezési kultúra ambícióihoz

¹⁷ MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 59

képest.¹⁸ A reneszánsz itáliai építészelmélete az építészet csúcsaként a város megalkotását értelmezte; *Antonio di Pietro Averlino*¹⁹ ideális városterveiben széles, egyenes utcákat és díszes tereket álmódott.

A **barokk** sokkal meggyőzőbben uralta és alkalmazta a szabadtereket. Pontosan tudta mi a különbség épület és épület, természet és épület, szerkezet és szervezet között. Nemcsak a téralaprajzok váltak szabályossá, szimmetrikussá, hanem a légtérarányok is a könnyed áttekintés feltételeihez igazodtak, a térfalak pedig egységes építészeti kiképzést nyertek. Az egységes térfalként kezelt épületek és az ezekből kialakított nagyvonalú tengelyek új távlatokat nyitottak a városokon belül. „*Valójában nem tereket kell vizsgálnunk, hanem városképi koncepciókat, nagyobb összefüggéseket, amelyeknek csupán egy-egy eleme a tér.*” (POGÁNY, 1954, 96) A 17. század közepe felé aztán megérett az igény „teljes színterek” kiépítésére, amihez az építészet, a figurális művészetek és a – névvel ekkor még nem illetett – környezettervezés egyesített erejére volt szükség. Legismertebb megvalósult példája ennek a római útbevágások a városszövetbe, bár II. Gyula egyenes vonalú útjai, a *via Giulia* és a *via della Lungara*, vagy X. Leó három, a *Piazza del Popolo*-ba torkolló három sugárirányú útja elszigetelt perspektivikus kompozíciók maradtak.



Firenze, Piazza della
Santissima
Annunziata



Róma,
Szt. Péter tér

1.2.2. A XIX. század első fele

„Ha nagyvárosokba tömörülünk, mint Európa lakosai, mi is romlottakká válunk, akárcsak ők, és kiirtjuk egymást, éppen úgy, mint az európaiak.”
(Thomas Jefferson, az USA elnöke 1801-1809)²⁰

A korszak városai területének gyors növekedése a belvárosok, városközpontok teljes átalakulásához vezetett. A városrészek közötti ingázás hatalmas mértékben megnövelte a forgalmat, ez a lakókörnyezet leromlásához vezetett. A tehetősebbek ezért az újonnan épült külvárosokba települtek, a helyükre alacsonyabb néprétegek költöztek; az egykori szép lakóházakból tömegszállások lettek, a helyi ipar gyorsan fejlődött. Angliában a robbanásszerűen fejlődő ipari városok (Manchester, Liverpool) a spontán városfejlődés útjára léptek, amely egyszerre érintette a belső és a külső városrészeket. A belső, középkori eredetű városmagok egyre inkább átépültek a kor igényeinek megfelelően.

¹⁸ pl. Firenze: Piazza della Santissima Annunziata – Brunelleschi

¹⁹ humanista nevén *Filarete*

²⁰ SCHNEIDER, 1973, 223

Angliában, majd a kontinensen a polgárság térnyerésével új korszak kezdődött a művészetekben is: megjelent a **klasszicizmus**. A barokk szertelenségeivel szembeni ellenérzés az ókori, elsősorban a római művészethez való minél szorosabb kapcsolódás igényét eredményezte. A (város)építészetben a klasszicizmus szembefordult a barokk és rokokó pompájával, ragyogásával. Kialakult a tiszta tér- és tömegformálás, amelynek jellemzői: világos szerkezet, nemes arányok, finom ritmus. Egyre több volt a polgári megrendelő vagy a nem túl pénzes közintézmény, szükség volt tehát a gazdaságos építkezésre – e célnak kiválóan megfelelt a klasszicizmus puritánsága, könnyen áttekinthető alaprajzi rendje, térosztása. Bár a közterek jelentősége ebben a korban elsősorban a közlekedés és az ellátás igényeinek kiszolgálásában nyilvánult meg, már megjelent az igény közhasználatú városi terekre, zöldfelületekre is. A korszak egyik meghatározó köztér-együttese a londoni Regent's Street²¹, amely a kor legnagyobb bevásárló- és lakóutcája lett. A városszövetbe bevágott, több kanyarral és térrel tagolt utca szabadtér-kialakítása példaértékű: a park felőli végén félkör alakú tér oldja a városi tengely feszességét; az északi töréspontban a Mindenszentek Temploma tere ellensúlyozza az irányváltást; a déli „nagy kanyar” lendülete pedig a *Piccadilly Circus*-ben talál feloldást.

Az iparosodó városok keskeny és kanyargós utcáin hatalmasra duzzadt a forgalom, sok helyen gyalogszerrel már jóformán nem lehetett közlekedni. A folyóparti városokban a rakpartok rendezetlenek voltak, kevés volt a híd. Hiányoztak a piacok, akadozott az ivóvíz ellátás (Párizsban ekkor húszezer vízfordó dolgozott napi rendszerességgel). Pesten József Nádor 1805-ben terjesztette Ferenc király elé a főváros történetében korszakos jelentőségű memorandumát Pest szállításáról, amelyben pontosan megfogalmazta egy leendő polgárváros fejlődésének városépítészeti szükségleteit, köztük az utcák és közművek rendezését, felújítását.

Röviddel mindezek után Angliában és Németországban is olyan jövőbe mutató terveket alkottak, amelyek bebizonyították, hogy a városépítészet és a városi szabadterek kérdése elválaszthatatlan egységet alkotnak. Az egyik *J. C. Loudon* 1829-es London terve, egy utópisztikus koncepció, amelyben a város átszellőzését szolgáló kertek, parkok és művelt földek összessége egy közel 800 méteres gyűrűt alkot az intézményi központ és a lakóövezetek körül. A másik, berlini elképzelés²² lényege egy olyan, a vízrendezési problémákat is megoldani képes városkerülő külső csatorna- és körútrendszer volt, amely fásított zöld gyűrűbe foglalta volna a fővárost.



Párizs, Place
Vendôme



Pest, Deák tér

²¹ John Nash, 1814

²² „Projectirte Schmuck- und Grenzzüge von Berlin mit nächster Umgebung” Peter Joseph Lenné, 1840

1.2.3. A XIX. század második fele

„Szakítani kell azzal a balítélettel is, hogy a háztelkek a városokban igen drágák ahhoz, hogy utcák és terek céljára használtassanak fel. Ellenkezőleg: a telek csak akkor lesz igazán értékes, ha olyan útvonalra kerül, amelynek van világhossága, levegője és közlekedése.” (Feszl Frigyes, 1871)²³

A 19. század második felében az átalakult európai nagyvárosokban az urbanizációs ártalmak (közlekedés, közegészségügy) az élhetetlenségig rontották a városi közállapotokat. Az egyre növekvő városterületeken a lakosság száma korábban hihetetlen magasságokba emelkedett, felnőtt egy új generáció, az ipari nagyváros generációja.²⁴

A kor meghatározó stílusa a „stílustalan stílushalmazás”: az **eklektika**. Európa városaiban a múlt kimeríthetetlen tárházából majd' mindent elővettek: terveztek gótikus középületet, reneszánsz palotát, barokk lakóházat és klasszicizáló múzeumot. A tér és a tömeg alakításában új megoldások nem nagyon születtek, az előző korszakhoz – a klasszicizmushoz és a romantikához – hasonlóan az eklektika is a barokktól örökölt módszerekkel élt. Az eklektika nem segítette elő korszerű szerkezetek alkalmazását, nem volt forradalmi, Európa városaiban mégis maradandót alkotott.

A XIX. század második felének nagy átépítésekkel járó városmegújításaiban két cél játszott jelentős szerepet: egyrészt megfelelni a **reprezentáció** és a **közlekedés** és egyre nagyobb kihívásainak, másrészt épületek és/vagy egész negyedek felújításával megakadályozni a higiéniai állapotok további romlását. Megnőtt a városi **díszterek** jelentősége. Ezek gyakran egykori – funkciójukat veszített – piacterek voltak, amelyeket idővel fásítottak, majd később, ha közlekedési funkciójuk megengedte, parkosítottak. A 19. század közepére beigazolást nyert, hogy a középkorias várak, védművek hadiértéke semmi, vagy nagyon csekély, ezért Európaszerte „nyugodt szívvel” nekiláthattak azok lebontásához. Helyükön rendszerint zöldfelületekkel gazdagon kísért **körutak** jöttek létre. A 19. század végén a reneszánsz és barokk kori fejedelmek rezidenciáinak, a városi nobilitások palotáinak helyét adó „*strada nuová*”-knak²⁵ a formai elvei és szelleme éltek tovább. A monumentális sugár- és körutak bevágása az eredeti városszövetbe, amelyek a mai napig meghatározzák azok szerkezetét számos nagyszabású városi teret hoztak létre.

A korszak meghatározó folyamata Párizs radikális átépítése 1853-tól kezdődően, Haussmann báró²⁶ irányításával. Haussmann a klasszikus városrendezés három alapelvét – az egyenes vonalakat, a rendezettséget és a perspektívát tiszteletben tartva először a fővárost keresztülszelő utakat építette ki mind az áruforgalom megkönnyítésére, mind pedig az esetleges felkelések leverése céljából. Bécsben I. Ferenc József császár 1857-ben rendelte el az erődrendszerek és a Glacis megszüntetését, Bécs rendezését és megnagyobbítását. Az így létrejött Ringstrassén az 1914-ig terjedő időszakban a historizmus szellemében épült ki az új Hofburg, a nagy

²³ idézi: SIKLÓSSY, 1931, 121

²⁴ „A nagyvárosok formálta generáció számára ez nem csak léttér, lakóhely, üzlet, hanem biológiailag és társadalmilag is az, ami a legmélyebben fejezi ki az emberi élet kibontakozásának színterét: szülőföld.” ROSSI, 1986, 52

²⁵ A középkori várostestbe vágott új, szélesebb, egyenes utak

²⁶ Georges-Eugène Haussmann (1809 – 1891), 1853 és 70 között „*Préfet de la Seine*”

múzeumok és a híres színházak – mindez egy nagyvonalú szabadtér-együttesbe ágyazva, amely egyformán szolgálta a kialakítás használhatóságát és pompáját.

Az 1873-ban egyesülő Budapest városfejlesztési munkálatait ekkor már a Közmunkatanács irányította – jórészt a kisajátítási törvényre támaszkodva.²⁷ A korszak városépítési tevékenységének kétség kívül legegységesebb és legnagyobb szabású alkotása a Sugárút (Andrássy út) kiépítése volt. Építésének első gondolata (1841) egybe esett a Városliget jelentőségének – és a Király utca forgalmának – megnövekedésével, állandó jelleggel 1868-tól volt napirenden. A Nagykörút a különböző mértékben beépült pesti külvárosok összeköttetését volt hivatott megoldani, a beépítés sűrűségétől függően több-kevesebb bontás árán. Közvetlen előzménye az a rakpartokkal és boulevardokkal kísért Reitter-féle csatorna (1862) volt.

A világvárosi léptékű fejlődés megkövetelte további átépítések – olykor fájdalmas – levezénylését is, amelyek középpontjába gyakran egy-egy jelentős köztér került. Nehéz döntések sorozata előzte meg az Erzsébet-híd építéséhez kapcsolódó Belváros-átalakítást, ahol a girbe-gurba utcák helyén nemzetközi mércével is nagyvonalú városépítészeti téregyüttes jött létre: a *Klotild paloták* a város jelképévé, míg az *Apponyi tér* (Ferenciek tere) a város főterévé vált. Hasonlóan nagy, máig ható jelentősége volt a század végén a Szabadság tér – Kossuth tér kettőse kiépítésének, amelyet az egykori katonai elnyomás jelképének (Újépület) bontása, és a magyar Parlament épületének létrehozása tett lehetővé.



Bécs, 1900



Budapest,
az épülő
Szabadság tér

1.2.4. A XX. század első fele

„A Bauhaus által bevezetett tervezési elvek eltörölték az utca és a zárt sorú beépítés szerkezetalkotó szerepét, de a biológiai higiénének (benapozás, zajvédelem stb.) akaratlanul is áldozatul esett valami, amit később városias atmoszférának, urbanus jellegnek neveztek.” (Meggyesi Tamás)²⁸

A huszadik század elejétől a városfejlesztésben egyre nagyobb szerepet játszottak a szociális, közegészségügyi szempontok. Aztán sajnos az ideológia is, amelyekben a hatalmas néptömegek mozgatására alkalmas terek, utak központi szerepet játszottak. A hitleri Németország és Sztálin Szovjetuniója hasonló

²⁷ Buda és Pest városok területén bármilyen ingatlan vagyon kisajátítható „...ha közegészségügyi, közlekedési vagy szépitési célokból új utcáknak vagy tereknek nyitása, a létezőknek szélesbítése vagy egyenes irányba vezetése szükségessé vagy hasznossá válik.” 1868. évi LVI. törvény

²⁸ MEGGYESI, 1971, 26

léptékben gondolkodott, előképként pedig az elmúlt évszázadok uralkodói átépítései, a barokk és klasszicista építészeti gesztusok szolgálták – csak éppen a kor és a vezetői nagyság által megkívánt méreteken.

Tovább gyorsult az **urbanizációs folyamat**, a világméretű népességrobbanás következtében egyre több lett a metropolisz. Megindult a kiáramlás, a szuburbanizáció (kertváros mozgalom), de az **építészeti racionalizmus** más utakon indult: baloldali ideológiák mentén, az iparosítás lehetőségeit keresve tömeges lakásépítést tervezett a megújuló városokban. A több szálon kibomló, de egy irányba tartó fejlődés eredményeit összegezte s állította 1919-ben az építészeti szolgálatába a Bauhaus, amelynek tevékenysége során kiderült, hogy a tradicionális zárt sorúan beépített városépítészeti tömb is – különösen annak keretes változatában – felbontható egymással párhuzamos sávházakra, vagyis a dekonstrukció ezzel a városi környezet egészére kiterjedhet.

Le Corbusier 1925-ben jelentette meg első könyvét („*Városépítészet*”), amely szinte kizárólag a nagy városok problematikájával foglalkozott. Megoldási javaslatainak középpontjában a technika és a tudomány álltak. Az általa később tervezett radikálisan új városok²⁹ terveiben a történelmi városszövetet teljesen eltűntette, helyére felhőkarcolókat, sávházakat állított. Az alig 5 százalékos beépítés a szabadterek soha nem látott tobzódását eredményezte. Hatalmas tájképi stílusú parkokat tervezett játszóterekkel és sportpályákkal, a felhőkarcolók lábainál sétautakat és garázsokat; a parkban teraszos épületekben éttermeket, kávéházakat helyezett el.

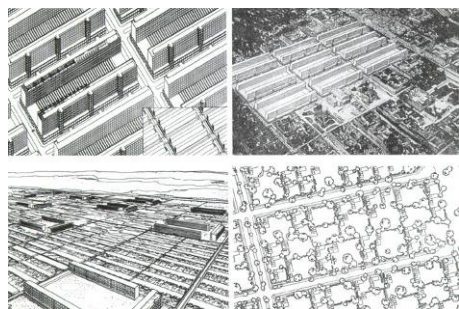
A harmincas évek végén megkezdődött **Olaszországban** a régi városok helyreállítása. Mussolini 1926-ban kijelentette, hogy a fasiszta rezsim építészeti megváltoztatja az ország arculatát. Elsősorban Rómát érintette a dolog: már 1924-ben kezdődtek a bontások a *Fori Imperialinál*, 1932-ben nyitotta meg *Corrado Ricci* a széles útőeret (*via dell'Impero*) a *Piazza Venezia* és a *Colosseum* között. Németországban Hitler a hatalomátvétel után azonnal elkezdte a **birodalmi főváros** alkalmassá tételét a náci propaganda szempontjából elsődleges fontosságú katonai szemlék és gyűlések befogadására. Egyenlőre nem foghatott komolyabb építészeti átalakításokba – ezért a gondosan parkosított városi köztereket vette célba. Sorban egymás után tűntek el a fák, gyepfelületek és szökőkutak a *Wilhelmplatzról*, a *Kaiser-Franz-Joseph-Platzról*. A *Schinkel* tervezte *Lustgarten*-ben Harmadik Frigyes Vilmos lovasszobrával együtt a teljes parkot eltűntették és leburkolták – gondosan ügyelve az új burkolatban a jól látható alakulási alapvonalakra. Később az egész várost világbirodalmi léptékben akarta átépíteni – ennek első elemei meg is valósultak a negyvenes években, száz méternél is szélesebb sugárút-kezdemények formájában.

Magyarországon is megindult a szociális szempontok és a modern építészeti elgondolások beépítése a városok terveibe és az építési gyakorlatba is. Budapesten jelentős városrészek (Víziváros, Óbuda) beépítési tervei készültek el az „új módi” szerint keretes beépítéssel, szélesebb utcákkal, nagyobb zöldfelületekkel. Aztán a második világháborút követő ideológiai és építészeti fordulat után városok megújításának modernista, vagy bármilyen „más” eszméje egy időre eltűnt – helyükbe a szovjet ideológia került. Ekkor hangzott el Budapest megújításának új elve³⁰: „*A tervnek biztosítani kell a társadalom közösségi igényeinek megfelelő **monumentális útvonalak, terek, térsorozatok** kialakítását és ezeken magas művészi színvonalú építészeti alkotások,*

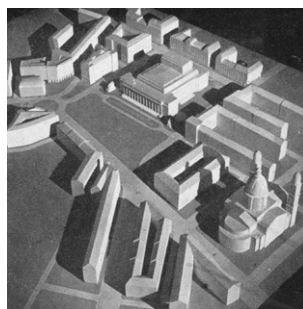
²⁹ „Ville Contemporaine” - a jövő városa, 1922 / „Plan Voisin”, 1925 / „Ville Radieuse” – a ragyogó város, 1930-36

³⁰ Szakmai ankét az 1952. évi, a főváros átfogó rendezésére kiírt tervpályázatról (PREISICH – SÓS – BRENNER, 1954)

emlékművek elhelyezését. Az építészeti kompozíciók tárgyát, megoldásait igyekeznie kell a város történeti emlékeihez, a felszabaduláshoz, a szocializmus építésének mozzanataihoz kapcsolni.”



Új beépítés-
módok
(Bauhaus)



Budapest,
Erzsébet tér, a park
helyén a Nemzeti
színházzal (1952)

1.2.5. A XX. század második fele – modern és posztmodern

„1951-ben Hoddesdonban Jaap Bokema ünnepélyes komolysággal jelentette ki, hogy nem a háború rombolta le a városainkat. Azok lerombolása a békeidőkre maradt.”
(Polónyi Károly)³¹

„A modernizmus városépítési módszere a „törlés és helyettesítés” volt: úgy vélték, hogy csak egy tabula rasa teszi lehetővé az új kor önmegvalósítását. A poszt-moderneknak módszere ezzel szemben az „isméltés és újrakombinálás.”” (Jeffrey Kipnis, 1995)³²

A második világháború után keleten és nyugaton egyaránt a modernizmus szelleme hatotta át az újjáépítés első gondolatait. A keret megszakítását, befordítását, és az épületek utcavonaltól történő elszakítását nem akarták (nem is nagyon tudták volna) az eredeti tömbstruktúrában megoldani.³³ Innentől már csak egy lépés választotta el a „fejlődést” attól, hogy a beépítés teljes mértékben függetlenné váljon az utcától, és ezzel szakítson a sokezer éves tradícióval. A hagyományos értelemben vett városias tér és utca fogalma eltűnt az új városok terveiből.

Miközben az egyik fronton, a lakóházak építésekor a klasszikus értelemben vett utcák és terek totális vereséget szenvedtek, aközben az új, monofunkcionális városközpontokban fölényesen diadalmaskodtak: bevásárlóutcák és szabadon komponált városi díszterek képében születtek újjá. Az ötvenes évek nyugat-európai bevásárló-utcáinak előképe a Lijnbaan.³⁴ Rotterdamban épült 1951-ben. Az együttes, amely a város súlyosan szétbombázott központjában jött létre, a mai napig az egyik legmeggyőzőbb módon képes egyesíteni magában a tradicionális városi szabadtér-szerkezetet a modern beépítésmóddal.

Aztán a hatvanas évek végére egyértelművé vált, hogy a „modern” felfogás, a totális újjáépítés helyrehozhatatlan károkat okoz a városokban. A nagy társadalmi elméletek bukásával együtt eltűntek a városi utópiák is. Az álmodozások, a végtelen megoldások helyett a valósághoz közelebb álló, kisebb léptékű,

³¹ POLÓNYI, 2000, 42

³² (MEGGYESI - BENKŐ, 2001, 22)

³³ „A modernizmus fototechnikai értelemben kifordította a hagyományos városi szövetet, vagyis az udvarok, terek és utcák helyére tette az épületeket és az épületek helyét üresen hagyta.” (MEGGYESI, 1985, 23)

³⁴ tervezői: Johannes Hendrik van den Broek és Jacob Berend Bakema

magvalósíthatóbb javaslatok kerültek előtérbe. A **posztmodern városépítész** a kulturális folytonosságot, a hely identitását tartotta elsődlegesen fontosnak. Az előző évtizedekben hangoztatott „*minden jó, ami modern*” helyett kialakult egy „*minden jó, ami régi*” felfogásbeli különbség. „*Mentsétek meg a városainkat!*” – ez volt a jelmondat. 1975 az „*Európai Műemlékvédelmi Éve*” volt – a külső területek fejlesztésének kifulladására a **műemlékvédelmi szemlélet** gyors előretöréséhez vezetett.

A másik vezérmotívum az **ökológia** lett. Az évtized közepétől megváltozott a tervezéskultúra, az urbanisztikai fejlődés „rehabilitálta” a tradicionális városszövetet: az utcát, a teret és az udvart, ismét „fölfedezte” a tér közösségi használatának differenciálásában rejlő környezet-lélektani, társadalmi és építészeti előnyöket. És hirtelen a városépítészek is rájöttek, hogy mindezekért még áldozatot is érdemes vállalni, például azzal, hogy lemondanak az elválasztott forgalomról, a földszintek jó benapozásáról vagy a lakóterületek részeként korábban megvalósított nagy közterületi zöldfelületekről.

Alapvető szemléletváltozás állt be a **gépjárműforgalom** és a város kapcsolatában: jellemzően az ötvenes és hatvanas években – ez volt az infrastruktúra fejlesztés időszaka – az útvonalak kapacitását növelték a forgalom érdekében. A hatvanas-hetvenes évek közlekedéstudományának viharos fejlődése infrastruktúra optimalizálását hozta magával – igyekeztek forgalomszervezéssel orvosolni a bajokat. A hetvenes évektől leginkább azon dolgoztak, hogy megakadályozzák a forgalom növekedését, illetve megpróbálják csökkenteni azt. Az egyre súlyosabb közlekedési és parkolási problémák megoldásával párhuzamosan megindult a belső, történeti városrészek komplex környezeti megújítása – ennek jelentős eleme volt autómentes övezetek, gyalogosutcák létrehozása. Budapesten az 1970-es általános rendezési terv tett először javaslatot gyalogoszóna kiépítésére a Belvárosban.

Egészen az 1970-es évekig nem volt általános annak közvetlen figyelembevétele, hogy a város lakói ugyanúgy az ökoszisztémának részei. A környezet törvényszerűségeinek megismerése ösztönözte a kutatókat a fizikai környezet emberi viselkedésre gyakorolt hatásának vizsgálatára. Az így kialakuló **környezetpszichológia** azt vizsgálja, hogy a különböző fizikai közegek, illetve ezek egyes vonatkozásai hogyan befolyásolják a viselkedés mutatóit (feladatteljesítés, munkavégzés). A környezetpszichológia és a **településszociológia** együttes kutatási eredményeit a szabadtértervezés ebben az időszakban kezdte napi munkájába beépíteni.

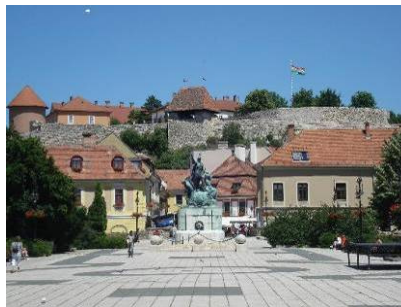
Időközben nemzetközi szinten felerősödött a történeti városok védelme. A – később a Washingtoni Chartában testet öltött – szellemiség ellenére Magyarországon a városok többségében nem jelöltek ki **műemléki jelentőségű területeket**. Mire ez megtörtént volna, a főleg alföldi, jellegükben 19. századi városokat olyan brutális városrendezési beavatkozások érték, hogy karakterük nagy részét elvesztették. Lélektelen, uniformizált lakótelepek foglalták el a hagyományos városrészek, nemegyszer a központok helyét.³⁵ De sajnos hasonló „**külterjes**” megújítások zajlottak le abban a „történetinek elismert” tizenkilenc magyarországi városban is, ahol viszont jelöltek ki műemléki jelentőségű területeket.³⁶

³⁵ Debrecen, Makó, Szolnok, Orosháza és még egy sor jellegzetes alföldi magyar város jóvátehetetlen károkat szenvedett. (ROMÁN, 1996)

³⁶ „Három gyönyörű műemléki város: Veszprém, Székesfehérvár és Esztergom szenvedett úgy szörnyű károkat úgy, hogy a jogilag védett műemléki jelentőségű területet voltaképpen nem érte közvetlen sérelem.” (ROMÁN 1996).



A Lijnbaan
(Rotterdam)



Eger, Dobó tér

1.2.6. A jelenkor

Van, aki úgy gondolja hogy az egészségesebb, levegősebb, zöldebb, csendesebb, nyitottabb város utáni vágy olyan új városokat fog kialakítani, amelyekben az egymásba folyó utca/tér/park rendszer lesz a mérvadó.”

(Batár Attila) ³⁷

Az uralkodó világgazdasági folyamatok hatására Európában is folytatódik a **dezurbanizáció**, az új közlekedési és kommunikációs technikák megjelenésével a gazdaság jelentős része a „sunbelt”-be vonul és zöldmezősen fejleszt. Egyre nő a multinacionális gazdasági társaságok szerepe, az állami vállalatoké fokozatosan csökken – ezzel párhuzamosan a városok és régiók szerepe megnő, **városverseny veszi kezdetét**. Új fogalom jelenik meg: a globális város, ahol nagyszámú kereskedelmi- és kulturális intézmény létesül, gyorsan növekvő üzleti szolgáltatások (tőzsde, brókercégek, könyvelés, stb.) központjai telepednek, fontos feldolgozóipari (fogyasztóorientált iparok, divat) centrumok jönnek létre.

A fejlett városokban ugyanakkor beindul a **reurbanizáció**, amely szoros összefüggést mutat a városmegújításokkal. A városba visszavándorlók, elsősorban a nagy cégek feltörekvő ambiciózus, fiatal alkalmazottai közül kerülnek ki, akik éjjel-nappal dolgozva a városban akarnak élni, hogy a kemény munkaidő után a város előnyeit élvezhessék. A történelmi városmag épületállománya gyors ütemben modernizálódik, a tudatos image-javítás, a várospropaganda vállalkozókat és szolgáltatókat hoz a területre; az egyre növekvő lakbérek kiszorítják a szegényebb rétegeket – a belvárosok dzsentrifikálódnak.

A „várostermék” kialakítása, mint a túlélés, a vonzóképeség megőrzésének egyik záloga elsődlegessé vált a stratégiákban. A városi utcák és terek a városfejlesztés motorjaivá váltak. A közterületek komplex értelemben a közösségi élet, a találkozás színterei, így megújításuk hozzájárul a városlakók életminőségének javításához, de a városi területek gazdasági felértékelődéséhez is. A városmegújításokban a szabadterekre kiemelt, kezdeményező szerep hárul, gyakran mint a további fejlesztések kiindulópontjai szerepelnek.

A komplex, **multidiszciplináris** együttműködés „vezető koordinátori” tisztségéért ma pozícióharc dúl építészek, közgazdászok, ingatlanfejlesztők között. Ki-ki neveltetése és szakmai felfogása szerint dönt, melyik

³⁷ BATÁR, 2000, 52

típusú problémafelvetés és megoldáskeresés áll hozzá közelebb. Ezek különbsége és a központi beavatkozás vágyának/képességének függvényében a ma városépítészeti gyakorlatában háromféle tervezést különböztethetünk meg: ún. totális városépítészeti, az infrastruktúra tervezését és a szabályzók tervezését.³⁸

A városi szabadterek, zöldfelületek kettős fejlődési pályán vannak: az egyik a jelenleg is „zöld” területek minőségi szabadterré váló átépítése illetve természetes állapotú megőrzése – ez a folyamat a városbővítéshez kapcsolódik. A másik az új belső városi szabadterek alapítása, amelyben jellemzően azok a projektek a meghatározóak, amelyek már emberi használatra feltárt – ipari vagy lakófunkciójú – terület megújításához kapcsolódnak.³⁹ Ezek a programok bizonyítják, hogy az alárendelt, köztes tér szerepéből kilépő, funkciójában gazdagodó, élehetővé tett városi szabadterek, köztér **értéknövelő hatást** gyakorolnak nem csak a közvetlen, hanem a tágabb városi környezetre is. Az utóbbi években egyre több figyelem fordult azokra a kutatásokra, amelyek a szabadterek, ezen belül is a zöldterületek, zöldfelületek és azok elemeinek értékelésére, illetve ezeknek a környezetre gyakorolt hatásainak kimutatására irányultak.⁴⁰

Barcelona mint a városi szabadter-építészeti kísérleti laboratóriuma vonult be a köztudatba. A kísérlet sikerült: a katalán főváros bebizonyította, hogy a városi szabadterek kialakítása nagymértékben kihat a városról kialakított képre és egyszersmind az ott élők életére. A Franco rendszer bukásával 1975-ben az első demokratikus kormány elkésztető környezeti állapotokat örökölt: a város szélén telekspekulánsok a hatvanas-hetvenes években gyenge építészeti minőségű lakónegyedeket húztak fel – hasonló színvonalú szabadterekkel. A (nagyon) sűrűn beépített történelmi belvárosban az egyetlen szabadter-fejlesztési lehetőségnek az utcák mutatkoztak – igaz ezeken meg hatalmas volt a forgalom. Az akkori polgármester *Oriol Bohigas*-t, a híres építész kérte fel a várostervező iroda vezetésére – itt készült el 1976-ban a város Általános Rendezési Terve. Az objektum-tervek elkészítését Bohigas nem akarta a „rég városi tervezőkre” bízni, de pénze nem volt híres tervezőket megbízni – ezért az egyetem végzős hallgatói közül kért fel néhányat a tervezésre. A nyolcvanas évek közepétől a központi városrészekre koncentrált a figyelem. Az 1992-es Nyári Olimpiai Játékokra készülvén óriási város-felújítási programok kezdődtek. *Jordi Farrando* vezetésével folytatódott a „Barcelonai modell” kiteljesedése, mely szerint a városmegújítás kiindulópontja és motorja lehet a városi közterületek minőségi megújítása.

A közterületek népszerűek a fejlesztők körében is, mert a magasépítéshez képest még mindig jóval alacsonyabb összegekből nagyon látványos – és ami fontosabb – mindenki számára hasznos projekteket lehet megvalósítani. Szereti a város is, mert a lakosság nagyon pozitívan értékeli a változásokat – és elégedettek az érkező befektetők is, mert az így megújuló városnegyed vonzó a be- (és vissza-) költözők szemében. A közelmúlt párizsi fejlesztései is ezt bizonyítják: az újonnan meghódított (elsősorban egykori ipari, vasúti és más közlekedési) területeken a „zöld” és „szürke” fejlesztések a főszerep.

Budapest a Belvárosban a déli Váci utca környezete valamivel lassabban reagált az átalakulásra, mint az a Ráday utcában történt, de mára ott is megtörtént az üzletek profilváltása, s sikeresen zajlik a lakások és a házak (magántökből történő) felújítása is. A Liszt Ferenc tér a Terézvárosban a nívós, divatos kávéházak és

³⁸ Bővebben: Lukovich 2001

³⁹ Párizs: La Villette, Citroen Park, Budapest: MOM, Ganz, WestEnd

⁴⁰ Bővebben ld. Takács (2011)

éttermek gyűjtőhelyévé vált – hihetetlen sikerére alapozva, a környék szórakoztató-negyeddé válását segítő folytatódott a „Pesti Broadway”⁴¹ felújítása, a terület rangjához méltó minőségben. A nagyberuházásokhoz (villamos, metró) komplex felszíni rendezések, faltól-falig történő felújítások párosulnak.

A közelmúlt legjelentősebb budapesti köztérmegújításai közé tartozik a „Pest új főutcája” címet viselő program. A pesti belváros (korábban maga Pest) észak-déli tengelye kialakításának gondolata közel másfél évszázada foglalkoztatja a várostervezőket, városban gondolkodókat. Az igazi áttörés azonban a 2006-ban kiírt „Budapest Szíve” pályázat eredményének tudható be: a széles szakmai közvélemény elfogadta a Belváros új szerepének meghatározását⁴² és kezelési stratégiáját⁴³, amelyek fontos eleme a térség funkcióinak megújítása, az új főutca és a belső városszövet átmenő forgalomtól való mentesítése. Az elkészült vegyes forgalmú útvonal rendszerével, minőségi anyaghasználatával jól illeszkedik a belváros új arculatába és várhatóan hosszú távra meghatározza a további fejlesztések menetét.



Barcelona,
Caixa Forum



„Pest új főutcája”

⁴¹ Nagymező utca és környéke, terv: Dévényi Sándor

⁴² A „város szívének” a városon belüli szerepét az alábbi fő rendeltetések határozzák meg hosszabb távon: Kulturális, közösségi és társadalmi szerep alakulása; Intézményrendszerben betöltött szerepek fejlődése; Kapcsolati szerep, közlekedés alakulása (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007)

⁴³ A stratégia főbb, városi szabadtereket érintő elemei: 1. A Belvárosi térrendszer és közterületek további megújulásának rendszerbe szervezése, 2. A belső területek fokozatos forgalomcsillapítása, a forgalomcsökkentéssel együtt a felszíni parkolás visszaszorítása a parkoló kapacitások erőteljes fejlesztése és a gyalogos elsőbbőségű területek térnyerésének megvalósítása, 3. A minőségében újjászülendő és gyarapodó városi szabadterek vonzó, hasznosító funkciókkal való feltöltése. 4. A Belváros környezetkultúrájának értékalkotó összehangolása az egyedi terek megkülönböztetett kezelésének hangsúlyával (Budapest Szíve program, M-Teampannon, 2007)

1.3. A KÖZTÉRMEGÚJÍTÁSOK ELVI ÉS GYAKORLATI LEHETŐSÉGEI

„Olyan helyzetet teremtettünk, ahol lehetőleg mindenki jól jár. Mindenki, és nem csak a befektető vagy csak a város. A fejlesztéssel nő a földterületek ára, és a befektetők meggyőződhetnek bizonyultak abban a tekintetben, hogy egy magasabb építészeti minőség mellett a befektetés hosszútávon megtérülőbb lehet.”⁴⁴

1.3.1. Közterek kontra közlekedés

A közlekedési rendszerek robbanásszerű fejlődése az elmúlt évszázadban szabályosan szétfeszítette a hagyományos településszerkezet kereteit. A városmegújítás korai reformer irányzatai – akár *Ebenezer Howard*, akár *Le Corbusier*, vagy *Walter Gropius* vezetésével – mind a korszerű közlekedési rendszerre alapozhatták elméleteik sikerességét. Aztán a második világháború utáni gazdasági fellendülés nyomán – amikor az elméletek megvalósulni látszottak – a pozitív hatások mellett a városok fejlődése már egyre inkább negatív tendenciákat mutatott. (Például Budapest általános rendezési terveiben is rendre megjelentek az elkerülő utak hálózatai, valós pénzügyi háttér nélkül mindezzel csak úgy tudtak lépést tartani, ha szélesítették az utakat; szabályos városi autópályákat hoztak létre egykor pompás, virágzó belvárosi utakból, arra kárhoztatva őket, hogy város-, sőt gyakran országrészek közötti tranzitforgalmat bocsássanak keresztül magukon. A helyenként elégtelen keresztezési kapacitásokat felüljárókkal javították – nehezen helyrehozható károkat okozva ezzel számos városi tér, térség életében.

A hetvenes évektől világszerte alapvető, máig meghatározó szemléletváltozás állt be a gépjárműforgalom és a város kapcsolatában: leginkább azon kezdtek dolgozni, hogy megakadályozzák a forgalom növekedését, illetve megpróbálják csökkenteni azt. Mindezek a folyamatok azonban nem tudták elfedni az egyre sokasodó problémákat; ma gyakran úgy tűnik: a város a közlekedésért van.⁴⁵ A fejlett világban a zsúfoltság és a járművek számának növekedése nem áll arányban az útvonalak kapacitásának növekedésével – és mindez még a tömegközlekedési eszközökön is hatalmas zsúfoltsággal párosul. A recept „egyszerű”: tovább kell csökkenteni az autóhasználatot,⁴⁶ amely sok esetben irracionális méreteket ölt, és ezzel párhuzamosan növelni kell a gyalogosok és kerékpárosok lehetőségeit, összhangban a tömegközlekedés fejlesztésével.

Nem tekinthető hagyományos közlekedési konfliktusnak, mégis említést érdemel a „pláza-effektus” közterekre illetve a közösségi életre gyakorolt hatása. A települések peremterületein végrehajtott – leggyakrabban zöldmezős – beruházások keretében jelentek meg az utóbbi évtizedekben a hagyományos városi szabadterek új, és sokak számára rendkívül vonzó konkurensei: a bevásárlóközpontok. Ezek létesítése markáns közlekedési fejlesztésekkel jár együtt: új utak, csomópontok – és mindenek előtt és felett hatalmas parkolók

⁴⁴ idézi Bardóczi Sándor, <http://www.epiteszforum.hu/node/8520>

⁴⁵ „Míg Shanghai felszínének csak 6,4%-a van fenntartva a forgalom számára, addig Párizs területének 23%-át és New York-nak 35%-át emészt fel a közlekedés.” BATÁR (2000)

⁴⁶ Ismert példa erre a londoni és stockholmi „dugódíj” bevezetése

társulnak a többnyire jellegtelen dobozházakhoz. Megfelelő és korszerű kereskedelmi kínálat és könnyű parkolási lehetőségek hiányában a történeti településközpontok eleve hátránnyal indulnak a versenyben – ezeknek meglévő és elidegeníthetetlen pozitív tulajdonságaikat kell kihangsúlyozniuk a jövőben. Addig is, amíg ez széleskörűen megtörténik, meg kell barátkoznunk a ténnyel, hogy lassan az új létesítmények és ezek parkolói lesznek az emberi találkozások leggyakoribb helyszínei.⁴⁷

A szabadterek, közterek tervezési gyakorlatában az egyik legfőbb problémát a közlekedési területként kiszabályozott, azonban gyakorlati értelemben nem „klasszikus” közlekedési területként használt terek, utcák kialakítása; ezek engedélyeztetése jelenti. A mai szabályozás szerint az ilyen területek átépítéskor csak akkor kell a beavatkozásokat építhetőségükkel engedélyeztetni, amennyiben hozzájárulnak az útszegélyekhez, közművekhez. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy városrész-arculatot átformáló, teljes burkolatot, berendezési tárgyakat és növényzetet lecserélő beavatkozásokat lehet komplex, átfogó, építési engedélyezési tervdokumentáció nélkül, pusztán szakhatósági engedélyek birtokában végezni. Ezen az áldatlan állapoton csak egy új tervfajta a „köztérépítészeti engedélyezési tervdokumentáció” megalkotása segíthet, amely pontosan rögzíti és bemutatja a beavatkozások városszerkezeti, építészeti és tájépítészeti következményeit.⁴⁸

Természetesen a **műemléki környezetben** történő beavatkozások mindez alól kivételt élveznek – ezekben az esetekben a KÖH, mint elsőfokú építési hatóság megköveteli a komplex építészeti értelemben vett engedélyezési tervdokumentáció benyújtását.

Tovább árnyalja az összképet, hogy miközben ezeken – a javarészt városközponti – területeken előtérbe kerülnek korábban nem eléggé hangsúlyos szempontok (városkép, gyalogos- és kerékpáros dominancia, igényes anyaghasználat stb.), a közlekedési szakhatóságok továbbra is ragaszkodnak a „jól bevált” szakági előírásokhoz, szabványokhoz. A gyalogoselsőbbségű utcák egyik legáltalánosabb problematikája a „szegély-kérdés”. Az utas szakági tervezés és engedélyeztetés az esetek túlnyomó többségében nem ismeri, nem fogadja el a szegély nélküli, teljes felületen vegyes forgalmú kialakításokat – azokon a szakaszokon, ahol bármilyen járműforgalom elképzelhető, kötelezőnek tekinti a „kiemelt szegéllyel, vagy más látható módon”⁴⁹ történő egyértelmű szegélyezést.

Sajátos problémakört képviselnek a **gyalogátkelőhelyek**. Csillapított- vagy vegyesforgalmú területeken a tervezők célja igen gyakran éppen az, hogy a gyalogosok szabadon, térfaltól térfalig használhassák az utcát, teret. A felfestett (vagy burkolatban egyéb módon jelzett) zebrák léte ennek az elvnek mond ellent meghatározva az emberek „szabályos” mozgását. A kijelölt gyalogátkelőhelyet azonban nem csak a burkolatban, hanem közlekedési táblával is jelezni kell – ez gyakran újabb (felesleges, és vizuálisan zavaró) oszlop (oszlopok) állításával jár. S ha ez még nem lenne elég: az átkelők előírt fénymennységét pontosan szabályozott módon, távolságból, magasságból és oldalról külön fényforrással kell biztosítani, amely sokszor külön engedélyeztetési eljárást jelent.

⁴⁷ Id. még: Molnár József László: Zöldmezős beruházások és a településszerkezethez való illeszkedés, Települési Környezet Konferencia, 2007. november 8-10., Debrecen

⁴⁸ Bár ilyen jogi eszköz átfogó, országos szinten még nem létezik, vannak ebbe az irányba mutató települési, kerületi törekvések: pl. a Budapest, I. kerület, Kerületi Építési Szabályzata alapján életre hívott Közterületrendezési Terv (KÖRT)

⁴⁹ KRESZ, 1. számú függelék az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelethez

1.3.2. Közterek kontra közművek

A modern közműhálózat első vezetői a 19. század elején jelentek meg a városokban. Az ipari fejlődés nyomán robbanásszerűen fejlődő településeken a közlekedés létesítményeivel párhuzamosan sokasodtak meg a csövek, vezetékek. Néhány évtizeden belül hódítottak teret – a föld alatt és a levegőben – a víz, a csatorna, az elektromos áram, a gáz és a kommunikációs rendszerek hálózatai, gyorsan kialakítva maguknak sajátos tervezési, építési, fenntartási szabályait, szokásait.

Az első és egyből az egyik legjelentősebb probléma itt is a **tervezés, engedélyeztetés**; ami nagyrészt a szolgáltatók nem minden értelemben kellően tisztázott jogkörének függvénye. Történeti fejlődésük, sajátos, egyedi szokásrendjük, üzemszervezésük miatt a közműszolgáltatók esetében gyakran alakult ki az „állam az államban” effektus. A létező szocializmus évtizedeiben a nagyfokú centralizáltság, a szolgáltató cégek kvázi hatósági jogkörrel való felruházása tovább fokozta ezt a jelenséget – és érezteti hatását ma is, amikor már javarészt (külföldi) magántulajdonú szolgáltató cégekkel állunk szemben. Ez a kitüntetett szerep, a védettség magával hozta az érintett szakember-gárda, köztük a közműtervező mérnökök sajátos szocializációját is. A (város)építészetre jellemző holisztikus megközelítésmódot messze elkerülve, szinte kizárólag a szakági törvényszerűségeket, érdekeket és igényeket érvényesítve alakították ki saját tervezési rutinjukat, amelyek között – komplex közterület-megújítások esetében – igen nehéz harmóniát teremteni.⁵⁰

A városi szabadtér-megújítások előkészítésének, engedélyeztetésének, finanszírozási pályáztatásának egyik legfőbb gátja az építészeti és mérnöki szakágak engedélyeztetési folyamatainak alapvető különbözősége. Az építészeti projektek engedélyeztetési eljárását a 37/2007 (XII. 13.) ÖTM, illetve a 17/2008 (VIII. 30.) NFGM rendeletek szabályozzák, tisztán és pontosan meghatározva a dokumentációkban megkívánt szükséges és elégséges tervi tartalmat és léptéket – igaz, elsősorban épületekre optimalizálva, de jól bemutatva a folyamat szellemiségét, megbecsülhetővé téve azok várható időszükségletét. Az egyes mérnöki szakágak azonban – éppen a korábban részletezett okok szerint – nem, vagy csak nehezen tagozhatóak be ebbe a rendszerbe.

Több hazai városi szabadtér megújítási beruházás tapasztalata mutatja, hogy a legösszetettebb az **elektromos rendszerek** és a közvilágítás engedélyeztetési folyamata. Előfordult, hogy egy európai uniós támogatással megújuló vidéki városi közterünk engedélyezési terveiből azért maradt ki a közvilágítási munkarész, mert a szaktervező beszámolója szerint, – a helyi szokásjog alapján – pusztán az engedélyeztetési eljárás megindítása is kilenc (!) naptári hetet vett volna igénybe – kicsúszva így az uniós támogatási pályázat határidejéből. És építész logikával talán még ennél is nehezebb felfogni, hogy a villamos tervek engedélyezési szakaszában „hivatalosan” nyomvonalat nem is kell húzni – igaz, engedélyt is csak a végleges kiviteli terv alapján lehet kapni.

A megvalósulás, megvalósítás időszakában jelentkeznek a közművek és a városi szabadtérek **fizikai konfliktusai**, amelyek egyrészt a közműfejlesztések sajátos szellemiségéből, másrészt azok gyakorlatából, minőségéből fakadnak. Ezeknek a problémáknak is mélyre nyúlnak időben a gyökerei: a városok 19. század végi robbanásszerű fejlődésével egy időben jelentkeztek az első aggasztó jelek, de határozott központi akarat és a

⁵⁰ „Mérhetetlenül sok konfrontációval és frusztrációval jár, amikor öntörvényűen működő szakágak között szeretnénk rendet rakni.” Erő Zoltán: Közberuházások – közterek, avagy a 29-es kötet rangja, http://archivum.epiteszforum.hu/holmi_detailed.php?mhmid=2289

polgárság együtt általában még kezelni tudta azokat. Negatív példaként juthatnak eszünkbe a századelő utcaképein a tízesével – húszasával futó távbeszélő légvezetékek, de ugyanakkor éppen a városkép buzgó védelme kényszerítette az első pesti villamosoknál a tápkábeleket a burkolat alá, sőt az Andrássy úton magát a villamost is.

A települési táj **vizuális szennyezése** nem választható el az ipari módszerekkel történő közműfejlesztések elvétől és gyakorlatától. A fejlesztő magáncégek belső szabályzatai (számukra nyilván logikusan) nem tartalmazzak költségnövelő beruházási tételket, pusztán annak érdekében, hogy mondjuk egy elektromos kapcsolószekrény egy meglehetősen drága felszín alatti aknában kapjon helyet egy bejáratott, költséghatékony, ám annál rondább felszíni műtárgy helyett. Bár lehet, hogy ez sokaknak nem is tűnik fel, hiszen a szennyezettség foka egyrészt valóban a közműfejlesztések fizikai paraméterein múlik, másrészt azonban a befogadó érzékenységén is.⁵¹

Sokszor és sokszor hiába hangoztatott szakmai alapvetés, hogy „minden közműnek van védőtávolsága, csak a fáknak nincs”.⁵² Ma a közműszolgáltatók gondosan szabályozzák hálózatuk védelmét, de a meglévő **útsorfák védelméről** egy-egy nagyobb közműrekonstrukció során csak a különlegesen elhivatott építésvezetők és az igazán elszánt települési főkertészek gondoskodhatnak – a szakági tervezőket ugyanis csak a legritkább esetben hatja meg egy túl nagyra nőtt fa, vagy egy terebélyes gyökérszóna.⁵³ A földmunka során okozott károsítások pedig gyakran csak évekkel később – gyakrabban elszáradások, ritkábban statikai problémák, megdőlés formájában – jelentkeznek, amikor a település már „futhat” a pénze, pontosabban a fája után. Megoldást jelenthet az egységes közműalagút alkalmazása, azonban ezt még magának a polgármesternek sem sikerült elérni a főváros egyik legjelentősebb közterület-rekonstrukciója során.⁵⁴

Az előzőekhez képest látszólag kisebb jelentőségű, de mégis hosszútávon meghatározó elem a komplex közterületi megújítások szabadtereken megjelenő közműmegoldásainak **műszaki színvonala**, telepítési minősége; illetve azok alkalmazkodása az egyéb, beépítésre kerülő anyagokhoz, megoldásokhoz. A kiválasztott közműberendezések, oszlopok, lámpák, aknafedlapok gyártási és beépítési minőségben nem maradhatnak el a többi térépítészeti elem színvonalától, de nem is haladhatják meg indokolatlanul azt. Csak az összes alkotóelem egységes kezelésmódja, kiegyenlített magas vizuális és műszaki minősége garantálja a közterület-megújításokra fordított közpénzek hosszútávon gazdaságos felhasználását.

⁵¹ Bővebben a kérdésről ld. WILD (2009)

⁵² A jelenleg használatos védőtávolságok utcai sorfák telepítési helye és a felszín alatti közművek között: gázvezeték 2,00 m, gázvezeték védőcsőbe való elhelyezésekor 1,00 m, szennyvízcsatorna 2,50 m, csapadékvíz csatorna 2,50 m, elektromos kábel 1,00 m, vízvezeték 1,50 m, épülethomlokzattól: 5,50 m, forgalmi út szegélyétől: 0,75 m

⁵³ Bővebben a kérdésről ld. Bardóczy Sándor: Körte korszak <http://www.epiteszforum.hu/node/13638>

⁵⁴ Bardóczy Sándor: Bypass műtét <http://www.epiteszforum.hu/node/13417>

1.3.3. A közterek és a városi infrastruktúrák egymást erősítő hatásai

A globalizáció, a városok szerepének kiteljesedése és specializációja folyamatosan új feladatok elé állítják a települések fejlesztőit és tervezőit. Bizonyossá vált, hogy „a jövőben már nem az elsődleges infrastruktúrák hiánya vagy megléte lesz a városok helyzetének meghatározója, hanem azok megújulása, újrászervezésének törekvése”.⁵⁵ A „várostermék” kialakítása, mint a túlélés, a vonzóképeség megőrzésének egyik záloga elsődlegessé vált a stratégiákban – és ezen „városterméken” belül az élıhetőség szinonimájaként használt szabadterek, közterületek jelentősége egyre nő. Számos nemzetközi példa bizonyítja, hogy a komplex szemlélettel megtervezett, gondosan előkészített infrastruktúra-fejlesztések a minőségi városi szabadteremegújítások motorjai lehetnek.

Bár a beavatkozások sokrétűek, az egyik legkiemelkedőbb közülük a felhagyott **vasúti területek** utóhasznosítása, illetve a városi vasúti fejlesztésekhez kötődő szabadteremegújítások gyakorlata. Dublinban az elmúlt évtizedben – szakítva a korábbi időszak alapvetően buszra alapozott fejlesztéseivel – az országos vasút, az elővárosi vasutak, a metró és a villamoshálózat olyan integrált rendszerét hozták létre, melybe bevonták a város szabadtereinek terveit és a gyalogos-infrastruktúra új szerkezetét is.⁵⁶ A közelmúlt párizsi fejlesztései is azt bizonyítják, hogy az újonnan meghódított egykori ipari, vasúti és más közlekedési területeken a „zöld” fejlesztések a főszerep.

Londonban, Stuttgartban tervezés alatt áll, Berlinben már múlt időben beszélhetünk a nagysebességű vasút város alatti átvezetéséről és ennek következményeiről. Az kormányzati negyed köré települt új városközpont Európa egyik vezető hatalmához méltó kialakítást kapott, közepén a kontinens egyik legnagyobb forgalmú vasúti pályaudvarával, a háromszintes *Hauptbahnhof*.⁵⁷ A térszín alatt vezetett vasúti pálya tetején jelentős közterületi fejlesztések történtek, köztük a mára világhírűvé vált, egyetlen nagyvonalú gesztusra komponált *Tilla Durieux Park*,⁵⁸ amely összeköttetést teremt a *Tiergarten* és a hatalmas barnamezős beruházásként a közeljövőben megszületendő „*Park am Gleisdreieck*” között.⁵⁹ Ez utóbbi, a maga 150 hektáros területével a legnagyobb megújulásra váró egykori vasúti terület a német fővárosban.

Hosszú vita és vajúadás előzte meg, majd folyamatos botrányok kísérik Budapesten a „négyes metró” megvalósítását. Tény, hogy egy új metró vonalvezetését, az állomások helyének kijelölését elsősorban nem a felszín lehetséges alakításának tervei vagy a közterek fejlesztésének koncepciója, hanem számos egyéb szempont – szerencsés esetben városfejlesztési és -üzemeltetési kérdések; nálunk inkább talajmechanikai adottságok, vasúti vonalvezetés, kiviteli technológiák, feltételezett gazdasági racionalitás, építhetőségi körülmények – határozzák meg. Mindez részben érthető, hiszen a metróépítés valóban ennyire multidiszciplináris döntéseket igényel, azonban nálunk a nemzetközi trendekhez képest határozottan háttérbe szorultak a használók szempontjait képviselő (város)építészeti, tájépítészeti szempontok. A budapesti 4-es metró megépítésének kapcsán a városi terek kérdése „felszíni kiépítési munkák”, „közterületi arculat”, „járulékos- és kapcsolódó

⁵⁵ idézet Koszorú Lajos (építész, Város-Teampannon Kft.) Város-hardver című előadásából, INFRA Szimpózium Budapest, 2008 február

⁵⁶ <http://www.streetsofdublin.com/dart/>

⁵⁷ http://www.hbf-berlin.de/site/berlin_hauptbahnhof/de/start.html

⁵⁸ terv: DS Landscape Architects, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/leipziger_platz/de/realisierung/oeff_raeume/t_durieux_park/index.shtml

⁵⁹ <http://www.gruen-berlin.de/projekte/Gleisdreieck.php>

beruházások”, „felszínrendezés” elnevezésekkel jelent és jelenik meg - a mű egészén kissé szervesen, mellékesen; úgy, mint bokréta a kalap mellett.⁶⁰

Budapest új, de már régen idejétmúlt ún. nehéz metrójának a tervezésével-épülésével egy időben letehetünk tanúi – a metróban amúgy gazdag – Franciaországban a **villamosok reneszánszának**. Párizs, Strasbourg, Lyon, Mulhouse és még vagy kéttucatnyi nagyváros vált részesévé⁶¹ az országos programnak, amely mintaértékűen használja ki a technológiai fejlesztés (hatalmas hazai piac a korszerű francia villamosok számára), a városmegújítási szempontok (komplexen átépülő városi szabadterek), és a jelentősen támogatott környezetvédelmi szemlélet (károsanyag kibocsátás-csökkentés) pozitív szinergiáit. Ma a magyarországi villamosfejlesztésben – felismerve településfejlesztési jelentőségüket – vidéki városaink (Debrecen, Szeged, Győr) játszanak meghatározó szerepet, miközben Budapest anyagi lehetőségeit éppen a négyes metró hatalmas költsége korlátozza tragikusan a következő évtizedekben. Hogy az új magyar villamosvonalak kijelölésekor, közvetlen környezetük alakításakor a komplex városépítészeti szempontok a franciaországihoz hasonlóan meghatározó szerepet játszanak-e majd, az erősen kétséges; de abban jó eséllyel bízhatunk, hogy a támogatási pályázatok kiírásakor – nyugat-európai hatásra – legalább megjelennek a közlekedésfejlesztési célok mellett.

1.3.4. A közterek megújulásának gátjai Magyarországon ⁶²

Mohácsi Sándor 2005-ös kutatása alapján a problémák eredete négy különböző területre és ok-okozati rendszerre vezethető vissza: ökonómiai, jogi/szabályozási, társadalmi, szakmai okokra.

Ökonómiai okokra visszavezethető problémák: A közterek, mint „termékek” gyenge kommunikációja. A szereplők alacsony ökonómiai tudatossága. Egymáshoz szervesen kapcsolódó, nagy bonyolultságú, egyedi termékek előállítására alacsony tervezési díjért. Ebben a komplexitásban relatív magas tőkeigénnyel párosuló forráshiány. A regionális gazdaságra gyakorolt hatások hiányos felismerése.

Jogi, szabályozási okokra visszavezethető problémák: A településrendezés jogi eszközeinek kidolgozatlansága. Szabályozatlan tervezési jogosultságok és kivitelezési kompetenciák. A politikai és szakmai felelősség pontos szabályozásának hiánya. Az építészkamara szakmai kontroljának hiánya. A jogi eszközök érvényesítésének alacsony határfoka – a szereplők által parciális kérdésként kezelt jog. Pályázati rendszerek anomáliái. Ingatlanjogi problémák hatása a telek alapú szabályozók kidolgozására és azok végrehajtására. Az építési engedélyezési rendszer hiányosságai.

Társadalmi okokra visszavezethető problémák: A köztulajdon fogalmának helytelen értelmezése. Közös követhető/követendő értékrend hiánya. Döntéshozók szerep-tévesztése (politika kontra szakma). A felelősségre vonás valós igényének hiánya. Közberuházások céljának és fontosságának félreértelmezése. Civil szervezetek

⁶⁰ A témáról bővebben ld. Balogh Péter István, Erő Zoltán, Mohácsi Sándor: A budapesti „négyes metró”, a településfejlesztés és a városi szabadterek, 4D 2007/6.

⁶¹ <http://index.hu/bulvar/parvill1215/> <http://tramateurs.free.fr/index.html>

⁶² Mohácsi (2005) nyomán

szereptévesztése – a szakmai űr betöltésének vágya által vezérelve. Elavult ideálképek kontra módosult életmód, illetve valós használati igények.

Szakmai okokra visszavezethető problémák: Az ökonómiai törvényszerűségek és a jogi eszközök alacsony fokú ismerete. „Objektumszerű” kontra „szövevszerű” szemléletmód. Oktatási hiányosságok. Tervezői projektkontrol és „projektmenedzseri” képességek hiánya. Kamara szakmai kontroljának hiánya. „Művészi” megközelítés kontra funkcionalitás az esztétikai minőségben. Főépítészek, főkertészek tisztázatlan, nem egységes szerepe. Mérnök társadalom és építész társadalom viszonya. Építésügyi hatóságok szakmai helyzete. Kényszerütemezések, torzóban maradt alkotások. Széleskörű szakmai csoportmunkára való felkészültség hiánya. A szabadter-használati funkciók konfliktusa. A társadalommal folytatott alacsony színvonalú kommunikáció.

1.4. KÖZTÉRTERVEZÉS

1.4.1. Előkészítés

Új közterek, gyalogos zónák elsősorban a települések központi területein jönnek létre, legtöbbször ott, ahol már korábban is létezett ilyen funkció (egykori terek, teresedések, kereskedőutcák, főutcák), de az elmúlt évtizedek kedvezőtlen városi folyamatai – elsősorban a gépjárműforgalom óriási arányú megnövekedése – gyökeresen megváltoztatta azok használatát és megjelenését. Éppen ezért, a **gyalogos funkciók** újbóli térnyerése érdekében a közlekedési, parkolási helyzet pontos értékelése és „visszaszorításának” megoldása (gyakran a konkrét tervezési területnél jóval nagyobb települési léptékben) elsődleges feladat. Hasonlóan körültekintően kell feltárni a közművek állapotát és fejlesztési kényszerét: a köztérmegújítást meg kell előznie a belátható időtávon belül amúgy szükségessé váló földalatti létesítmény-cseréknek. A megújítás fontos alappillére még az épített örökség, a környező épületállomány jelenlegi és várható állapota, funkciója, fejlesztési lehetőségei és annak lehetséges kapcsolódásai a szabadterekhez; valamint a meglévő faállomány pontos felmérése és értékelése, megőrzésük lehetőségeinek tisztázása.

A közterek esetében a fizikai tervezés gazdasági háttérét, előzményeit legalább annyira fontos tisztázni, mint a környezeti adottságokat.⁶³ A köztér infrastruktúrája, funkcionális gazdagsága, minősége, látványa megjelenik az ingatlanok piaci értékében. A közterület tehát **ingatlanérték**-meghatározó tényező. Ez köztudott, mégis, a köztereket nem érezzük magunkénak. Cél: a köz- és magánforrások harmonizálása, az érdekeltek bevonása a köztér-kezelésbe véleményükkel, pénzükkkel, felelősségvállalásukkal, gondviselésükkel. A lehetséges módszerek:

- A visszaforgatás elve lényege, hogy a közterületek környezetének adózói (ingatlan-tulajdonosok, lakók, vállalkozók) által befizetett adó egy részét visszaforgatják a közterek fenntartási, fejlesztési költségeire.
- A PPP (public private partnership) a közszféra és a magánsféra együttműködése, a közterek esetében a közpénzből végzett beruházásokat (infrastruktúra-fejlesztés, zöldfelület alakítás, stb.), az üzemeltetést, a programokat, rendezvényeket, stb. magánberuházások bevonásával oldják meg.
- BID = Business Improvement District (Vállalkozás Fejlesztési Körzet) partnerségi megállapodás: a helyi önkormányzat és a vállalkozások szövetkeznek az üzleti- és lakókörnyezet minőségének javítására, és amelynek végső haszonélvezője az adott körzetben élő közösség.

1.4.2. Tervezés

A közterek, gyalogosközpontok funkcionális rendjének kialakításkor – még ha vegyes forgalmú felületek is megjelennek a területen – el kell érni a gyalogos dominancia minél hangsúlyosabb megjelenését. Ezt megfelelő burkolathasználattal, a berendezési tárgyak és egyéb épített elemek (pavilonok, vízképek, emlékművek), valamint a növényzet célszerű telepítésével érhetjük el. Törekedni kell a minél sokrétűbb **használat** lehetőségeinek megteremtésére, kerülni kell a túlságosan kötött funkciók; kiüresedésre hajlamos, térben indokolatlanul determinált térrészek kialakítását. Különös figyelmet kell szentelni a berendezési tárgyak és

⁶³ Varga-Ötvös Béla, Vesmás Bence: BID modell, Értéktérkép Kft. TeTT Consult Kft. alapján

egyéb épített elemek összességének harmóniájának, a túldíszítettség elkerülésének. Köztereken mindenképpen igaz a mondás: a kevesebb gyakran több.

A közterek tervezése tehát összetett építészeti-mérnöki alkotótevékenység, amelynek generáltervezésére, koordinálására a szakirányú tapasztalatokkal rendelkező építész/városépítész/tájépítész műhelyek kiválóan alkalmasak. A tervezés szakaszolása, tematikája:

Komplex koordináció a teljes tervezési folyamat során. Megbízói egyeztetések: a koncepció előzetes egyeztetése az önkormányzat szakmai, politikai és lakossági képviselőivel, prezentációk. A programterv munkaközi prezentációja a döntéshozók számára. Szakhatósági előzetes egyeztetések dokumentált lefolytatása (pl. műemlékvédelem, tervtanácsi bemutatás, lakossági fórum...) Tervezői koordináció: a szakmai előtervek bemutatása és folyamatos konzultációja a szaktervezőkkel (bevonandó szaktervezők: úttervezés és forgalomtechnika, elektromos-, köz- és díszvilágítás tervezés, szükség esetén építész, statikus, vízgépész), elvi és engedélyezési tervekhez szükséges koncepciótervi előtervek - munkarészek kidolgozása, anyagminőség és design meghatározása.

Programterv (vázlat)terv) készítése. Amennyiben tervpályázat előzte meg a tervezési megbízást, úgy ez a fázis gyakorlatilag elmarad, hiszen a kiírás készítése és a beérkezett pályamunkák értékelése kiváltja a szerepét. Tartalma:

- felmérések, forráskutatás; geodéziai felmérés (ha van, akkor kiegészítése, aktualizálása); az alapadatok feldolgozása, térképi ábrázolása (épített és természeti elemek);
- korábban megvalósult hasonló beruházások gyakorlatát bemutató, elemző prezentáció
- vázlat)terv és látványtervek több változatban a megbízói igények és az alapadottságok figyelembe vételével; program készítése az egyes, egymástól elkülönülő területrészek, szakaszok funkcionális rendszerének megtervezése
- arculat)terv, „Arculati kézikönyv”, az anyagminőség és a design teljes körű, iránymutató meghatározása – akár több változatot, hangulatot, igényszintet is párhuzamosan megjelenítve

Engedélyezési, tender- és kiviteli tervek készítése. Nagymértékben függ a konkrét feladattól, hogy az egyes tervezési szakaszok hogyan követik egymást. Gyakran európai uniós pályázat megcélzása az első (és legfontosabb) ütem, ehhez általában beadott engedélyezési terv, látványtervek, költségbeclés és alkalmanként megvalósíthatósági és/vagy környezeti hatástanulmány szükséges. A következő lépcső a tenderterv: ez az engedélyezési terveknél nem sokkal részletesebb rajzi munkarészt és egy igen részletes, sajátos közbeszerzési logika mentén megszerkesztett kiírásból áll. Általános gyakorlattá vált, hogy a kiviteli terveket a kivitelezésre kiírt tender győztese készítteti – szerencsés esetben a korábbi tervek készítőjével.

1.4.3. Közterek fásítása

Egyre szélsőséesebb éghajlatunkon a **városi utak, terek fásítása** – amennyiben lehetséges – feltétlen szükséges, megoldandó feladat. Úgy kell megtalálni az értékes épületállománnyal, jelentős gyalogos forgalommal bíró területek fásításának ideális megoldásait, hogy se a használati értékek, se a látnivalók, se a kedvező térarány, se az – olykor szélsőséges időjárási körülmények között – ott tartózkodók elvárásai se szenvedjenek csorbát. Ehhez jól megválasztott fajokra, telepítési helyekre és távolságokra van szükség, a lehető legjobb termőhelyi (talaj-, fény-, öntözési-) viszonyok között.

Túlságosan szűk **utcában** ne fásítsunk, mert szétfeszíti a téri kereteket. Észak-déli utcákban a napfény egyenletesebben, jobban éri a fákat, míg kelet-nyugati irányú utcában, magas beépítés mellett a déli házsor fala árnyékot vet az út nagy részére. Ilyen helyzetben nem is célszerű erőltetni a kétsoros faültetést, mivel az egyeletlen fejlődés következtében az nem lesz szimmetrikus. Görbe utcákon a jobb térhatás és áttekinthetőség érdekében a fákat csak a külső íven ültessük. Egy-egy utcán belül, az egységes hatás kedvéért egyöntetű legyen a fásítás, ugyanazzal a fajtaival, egyazon faiskolai alapanyagból. Ha hosszabb útvonalon fajtát váltunk, azt mindig kössük valamilyen jellegzetes városi határhoz (térhez, csomópontozhoz).

A városi tereken legkézenfekvőbb a **homlokzatok** előtti sávok fásítása – ezek gyakran a betorkolló utak fasorainak folytatásaiként jelennek meg. Nagyobb terek belső területein szoliter fák, illetve különböző méretű, egyedszámú facsoportok jelenhetnek meg, melyek lehetnek szabályosan (raszteresen), vagy szabálytalanul (ligetesen) telepítettek. Előbbiek előnye, hogy könnyen illeszkednek a burkolatok szabályos rendjébe; utóbbiak különböző térformák ellensúlyozásában, „puhításában” játszhatnak jelentős szerepet. A városi terek facsoportjait érdemes azonos fajtájú fákból kialakítani.

A különböző **téri helyzetek**, beépítésmódok más-más karakterű fasort, facsoportot igénylenek. A tervezés során ügyelni kell a habitus, valamint a telepítési távolságok helyes megválasztására. Történeti környezetben kedveltek a zárt, kisméretű gömbkoronát nevelő fajták; szűk utcákban a kompakt, felfele törekvő ágrendszer a kedvező; szoliter helyzet terebélyes koronát kíván; feszes tér helyzetek pedig a nyírhatóságot helyezik előtérbe. A tőtávolságot a választott faj mellett egyéb tényezők (parkolóhelyek, építészeti ritmusok, bejáratok, tűzoltási szabályok, közművek) is meghatározhatják.

A sűrű forgalmú belvárosi utcákban, tereken a fa körüli területet **faveremrácokkal** (és hozzájuk csatlakozó favédő kalodákkal) védik. A rácsokat a járda szintjében helyezik el, hogy megakadályozzák a talaj tömörödését, és a járókelők ne juthassanak hozzá a fatányérhoz. A faveremrácokat időnként fel kell emelni, meg kell tisztítani, mert a faveremrác alatti tányér nemcsak a csapadékvizet, hanem az utca szemetét is összegyűjti. Télen pedig a hólével együtt a síkosság-mentesítésre használt só is. Az egyes fajok sóérzékenysége különböző.

1.5. KÖZTÉRTERVEZÉS TÖRTÉNETI KÖRNYEZETBEN

Az elmúlt évek örvendetesen szépszámú hazai városi szabadtér-megújítása és a napvilágot látott, egyre nagyobb szabású tervek ráirányították a figyelmet az ilyen beavatkozások szakmai hátterére – vagyis a „mit kell, mit lehet, mit szabad” gyakorlati és ideológiai kérdéseire. Fokozottan igaz ez a **történeti központokban**, városrészekben zajló folyamatok esetében, ahol a védett, nagyértékű városi környezet megkülönböztetett odafigyelést vált ki megbízóból, tervezőből, engedélyező hatóságból – és helyi polgárból egyaránt.

1.5.1. Városi szabadtérek megújításának elvi lehetőségei

*„Az elmélet, amely hódító útján alig ismer akadályt, a művészeti problémák útvesztőjében gyakran elvesztette a lába alól a talajt, mert általánosítani akarta azt is, ami a műalkotásban mindig egyedi, egyszeri s ezért megismételhetetlen.”*⁶⁴ Okulva Pogány Frigyes szavaiból jelen elemzés célja elsősorban nem „vegytisztá” tervezői viselkedésmódok laboratóriumi titrálása és a tervezők és / vagy alkotásaik erőszakos és erőltetett **besorolása** valamely kategóriába, hanem napjaink, érzékeny városi szabadtérek végzett beavatkozásainak jobb megértése. Ez a megértés egyaránt fontos az oktatásban, a most induló generáció számára és a – még csak csírájában létező – szakterületi kritika munkájában. De tanulságos lehet a gyakorlati életben, a veszélyes tévutak időbeni felismerésében is, hiszen *„...a tervezés során elkövetett hibák vagy tévedések olyan ökológiai, műszaki, funkcionális és esztétikai fogyatékoságokhoz vagy károkhoz vezethetnek, amelyek később csak nagyobb anyagi áldozatok árán, vagy egyáltalán nem korrigálhatók.”*⁶⁵

A lehetséges tervezői viselkedésmódok és tendenciák **elemzése** abból indult ki, miszerint a megújítások alapvető tulajdonsága, hogy a javasolt kialakítás miként viszonyul a meglévő állapothoz, illetve annak eredeti változatához. Ebből a szempontból két főcsoportot lehet felvázolni: az első csoportba azok az esetek tartoznak, amikor a tervező (és/vagy a megbízó) az eredeti kialakításban olyan értékeket vél felfedezni, amelyek indokolják az ahhoz történő – különböző mértékű – igazodást. A második csoport elemei azok a megújítások, amelyek során a tervező (és/vagy a megbízó) nem tartja indokoltnak az eredeti funkciók, formák továbbélését, hanem egy gyökeresen új kialakítás mellett teszi le a voksát. A két alapeset további lehetséges változatai a következők:

megújítás az eredetihez hasonló kialakítással

- rekonstrukció
- rekonstruktív jellegű modernizálás
- stilizált modernizálás
- modernizálás

megújítás az eredetitől különböző kialakítással

- historizálás
- stilizálás
- ellenpontozás
- eszköztelenség

Látható (és a későbbiekben, a konkrét példák kapcsán még inkább egyértelmű lesz), hogy az egyes kategóriák gyakran csak igen kis különbségeket mutatnak egymáshoz képest, s hogy az elkészült művek besorolása, vagyis leegyszerűsítő jellemzése – tekintettel azok komplexitására, s a tervezői magatartás projekten belüli gyakori „következetlenségeire” – sem mindig egyszerű.

⁶⁴ Pogány Frigyes: Terek és utcák művészete, Építésügyi Kiadó, Budapest 1954

⁶⁵ Dalányi László: Könyvetarchitektúra, Mezőgazda Kiadó, Budapest, 1998

Városi szabadtér-megújítások az eredetihez (különböző mértékben) hasonlító kialakítással

Rekonstrukció Az eredeti kialakítás folyamatos megőrzése vagy újbóli kialakítása, eredeti tervek alapján, a korabeli technológiák, építőanyagok, növények felhasználásával. A városi viszonyok, az állandó változás közepette ritkán alkalmazható megoldás, hiszen az egyre korosodó eredeti koncepció ritkán képes kiszolgálni a megváltozó igényeket. Szinte kizárólag műemlékvédelmi szempontból kiemelkedő jelentőségű, városi kastélykertekben találkozunk ezzel a módszerrel.

Példa: Bécs, Belvedere. ⁶⁶ Az osztrák állam az elmúlt években súlyos euró-tízmilliókat áldozott az – egyébként is folyamatosan barokk formájában megtartott – kastélykert egykori pompájának visszaállítására, amelynek során az eredeti tervek felhasználásával, annak minden részletében megfelelően újították fel az együttest. A kastélykert városi parkként funkcionál, de műemléki, kultúrtörténeti szempontok alapján teljes mértékben mentes a „mai igények” kiszolgálásától – vagyis a közel háromszáz éves alkotás eredeti formájában tökéletesen megállja a helyét.

Rekonstruktív jellegű modernizálás Az eredeti kialakításhoz nagyban hasonlító állapot kialakítása, eredeti tervek alapján, de a mai igénybevételnek megfelelő anyaghasználattal. Olyan történeti jelentőségű, műemléki területek általános megoldása, ahol funkcionális okokból nem lehet teljes mértékben az eredeti kialakítás megőrzésére törekedni, de az építészeti együttes harmóniája, megszokott képe megköveteli a teljes funkcionális, formai megőrzést.

Példa: Berlin, Lustgarten. ⁶⁷ A berlini dóm és a Spree közötti klasszicista parktér a náci idők áldozata lett: ekkor alakították át teljes felületén burkolt felvonulási térré. Az újraegyesítés után több tervpályázat is született a tér rendezésére, s meg is kezdődtek egy kortárs tér megvalósításának előkészületei. Ám ekkor a város vezetése az eredeti építészeti koncepció visszaállítására mellett döntött – igaz, a sokszorosára nőtt terhelés miatt az eredeti, kavicsburkolatot mindenhol mészkő váltotta fel, s a központi szökőkút is finoman modernizált medencét kapott.



Bécs, Belvedere



Berlin, Lustgarten

⁶⁶ Savoyai Jenő kastélya, tervezője: Girard 1713 – 1736, rekonstrukció: W. Ludwig (1991 – 2005)

⁶⁷ K. F. Schinkel, P. J. Lenné – 1828-33, megújítás: Atelier Loidl, 1999

Stilizált modernizálás Az eredeti kialakítás bizonyos alapelemeit felhasználva, de már alapjaiban más térszerkezettel és/vagy funkcióval létrejövő alkotás, amely igyekszik hangulatában az eredeti kort megidézni. Olyan történetileg egységes, inspiratív környezetben indokolt beavatkozás, ahol az idők folyamán olyan nagy mértékben változtak meg a körülmények, hogy az eredeti állapotból csak néhány elem használható fel érdemben – de tekintettel a markáns építészeti környezetre a stiláris alkalmazkodás indokolt.

Példa: Salgótarján, Főtér. ⁶⁸ A Magyarország legjelentősebb modernista városközpontjának megújítására kiírt tervpályázat ellentmondásos helyzetet teremtett: a biztos befutónak gondolt, a vélt vagy valós „közizlést” képviselő, anyagban és formában egyaránt dúskáló tervek helyett az eredeti tervezői szándékot képviselő, a tér működő elemeit felhasználó, szinte szikár, modernista-funkcionalista tervek értek el nagyobb sikert. A végleges tervek kialakításakor is sikerült megőrizni a tér eredeti karakterét, a térszerkezetben és funkciókban pedig csak ott történt változás, ahol az pozitív eredményt hozott (forgalomcsillapítás, parkolók kiváltása, játszótér létesítése).

Modernizálás Az eredeti kialakításhoz nagyvonalakban vagy utalásaiban hasonló állapot kialakítása, eredeti tervek felhasználásával, de a mai igénybevételnek megfelelő átalakításokkal, terület- és anyaghasználattal. Olyan történetileg egységes, inspiratív környezetben indokolt beavatkozás, ahol az idők folyamán nagy mértékben megváltoztak ugyan a körülmények, de az eredeti állapotból több elem, és az eredeti stílus is vállalható módon felhasználható. Sajnálatosan ritka formája a beavatkozásoknak.

Példa: Budapest, Móricz Zsigmond körtér. ⁶⁹ A húszas-harmincas években kialakult térfalak építészeti arculata köszön vissza a metróépítés kapcsán megújult téren. A markáns térszerkezet, közepén a „Gombával” – a hatalmas forgalomszervezési változások ellenére – szinte predesztinálta a tervezőt az illeszkedésre, a stiláris megfelelésre. A tér másik magja, a Szent Imre szobor és közvetlen környezete a megújítás során alig, illetve szintén a modernizálás szellemében változott.



Salgótarján,
főtér



Budapest,
Móricz Zsigmond
körtér

⁶⁸ Gerő és Szabó Kft., Studio Ars Loci Kft., SZIE (BCE) KTT, 2001-2005

⁶⁹ Turányi Gábor, 2002

Városi szabadtér-megújítások az eredetitől különböző kialakítással

Historizálás Kimondottan határozott tervezői viselkedésmód, amelynek során az alkotó egy adott korszak stílusjegyeit olyan markánsan alkalmazza, hogy a létrejövő együttes az avatatlan szem(lélő) megtévesztésére is alkalmas – az "akár ilyen is lehetett volna" gondolat jegyében. Olyan helyzetekben gyakori, amikor a tervező / megbízó egy városi együttes alapkarakterét, vagy valamely domináns elemének stílusát tovább hangsúlyozni igyekszik, s ennek érdekében nem riad vissza az annak keletkezési korára jellemző elemek – konkrét történeti előkép nélküli – alkalmazásától. A „sosem volt” történetiség stílusa, amely az eklekticizmustól leginkább abban különbözik, hogy nem keveri a stílusokat, hanem megmarad a kiválasztott korstílus kifejezésmódján belül.

Példa: Budapest, Szent István tér.⁷⁰ A Budapest legnagyobb temploma előtti – parkolóként használt – tér rendezésére egy hatalmas mélygarázs megépítése teremtett lehetőséget. A templomkert rekonstruktív helyreállítása mellett a gyalogoszóna és a tér kialakításában a tervező az itáliai reneszánsz motívumkincséhez nyúlt – ez leginkább a főbejárat előtti „hímzett” kőburkolatban, vagy a szimmetrikusan elhelyezett díszkutakban érhető tetten. A tér többi részén már nem ennyire direkt a történeti utalás, az elegáns raszteres kőburkolat alapvetően a használhatóságot szolgálja. Összességében az eredetileg is nagyvonalú téralakítás és a magas szintű anyaghasználat sikeresen integrálja a historizáló elemeket az együttesbe.

Stilizálás A historizáláshoz közeli tervezői magatartás, attól annyiban tér el, hogy az alkalmazott megoldások nem „egy az egyben” hordozzák a kiválasztott korszak elemeit, hanem összetéveszthetetlenül mai megoldásokba illesztve, „stilizálva” jelenítik meg azokat. Olyan helyzetekben gyakori, amikor a tervező / megbízó egy városi együttes alapkarakterét, vagy valamely domináns elemének stílusát tovább hangsúlyozni igyekszik, de véletlenül sem akarja azt a látszatot kelteni, hogy az adott városi szabadtér azzal azonos korból származik.

Példa: Budapest, Szt. Gellért tér.⁷¹ Dél Buda dunai kapujának sokat vitatott terve nyilvánvalóan a Gellért-szálló (a maga idejében⁷² szintén sokat vitatott) épületének hatása alatt készült – s nem véletlenül: a robosztus, a késő szecesszió jellemző vonásait magán viselő szállodaépület valóban uralja a teret. A kompozíció alapvonásaiban is, de a tér berendezési tárgyai (kútház, faragott virággyás-szegélyek, hullámzó padok, egyedi mészkő folyókák és napsugár-mintájú faveremrácsok) még inkább igyekeznek felidézni az elmúlt századelő dekorativista irányzatát.



Budapest,
Szent István tér



Budapest,
Szt. Gellért tér

⁷⁰ Török Péter, 2003

⁷¹ Dévényi Sándor, 2003

⁷² építését 1918-ban fejezték be

Ellenpontozás A historizálástól és stilizálástól alapjaiban eltérő gondolkodásmód, amely nem idézi meg a (kiválasztott) alapkaraktert és nem is próbál meg illeszkedni hozzá, hanem tudatosan szembe fordul vele és a stílusok kontrasztjára, a kontrasztok harmóniájára törekedve hoz létre új alkotást. Jellemzője, hogy az „új” igyekszik markáns, jellegzetes, emlékezetes formát ölteni – valóban ellenpontozni, s ezáltal kiemelni, kihangsúlyozni a „régit”.

Példa: Párizs, a Louvre Napoléon udvara ⁷³ A bátor és (a maga korában) meghökkentő acél-üveg építmény – egyik kritikusa szerint "hatalmas szálka a látogató szemében" – a mai napig megosztja a párizsiakat. A 21 méter magas, 35 méter oldalhosszúságú „főpiramis” kiegészítő mellékelemeivel teljes mértékben újrászervezte a Louvre főbejárati terét – de határozott állásfoglalásával egyszersmind gyökeresen átformálta a teljes barokk együttesről a világban élő képet is. Az ellenpontozás nem mindig ilyen sikeres – olyan komplex tervezői készséget igényel, amely csak keveseknek adatott meg, s amelynek hiánya számos fájó, városi sebet ütött világszerte.

Eszköztelenség Az ellenpontozással rokon tervező magatartás, amelynek során a környezet örökségének fokozott tiszteletben tartását önként vállalt tervezői háttérben-maradás, az új elemek formai, stíláriai visszafogottsága biztosítja. Olyan helyzetekben eredményes, amikor az építészeti környezet elég egységes, illetve eléggé gazdag ahhoz, hogy megfelelő mennyiségű és minőségű impulzussal lássa el a látogatót – s ezért ne legyen szükség markáns, önálló karakterrel bíró szabadter kialakítására.

Példa: Olomuc, Horní náměstí (Felső tér). ⁷⁴ A cseh város történeti magjának közel másfél hektáros megújításának központi eleme ez a mára világhírűvé vált tér. A gyönyörű, sötét tónusú barokk kúton kívül a túlnyomó részt bazalt kockakövel burkolt téren mindössze néhány lámpa és hat vöröses árnyalatú pad áll. A maximálisan tudatos, és a végletekig visszafogott tervezői jelenlétet ez utóbbiak festői – de egyben térformáló – elrendezése, és a sötét burkolatban szórta elhelyezett világosabb kőlapok jelzik. Nem sok, de pont annyi, amennyitől a téren járva, vagy azt képen nézve biztatóan új értelmet kap a sokak által sokat félt és gyakran bírált „köztérépítészeti üres” fogalma.



Párizs, Louvre



Olomuc,
Horní náměstí

A fejezet végén – mintegy tovább hangsúlyozva a felvetett probléma komplexitását – le kell szögezni, hogy egy létrejövő alkotás milyenségében és minőségében a **tervezői magatartást**, vagyis a választott gondolati utat és stíláriai-formai kialakítást súlyos hiba volna kizárólagos tényezőnek tekinteni, hiszen az alkotás folyamatát számos, a tervező személyétől független, objektív körülmény alapozza meg és befolyásolja.

⁷³ Ieoh Ming Pei, 1989

⁷⁴ P. Hajek, J. Hlasek, J. Sepka, 1998-2001

2. Mestermű bemutatása

PÉCS VÁROSKÖZPONTJA, A SZÉCHENYI TÉR ÉS KÖRNYÉKE 2005 – 2010

2.1. A MEGÚJÍTÁS HÁTTERE

Pécs történelmet írt azzal, hogy Magyarország első **európai kulturális fővárosa** lehetett. És történelmet ír azzal is – és itt hadd legyünk szakmailag elfoglaltak – hogy hazánkban eddig példátlan módon és mértékben látott hozzá városi szabadtereinek megújításához. És az a tény, hogy mindezt szisztematikusan, az építész – tájépítész szakmával szoros együttműködésben, országos, nyílt tervpályázatok formájában indította el, és ezek eredménye alapján vezényelte le, magasan fölé helyezi a „pécsi modellt” az általános magyar köztérfejlesztési gyakorlatnak.

2.1.1. Előzmények

Pécs azt, hogy elnyerhette a címet, más tényezők mellett jól előkészített pályázatának is köszönheti, amelyben kiemelt szerepet kapott a városfejlesztés, amely a kultúrát és a művészeteket nem egyszerűen önálló értékek, hanem a városias életformák alapelemeinek tekinti, velük segítve elő a **város megújodását** és részben gazdasági fejlődését is.⁷⁵ Pályázatában Pécs – az európai finanszírozási rendszer sajátosságait kihasználva – jelentős új beruházásokat határozott el, amelyek az „öt kulcsprojekt” néven vonultak be a köztudatba.⁷⁶ Ezek egyike a „Közterek és Parkok újjáélesztése”, amelynek keretében – nagyrészt uniós forrásból származó pénzek felhasználásával – nemcsak a turisták által látogatott belvárosi, frekvenciált területek megújítását tűzte ki célul, hanem a decentrumok (Uránváros, Kertváros, Meszes) fejlesztését is.

A rendszerváltozás során a pozíciójából sokat veszítő – és gazdasági értelemben magára még mindig nem találó – térségben, a város fejlesztési lehetőségei beszűkültek. Az évek során olyan beruházási hiány halmozódott fel Péccsett, amelynek nyilvánvaló jeleit az elavult, sokszor elhanyagolt, modern értelemben vett városiasságot nélkülöző közterületein lépten-nyomon észlelhetjük. A folyamat eredményeképpen olyan településszerkezet alakult ki (miként sok más városban is), ahol kevés a találkozási helyként szolgáló közterület: terek legnagyobb részét a **gépjárműforgalom** igényei szerint alakították ki, vagy alakították át. A kezdeti stádiumban lévő forgalomcsillapítás tárgyi eszközei esetlegesen és kevésbé esztétikusak, mint ahogy a meglévő kevés utcabútor sem áraszt egyedi és vonzó képet.⁷⁷

Péccsett a kulturális rendezvények köztéri jelenléte hagyománynak tekinthető, a közterületek jelen állapota azonban általánosan leromlott, a terek némely esetben alkalmatlanok a nekik szánt funkciókra, illetve a

⁷⁵ 2005. július 14-én Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 399/2005. (07.14.) sz. határozatával egyhangúlag elfogadta az Európa Kulturális Fővárosa – 2010 (a továbbiakban EKF) program pályázati anyagát

⁷⁶ Dél-Dunántúli Regionális Könyvtár és Tudásközpont, Pécsi Konferencia- és Koncertközpont, Nagy Kiállítótér – Múzeum utca rekonstrukció, Zsolnay Kulturális Negyed, Közterek, közparkok megújítása I. és II.

⁷⁷ Részlet az „EKF Városrész közterületeinek megújítása” tervpályázati kiírásából

funkciók meghatározása bizonytalan. Ezért szükséges a terek rendszerének újragondolása és megújítása azzal a céllal, hogy alkalmassá váljanak az Európa Kulturális Fővárosa-eseménysorozat megrendezésére. A program által kitűzött célok megfelelő választ adnak a problémák kezelésére. A közösségi terek „visszaszerzése” alkalmassá teszi a várost a kulturális események befogadására, így a kultúra és a közönség kapcsolatának erősítésére.

2.1.2. A „Közterek és Parkok újjáélesztése” kulcsprojekt átfogó céljai⁷⁸

Közösségépítés, a közterületi kulturális élet fejlődésének elősegítése

A zöldfelületek és közterületek minőségi fejlesztésével és funkcióinak kiteljesítésével olyan terek jöjjenek létre, ahol kulturális **események** megrendezése méltó színvonalon biztosítható, továbbá amelyek vonzóak a városlakók számára, ahová „érdemes kimenni”. Pécs éghajlati adottságai lehetővé teszik, hogy a szabadtéri közösségi terek márciustól novemberig az emberi találkozások és kommunikáció meghatározó terévé váljanak. Cél, hogy a felújított terek „agóra-funkciót” ellátva a közösségi élet helyszíneivé váljanak.

A közterek városias jellegének erősítése

A városiasság mértékét a település nagyságán túl meghatározza az épített környezet minősége, az épületek mérete és jellege, valamint a közterület hasznosításának módja. Annál **városiasabb** egy település, minél sokoldalúbban és minél többek által kihasználtak a terek. Az utcák és terek átalakításával olyan, elsősorban közösségi használat céljából kialakított tereket kell létrehozni, amelyek alkalmasak egy kulturális életére büszke város változatos közösségi és kulturális funkcióit befogadni.

Települési környezet minőségének javítása, a városra jellemző egyedi építészeti karakter megőrzése

A települési környezet a lakosság mindennapi életvitelének keretét szolgálja: a lehangoló, elhanyagolt települési környezet negatív hatással van az emberek mentalitására, **biztonságérzetére**. A program megvalósulásával mind a város épített környezete, mind a településterület zöldfelületei megújításra kerülnek. A növekvő zöldfelületnek, létrejövő új vizes felületek létrehozásával javítani kell a város mikroklímáját, csökkenteni a levegő szennyezettségét.

Turisztikai és gazdasági fejlődés

A kellemes, eleven és egészséges városi környezet hozzájárul a Pécsre látogató turisták elégedettségéhez, és közvetve a városban töltött átlagos tartózkodási idő meghosszabbodásához. A megújuló közterületek a turisták tipikus haladási irányából kieső településrészeket kötnek be a város **idegenforgalmi** területébe. Ezáltal szélesedik a város turisztikai kínálata, amely – a programkínálat hatékonyabb módszerekkel történő megismertetésével együtt – a városba érkező turistákat hosszabb maradásra ösztönzi.

Parkok fejlesztése, megújítása

Pécs város belterületén igen kevés az összefüggő zöldfelület, a városi és városrészi jelentőségű parkok területe. A parkok átalakításánál célul kell kitűzni, hogy minden korosztály számára vonzóan bizonyuljanak, és

⁷⁸ Az „EKF Városrész közterületeinek megújítása” tervpályázati kiírás nyomán

minél több embert csábítsanak a szabadba. A faállomány és a **zöldterületek** berendezéseinek javításával, pihenő funkciójuk erősítésével el kell érni, hogy a ma még nemigen használt városi zöldfelületek is parkként funkcionáljanak; rákerüljenek a lakosok mentális térképére.

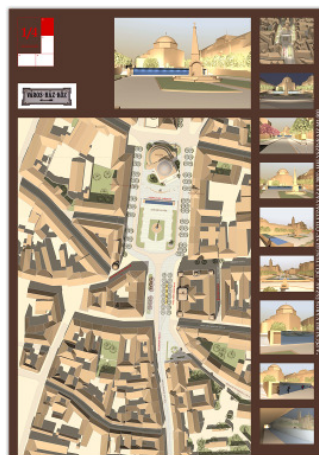
Játszóterek

Az egyébként is szegényesen berendezett játszóterek száma jelentősen lecsökkent az európai uniós szabványok kötelezővé tételével Pécssett is, hiszen a szabványoknak nem megfelelő játszóterek jó részét modernizálási forrás hiányában egyszerűen leszerelték. A **játszóterek kultúra** megreformálására, új és formabontó játszóterek kialakítására van szükség annak érdekében, hogy több korosztály számára vonzó játszótéri és szabadidős parkok jöjjenek létre.

2.1.3. A pályázatok

Az EKF cím elnyerésekor Pécssett egy olyan, többlépcsős (terv)pályázati modell indult el, amelyre – tudomásunk szerint – korábban hazánkban nem volt példa. Szerencsés módon találkozott egymással a korszerű, „európai módra” a kultúrára alapozó városfejlesztési szemlélet és a ma már szinte megkerülhetetlen „közösségi tervezés” gyakorlata. Már a kulturális főváros pályázatnak is fontos eleme volt a lakosság bevonása a fejlesztésekbe, a cím elnyerése után pedig kiírásra került az „**Én Kulturális Fővárosom**” címmel egy lakossági ötletpályázat, melyben a közterületek megújítására várt a város javaslatokat. Több száz pályamunka érkezett, tanúsítva, hogy a szakembereken túl a „civil” városlakókat is élénken foglalkoztatja az EKF és azon belül is a közterek megújításának kérdésköre. A pályaművek – logikusan – teljesen különböző módon ragadták meg a problémákat, a városrészeket átfogó felvetésektől kezdve az aprócska észrevételekig. A legáltalánosabb témák és felvetések voltak: tér- és a térfelszín használat, kerékpáros közlekedés, vizek megjelenése a tereken és az akadálymentesítés.

A második fokozatot a 2007 januárjában kiírt építészeti ötletpályázat jelentette, amelynek célja a belváros **Észak-Déli tengelye** mentén sorakozó terek jelenlegi és majdani funkciójának, kapcsolódásának, együttműködésének vizsgálata, és a 21. század folyamatosan újuló-változó történéseinek, eseményeinek, kulturális és egyéb rendezvényeinek előre alig látható igényeit befogadni tudó átalakítása volt. Bár olyan pályamunka nem született, amely a térsor minden elemének problémájára meggyőző választ adott volna, a díjazott 6 pályamunka nagyon jó alapként szolgált az összefüggő térrendszer kezelhető részeinek lehatárolásához, és az egyes terek tervezési programjának meghatározásához. Az itt szerzett tapasztalatokat, felvetéseket a város a „Pécs Városcopypont” és az „Indóház tér” pályázatok kiírásánál használta fel sikeresen.



Részlet az „Észak-Dél tengely” pályázat néhány díjazott pályaművéből

A „modell” harmadik lépése a konkrét pályázatok kiírása volt. A kulcsprojektet irányító központ döntése alapján részben országos nyílt **tervpályázatokat**, részben közbeszerzési pályázatokat írtak ki. 2007 augusztusa és 2008 májusa között Pécs városa egyedülálló módon hat tervpályázatot írt ki köztér-közpark rendezésére – ilyen soha nem történt korábban hazánkban és erős a gyanú, hogy jódarabig nem is fog (Magyarország 2023 után fog legközelebb kulturális fővárost adni Európának...) Mindeközben a másik négy kulcsprojektre is sikeres építészeti tervpályázatok zajlottak. Olyan példátlan szellemi, szakmai koncentráció jött létre ezekben a hónapokban, amely igen nagy kihívást jelentett az alkotóknak, lebonyolítóknak, értékelőknek egyaránt – és bizonyos értelemben meg is haladta a szakterület „kapacitását” (ez utóbbira az idő előrehaladtával egyre csökkenő számú pályamű a bizonyíték). Azonban minden pályázat sikeres volt, és ezt a tényt a továbbtervezés során létrejött, sok szempontból kontrollált és a sikeres kivitelezői közbeszerzések alapját adó engedélyezési-, majd tendertervek minősége is bizonyítja.

Sajátos, az EU-s projektekben országszerte tapasztalható gyakorlat az ún. „**FIDIC sárgakönyv**” alkalmazása, amely a beruházások kivitelezési munkálatait nagyon szoros, pontos specifikációkat tartalmazó tendertervi kiírás (a „sárgakönyv”) alapján közbeszerzést, a kiviteli tervek készíttetését is a tender győztesére bízva.⁷⁹ A pécsi tapasztalatok roppant vegyes képet mutatnak: az esetek jelentős részében a kivitelező – általában anyagi, szakmai és garanciális okokból – nem tudott megállapodni az engedélyezési- és tendertervek készítőivel a kiviteli tervek elkészítéséről, és más tervezőre bízta a folytatást. Az eredeti tervező ezekben az esetekben szakfelügyeletet lát el, miközben a projekt – éppen az átállás miatt – jelentős idővesztéséget számol el, ami fokozott minőségi kockázatokkal jár. A teljes építész-tájépítész szakma egyik legnagyobb feladata a közeljövőben ennek az ún. „design & build” gyakorlatnak az építészeti projektekben való lehetőség szerinti megakadályozása.⁸⁰

⁷⁹ A FIDIC sárgakönyves tender mérnöki műtárgyak létesítésére született és elsősorban arra is alkalmas

⁸⁰ A kérdésről ld. bővebben Bardóczy Sándor: Még 100 nap maradt a Széchenyi térre c. cikkét - <http://www.epiteszforum.hu/node/14023>

2.1.4. A megvalósítás

A két ütemben megvalósuló Közterek és parkok kulcsprojekt az alábbi közterületek felújítását tartalmazza:

Első ütem: Pécs-Tettye városrész közterület megújítása I., Pécs-Uránváros főterének és kapcsolódó közterületeinek tervezése, Pécs-Megyer városrész központi területének és kapcsolódó közterületeinek rendezése, Köztársaság tér megújítása, Pécs világörökségi pufferzóna (Kórház tér), Rókus sétány megújítása, Diana tér megújítása.

Második ütem: Pécs-Tettye városrész közterület megújítása II., Pécs város központjának megújítása, EKF városrész közterületeinek megújítása, Pécs-Kelet központi területeinek megújítása, Indóház tér és környéke rendezése.⁸¹

Ha általában némi késéssel is, de a köztérmegeújítási projektek **elkészültek**, illetve befejezéshez közelítő állapotban vannak (Tettye II. ütem). (Az Indóház tér és környéke rendezése végül nem került be a beruházási programba.)



Pécs, Tettye
(s73 Kft.)



Pécs-Uránváros
központja
(LéptékTerv Kft.)

Irodánk abban a szerencsés helyzetben van, hogy több jelentős pécsi szabadtér-megújításnak is részese, irányítója lehet. A **Tettye-projekt**, amely Közép-Európa egyik legjelentősebb futó közterület – zöldfelület megújítási programja, újrafogalmazza a pécsi belváros és az azt északról határoló városrész és park kapcsolatrendszerét, minőségét. Léptékénél fogva különleges kihívást, hazánkban eddig jóformán ismeretlen feladatok megoldását hozta magával.

A **Zsolnay Negyed** északi felének tájépítészeti tervezésekor a kulturális városrehabilitáció egy különösen szép feladatával találkoztunk. A terület újjáélesztése – tekintettel Pécs és a Zsolnay gyár kapcsolatára – kiemelt figyelmet kapott. A kivitelezés még zajlik, és csak bízhatunk benne, hogy a megvalósuló minőség méltó lesz a Zsolnay név által képviselt minőséghez.

⁸¹ http://www.pecs2010.hu/p/kulcsprojektek/koztterek_es_parkok_ujjaelesztese

2.2. PÉCS VÁROS KÖZPONTJÁNAK MEGÚJÍTÁSA

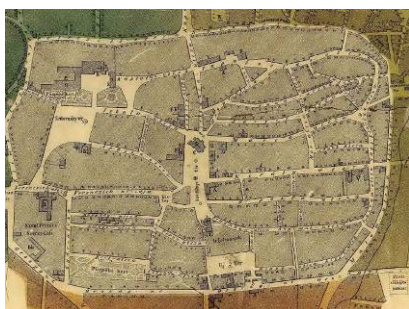
2.2.1. Történeti áttekintés ⁸²

A Széchenyi tér a város jelképe, szíve, közigazgatási, idegenforgalmi központja. A legkedveltebb szabadtéri rendezvény-helyszín, szinte minden hétvégén zajlik valamilyen esemény itt: hangverseny, fesztivál, vásár, verseny, vagy tüntetés, de ezek nélkül is mindig forgalmas hely, a fő gyalogutak fókuszaként a városlakók találkozóhelye, a turista-útvonalak kiinduló és érkező pontja. A tér kapcsolja össze a Világörökségi területet és a „Múzeum utcát” a belváros más turisztikai területeivel, a Király utcán keresztül a majdani EKF városrészrel és a Zsolnay Kulturális Negyeddel.

A **középkorban** még két kisebb tér a török hódoltság pusztításai után nyerte el megközelítőleg mai nagyságát. Az egykori piactér mai térfalai a 20. század elején véglegesedtek. Ekkor még az egyenesen lejtő, csaknem teljesen rendezetlen felszint ferdén átszelte a Kaposvári-forrásból eredő kis vízfolyás, és két díszes kút biztosította a környék jó ivóvizét.

A piac megszűntekor merült fel először a tér modernizálásának igénye, amely végül Körmendy Nándor tervei alapján valósult meg 1932-ben. A korszellemet tükrözően, a gépjárműforgalmat a tér mindkét oldalán leválasztották, a nagy kiterjedésű teret – az architektúrát követő – jó arányú térrészekre osztották. Teraszosítással a középső részt kisebb lejtéssel használhatóbbá, a szint süllyesztésével zárttá tették, és itt, a Szentháromság-szobrot hangsúlyosan kiemelve hoztak létre egy városi díszteret. Mindenhol helyi anyagokat alkalmaztak, felhasználva a tér átépítésével egy időben felszámolt *balokányi* temető sírköveit is a belső térrész burkolására. Több, a korra jellemző műalkotást komponáltak egységbe a téralakítással, mint a szerb megszállás alóli felszabadulás örökmécsesét, és a két pécsi honvédezred emlékművét.

1956-ban állították fel Pátzay Pál jelképpé vált Hunyadi szobrát a középső térrész dél-keleti sarkában a Nándorfehérvári diadal 500. évfordulójára. Azóta fontos találkozási, helymeghatározási pont lett a városlakók számára, fogalomná vált a „ló fara alatt” kifejezés. A téren helyezkednek el a város legfontosabb **közüintézményei**: a Városháza, a Megyeháza és a Városi Bíróság mellett többek között a Régészeti Múzeum, a Nagy Lajos Gimnázium, a Művészetek Háza és a Nádor Szálloda. Lakások jelenleg csak a tér alsó szélén álló két épület emeletén vannak.



Pécs,
1864



A Széchenyi tér a
negyvenes években

⁸² A történeti áttekintés vázlatos, mert a dolgozat célját és terjedelmét meghaladná egy forrásadatokkal kiegészített részletes történeti ismertetés

A téren az átmenő forgalom az átépítés előtt csak a taxik és buszok számára volt engedélyezett, de a behajtás és a parkolás korlátozás nélküli volt. Az elválasztott rendszerű útfelületeken, és a dzsámi előtt fizető parkolókat üzemeltettek. A zöldfelületek is elavultak, a pihenőtéren a kisebb cserjék mellett egynyári kiültetések voltak a jellemzők, a dzsámi körül előregedett cserjeállomány volt található. A Városházával szembeni díszkertben az erőteljes gömbkőrisek árnyékában nehezen kezelhető a díszkert volt, a felső térrész épületei előtt húzódó fasor egyes egyedei előregedtek.

2.2.2. A pályázat

Pécs MJV 2008. március 14-én nyílt tervpályázatot hirdetett Pécs város központjának megújítása címmel. Az alábbiakban a kiírás és a zárójelentés alapján röviden bemutatjuk a pályázatot:⁸³

Tervezési feladat (idézetek a kiírásból)

„A tervpályázat célja a műemléki védettségű, városfallal körbevett történeti városközpont egykori északi és déli kapuja közötti közlekedési tengely – a Hunyadi út a Megye közzel, a Széchenyi tér és az Irgalmasok utcája – közterületeinek teljes megújítása, valamint a 21. század kihívásainak megfelelő átalakítása. Legfontosabb szempontok: a gépjármű-forgalom minimalizálása, a gyalogos és kerékpáros forgalom célszerű, biztonságos és akadálymentes vezetése; a tereken kisebb és nagyobb rendezvények megtartására, pihenésre, nézelődésre, szórakozásra, művelődésre – a városi élet minden régi és új formájára – alkalmas felületek biztosítása; az állandó és az ideiglenes vendéglátó, kereskedelmi és egyéb funkciók elhelyezésére alkalmas területek kijelölése.

*A kiíró megoldást vár a főtér **komplex** újrafogalmazására, a műemléki védettség és a meglévő értékek tiszteletben tartásával, az építészet, táj- kert- és fényépítészet, szobrászat, grafika és minden egyéb új műfaj legújabb eredményeinek egységben kezelt, hatásos, de nem öncélú felhasználásával. A pályázóktól kérjük, hogy minden tervezett burkolat legyen korszerű, esztétikus, időálló és javítható; a növényzetben szegény területen legyen elegendő, a városi körülményeket jól bíró, könnyen fenntartható és nem tájidegen egyedekből álló aktív zöldfelület; a forró, száraz nyarakat enyhítendő kerüljön vissza a víz a térre, ügyelve a téli megjelenés problémáira is; a használhatóságot biztosítsa megfelelő számú és minőségű utcabútor és egyéb berendezési tárgy.*

*Továbbá gondoljanak a pályázók arra, hogy 2010-ben Pécsnek Európa Kulturális Fővárosaként ez a tér lesz a **jelképe**, de utána is elődjéhez hasonlóan legalább 70 évig használhatónak kell maradnia. Kívánatos, hogy a lefektetett alapelveket a belváros későbbi köztérfejlesztésénél is lehessen alkalmazni. A pécsi közterek és parkok újjáélesztése megnevezésű EKF projekt finanszírozása európai uniós forrásból történik, a jelen tervpályázatban lehatárolt területre és a kapcsolódó Kossuth térre bruttó 2 milliárd Ft előirányzott.*

⁸³ A pályázat adatlapját ld. a mellékletben!

*Cél hogy minél nagyobb mértékben a tér szélén lévő kávézók, éttermek kitelepülhessenek a térre időszakos és állandó jelleggel, figyelembe véve a különböző évszakokhoz kapcsolódó lehetőségeket. Cél az is, hogy a tér újra a közösségé lehessen, megteljen fiatalokkal, családokkal, az emberek szívesen töltsék el itt szabadidejüket. A tér körül lévő támfal és a térfelszín kellő érzékenységgel és a történelmi **hagyományokat** figyelembe véve áttervezhető, átalakítható, ha ez indokolt és értéket teremt ez által a Pályázó. A gyalogosforgalom akadálymentesítése követelmény. A gyalogosok és kerékpárosok biztonságos együttműködése megoldandó. A téren található műalkotások, szakrális és kegyeleti elemek tiszteletben tartandók, a téren megtartásuk kötelező. Esetleges áthelyezésük, átalakításuk, más környezetbe ágyazásuk csak alapos indoklással történhet, ennek indoklása a műleírásban kötelező.”*

Összefoglaló értékelés, a Bíráló Bizottság ajánlásai

A Bíráló Bizottság ajánlásai:

- A ma még nem pontosítható 20, 30, 40 év elteltével kialakuló használati igényeknek való megfelelés, ami a tér rugalmas, többféle használhatóságának biztosítását jelenti. Ennek érdekében stabil telepített létesítmények a kiírásban szereplő pár pavilon érzékeny elhelyezésén túl a téren nem telepíthetőek.
- A tér történetileg kialakult karakterének megőrzése, ami nem teszi lehetővé a tér geometriájának jelentős átalakítását, a térsíkok jelentős átformálását, a téren vagy a tér alatt támfalas megnyitását, új építmények telepítését. Ugyanakkor igény a tér átláthatóságának biztosítása a jelenleg túltagolt térrészek összekapcsolása.
- Meg kell oldani a kiírásnak azt a követelményét, hogy a vendéglátóhelyek kitelepülése biztosítható legyen, s kapcsolódjon a belső térrész mindkét oldali nyitottságához.
- A téralakítás korszerűsítése, használati többsíkúsága a középső térrész két oldalán fásítást igényel, ügyelve a ki- és átlátások biztosítására. Így az átláthatóság biztosítása miatt a Városháza elé nem tanácsos facsoportok telepítése.
- A mediterrán hangulatú téren feltétlen igény vizek telepítése, a tér funkcionális felületeinek megbontása nélkül. Markáns, új, narratív képzőművészeti elemek nem kívánatosak.
- A pályamunkák általában nem pontosították a tervezett térsíkok magassági helyzetét, lejtésviszonyait. A továbbtervezés során kiemelt figyelmet kell fordítani a tereplejtések korrekt kezelésére. Célszerű a Dzsámi előterének és támfalainak, valamint a középső térrész jelenlegi magassági viszonyainak megtartása, a déli oldali lépcsőzéssel együtt, de ennek helyzete természetesen változtatható.
- A térről jelenleg hiányzó vízfelület létrehozása alapvető követelmény. Ez természetesen több módon lehet teljesíteni, de a B.B. a tereplejtések figyelembe vételével támogatja kaszkád telepítését, tekintettel ennek a formának a pécsi hagyományaira. A kaszkád nem zárhatja le azonban a teret sem keleti, sem nyugati oldalán, nem sértheti a kiírásban is rögzített átjárhatóság követelményét. Kívánatos lenne a víz történelmi alkalmazásának megjelenítése is.
- A B.B. javasolja, hogy az utcabútorok legalább a történelmi belváros egészére nézve egységesítve legyenek a Széchenyi térre elfogadott modellek használatával. Vonatkozik ez a mikroarchitektúrákra, az információs rendszerekre, a közvilágításra, ahol a falikarok esetében a már meglévő használt formák továbbéltetését is jelenti.
- A B.B. fontosnak tartja az I. Világháborús emlékművek méltó elhelyezését, a Szentháromság szobor eredeti kerítésének visszaállítását, s javasolja a Szent Bertalan templom burkolatban való jelölését, valamint a Dzsámi melletti meglévő zöldfelület megtartását, kreatív megújítását.

Végeredmény

A megadott határidőig összesen 21 db pályamű érkezett be a lebonyolító székhelyére. Első díjat a Bíráló Bizottság nem osztott ki, továbbtervezésre a 2. díjas pályaművet (s73 Kft.) javasolta.



Részletek a pályázat díjazott munkáiból (A+, LéptékTerv, Gettoplan)

A győztes pályamű bemutatása műleírás alapján

(s73 Kft., Balogh Péter István – Mohácsi Sándor)

Cél

Olyan városi főtér, fő tér-együttes, amely a városi lét sokszínűségének toleráns befogadó felülete. Olyan köztér, amiben az itt élők és az ide látogatók döntő többsége egyaránt számára kedves személyes kötődési pontokat találni képes. Olyan városi agóra és fórum együttes, amelynek életében az EKF2010 az avatás ünnepe és amelynek utána évtizedekig meg kell felelnie a városi közélet „fő terével” szemben támasztott elvárásoknak.

Tervezési koncepció

Gondolati réteg

Médiaközpontú világunkban a siker azonnal kell. A maradandó kortárs szellemi érték azonban „aznap vagy másnap” csak kemény elemző-gondolkodást követően válik befogadhatóvá. Sokak számára csak a máshol már megszokott, nem egyedi megoldások a könnyen befogadhatóak. Egy **EKF főterének** azonban egyszerre kell az adott hely és kor társadalmi szövetére és a kortárs művészet szellemi hullámaira (irányzataira) reagálni. Ez tette szükségessé a fizikailag kötöttebb, állandóbb minőségen túl a szabadabb lehetőségeket nyújtó installáció műfajában megjelenő gondolatok életre hívását.

RÉSZLETES HELYSZÍNRAJZ M=1:250



A győztes pályamű helyszínrajza (s73 Kft.)

Funkcionális réteg

A közterek, közterületek kialakítására alapvető befolyással bíró funkciórétegek:

- A sokszínű városi élethez kapcsolódó köztérhasználat befogadásához többfunkciós felület szükséges. Egy városnak rendelkeznie kell olyan nyílt, terepviszonyaival nem determinált szabadterrel, amely „tálcaként” sokféle „étkezészetet” képes hordozni.
- A közlekedési-forgalmi rendszer minden rétegében (személyes, közösségi) és minden típusában (gyalog, kerékpárral, gépjárművel, busszal, villamossal) más-más igényeket támaszt. A funkciók és igényeik mátrixa nagyon súlyos konfliktusokat hordozhatnak.
- Közművek vezetését biztosító területként nagyrészt csak szakemberek számára látható műszaki-anyagi kényszerpályákat szülnek.
- Egy települési köztér-rendszernek egyre inkább felismert alapfunkciója a kialakuló klimatikus viszonyokra való reakció.

Műszaki réteg

A teljes terület minden elemének műszaki szempontból magas terhelésnek is ellenálló minősége alapkövetelmény. A pályázat az alábbi fő műszaki rétegeknek való **megfelelésre** törekszik: A burkolati rendszer teherhordó rétegendje, kopás- és fagyálló anyagminősége; vízelvezetés rendszere mind a felszínen, mind az alatt; a köz- és díszvilágítás, a rendezvények elektromos ellátása; a területen szükséges vízellátás biztosítása, a területen keletkező szennyvíz elvezetése.

Széchenyi tér

Felső térrész

A **Dzsámi**, ez az évszázadok során kialakult „épületszobor” története és jelenlegi élete jelentős üzenettel bír Pécssett, félúton Essen és Isztambul között. Az alapvetően a szeretetre és a békére épülő két világvallás élő megbocsátásának és befogadásának fizikai manifesztációja a templom. A Dzsámi emelkedik, így finoman izolálódik a tértől, míg a katolikus templombővítés a tér által körbenőtt, kapcsolata környezetével közvetlen.

Magterület

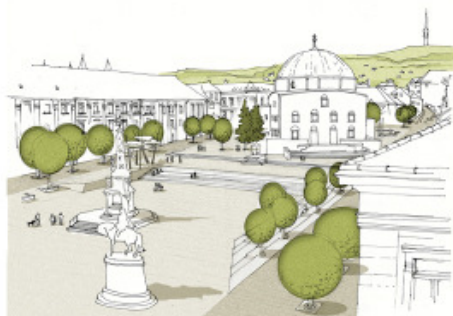
Itt található a város ősi észak déli és kelet nyugati főtengelye. Az így tartalmában kiemelkedő tér helyi definíciós pontjai a Szentháromság szobor, a Hunyadi szobor és a Jókai tér felőli utcatorkolat díszkútja. Ezek körül az elemek körül definiál egy második városi réteget a dzsámi, a Városháza tornya az Irgalmasok tornya és a Megyeháza kupolája. A harmadik réteg a táji léptéké, a Mecsek tömbje és a délre feltáruló táji távlat. Mindhárom réteg egymást erősítő módon pozicionálja a „**Helyet**” minden más Pécsi közösségi hely fölé. A térrész egyszerre három fő feladatának felel meg. Biztosítja a városi reprezentáció terét központi fórumszerűen nyílt terével és a tér minden irányába szabad átjárást biztosító lépcsősoraival. Biztosítja a demokratikus városi közélet megélésének fizikai környezetét, fásított agoráját a térfalak mentén, ahol vendéglő- és kávézóteraszok mellett szabadon használható padok is helyet kaptak.

„A Mecsek lába” térszobor

A térszobor a kortárs térépítészeti „hardver” része, egyszerre lépcső, terasz, lelátó, árnyas pihenő – és műalkotás. Az eredeti lejtést mutató keleti térfal és a bevágott városi díztér közötti nyílást és szintkülönbséget kihasználva, karakterét tekintve mozgalmas, változatos; de ugyanakkor anyagában (keménymészke) egységes felület alakítható ki. A térszobor egyszerre több **léptéket** képvisel: táji, városépítészeti jelként értelmezve a környező hegyek, dombok sziluettjét látjuk viszont, vagy éppen a Pécs környéki erdők fáinak hatalmas gyökereit. A tér viszonyrendszerében plasztikusan alakított térfal, egységes, de mégis változatos határoló felület.

Párna-felhők / fényplasztika (Kecskés András)

A fényplasztika a kortárs térépítészeti „szoftver” része. Alapgondolata kiegészíteni a tér elemeit egy, az EKF idejére felállítható installációval, amely az állandóság és biztonság mellett egyszerre hordozza az emberi lét, a kultúra időszakosságát, bizonytalanságát is. Interaktív fényjátékra épülő, **költői kép**. Nappal a város egyik jelképeként ismert "öt torony" és három felhő motívumával, este az álmainkat segítő párnák megidézésével. Az installáció így alapvetően két aspektussal rendelkezik, melyek közül az egyik a nappali természetes fényben, a másik az alkonyatkor indítható belső színes, vagy a formákra vetített fényekben mutatkozik meg.



A győztes pályamű látványtervei

A Városháza előtere

Ez a térrész a felvezetés és az átkötés funkciójának kell, hogy megfeleljen. A Városháza előtt a burkolat színes, pontszerű díszével azonos rendszerben járószintbe süllyesztett, ún. „jet-kutak” alkotnak impozáns vízképek úgy, hogy a fűvókákat kikapcsolva a díszburkolat teljes felületén járható, használható.

Hunyadi utca, Megye köz

Az utca összekötés a főter és az északi várfal kapuja felé. Osztóvonal és **kapocs** a nyugati és keleti északi belváros között. A teret az ősi utcarendszer használati, közlekedési rendszerének egymásba folyó irányai alakították ki. Hangulatát egy nagyméretű fa és egy szolid ivókút meghitté, a főter mellett „véletlenül” felfedezhetővé teszi. Ideális helyszín vendéglőterasz kialakítására - a közeli Anna udvar szintársulatának kitelepüléseivel tarkítva.

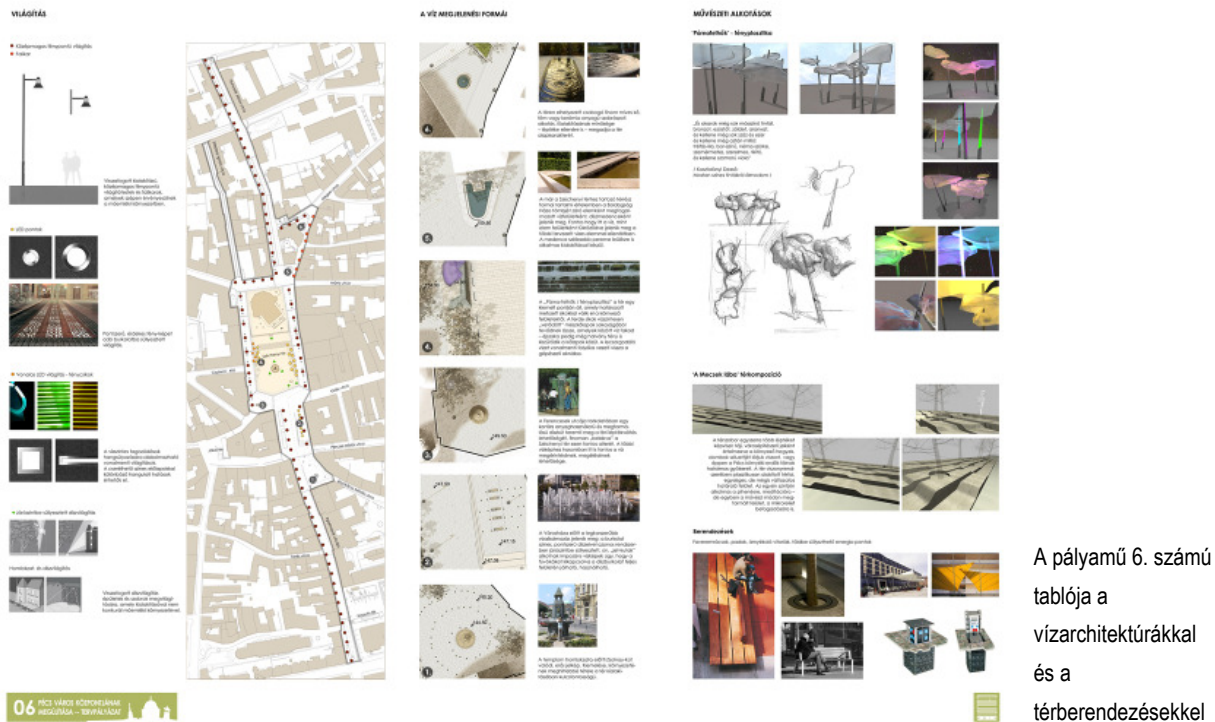
Irgalmasok utcája

A Széchenyi tér térrendszerének déli záróeleme. A templom homlokzata előtti Zsolnay-kút valódi, erős **jelkép**. Kiemelése, környezetének meghittebbé tétele a tér kialakításában kulcsfontosságú. A teret a Széchenyi

tér déli részétől a terep adottságait érdemben nem módosító, szórt állású, alacsony fákból álló zöld „lombfilter” izolálja.

Utcabútorok, berendezési tárgyak

Az utcabútorok (padok, hulladékgyűjtők, pollerek) alapvetően alátámasztják a tér karakterét, nem törekszenek önálló jelentés, önálló **karakter** erőltetett kialakítására. Az aknafedlapok – pontos felmérés és racionalizálás után - „pécsi fedlappal” fedettek.



A pályamű 6. számú táblója a vízarchitektúrákkal és a térberendezésekkel

Növényzet

A tér beállt faállománya kivétel nélkül megőrzésre – és kiegészítésre – érdemes. Ennek elsődleges célja a zöld növénytömeg megadása (az alapsík helyett). A **lombkoronaszint** árnyékolása nyáron a tér élıhetőségét szolgálja. A korszerű térépítészeti elveknek megfelelően relatív alacsony a cserje ill. egyéb növényfelületek mérete a tér alapterületéhez képest.

Burkolatok

A teljes terület burkolatrendszerének alapvetése a **tartósság**, funkcionalitás, reális beszerezhetőség, kötődés a helyhez és tisztelgés a Széchenyi tér jelenlegi kialakítása előtt. A gépkocsival is járt (vegyes forgalmú) szakaszok andezit burkolatot kaptak, amely oldalán vágott – így pontosan illeszthető, felületén pattintott – így hagyományos, nem csúszós felületet biztosít. A Széchenyi tér magtere a maival azonos, nagy lapokból álló vöröshomokkő burkolatot kapott, míg a tér egyéb, felületei (lépcsők, támfalak, térplasztikák) keménymészkből kerülnek kialakításra.

Közlekedési rendszer

Az élıhető városi tér elérése érdekében a Széchenyi tér tehermentesítése fontos. A teret csak engedéllyel rendelkezők, illetve taxik vehetik igénybe. A tér környezetének kialakítása a buszközlekedés figyelembevételével történt. Az közlekedési terek méretezése megfelelő a **közösségi** közlekedés számára, az

használt anyagminőségek szintén. Ugyanakkor úgy gondoljuk, hogy szükséges a belvárost megkerülő buszforgalmú útvonal kialakítása. A teljes térterület gyalogos-elsőbbségű – vegyes, kerékpáros használatú, ami lehetővé teszi, hogy a téren ne legyen „külön” kerékpársáv kijelölve, viszont a kerékpárosoknak sebességkorlátozást kell betartaniuk.

2.2.3. A tervezés menete, alapvetései

„A projekt célkitűzései megfelelnek annak az elképzelésnek, hogy 2010-re Pécs közterületei és parkjai betöltsék funkciójukat, mint Európa Kulturális Fővárosa: megfelelő környezetet biztosítanak a városi látóközönségnek, vonzerőknek, segítsék a városba látogató turisták tájékozódását, és szolgálják kikapcsolódásukat oly módon is, hogy alkalmasak szabadidőre, kulturális események megrendezésére.”
www.pecs2010.hu

Ügytörténet

A 2008. nyári eredményhirdetés után – lévén kétfordulós közbeszerzési eljárásról szó – meglehetősen hosszadalmas tárgyalási szakasz következett, amely kisebb hányadában szakmai kérdések, jelentősebb részében hivatalos formák, kötelező tartalmi elemek és a vállalási ár körül zajlott. Végül 2008. október végén írtuk alá Pécs városával a tervezési szerződést, amely az alábbi határidőket tartalmazta: **vázlat**terv elkészítése 2008. november 20., **engedélyezési tervdokumentáció** elkészítése 2009. január 15., **tender**terv dokumentáció elkészítése 2009. február 15. Tekintettel a hatalmas területre (közel 2,5 hektár) és sok szempontból (pl. műemlékek, közműhelyzet) igen összetett feladatra, roppant intenzív tervezőmunka indult, amelynek során a generáltervezés/tértervezés mellett az alábbi szakterületek tervezői, alkotói működtek közre: építészet, információs rendszer tervezés, utépítés, forgalomtechnika, vízellátás, csapadécsatorna, elektromos rendszerek, fénytervezés, vízgépészet és öntözőrendszer, tartószerkezet, akadálymentesítés, homlokzatfelújítás, geodézia, 3d animáció, látványtervek, makett, művészeti alkotások.⁸⁴ A teljes folyamat irányító tervezői Balogh Péter István, Mohácsi Sándor, Pécsi Máté (s73) voltak. A megbízót Merza Péter, a Pécs2010 Menedzsment Központ Kht. fejlesztési igazgatója képviselte.⁸⁵

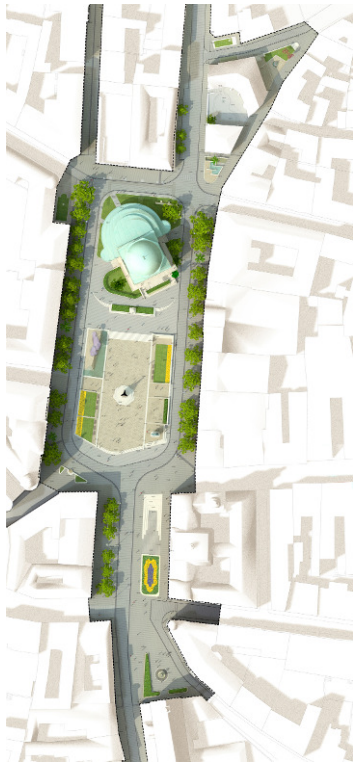
A vázlat

Sajátos módon határozta meg a tervezés első szakaszát a helyi politika: lakossági nyomásra a hosszú éveken keresztül előkészített tervezési programba bekerült az a kitétel, hogy a terület zöldfelületeinek nem szabad számszerűleg csökkenniük – ez a tény a pályázati győztes terv gyökeres átdolgozását kívánta meg. Az így elkészült vázlat 2008. novemberében és decemberében került a megbízó, a megbízót munkájában segítő építészeti grémium, a KÖH műemléki tervtanácsa és egy lakossági fórum elé.

⁸⁴ Szaktervezők: Babits Bernadett, Balázs Péter, Balogh András Miklós, Bruckner Erzsébet, Csizmazia Géza, Gálhidy Péter, Haász Ferenc, Hajdu Veronika, Karlócai Péter, Kecskés András, Kotormán László, Kovács-Andor Krisztián, Laczkovics János, Ládonyi Ákos, Müller Ferenc, Rácz Róbert, Sas Gyula, Sugár Gábor, Szilágyi Klára, Sztranyák Gergely, Tamás Anna Mária, Vajda Szabolcs

⁸⁵ A projekt teljes adatlapját lásd a mellékletben!

A **vázlat** egy „köztes” (értsd: a meglévő állapot és a pályázati terv közötti) alapállást vett fel, amelynek lényege az volt, hogy az alsószinti zöldfelületek (gyep és virágágyás formájában) megmaradnak. Egy másik fontos – a lakossági fórum és a politika egységes véleménye alapján kialakult – eleme a tervnek a „Körmendy-féle” támfalak kvázi visszaépítése, megidézése volt, amelyeket a keresztirányú forgalom várható pontjain felnyitottunk. Az ekkor még nem kizárt buszközlekedést is figyelembe véve a tér keretező útburkolata továbbra is nagy teherbírású, szürke andezit burkolat volt.



A vázlat alaprajza és látványtervei

A változat általában sikert aratott a laikus közönség körében, azonban a helyi szakma egyértelmű elutasításába ütközött: az építészeti tanácsadó testület állásfoglalása szerint a terv visszalépés a pályázat eredményéhez képest és nélkülözi annak karakteres állásfoglalásait. A „neo-körmendy” változat helyett egy határozott, „faltól-falig” azonos anyaghasználatú, mediterrán hangulatú teret javasoltak. Végül – talán kissé szokatlan módon – ez utóbbi álláspont került fölénybe és a végleges engedélyezési- és tendertervek a pályázati terv szellemiségében kerülhettek részletes kidolgozásra.

Az engedélyezési és tendertervek

A 2009. január 15-re (!) elkészült **engedélyezési terv** a szabadon bejárható, megélhető tér koncepciója mellett tette le a voksot, egységes anyaghasználattal, amely a belváros most készülő másik nagy terének, a Kossuth térnek kőanyagaival is megegyezik („sárga gránit”). Az alapsíkon megszüntetett zöldfelületeket árnyékoló lombkorona-szint pótolja. A „Mecsek lába” kompozíció a pályázati formában nem jött létre, de értékes térépítészeti/képzőművészeti együttműködés bontakozott ki, amelynek eredményei a Városháza előtt, a Ferencesek utcája torkolatában, a Hunyadi út sarkán és a nagy kaszkádon érhetőek tetten.



Az engedélyezési terv alaprajza és látványtervei

A 2008 márciusában – teljes bekerülési árkontroll mellett – elkészült **tendertervek** alapján sikeres közbeszerzési eljárást folytatott le Pécs városa, amelyet az egyetlen érvényes ajánlatot benyújtó cég nyert meg. (Jelentős különbség, hogy a pályázat párnafelhő-kompozíciója a város döntése alapján a végső tenderbe nem került be – a helyére elhelyezendő műalkotásra újabb, ezúttal képzőművészeti pályázatot írtak ki.) A „design & build” elve alapján megbízóvá előlépő kivitelezővel ⁸⁶ – tekintettel a tárgyalások során felajánlott igen kedvezőtlen szakmai, anyagi és garanciális feltételekre – végül nem tudtunk megegyezni a kiviteli tervek elkészítéséről, ezért azokat végül egy másik tervezőiroda ⁸⁷ készítette. A pályázat nyertese így a kiviteli tervezés és a kivitelezés során – a város megbízásából és továbbra is annak érdekeit képviselve – **tervezői szakfelügyeletet** látott el.

⁸⁶ Bayer Center Kft.

⁸⁷ Építész Kör Kft. – Keresztes Béla, Építész Kétszög – Denkinger József

2.2.4. Felmérések

A tervezést megelőző fázisban, illetve részben azzal párhuzamosan az alábbi felmérések készültek:

- **geodéziai** felmérés a teljes területről és közmű genplán
- teljes **homlokzatzfelmérés** 1:500-as méretarányban
- a tér értékes **térépítészeti elemeinek** felmérése
- a **növényállomány** felmérése, értékelése

A tér értékes térépítészeti elemei

A felmérés célja az volt, hogy világos képet alkosson a tér azon elemeinek állapotáról, amelyek olyan eszmei/funkcionális értékkel bírnak, hogy megőrzésük, felújításuk érdemben szóba jön/jöhet.

A **Zsolnay kút** körüli támfal és lépcső a terület egyik kulcspontja. Többször felmerült a tér magjához hasonló felújítása, de jelen terv – nem utolsó sorban költség megfontolásokból – a jelenlegi állapot felújításával számol. A Virág cukrászda előtti **növénykazetták** jó állapotúak, de a homlokzathoz közeli pozíciójukkal megnehezítik a terasz-szerű kiülést. Ezért a tervezett állapot a kazetták áthelyezésével (1,2 méter) számol.

A **Hunyadi szobor** talapzata természetesen „marad”, de fontos az új kialakítás szerves csatlakozása. Az íves előlépcső átalakul, de a kőanyaga felhasználhatóságát meg kell vizsgálni. A **szentháromság szobor** talapzata jelen állapotában nem tűnik alkalmasnak az új térhez való szerves illeszkedésre, ezért indokolt az átépítése.

A **főlépcső**, mint fontos „kötelem” múlt és jövő között a helyén marad – teljes felújítását követően. Az első **világháborús reliefek** új elhelyezést kapnak – az örökmécses környezetében. Felmérésre kerültek még a Dzsámi körüli lépcsők és a Leonardo szobor környezete.

Növényállomány felmérése, értékelése

Az tervezési területen 41 fát és bokorfát mértünk fel. Ezek közül építéstechnológiai okokból 3 db, egészségügyi okokból 1 db került kivágásra. 37 db fa megtartandó, az építkezés ideje alatt fokozottan vigyázni kell rájuk, kalodával védendőek. A fenntartás hiányosságai itt-ott felfedezhetők ugyan, de a növényállományról egységesen elmondható, hogy jó egészségi állapotú, **szép faegyedeket** tartalmaz, változó esztétikai értékkel. A Széchenyi tér keleti és nyugati oldalán esztétikus, értékes ezüst hárs (*Tilia tomentosa*) fasorok találhatóak, melyek mindenképp megtartandóak, néhol kiegészítendőek. A fák lazább lombszerkezetének köszönhetően nem zavarják jelentősen a teret szegélyező épületek homlokzati képét. Zöld lombjukkal jelentős kondicionáló szerepet töltenek be, ökológiai és egészségügyi hatásuk pótolhatatlan, továbbá zaj és porfogó felületként is értékesek.



A TÉR MADÁRTAVLATI LÁTVÁNYA



A TÉR LÁTVÁNYA A DZSÁMI FELŐL



A TÉR LÁTVÁNYA DÉLI IRÁNYBÓL



A VÁROSHÁZA ELŐTTI DISZTÉR



EGYEDI ÜLŐBÚTOROK A TÉR KELETI OLDALÁN



2.2.5. Tervezési koncepció

Tartalmi réteg

A legnagyobb szakmai kihívás egy beállt tér átalakításában az, hogy milyen eszközökkel keresi a közösség többségéhez a **kapcsolódási pontokat**. A köztér a leginkább valós képet mutató tükör az egész társadalom környezetalakítási, építészeti, vizuális kultúrájáról. A tervező számára egyszerre válik tapinthatóvá a közízlés és a magas művészet. A közösségi tér tervezése, jelen esetben egy Főtér rekonstrukciója figyelembe kell vegye a társadalmi szövetet. Pozitív energiával kell feltölteni a használók többségét hogy az építő munka célja betöltse valós gondolati értelmét.

A kortárs köztérépítészeti „hardver” céljainak meghatározása:

- Az új értékek hozzáadása mellett kiemelten reagáljon téren lévő értékekre, azokat védje és hangsúlyozza.
- A városközpont legyen az alkotó **társadalmi szövet** számára érzelmileg és racionálisan egyaránt befogadható.
- A kialakítás egésze és részletei optimista jövőképet sugalljanak, életet ünneplő elemekre épüljenek.
- „Mindannyiunk főtere” ideiglenes berendezésétől függően lehessen reprezentatív ünnepi tér, mediterrán piactér vagy csendes városi élettér.

A kortárs köztérépítészeti „szoftver” céljainak meghatározása:

- Legyen egy installációk fogadására alkalmas felület, ami egymástól független egyéni alkotók munkáját képes fogadni.
- Alakuljon ki egy olyan tárgy, ami **befogadó**, és alkotó gondolattal feltölthető.
- Legyen olyan alkotás, ami a térre érkezők által interakció kiváltására képes.
- Legyen olyan hely, téri pont a főtéren, amely ideiglenesen bármely európai alkotó számára bemutatkozási lehetőséget jelenthet pusztán csak az informatikai forradalom által biztosított internetes kapcsolatokon keresztül is.

Funkcionális réteg

A közterek, közterületek kialakítására alapvető befolyással bíró funkció rétegek:

- A sokszínű városi élethez kapcsolódó köztérhasználat befogadásához **többfunkciós** felület szükséges. Egy városnak rendelkeznie kell olyan nyílt, terepviszonyaival nem determinált szabadterrel, amely „tálcaként” sokféle „étkezésletet” képes hordozni.
- A **közlekedési-forgalmi rendszer** minden rétegében (személyes, közösségi) és minden típusában (gyalog, kerékpárral, gépjárművel, busszal, villamossal) más-más igényeket támaszt. A funkciók és igényeik mátrixa nagyon súlyos konfliktusokat hordozhatnak.
- A **találkozás** és tartózkodás céljának megfelelni képes rendszer kialakítás szükséges.
- Egy települési köztér-rendszernek egyre inkább felismert alapfunkciója a kialakuló **klimatikus viszonyokra** való reakció, a negatív hatások ellensúlyozása.

Műszaki réteg

A teljes terület minden elemének műszaki szempontból **magas terhelésnek is ellenálló** minősége alapkövetelmény. Az engedélyezési terv az alábbi fő műszaki rétegeknek való megfelelésre törekszik:

- A burkolati rendszer teherhordó rétegrendje, kopás- és fagyálló anyagminősége
- Vízvezetés rendszere mind a felszínen, mind az alatt
- A köz- és díszvilágítás
- A rendezvények közműellátása
- A területen összegyűlő csapadékvíz elvezetésének kialakítása, a területen lévő közművek kedvezőtlen

vizuális megjelenésű elemeinek elrejtése

- A terület szükséges berendezési elemeinek javaslata
- A terület információs rendszerének biztosítása
- A terület, a domborzati lehetőségek által determinált (ezért viszonylagos) akadálymentesítése

2.2.6. Az egyes térrészek ismertetése

Általános anyaghasználat

A terület egy alapvetően gyalogosforgalmú magterületből (Széchenyi tér, Szepesy Ignác utca, Irgalmasok utcája északi szakasz) és egy ezt ellátó, feltáró, kiszolgáló részből áll (Hunyadi János út, Megye köz, Irgalmasok utcája déli szakasz). A magterület egységes kőburkolattal készül. Ennek anyaga: sárga gránit, általában lángolt felülettel, különböző elem- és lapmérettel. A szegélyek világosszürke gránitból készülnek. Az egyéb területeken is ugyanezt a szegélyt találjuk, de a burkolatok jellemzően aszfalt és különböző kockakövek. A lépcsők, falak burkolata stokkolt sárga gránit, kivéve a fölépcsőt, amely az eredeti mészkövekből épül vissza.

Hunyadi utca

Forgalmi rend: Kétirányú gépkocsi forgalom a jelenleginél keskenyebb útpályával (6,5 méter) és szélesebb járdákkal. Az útpálya burkolata túlnyomó részt aszfalt, a járdáké kiskockakő (a szegéllyel meggyező gránit), a szegély 30 cm széles, kiemelt gránit szegély. Az iskolák és a Múzeum utca valamint a játszótér közötti szakaszon csillapított a gépkocsiforgalom – ezt a forgalmi sáv bazalt kockakő burkolata jelzi. A Szent Mór iskola előtt ún. „Kiss and Ride” parkoló létesül rövid idejű parkolással. A Hunyadi utca déli végén, a Régészeti Múzeum mellett hatállásos taxi-megálló szolgálja a közlekedést. A Boldogság Házától délre az út burkolata ismét csak bazalt nagykockára vált (a szegély fokozatosan süllyesztetté válik) és így csatlakozik az aszfalt burkolatú Mária utcába.

Közvilágítás: A mai közvilágítási lámpatestek felújítva, fejcserével. Ez alól kivételt a gyalogátkelőhely melletti új oszlop és falikar jelent.



A Hunyadi kút



A Hunyadi út

Megye köz

Mai funkciója (parkolás) a közeljövőben érdemben nem változik meg, de egy alacsony támfal építésével, illetve a burkolatok rendezésével jelentős esztétikai/funkcionális javulás érhető el. (A téren később potenciálisan csobogó, ivókút helyezhető el.) A „Hunyadi kút” ivókút kompozíció formai-tartalmi értelemben már a Széchenyi térhez tartozik, a Boldogság Háza tömbjét zárja. A Hunyadi kút a korábbi elképzelésekhez képest – nem kis mértékben anyagi megfontolásból – egy, a nagyobb méretű vízfelületnél kevésbé költséges kialakítást kapott. Az engedélyezési tervből ismert alapkontúrón belül egy lépcsősen elemelt teret és azon egy művészi ivókutat találunk. A teljes alkotás 130 négyzetméter alapterületű. A Boldogság Háza előtt egy alacsony dőlésszögű („olasz”) lépcső húzódik egy kőburkolatú beton pengefal takarásában. Ez a fal tagolja és tárja fel a lépcsőtől délre eső területet.

Forgalmi rend: A terület továbbra is a **forgalomcsillapított** zónába fog tartozni. Az esküvőre érkező reprezentatív parkolás is csak várakozásként kap helyet. A Hunyadi utcától „befelé” egyirányú, a József utca „kifelé” egyirányú. Innen mindkét irányba lehet kanyarodni. A felületek kiemelt szegéllyel, az északi részen aszfaltozott útpályával, máshol bazalt nagykocka burkolattal készülnek.

Közvilágítás: Falikarokra és oszlopokra szerelt „Budavár” típus.

Szepesy Ignác utca

Forgalmi rend: Érdemben nem változik, a gépjármű forgalom továbbra is csak az ott lakók érdekeit szolgálja. Törekedni kell a gyalogos útvonal preferálására, mivel ez az utca kapcsolat lesz a gyalogos közlekedésre átalakított Széchenyi tér és a Káptalan utca között. Az utcában parkolóhelyeket nem alakítottunk ki. Az utca a Széchenyi tér burkolatát kapja.

Közvilágítás: A déli szakaszon 3 db „Budavár” típus oszlopon. A felső szakaszon új fejekkel és felújított szerkezettel átfeszített közvilágítás.

Széchenyi tér

A templom északi oldalán új bejárati tér alakul ki. Az örökmécses alépitménye helyén marad, de a mellette álló két támfal átalakul – helyet adva az első világháborús reliefeknek. A Janus Pannonius utca torkolatát olyan módon alakítottuk ki, hogy a meglévő szintekhez a tér burkolata tudjon kapcsolódni.

A középső térrész egyszerre biztosítja a **városi reprezentáció** terét központi fórumszerűen nyílt terével és a tér minden irányába szabad átjárást biztosító lépcsősoraival, átkötéseivel. Biztosítja a demokratikus városi közélet megélésének fizikai környezetét, fásított agoráját a térfalak mentén, ahol vendéglő- és kávézóteraszok kapnak helyet. A tér részben a korábbi állapot (terv: Körmendy Nándor, 1932) alapvető értékeire épít: hasonló alapterület, a jellegzetes térforma új formában való megjelenítése, nagy (felújított) lépcsősor a Dzsámi felé. A főlépcső felújítása a tér átépítésének egyik fontos mozzanata: eredeti helyén és formájában való megőrzése üzenetértékű. A jelenlegi lépcső mészköveinek nagy része gondos bontás és raktározás után visszaépíthető. A Hunyadi szobor és a Szentháromság szobor természetesen a jelenlegi helyén maradt. Előbbi környezete a város egyik kedvelt találkozóhelye – ezt a funkciót ülőfalak jelzik a szobor közvetlen közelében.

A tér belső magjának, a főlépcső által kijelölt sávnak a két oldalán fákkal árnyékol, de burkolaton teljes felületen bejárható, egyedi padokkal és fényekkel vonzóvá tett **pihenőfelületek** találhatóak. Az eddigi támfalakat lépcsősorok váltották fel, ezek közül a legkarakteresebb az északkeleti sarok ülőkövekkel „megszórt” lépcsőfelülete.



Az északkeleti sarok ülőkövekkel „megszórt” lépcsőfelülete

Az egykori Párna-felhők alatt egy „**kaszkád**” jelenik meg, amely valójában egy lépcsős térrész, amelyet vízfelületek sora kísér – ez az átellenben található teraszlépcsők, ülőkövek formai, téri párja. A lépcsőző vasbeton alaplemezre kitöltő betonfelület készült, amely már megfelel a kaszkád pontos megjelenésének, kiosztásának. Ebben a betonszerkezetben készült el a vízgépészeti szerelés, és erre a szerkezetre került a teljes mértékben szobrászati alkotásként elkészült kaszkád. A kaszkád alapvetően 20*30*változó gránit „élkő” tömbökből és az ezeket összekötő, 8 cm vastag megmunkált kőfelületekből áll. Az egyes vízkimenetek külön-külön is szabályozhatóak. A víz tárolásáról és mozgatásáról a kaszkádtól délre elhelyezett aknák gondoskodnak.



A kaszkád



Ferencesek kútja

A Ferencesek utcája torkolatában egy kortárs anyaghasználatú és megformálású díszkút teremti meg a téri léptékváltás lehetőségét, finoman „belakva” a Széchenyi tér ezen fontos alterét. A többi vízképhez hasonlóan itt is fontos a víz megérintésének, megélésének lehetősége. A **Ferencesek kútja** alapvetően egy 8,5 méter átmérőjű kör alakú teresedés a tér délnyugati kapujában. Az alkotás lépcsőző kialakítása kiegyenlíti a tereplejtésből adódó szintkülönbséget. A lépcsők ölelésében egy különleges, egyedi burkolatminta jelenik meg, kiemelve a kis teresedést a nagy tér szövetéből.

Anyaghasználat: A tér egészét a természetes kőburkolatok és –felületek használata jellemzi. Az útpályát és a tér egyéb felületeit azonos, sárga, lángkezelt **gránitlapokkal** burkoltuk. Az általános térfelszín burkolatvastagsága 8 cm, jellemző lapmérete 30*60 cm; az útpályáké (11,5 tonna terhelésre méretezve) 10 cm, elemmérete 20*30 cm. A tér közepének burkolata 30-40-60 cm szélességű váltakozó soros, váltakozó elemméretű gránitburkolat. A javarészt nem kiemelt szegélyeknek jól láthatóaknak kell lenniük, hogy elkerülhető

legyen a forgalomterelő pollerek alkalmazása – így ezek világosabb színűek (világosszürke – egységesen a teljes területen) és a vízvezetést is segítő 2 cm-rel lesüllyesztve kerültek elhelyezésre.

Forgalmi rend: Alapvetően gyalogos dominanciájú terület, ahol a gépkocsi közlekedés szigorú megkötésekkel engedélyezett. A tér **körüljárhatóságát** megtartottuk, olyan felület kialakítással amely a buszok közlekedésére is alkalmas. A parkolók megszüntetésével értékes területek szabadulnak fel, melyek a gyalogos közlekedés színterévé válnak.

Közvilágítás: A térfalak mentén a **jelenlegi kandeláberek** állnak új fényforrásokkal, lámpafejekkel. A tér belső zónájában egyedi világítóelemek egészítik ki a fényarchitektúrát – decens oszlopos lámpák az újonnan telepített fák előtt, lefelé világító sávfények a padok alatt, az ülőköveket derengő fényvel ellátó ledsorok a teraszos térrészen. Fontos az egyedi térelemek (szobrok, emlékművek) díszvilágítása, amely jelentős derítő hatást fejt ki.

A Városháza előtere

A Városháza előtt egy lépcsős-teraszos megoldással lehet megfelelő előteret kialakítani az északi oldalon – vele átellenben, a bejárat völgy-felöli oldalán virágkiültetés kap helyet. A kettő egységes kialakításáról egy összefogott „**köszönyeg**” gondoskodik, amely egyformán jól képes a vízarchitektúrát és a zöldfelületet is befogadni. A vízkalkuláció korszerű: járószintbe süllyesztett szökőkút-fúvókák alkotnak impozáns vízképek úgy, hogy a vízképeket kikapcsolva a díszburkolat teljes felületén járható, használható.



A tér a Városháza felől



A városháza előtere

Az északi rész alatt vasbeton medencetést találhatók, amelyben vályúszerűen alakulnak ki a fúvókák és a visszaáramló víz megfelelő helyei. A **vízjátékot** lépcsős tér övezi, amelyet leülésre alkalmas kötömbök védnek az esetlegesen idetűnő gépkocsik ellen. Az együttest kiszolgáló nagyméretű vízgépészeti akna a Városháza főbejárata előtt található. Ezt a középső teret díszíti a szobrászművészi koncepció burkolatba süllyesztett bronz reliefje. A déli részen a burkolatminta szabta keretek között, vasbetonlemezben kialakított ültetőkazettákban változatos növénykiültetés jelenik meg.

Az utca túloldalán megóvásra érdemes a ma is megtalálható, fákkal beültetett két kiemelt ágyás, azonban a homlokzathoz közeli pozíciójukkal megnehezítik a terasz-szerű kiültést. Ezért a tervezett állapot a kazetták keleti irányba „tolásával” (1,2 méter) számol.

Közvilágítás: Ezen a területen csak a nyugati oldalon maradtak meg a jelenlegi közvilágítás oszlopai, a Városháza előtt homlokzatokra szerelt falikarok vették át a szerepüket. A vízarchitektúra is díszvilágítást kapott.

A Zsolnay kút környezete

A Zsolnay kút emblemikus pontja a városközpontnak. Az Irgalmasok temploma előtti növényágyások felújításra kerülnek, a templom előtt kis lombkoronájú fák jelennek meg. A kút körüli virágágyás a tér anyagával megegyező gránit burkolatot kapott.

Irgalmasok utcája

Funkció: A Széchenyi tér térrendszerének déli záróeleme. Az utca „utcaszerűségét” megtartottuk, de a mai útpálya-domináns kialakítás helyett a **gyalogosközlekedés** elsőbbsége lesz érezhető. A forgalmi sáv (süllyesztett szegélyekkel elválasztva) 4,5 + 2 méteres szerkesztésmóddal alakul ki, ahol a „plusz két méter” hol kiterő buszoknak és rakodásnak, hol pedig padokkal, fákkal alakított sétáló-pihenő szakasz. Az utca burkolata megegyezik a magterület burkolatával.



Egyedi padok



A tér esti képe

Egyedi padok

A területen két helyen jelennek meg egyedi tervezésű ülőbútorok: a Széchenyi tér középső részén és az Irgalmasok utcájában a telepítendő fák körül. A padok rozsdamentes, porszórt (RAL 9011) szelvényekből (L30, U60) és gőzölt keményfa pallókból készülnek kőtömbökre ill. kőburkolatú betontömbökre támasztva. Az ülőfelületek műhelyben készülnek, a tér kőtömbjei **művészeti koncepció** alapján egyedi kialakítást. A kőtömbök látszó mérete 220*60*kb.40 cm. A tér fái körül teljes zárást adó padok állnak (8 db), további 3 db délről nyitott pad készül (ezekben nincs fa). Az Irgalmasok utcáján 8 db „feles” pad található.

Növényalkalmazás

A területen – lévén városközponti terület, ahol a multifunkcionalitás és átjárhatóság fontos szempont – elsősorban a fák alkalmazása a döntő. Ezek kiválasztásában a **meglévő állományhoz** való illeszkedés valamint a Pécs Holding kezelői véleménye/ajánlása volt mérvadó. A beavatkozás előtt és közben a fákat fenntartó kezeléssel, fokozott gondozással kell megfelelő állapotban tartani.

Az alkalmazott növények listája:

Fák

Fraxinus ornus 'Mecsek' Virágos kőris
Tilia tomentosa 'Szeleste' Ezüst hárs
Gleditsia triacanthos 'Skyline' Tövises lepényfa
Crataegus laevigata 'Paul's Scarlet' Díszgalagonya

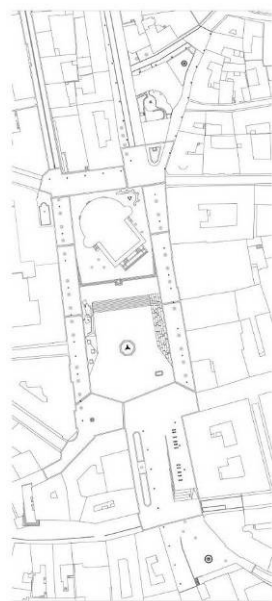
Cserjék

Berberis thunbergii 'Kobold' Borbolya
Hypericum 'Hidcote' Orbáncfű
Lavandula 'Hidcote' Levendula
Lonicera nitida Mirtuszlonc
Lonicera nitida 'Red Tips' Mirtuszlonc
Prunus laurocerasus 'Zöld szőnyeg' Terülő babérmeggy
Symphoricarpos 'White Hedge' Hóbogyó

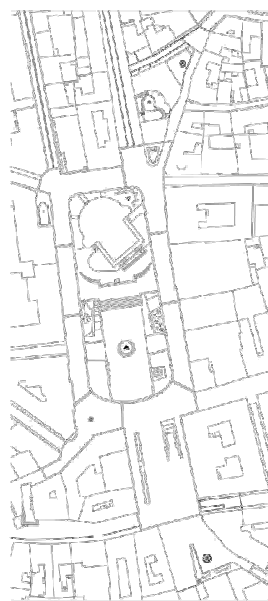
A Széchenyi tér „alakváltozásai” a tervezés során



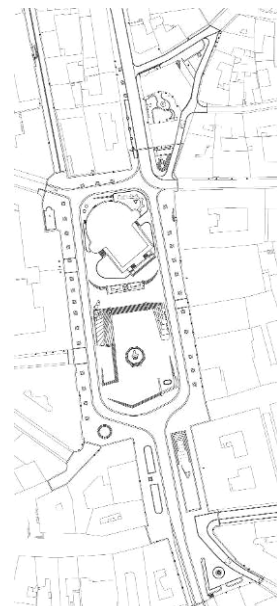
korábbi állapot



pályázati terv



vázlat terv



tender terv

2.2.7. A megvalósítás – Tervek és valóság

Pécs MJV és az s73 Kft. – utóbbi, mint a Pécs város központjának megújítása projekt engedélyezési- és tenderterveinek készítője, továbbiakban Tervező – 2009. december 10. napján szerződést kötöttek a PVK projekthez kötődő **tervezői szakfelügyelet** ellátásáról. Bár a szerződés 2009 decemberében kötött, a tényleges tervező felügyelet 2009 júliusában kezdődött. Tervező 2009. július 23-tól kezdődően vett részt rendszeresen a kivitelezői kooperációkon, ill. folytatott egyeztetéseket Megbízóval, Mérnökkel, a kivitelezővel és a kiviteli tervek készítőivel. A szerződésben rögzítettekén kívül Tervező részt vett a módosított engedélyezési tervek elkészítésében és jóváhagyatásában.

Tervező részt vett a kiviteli tervezést indító megbeszélésen, a kiviteli tervek készítőjével folyamatosan konzultált. A tervezés és a kivitelezés során Tervező mindvégig a Megbízó érdekeit képviselte. A tervekről és a tervezés állásáról közösen tájékoztatták Megbízót és Mérnököt a kooperációkon, amelyekről jegyzőkönyv készült. Tervező folyamatosan **észrevételezte** a kiviteli tervek készítése és a kivitelezés folyamán tapasztalt eltéréseket, problémákat. A leszállított bírálati kiviteli terveket Tervező 2009.10.08-án kapta kézhez, azokat legjobb tudása szerint az eredeti tervekkel összevetette és **véleményezte**. A kivitelezés ezen tervek alapján történt. Tervező 2009 júliusa óta folyamatosan jelen volt a kooperációkon, amelyekkel egy időben helyszíni bejárást és – igény szerint – művezetést végzett. A kivitelező részéről felmerülő igény esetén bejegyzett az építési naplóba. Észrevételeit Tervező több ízben írásban Megbízó és Mérnök felé jelezte, ezekre a kooperációkon választ kapott. 2010. január 7-én – a még jócskán félkész téren – tartották a EKF évad látványos megnyitó ünnepségét. A műszaki átadás-átvételre 2010. május 13-án került sor.

A Széchenyi teret „hivatalosan” soha nem avatták fel.

2.2.8. A kivitelezés néhány állomása képekben

090723



Közműépítés a nyugati oldalon

090729



Bontások

090806



Induló régészeti feltárás a gimnázium előtt

090827



Közműfektetés a magterületen

090903



Bontás a Városháza előtt

090917



Közműépítés a keleti oldalon

090924



Kitűzés

091003



Szent Bertalan templom

091008



Alap- és szekezetépítés

091015



Szerkezetépítés a magterületen

091019



Képzőművészeti zsűrizés

091029



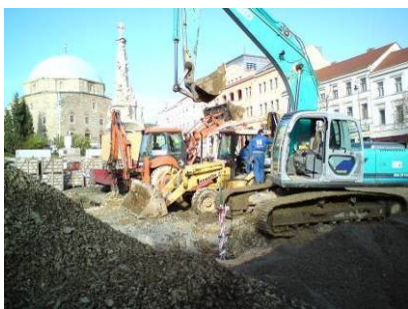
Alapozások a magterületen

091105



„Drakula pincéje”

091112



Burkolatalap-építés a magterületen

091119



Szegélyépítés a keleti oldalon

091123



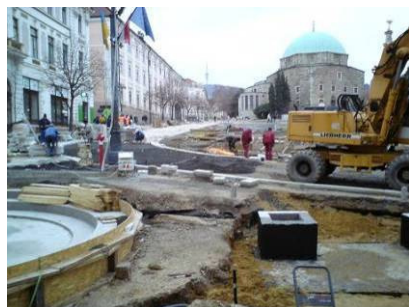
Kaszád szerkezetépítés

091203



Vízjáték szerkezete a Városháza előtt

091210



Szegély- és alapépítés a nyugati oldalon

100113



A lépcsős tér betonszerkezete

100224



Kész burkolat a keleti oldalon

100311



Tavaszi tél

100318



Burkolás a főlépcsőnél

100325



Burkolatépítés az örökmécsesnél

100401



A kaszád burkolása

szerző felvételei

2.2.9. Képek az elkészült városközpontból

A Városháza előtti tér



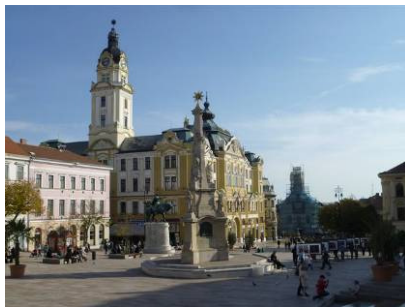
Szepesy utca



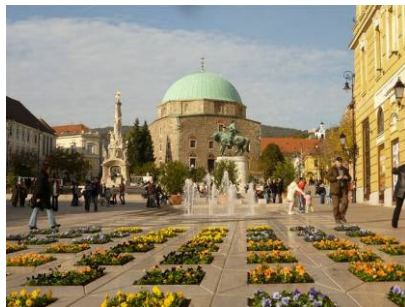
Szepesy utca és Dzsámi



A Szentháromság szobor



Virágok Breuernek



A lónál



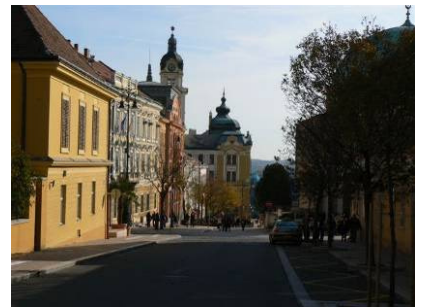
A „fűszál”



Régészeti Múzeum



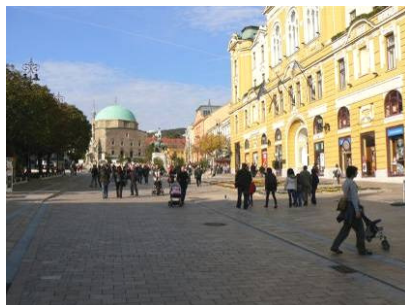
Hunyadi út



A lépcsős tér



Irgalmasok utcája



Pécs 2010



Mohácsi Sándor és Ládonyi Ákos felvételei

2.3. „A SZÉCHENYI TÉR ÉS ÉN” – avagy egy alkotófolyamat személyes háttéréről

Bevezető

Vannak szerencsések, akik Pécsen születtek. És olyanok is vannak, akik nem ott születtek ugyan, de mégis nagyon közel kerülhettek ehhez a gyönyörű és nagyon izgalmas városhoz – és ezért érezhetik magukat szerencsésnek. Én ez utóbbi csoportba tartozom.

Kapcsolatom Péccsel pontosan úgy kezdődött, ahogy majd' minden magyar gyereknek: diákként, osztálykiránduláson jártam itt először; majd az egyetemi évek alatt és után is többször visszatérve ismerhettem meg egyre jobban. De akkor még – ahogy mondani szokták – álmomban sem gondoltam, hogy egyszer ilyen sok közünk lesz egymáshoz.

Az első fontos szakmai lépés ebbe az irányba pécsi születésű barátom – későbbi cégtársam – Mohácsi Sándor diplomaterve volt, amelynek kapcsán egy emlékezetes napot töltöttünk a Tettyén; végigsétálva-elemezve-beszélgetve az akkor számomra még teljesen ismeretlen girbe-gurba utcákat, a hatalmas parkot a romokkal és a csodálatos Havi-hegyi Panoráma-sétányt. Hogy ebből, az egész Tettyét felölelő diplomatervből azóta valóság lett, az az egyik legnagyobb kaland a cég életében – de ez maradjon Sándor története.

2004

A pécsi belváros – amelynek szépséges Dzsámija ismeretlenül is gyerekkorom egyik legtitokzatosabb magyar épülete volt – 2004-ben jelent meg szakmai pályafutásomban: ekkor írt ki a város ötletpályázatot a Kossuth tér rendezésére. Már néhány éve létezett a stúdió73, és nagy erővel készültünk megmérettetésre – azonban az élet úgy hozta, hogy mégsem pályázhattunk együtt. Feladatomban lett ugyanis egy csapat verbuválása és vezetése a „másik munkahelyemen”, a Corvinus egyetemen. Végül nem bántam meg, mert szép helyezést értünk el egy általam azóta is nagyon kedvelt tervvel – miközben a cég (Sándor vezetésével elkészült) pályamunkája megnyerte a pályázatot. Bízunk benne, hogy lesz még közünk a valaha megvalósuló Kossuth térhez. Lett, bár nem teljesen úgy, ahogy akkor reméltük.

2005

A következő fontos állomás 2005, amikor eldőlt, hogy 2010-ben Pécs lesz Európa kulturális fővárosa. A bejelentés hallatán egyrészt boldogságot és megelégedettséget éreztünk; másrészt pedig egyre nagyobb kíváncsisággal tekintettünk a jövőbe, hogy szán-e nekünk vajon szerepet ebben a hatalmas vállalkozásban. Abban az időben már több tértervezési pályázatot megnyertünk (Dunaszekcső, Orosháza), és szinte természetesnek tekintettük, hogy Pécs városa is a legmagasabb szakmaiságot jelentő eszközhöz fog fordulni. Nem kellett csalódnunk.

2007

„Az Én Kulturális Fővárosom” lakossági pályázat után – amelyre sok, a köztereket is érintő javaslat érkezett – kiírásra került a „Belváros Észak-Déli tengelye” építészeti ötletpályázat, amellyel (számunkra is) elindult egy hároméves folyamat, amelynek a végeredménye most már mindenki számára látható és megélhető. Az „Észak-Dél” pályázat példaértékű módon közelítette meg a közterek kérdését a kulturális városrehabilitáció kérdéskörén belül. A tágabb összefüggésekre koncentráló kiírás, a megfelelő területlehatárolás sikeresen segítette a belváros építészeti és közterületi arculatának megfogalmazását. A feladat az Indóház tér és a Széchenyi tér közötti „tengely” különböző történetű, adottságú, hangulatú területeinek karakter-meghatározása, fejlesztésük irányainak kijelölése volt.

Díjnyertes pályázatunkban – ahogy a műleírásban is fogalmaztunk – őszinte nyitottságot vállalva beszéltünk a hellyel kapcsolatos érzelmeinkről. Munkánkat az emberi környezet alakításának két alapvetése határozta meg: az értékmegőrzés és az értékteremtés. Mivel a köztér és az azon zajló közösségi élet a gondolatok és érzelmek találkozásának hagyományos színtere, elsődleges célunk olyan térstruktúra kialakítása volt, ahol az emberek érzelmeiket és gondolataikat, saját életüknek jelentős pillanatait szívesen osztják meg másokkal. Ezt pedig egy olyan, a közösség által szabadon használható térrendszer biztosítja a legjobban, amely egyszerre képes a jelen és az alig sejthető jövő minden közösségi eseményének semleges helyszínt adni, de képes a lehető legszélesebb kör számára az otthon érzését kialakító pozitív kötődési pontokat is megteremteni.

Kiemelt tervezési szempontjaink a következők voltak. A HELY természeti, épített és kulturális szövetére, ritmusaira adott válaszok megkeresése. A város hálózati elemeit alkotó utcák és csomópontjait adó terek funkcionális definiálása és a strukturális részletképzési kapcsoló elemek erősítése, kialakítása. A téralakítás szakmai integrálása, vagyis a fragmentálódás (parkosítás, burkolás, művészi rendszerek „külön-külön”) megakadályozása. A kialakuló struktúra válaszainak megkeresése az érkezés – tájékozódás – megélés; tartózkodás – továbbhaladás – áramlás alapkérdéseire. A terek program-orientáló kialakításának a megtalálása. A gyalogos és a közösségi közlekedés domináns kiemelése a más jellegű gépjárműforgalmi terheléssel szemben. A funkciók és a köztér által nyújtott „szolgáltatások” egymásra olvasása, ezáltal a különböző korosztályok, közösségi csoportok sokszínű igényrendszerének maximális kielégítése. A gazdaságosság megtalálása, azaz mind az építés, mind a fennmaradás a közösség hosszú távú érdekeivel összeegyeztethető legyen.

A pályázat részeként találkoztam először a Széchenyi tér és környezetének problematikájával. Mohácsi Sándorral és Gergely Antallal együtt tettük le annak a koncepciónak az alapjait, amely a pályamunkában is látható volt és amely – bár áttételesen – a megvalósult terv alapját is képezte. Az akkori helyzet sajátosságát az jelentette, hogy a teljes tervezési terület méretéből adódóan az összes rész-térre – így a Széchenyi térre is – egy markáns, képletszerű, ötszázás léptékben is jól értelmezhető megoldást kellett adjunk.

Az alapgondolat a tér és a dzsámi kettősére épített: a templom „épület-szoborként” önálló talapzaton jelent meg, támfallal elválasztva az alsó térrésztől, a „pajzstól” – ez utóbbi világos színeivel a kiemelt térrészek (Zsolnay kút, Városháza előtti tér) sorába illeszkedett. Stílárís szempontból nem volt kérdéses, hogy milyen megoldás mellett döntünk: a hely erős történetisége, szimbolikus és fizikai „telítettsége” (Dzsámi, emlékművek, szobrok, térfalak) egyértelműen a formai értelemben visszafogott; archaizálásoktól, díszítésektől mentes kialakítás irányába mutattak.



A „tengely” pályázat alaprajza és látványtervei

Korán kialakult az a véleményünk, hogy a teret úgy kell faltól-falig átjárhatóvá tennünk, hogy közben megőrizzük a „jelenlegi”, vagyis a Köröndy-féle kialakítás téri alapvetéseit, illetve valahogy utaljunk az általa meghatározott „tér a térben” állapotra. Ez a szintbeli kettőség (utcák szintje kontra belső térmag) együtt a keresztben átjárhatósággal jelentős mennyiségű lépcső használatát eredményezte – de tekintettel a sokrétű használatra és az így kialakítható aréna-jellegre ezt nem bántuk.

A Köröndy-féle terv egyik zseniális megoldása az volt, hogy a belső teret határoló támfalak segítségével a hosszanti tengelyre szimmetrikus kialakítást tudott létrehozni – holott a területre a 8-10%-os hosszesés mellett hagyományosan jelentős keresztelés is jellemző. Pályázati tervünk ugyanezre a kettőségre törekedett: az alapvonalában szimmetrikus alapszerkesztés és a kétoldali laza fasor mellett a két oldalon a keresztelését felvenni képes aszimmetrikus lépcső- és teraszokat; valamint a betorkoló utcák és alsó térrész sajátos viszonyaira karakteresen reagáló éles vonalú, a középtengelyből elhúzott „pajzs-élvonalat” terveztünk. Ez utóbbi két megoldás a tér végleges terveiben is megjelent.

2008 – A tervpályázat

Az ötletpályázat sikere és a beérkezett javaslatok magas szakmai színvonala bebizonyította a „Pécsi-modell” helytállóságát, és szinte biztosak lehettünk benne, hogy a városközpont tervezőjét tervpályázaton fogják kiválasztani. Így is lett, a pályázatot 2008 márciusában írták ki. Itt kell megemlékezzek arról a csapatról, amelyik a győztes pályaművet – amelyet Mohácsi Sándorral együtt koncipiáltunk – tető alá hozta, s amely később, a tervezés időszakában is igazi csapatot alkotva segítette a munkát.⁸⁸



A Széchenyi tér a tervpályázatban

A pályaművünk szinte ideális körülmények között született: a megelőző évek intenzív szakmai munkája, a tudatosan felépített csapat és csapatmunka lehetővé tette a napi rutinok beépülését a kreatív, alkotó munkába. Nem kellett a tervezés során korábban nem alkalmazott tervi megoldásokat, sem új ábrázolási technikákat alkalmaznunk. Ezáltal elegendő energiánk és időnk maradt a pályázat szellemi háttérének kidolgozására, a „pécsi szál” minél erősebb megragadására.

A pályamű Széchenyi tere⁸⁹ alapvetéseiben a korábbi munka továbbfejlesztése, finomítása. A koncepcióban nincs lényegi különbség, de – a kiírás által sugallottan – megjelenik az egész tér / térség még határozottabban egységes kezelésmódja, csökken a kontraszt a pajzsterület és az általános városi alapszövet között. A Dzsámi kiemelt téri pozicionálása hasonló (bár lépcsőkkel történik), de a templomot övező zöldfelületek radikális csökkentésével és a pajzsterülettel megegyező burkolat alkalmazásával egy összefüggő, nagy térbelsőt alakítottunk ki.

A Zsolnay-kút emblemikus szerepét egy burkolatjátékkal hangsúlyoztuk – a kútból induló spirálformában járható, fagyálló Zsolnay kerámiák díszítik a burkolatot. A Városháza előtti téren, a korábbi parkoló helyén megjelenik a burkolatba épített szökőkút-sor – igaz ekkor még a tér „alsó” széle volt kiemelve és nem a „felső” besüllyesztve. A Ferencesek utcája torkolatában fontosnak tartottuk a víz megjelenését; hasonlóan a Boldogság háza előteréhez, ahol a Hunyadi kút kapott helyet egy viszonylag nagyméretű medencéhez kapcsolódóan. Két olyan további kompozíció jelent meg a terven, amelyről részletesebben szólok, mert a koncepció lényegi elemei közé tartoztak, bár nem valósul(hat)tak meg: ezek a „Mecsek lába” térszobor és a „Párnafelhők” szoborkompozíció.

⁸⁸ Nagy-nagy köszönet Gyüre Borbálának a művészi vénáért és a gyönyörű látványtervekért; Hómann Jánosnak a precizitásért és a homlokzatokért; Kuti Zalánknak a 3D-s modellekért; Pécsi Máténak a hozzáállásáért és a csapat motiválásáért; Pintér Katának a kitartásáért és a szépséges helyszínrajzért; Radics Mónikának a figyelmességéért és a finomságokért; Kecskés András festőművész barátunknak a párnafelhőkért; Bognár Emesének és Papp Szilviának a hatékony segítségért.

⁸⁹ bővebben ld. 43. oldal

A „Mecsek lába”

A tervezés korai fázisától kezdve el akartuk kerülni – a már amúgy is túlterhelt tér – további klasszikus műalkotásokkal való teletűzdelését, de ugyanakkor éreztük, hogy a „fontos pontokon” szükség van olyan plusz tartalmakra, amelyek túlmutatnak a mindennapos használat pusztá kiszolgálásának igény szintjén. Leginkább a pajzsterület két oldala jött szóba: a keleti oldalon a Hunyadi szobor környezete igényelt magas minőségű kezelést – ez lett a „Mecsek lába”; a nyugati oldalon pedig a lépcsőzetesen emelkedő kaszkád teteje nyújtott lehetőséget a kiírás által megkövetelt, az EKF évad szimbolikus megjelenítésére alkalmas installáció elhelyezésére – ide kerültek a „Párna felhők”.



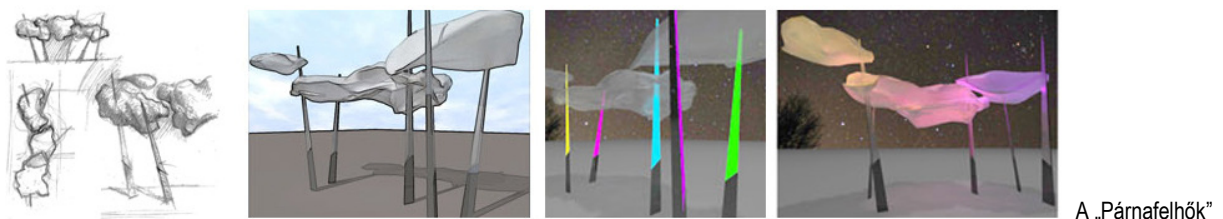
A „Mecsek lába”

A „Mecsek lába” térkompozíciót a különleges pozíció és az egyedi szintkülönbségek hívták életre: olyan, teljes felületén járható, artisztikus felületet kellett létrehozni, amely alkalmas az egymástól elnyíló térfelzínek (utca és belső tér) összekötésére, ugyanakkor kellően nagyvonalú; alapszerkesztésében egyszerű, a térben mozogva mégis változatos, vonzó képet biztosít. A zsűri megfogalmazása szerint: *„A keleti oldal „Mecsek lába” plasztika gondolatisága kiváló alap konkrét képzőművészeti gondolatok kifejtésére.”* Itt foglalmaztuk meg először azt a módszert, amely a kortárs térépítészetben a képzőművészetek (jelen esetben a szobrászat) általunk helyesnek tartott megjelenési formáját jelenti: a teljesség igényével, a tér összességéből megfogalmazott alaphelyzet építészeti kialakítása után, annak lényegéből fakadó, de újabb tartalmakat feltárni képes művészeti réteg megjelenítése – az applikatív gesztusok, a túldíszítettség vagy az öncélúság minden jele nélkül.

A „Mecsek lábát” végül a szűk időkeret és a jórészt ebből fakadó realitások lehetetlenítették el: a tervezésre rendelkezésre álló néhány hét, hónap alatt nem volt fizikailag kivitelezhető a térszobor teljes, valós, művészi értékű modellezése. Ezen kívül féltünk, hogy a nagymennyiségű tömbkő beszerzése, egyedi megfaragása, illesztése a kívánatos minőségben meghaladná egyrészt a projekt büdzséjének erre szánt részét, másrészt pedig a hazai térépítészeti kivitelezés átlagos minőségi szintjét. Szükséges volt ezért a művészeti projekteket jobban körülhatárolnunk és méretükben csökkentenünk. Egyszerűen féltünk a legfontosabb, legérzékenyebb pontok, elemek, területek leromlásától; a kispórolt anyagmennyiség és minőség óhatatlan bosszújától. Utólag – látva a kivitelezés menetét, a közben felmerült problémákat és a léptékében kisebb művészeti projektek körüli „hangulatot” – úgy érzem, jól döntöttünk. Hiányzik ugyan a „Mecsek lába”, de újra bebizonyosodott, hogy a „kevesebb több” elmélet alkalmazása, a realitások értékelése az álmok kergetése helyett – és ezáltal egy egyszerűbb, de megbízhatóbb eredmény elérése – a térépítészetben is meghálálja önmagát.

A „Párnafelhők”

Alapvetően hasonló pályát járt be a „Párnafelhők” kompozíció is, bár nem azonnal a tervezési folyamat kezdetekor maradt ki a megvalósulásból, hanem jóval később, a tendereztetés időszakában lehetetlenedett el végleg. A pályázati kiírás tartalmazott olyan kitétel, hogy a Széchenyi téren egy emblematikus – ugyanakkor ideiglenes – alkotás létrehozásával utalni kell az Európa Kulturális Fővárosa címre. Mi ezt a szerepet a „Párnafelhőknek” szántuk, amely egy interaktív, interneten keresztül az egész világból vezérelhető színes fény- és szoborkompozíció (lett volna). Ötletünk szerint a felhők belülről teljesen egyedi módon lettek volna megvilágíthatóak, a megjelenő szín-összhatásokat pedig neves művészek tervezhették volna egy európai pályázat keretében.



Az alap gondolat Kecskés Andrással együtt fogalmazódott meg, az ő rajzaiban jelent meg először a lebegő tömegek és az azokat alátámasztó filigrán acélszerkezetek harmóniája. Úgy ítéletük meg, hogy a légies, „nem anyagi” karakterű alkotás méltó ellenpontja lehet a tér alapvetően statikus, alapsíkon építkező világának. A látványterveken is érezhető az a könnyedség, dinamika és színek kompozíciós lehetőség, amely kiemelte volna az alkotást a tér épített rétegéből és behelyezte volna a téren zajló élet, a rendezvények világába. Sajnos több – egymással nyilván összefüggésben álló – tényező is gátolta a mű megszületését: ahogyan a pályázati gondolatokat le kellett fordítani a megvalósítás „nyelvére”, egyre változtak a kompozíció arányai. A tartószerkezetek erősödtek, egyre vastagabbak lettek és méretezési bizonytalanságok léptek fel a felhők anyagával kapcsolatban is. A szűk időkeret itt sem tette lehetővé az optimális megoldás további keresését – ezzel együtt a város illetékes döntéshozói sem támogatták tovább a „felhő-projektet”; helyére egy önálló művészeti alkotás elkészítésére írtak ki (egy amúgy tulajdonképpen sikertelen) pályázatot.

2008 – 2010: A tervezés és a megvalósulás

A pályázat eredményhirdetése hallatán az „Úristen, győztünk” szállóige jutott eszünkbe: éreztük, hogy az előttünk álló feladat legalább akkora kihívás, mint amekkora öröm és megtiszteltetés. Tudtuk, hogy nagyon kevés időnk lesz a tervezésre és azt is, hogy egy nagy létszámú, szerteágazó tevékenységi körű tervezőcsapatot kell majd irányítanunk. Első legfontosabb feladatunk – miközben a várossal zajlottak a szerződést előkészítő tárgyalások – ennek a csapatnak az összeállítása és „elindítása” volt.

Korábban is dolgoztam generáltervezőként, de ekkora munkát és ekkora csapatot még nem koordináltam. (Tudtam, hogy egyedül nem is lehetséges a tervezés és irányítás – előbbiben elsősorban Mohácsi Sándor, utóbbiban Pécsi Máté volt mindvégig segítségemre.) Koncepciónk az volt, hogy a korábról már ismert szaktervező csapatunkat (geodézia, homlokzatfelújítás, 3D animáció, látványtervek, öntözőrendszer) részben új, neves szakemberekkel (fénytervezés, makett, akadálymentesítés, tartószerkezet), részben pedig – és ez egy azóta többször visszaigazolt, nagyon jó döntésünknek bizonyult – kiváló, elkötelezett, pécsi, vagy nagyon erős pécsi kötődésű tervezőkkel egészítsük ki (építészet, információs rendszer tervezés, útépités, forgalomtechnika, vízellátás, csapadékcsatorna, elektromos rendszerek, vízgépészet, művészeti alkotások). Így került a csapatba a pályázat harmadik díjas tervezője, az A+ Építész Stúdió, vagy éppen Ládonyi Ákos úttervező, aki helyismeretével és elszántságával oly sokat tett a közös ügyért.

A szerződést – amely a tendertervek elkészítéséig szólt – 2008. október végén írtuk alá a várossal, nagyon kemény határidőnyomást és teljes bekerülési árgaranciát vállalva magunkra. Ettől a ponttól kezdve a személyes tervezői munkám középpontjába az értékőrzés és értékteremtés meglévő kettőse mellé a MEGVALÓSÍTHATÓSÁG került – ez utóbbi csupa nagy betűvel.

Úgy gondoltam, hogy az a megtiszteltetés és lehetőség, hogy Pécs főterét tervezhetjük, nem nekünk szól csupán, hanem mindannyiunknak, akik fontosnak érezzük ennek a városnak az ügyét. Úgy gondoltam, hogy a feladat, amit kaptunk szolgálat; hogy nem elégedhetünk meg azzal, hogy amit tervezünk, az pusztán „szép” legyen a papíron; hanem olyat kell tervezzünk, amely kiállja a megvalósíthatóság és a tartósság próbáját is. Úgy gondoltam, hogy ebben a helyzetben nem engedhetjük meg magunknak, hogy ne a kulturális főváros címét kitaró munkával elérő közösség igényeit tekintsük szem előtt – akár a saját rövidtávú érdekeinkkel szemben is, ha kell; hiszen nem a saját, kőbe faragott emlékművünket tervezzük, hanem egy soktízezes közösség valódi főterét. Úgy gondoltam, hogy csak olyan alkotóelemet ábrázolhatunk, amelyről pontosan tudjuk már a legkorábbi tervezési szakaszban is, hogy hogyan kell megvalósítani – és amelynek kapcsán biztosan lehetünk, hogy megvalósításának időkeretei és költségei nem haladják meg a projekt idő- és költségkereteit. Úgy gondoltam, hogy vállalni kell a kényszerű egyszerűsítéseket, kompromisszumokat is, mert a tervezés során a köz pénzével sáfárkodunk, és ha megvalósíthatatlant tervezünk, akkor végső soron a város és az ország presztízsét tesszük kockára.

Visszatekintve a teljes tervezési folyamatra és a megvalósításra nagy örömmel tölt el, hogy sikerült egy olyan csapatot összeállítanom és koordinálnom, amely a lehetetlenül rövid idő alatt is meg tudta alkotni a városközpont terveit. Örülök, hogy a teljes folyamat során sikerült az előre elhatározott elveket betartanunk, olyan tervdokumentációval segítve a város munkáját, amelyből reálisan és viszonylag gyorsan meg tudta valósítani a projektet. Sajnálom, hogy a város – nyilvánvaló finanszírozói jogi nyomás miatt – nem tudta a kiviteli terveket a tendereztetés időszakában velünk elkészíttetni; de ugyanakkor büszke vagyok arra, hogy a kiviteli terv készítője mindvégig nyugodtan alapozhatta munkáját az általunk készített tendertervekre. A kivitelezés szakaszában – a várost tervezői felügyelet formájában képviselve – pedig örömmel láttam, hogy az első pillanattól kezdve a megvalósíthatóságot szem előtt tartva készített terveink valóban kiállták a magyar építőipar kemény próbáját.

A tervezési folyamatról

A terv végleges formájában sokban hasonlít a tervpályázat győztes tervére – pedig „útközben” nagyon sok minden történt, és többször is komoly esély mutatkozott, hogy lényegi változások lesznek. A folyamat két emlékezetes pontja a vázlaterv prezentációja volt a lakossági fórumon és az építészeti tanácsadó testület előtt; illetve az engedélyezési terv vitája a város által kijelölt bizottság ülésén.

A vázlaterv (2008. december) egy jelentős szakmai kompromisszum eredménye volt: a lakosság és a politika egy részének „nagyon határozott” kérésére több ponton visszaléptünk a pályázati tervhez képest a korábbi állapot, a jól megszokott Körmendy-féle változat felé. Csaknem teljesen körbekerített teret terveztünk a korábbi falak újragondolt változataival és jelentős zöldfelületeket a tér két oldalán. Az új változat megosztotta a tervező csapatot is, de az én személyes véleményem az volt, hogy ha a pécsi közvélemény határozottan emellett a változat mellett áll ki, akkor ezt kell – határidőre – megvalósítani. Igaz, hogy ezzel a döntéssel a gondosan előkészített pályázati rendszer hatékonyságát kérdőjeleztem meg, de Magyarországon már hozzászokhattunk, hogy az éppen döntéshelyzetben lévő politika ellenében nem lehet szakmai érvekkel sikeresen érvelni. De Pécs megcáfolt minket: szívet melengető érzés volt, ahogy a nagy nevű helyi építészekből⁹⁰ álló tanácsadó testület kiállt a pályázati tervünk mellett, és mindent megtett azért, hogy a korábban elfogadott elvek – visszafogott formavilág, faltól-falig egységes burkolat, gazdagabb lombkorona szint a nagy „alapsíki” zöldfelület helyett – mentén mehessen tovább a tervezés.

A következő meghatározó személyes élményem a város által kijelölt bizottság ülése volt, amelyen az engedélyezési tervet mutattuk be. A bizottságot Dévényi Sándor vezette, és több olyan tagja is volt, akik a pályázat bíráló bizottságában is ott voltak. Sajnos Magyarországon nagyon ritka az a helyzet, hogy a megrendelő (jelen esetben a város) képviselőjében olyan szereplő vezet egy véleményező bizottságot, aki maga is elismert művelője annak az építészeti szakágnak, amely éppen terítéken van. Ebben az esetben ez történt: Dévényi Sándor – ekkor Pécs városfejlesztési bizottságának elnöke – hosszú évtizedek óta a magyar köztérépítéssel meghatározó alakja, aki kiválóan ismeri a pécsi városközpont történetét és működését, részt vett a pályázat előkészítésében és bírálatában is. Az alapvetően sikeres prezentáció után a találkozó – kis túlzással – kettőnk szakmai párbeszédévé alakult: az elnök úr minden, általa már korábban is bírált vagy észrevételezett pontra, részletre rákérdezett – amelyekre én igyekeztem a lehető legnagyobb meggyőző erővel válaszolni. Általában sikerrel, bár egy-két ponton „vereséget szenvedtem”. Sikerrel védtem meg többek között az aszimmetrikus, nem lekerekített előlépcsőt és a kortárs bronz reliefet a Városháza főbejárata előtt; de nem sikerült elérnem, hogy a Párnafelhők helyet kapjanak a továbbiakban is a terveken, és hogy az első világháborús reliefek más, méltó helyet kapjanak a városban az örökmécses melletti két, túldiszponált pozíció helyett. Mindezzel együtt életem egyik legélvezetesebb szakmai vitájaként emlékszem vissza az ülésre, ahol a terv elfogadását – kivételesen – valódi szakmai érvek mentén érthettük el, és nem hozzá nem értő szereplők ilyen-olyan meggyőzésével.

⁹⁰ többek között Bachman Zoltán, Dévényi Sándor, Tóth Zoltán

A tervről

Mint már korábban is utaltam rá, tervezési koncepciónk alapja a funkciók minél teljesebb kiszolgálása mellett a tudatosan visszafogott formálás, a történeti környezet dominanciájának biztosítása volt. Ezt úgy lehetett elérni, hogy a térség alapsíkján egységes, magas minőségű – de minden díszítéstől, applikációtól, más anyagtól mentes – világos gránitburkolatot terveztünk („alapszövet”), és ebben kerestük meg és határoltuk le a tér hangsúlyosabb, művesebben alakított egységeit. Ez az eljárás – szemben a teljes felület egyformán intenzív, egyedi kialakításával – hatékony, több tervező között nagy biztonsággal megosztható tervezési folyamatot; és egyszerűbb, jobban szervezhető (ezáltal nyilván olcsóbb) kivitelezést eredményez. Ellenérvként gyakran elhangzik, hogy a nem egyedi módon megdolgozott, a „nem díszített” felületek üresek, unalmasak. Ezzel szemben az elkészült tér is igazolja, hogy a homogenitás, a látszólagos egyszerűség – amellet, hogy kiemeli, ellenpontozza a különböző történeti korokból származó épített elemeket – olyan variábilis, funkcionálisan sokrétű befogadó felületeket hoz létre, amelyek sem fizikai, sem esztétikai értelemben nem sérülnek, ha a hétköznapi terhelésen és sűrűsége túl időnként jóval nagyobb igénybevétel éri őket (karácsonyi vásárok, rendezvények, koncertek stb.).



A Széchenyi tér
a tenderterven

A Széchenyi tér alapkarakterének egyik legmeghatározóbb térépítészeti tényezője egyedi fekvése, határozott hossz-, és szintén nem elhanyagolható keresztlejtése. A tervezés egyik legnehezebb – ezáltal legszebb – feladata volt a nagyvonalúság és egyszerűség megőrzése a különösen összetett terepadottságok ellenére. A lehető legkevesebb látszó vonallal, éllel, tömeggel kellett a funkcionális igényeket kielégíteni és a hatékony vízvezetést megoldani. Egy ilyen méretű, összefüggő burkolatrendszert „ráfeszíteni” egy minden irányba lejtő térre hatalmas kihívást jelentett. Régi igazság, de a Széchenyi téren még fokozottabban igaz, hogy a szabadtéren, köztéren semmi sem vízszintes: a csapadékvíz elvezetés miatt minden felület lejt valahova. A szem azonban vízszintesnek, vagy közel vízszintesnek érzékel csaknem mindent, ami a csatlakozó burkolattal párhuzamos: éppen erre a hatásra építettünk a tér sok – vízszintesnek tűnő – pontján. Az egyik jellemző példa erre a tér egyik markáns új eleme, a pajzsterület déli oldalát képező éllépcső, amely a korábbi íves kiképzés helyett egy pontban tört egyenes lépcsőkarok formájában készült el. Az egész tervezési folyamat egyik leggondosabb szintezését igényelte, hogy a többszörösen csavarodó felületek találkozásánál lévő háromfokú lépcsőkar összes, a völgy felé néző foka teljes magasságában látszódjék (hasonlóan a Hunyadi szobor ülőlépcsőjéhez), és egyik se „fogyjon el”, csak a törésponttól nyugatra, fokozatosan, azonos ritmusban.



Összefoglalva az eltelt három évet azt mondhatom, hogy életem nagy kihívásán és nagy kalandján vagyok túl. Megismerhettem egy gyönyörű várost, megismerhettem sok pécsit, akik éveket dolgoztak azért, hogy a város nagy álmát létrehozzák. Irányíthattam egy kiváló szakemberekből álló tervezőcsapatot, akik nem egyszer erő felett teljesítve tartották be a gyakran betarthatatlannak tűnő határidőket. Megélhettem szép pillanatokot és kimondottan nehéz helyzeteket is, miközben végig számíthattam legközelebbi kollégáimra, barátaimra – és magam mögött tudhattam családom támogatását. A Széchenyi tér és környéke olyan lett, amilyennek mindezen körülmények között lennie kellett, és én ennek nagyon örülök és büszke vagyok rá. És ezt nekik köszönhetem.

Budapest – Pécs, 2011. március 31.

MELLÉKLETEK

I. melléklet: A „Pécs város központjának megújítása” tervpályázat végeredménye

Első díjat a BB nem osztott ki.

2. díj: 8. sz. pályamű

s73 Kft.

Vezető tervezők: dr. Balogh Péter István, Mohácsi Sándor

Tervezők: Gyüre Borbála, Hómann János, Kuti Zalán, Pécsi Máté, Pintér Klára Katalin, Radics Mónika, Bognár Emese, Papp Szilvia, Kecskés András

3. díj: 11. sz. pályamű

A+ Építész Stúdió

Vezető tervezők: Kovács-Andor Krisztián DLA, Tamás Annamária

Munkatársak: Mattyasovszky-Zsolnay Mihály, Bianki Dániel

Kiemelt megvételben részesült pályamű:

2. sz. pályamű

LéptékTerv Tájépítész Iroda

Vezető tervező: Szakács Barnabás, Szakági tervező: K. Boda Ilona

Munkatársak: Esztergomi Judit Réka, Komlósné Hlatky Katalin, Jáger Tünde, Jávari Krisztina, Szabó Franciska, Fehér Gábor, Tóth Eszter, Sárospataki Máté

13. sz. pályamű

Gettoplan Építész és Belsőépítész Bt.

Vezető tervező: Getto Tamás, Munkatárs: Schunk Tímea

Megvételben részesült pályamű:

6. sz. pályamű

Csatai és Társa Bt.

Vezető tervezők: Ifj. Csaba László, Szakági tervezők: Kovács Péter

II. melléklet: Az s73 pályaművének bírálata

A pályamunka megfelelő mélységgel foglalkozik a tervezési terület egészével, megfelelő javaslatot ad a térsor funkcionális berendezésére, közlekedési rendszerére, utal a hangsúlyok kiemelésének jelentőségére, gondolatébresztő térplasztikákat alkalmaz.

Széchenyi tér:

A korlátozott gépkocsi forgalom számára megengedi a tér körüljárhatóságát, szűkített útfelülettel. A Belvárosi Templom hangsúlyának megfelelő kiemelést tervez, a környező zöldfelület megtartásával. Kiszélesíti, agóra funkcióra alkalmasabbá teszi az alsó térrészt a Szentháromság szobor körül. Hangsúlyosabban tartja meg a teret kettéosztó lépcsősort, míg két oldalt az izgalmas térplasztikák alkalmazásával rendezi be a teret. A nyugati oldalra javasolt vizes plasztika mellett javasolható nagyobb vízfelület kialakítása. A keleti oldal „Mecsek lába” plasztika gondolatísága kiváló alap konkrét képzőművészeti gondolatok kifejtésére. A térrész déli részén megszünteti a lépcsős kiemelést, ez helytelen. Jó a Ferencesek utca torkollat önállóságának hangsúlyozása térszervező vizes plasztika alkalmazásával.

A javasoltnál kissé nagyobb zöldfelület lenne kívánatos (például a Hunyadi szobor közelében, a tér északi részén). Gondoskodni kell a világháborús emlékművek megfelelő elhelyezéséről. A Városháza előtti térrész terület-felhasználása és berendezése megfelelő, azonban a lépcsős kiemelés nem támogatható. Az Irgalmasok temploma előtti térrész elfogadható, tovább fejlesztendő. A javasolt fák ültetésével a kilátás (rálátás) védelem vizsgálendő.

Az Irgalmasok utcája burkolati rendszere elfogadható, a tömegközlekedés megtartása esetén azonban továbbtervezendő a konkrét közlekedési sáv kijelölés irányába. Különös, de jól megfogalmazott új hangsúly a Boldogság Háza előtti vízfelület. A Megye utca teresedésére adott javaslata alapelemeiben jó, de kiérletlen, továbbfejlesztendő. A Hunyadi út felé eső kis teresedésbe a taxiállomás helyett inkább egy jól odahelyezett szobor illenék.

A Szepesy utca jó, a Hunyadi úton a korlátozatlan forgalom miatt elkülönített közút létesítése célszerű. Az egykori kaposvári kapu a burkolatban jelölendő. A közvilágításra tett javaslata továbbfejlesztendő, falikarok esetében a javasolt „Hess” helyett a „Pécs” típus hagyományörzőbb. Javasolt anyaghasználata nagyvonalúan visszafogott választékú.

A pályázat tartalmazza a fák felmérését. A terv a jelenleginél sokkal kevesebb zöldfelületet alakít ki, csak a Városháza előtti zöldfelületnek kegyelmez. A fák telepítésével néhol akadályozza az átlátásokat, többek között a hossz tengely mentén a Zsolnay kúttól nézve. Kedvezőtlen a Dzsámi környéki zöldfelületek eltüntetésé, mert így a kerítőterasz nem túl szép falazata kap erőteljes hangsúlyt, itt javasoljuk a zöldfelületek visszahozását.

A Bíráló Bizottság a pályaművet II. díjban részesítette.

III. melléklet: A PVK projekt adatlapja

MEGBÍZÓ:

Pécs MJV Önkormányzata

Polgármesteri Hivatal

MEGBÍZÓ KÉPVISELŐJE

Pécs2010 Menedzsment Központ Kht.

GENERÁLTERVEZŐ:

s73 Kft.

dr. Balogh Péter István, Mohácsi Sándor, Pécsi Máté, Kuti Zalán, Radics Mónika, Bognár Emese, Nagy Katalin tájépítésmérnökök

Szaktervezők:

ÉPÍTÉSZET – KÖRNYEZETTERVEZÉS – INFORMÁCIÓS RENDSZER

A+ Építész Stúdió Kft., Kovács-Andor Krisztián, Tamás Anna Mária, Móser Balázs

ÚTÉPÍTÉS – FORGALOMTECHNIKA

Ládonyi-Terv Bt., Ládonyi Ákos

VÍZELLÁTÁS ÉS CSAPADÉKCSATORNA

Pécsi Mélyépítő Iroda Tervező és Szolgáltató Kft., Bruckner Erzsébet, Müller Ferenc

ELEKTROMOS TERVEZÉS

ifj. Sas Gyula – egyéni vállalkozó, Papp Péter

FÉNYTERVEZÉS

Haász Ferenc

VÍZGÉPÉSZET ÉS ÖNTÖZŐRENDSZER TERVEZÉS

RILTI Kft., Karlócai Péter, Drobni Gergely

TARTÓSZERKEZET

FLAT-NET LINE Bt., Laczkovics János, Sugár Gábor

AKADÁLYMENTESÍTÉS

ÉP-GÉP CAD Bt., Babits Bernadett

HOMLOKZATFELÚJÍTÁS

PALATIUM Stúdió Építészeti Kft., Erő Zoltán, Szilágyi Klára

GEODÉZIA

Tájépítész Bt. Orosz László, Dr. Rózsa Szabolcs, Vajda Szabolcs

3D ANIMÁCIÓ – LÁTVÁNYTERVEZÉS

EX Cathedra Bt., Balogh András Miklós

MAKETT

Limes Model Kft., Csizmazia Géza, Rácz Róbert

MŰVÉSZETI PROJEKTEK

Párnafelhők

Kecskés András, képzőművész; Kecskés Tibor építész

Szobrászat

Balázs Péter, Gálhidy Péter, Kotormán László

Irodalomjegyzék

- ALBERS, Gerd (1997) Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Begegnungen, Einflüsse, Verflachtungen, Verlag Vieweg, Wiesbaden
- BATÁR Attila (2000) A hagyományos várostól a regionális városig, in: Városaink az ezredfordulón, Európai füzetek hatodik szám, Új Világ Kiadó Budapest
- BENEVOLO, Leonardo (1994) A város Európa történetében, Atlantisz Kiadó, Budapest
- BERGER, Horst (1984) Gebietsanierung, Das Wiener Modell, Magistrat der Stadt Wien MA 21
- BIERBAUER Virgil (1940) A magyar városrendezés eszközei és feladatai, in: Városfejlesztés, Városrendezés, Városépítés, Az V. Közigazgatási Továbbképző Tanfolyam előadásai, Budapest
- ERŐ Zoltán (2000) A városmegújítás lehetőségei, in: Budapesti Negyed, 2000/2
- FABÓ Beáta (1998) Építkezés a reprezentáció szolgálatában: középületek és terek
in: Gyáni Gábor (szerk.) Az egyesített főváros, Pest, Buda, Óbuda, Városháza, Budapest
- FARAGÓ Kálmán (1986) Városrekonstrukció, Tankönyvkiadó, Budapest
- FERKAI András (2001) Pest építészete a két világháború között, Modern Építészettörténeti és Műemlékvédelmi Kht., Budapest
- GIEDION Sigfried (1996) Raum Zeit Architektur, Birkhäuser, Basel
- GRANASZTÓI Pál – HELLE László (1954) Jelenleg használt városrendezési nomenklatúra, kézirat, Városépítési Tervező Vállalat, Budapest
- GYÁNI Gábor (1998) Az egyesített főváros nagyvárossá fejlődése
in: Gyáni Gábor (szerk.) Az egyesített főváros, Pest, Buda, Óbuda, Városháza, Budapest
- JÁMBOR Imre (2000) Kertépítészeti tér, szabad tér, zöld tér - TÁJÉPÍTÉSZET 2000/1
- KIEß, Walter (1991) Urbanismus und Industriezeitalter, Von der klassizistischen Stadt zur Garden City, Ernst & Sohn Verlag für Architektur, Berlin
- KOSZORÚ Lajos (2000) Térszerkezet-alakítás és városfejlesztés, in: Budapesti Negyed, 2000/2
- LICHTENBERGER, Elisabeth – CSÉFALVAY Zoltán – PAAL, Michaela (1995): Várospusztulás és felújítás Budapesten, Magyar Trendkutató Központ, Budapest
- LOCSMÁNDI Gábor (2000) Budapest az ezredfordulón, in: Városaink az ezredfordulón, Európai füzetek hatodik szám, Új Világ Kiadó Budapest
- LUKOVICH Tamás (2001) A posztmodern kor városépítészetének kihívásai, Pallas Kiadó, Budapest
- MATOUSEK, J. - SCHEUCHEL, P. et al. (1995) Stadterhaltung - Stadterneuerung, Der Stand der Dinge, Magistrat der Stadt Wien MA 18
- MEGGYESI Tamás – BENKŐ Melinda (2001) A külső tér, kézirat, BME
- MEGGYESI Tamás (1971) Szemléleti fejlődés a lakóterület szerkezetének tervezésében, in: VÁTI (URBINFORM) Településtervezési Tájékoztató 3-4 p. 16
- MEGGYESI Tamás (1985) A XX. század urbanisztikájának története, kézirat, BME
- NAGY Katalin (1997) Közparkok és közterületek használata, kandidátusi értekezés, KÉE KTT, Budapest
- ORMOS Imre (1967) Zöldterületek fejlesztése az ember szolgálatában, Lippay János Tudományos Ülésszak, 1966, Kertészeti és Szőlészeti Főiskola, Budapest
- ODIN, Bernard (1980) A város védelmében, Corvina Kiadó Budapest
- PÁLFY-BUDINSZKY Endre (1939) Szabadterületek in.: Városok Lapja 1939/20. pp. 407-409
- PETERS, Paul (1978) A város az emberért – Védőbeszéd a városi élet mellett, Corvina Kiadó, Budapest
- POGÁNY Frigyes (1954) Terek és utcák művészete, Építésügyi Kiadó, Budapest
- POLÓNYI Károly (2000) Építész – településtervező a perifériákon, Műszaki Könyvkiadó Budapest
- PREISICH Gábor - SÓS Aladár - BRENNER János (szerk.) (1954) Budapest városépítészeti kérdései, (Az 1953-ban tartott ankét anyaga) Építőipari Könyv- és Lapkiadó, Budapest

ROMÁN András (1996) Történeti városok Magyarországon a 20. század második felében in: Mű – Emlék – Műemlék 2., Országos Műemlékvédelmi Hivatal

ROMÁN András (1999) A történeti város védendő értékei – a Történeti Városok Kartája szerint és azon kívül, A műemlékvédelem elméleti és gyakorlati kérdései, „TUSNAD 1998” Nemzetközi Tudományos Ülésszak, T3 Kiadó Sepsiszentgyörgy, pp. 15-16

ROSSI, A. (1986) A város építészete, a BME Építészhallgatóinak Kiadványa, Budapest

SIKLÓSSY László (1931) Hogyan épült Budapest? (1870–1930) Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest

SZABÓ Gyöngyvér (2011) A szabadterek építészeti arculata. Szabadtér-tipológia. 4D, előkészületben

TAKÁCS Dániel (2011) A városi szabadterek ingatlan-érték befolyásoló hatásának vizsgálata Budapest példáján. 4D, előkészületben

TÓTH Zoltán (1997) A települések világa, Ponte Press Kiadó, Pécs

WILD László (2009) Falvak a légvezetékek alkotta pókhálók alatt, Világítástechnikai évkönyv 2008/2009, Világítástechnikai Társaság, Budapest, pp. 151-154

A tárgyban felhasznált saját publikációk:

ALMÁSI, B., BAKAY, E., BALOGH P.I., GERGELY A. (2010) Egy falusi főtér arculata a 21. században: Nagykovácsi főterének megújítása, 4D 20.

BALOGH, P.I. - MOHÁCSI S. (2010) Pécs, az EKF és a tájépítész, 4D 16.

BALOGH, P.I. (2009): A tájépítész és a városi infrastruktúra, "MMXC Tanulmányok és esszék a 90 éves Mőcsényi Mihály tiszteletére", 4D Könyvek, BCE TK, 2009

BALOGH, P.I. (2008): Tér nélkül nincs élhető város - Budapest, a városlakók folyóirata, 2008. október

JÁMBOR I. (szerk.) „A kertépítés kézikönyve”, társszerző, Verlag Dashöfer, 2008

BALOGH, P.I. – KOSZORÚ, L – MOHÁCSI S. (2008) „Utcákból főutca” A pesti belváros új főutca programja

BALOGH, P.I. - ERŐ Z. – MOHÁCSI S. (2007) A budapesti „négyes metró” és a városi szabadterek, 4D 2007/6

BALOGH, P.I. (2006): Szabadtér-tervezés történeti környezetben, 4D 2006/3

BALOGH, P.I. (2006): Parkok, kertek, közterek - Budapest, a városlakók folyóirata, 2006/5.

BALOGH, P.I. (2000) Városi terek szerepe a környezeti rehabilitációban - TÁJÉPÍTÉSZET 2000/1