

TANULMÁNY

10 EURÓPAI NAGYVÁROS

BARCELONA BÉCS BERLIN GRAZ KRAKKÓ

MARSEILLE PÁRIZS PORTO POZSONY PRÁGA

UTOLSÓ ÉVTIZEDEKBEN TÖRTÉNT KIUGRÓ FEJLŐDÉSÉNEK, FEJLESZTÉSÉNEK AZON TAPASZTALATAIRÓL, AMELYEK BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJÁNAK KIALAKÍTÁSÁHOZ TANULSÁGGAL SZOLGÁLHATNAK

Megbízó:

Budapest Főváros Önkormányzata

Főpolgármesteri Hivatal

Főépítési Iroda

1052 Budapest

Városház u. 9-11.

Kutatók:

Építész Stúdió Kft.

1016 Budapest

Krisztina krt. 71.

&

BME Urbanisztika Tanszék

1111 Budapest

Műegyetem rakpart 3.

2007. január 31.

TARTALOMJEGYZÉK

CÍMLAP

TARTALOMJEGYZÉK 2. oldal

BEVEZETÉS 3. oldal

Tanulmányok:

BARCELONA	BENKŐ Melinda PhD	4. oldal
BÉCS	KÖRNER Zsuzsa PhD	14. oldal
BERLIN	VARGA Imre, LOCSMÁNDI Gábor PhD	23. oldal
GRAZ	LOCSMÁNDI Gábor PhD, SZABÓ Julianna	37. oldal
KRAKKÓ	LOCSMÁNDI Gábor PhD	51. oldal
MARSEILLE	SZABÓ Julianna	59. oldal
PÁRIZS	BENKŐ Melinda PhD	71. oldal
PORTO	PÁLFY Sándor DLA	83. oldal
POZSONY	IHRIG Dénes	93. oldal
PRÁGA	PÁLFY Sándor DLA	102. oldal

A tanulmányokat szakmailag lektorálta:

Dr. MEGGYESI Tamás

Budapest, 2007. január 31.

BEVEZETÉS

Közvetlen 2006. Karácsony előtt kereste meg Budapest megbízott Főépítésze, **Beleznay Éva** az Építész Stúdiót azzal a felkéréssel, hogy készítsük el a tíz európai nagyváros fejlődésének utóbbi 15-20 évét bemutató tanulmányt, amely tanulsággal és egyben segítségül szolgálhat a Főváros távlati fejlesztési koncepciójának kidolgozásához. Mivel a felkérés az Építész Stúdióknak szólt, annak tevékenységi területét és profilját tekintve a tanulmány elvárt műfaja elsősorban építés- városépítés szemléletű volt, de elkerülhetetlenek voltak a város történeti, urbanisztikai összefüggések, ezért a tanulmányok elkészítésébe bevontuk a BME Urbanisztika Tanszékének oktatóit.

A Tanszéken második éve –nagy hallgatói érdeklődés mellett– folyik a „Világ nagyvárosa” című fakultatív tárgy oktatása, melynek keretei között már több, mint húsz világ város –többségükben európai– került bemutatásra. Az előadásokat olyan oktatók tartják, akik a közelmúltban meg is látogathatták a bemutatott városokat, ezért személyes és naprakész benyomásaik vannak róluk, illetve érzelmileg is kötődnek hozzájuk. Azt gondoltuk, hogy a szakmai hozzáértésen túl nagyon fontosak ez utóbbi szempontok is. Ezért a tanulmányok azokról a városokról készültek, amelyek a tantárgy keretei között szerepeltek, és azok az oktatók írták, akik az előadásukra való felkészülésük és a személyes benyomásaik –esetleg érzelmi kötődéseik miatt– erre a legalkalmasabbak voltak: **Benkő Melinda, Ihrig Dénes, Kömer Zsuzsa, Locsmándi Gábor, Szabó Julianna** és **Varga Imre**. Erre a kézenfekvő megoldásra egyébként azért is szükség volt, mivel a tanulmány megírására, szerkesztésére és dokumentálására –ez utóbbiak Szabó Árpád munkái– összesen bő egy hónap állt a rendelkezésünkre.

A tíz tanulmány tartalmát egy, a kutatói szerződésünk mellékletében rögzített, közös tematikára fűztük fel, megfelelő mozgásteret adva az egyes városok egyedi adottságaira, a Budapesttel való összefüggéseinek a bemutatására, és nem utolsósorban a szerzők egyéni –néhol egymástól eltérő– megközelítési módjaira.

Végignézve a tíz európai nagyváros utóbbi éveinek történetét, eseményeit, mindegyikben találtunk Budapest számára megszívlelendő tanulságokat, amelyeket városonként a tanulmányok végén foglaltunk össze. Annak reményében, hogy a szűk határidő ellenére tartalmas, és a Főváros fejlesztési koncepciójának kidolgozásához jól hasznosítható anyagot nyújthatunk át, ajánlom azt a Főváros megüdvözlő figyelmébe.

Budapest, 2007. január 31.

Pálffy Sándor DLA

az Építész Stúdió ügyvezetője és
a BME Urbanisztika Tanszék vezetője

u.i.: A tanulmányok szöveges anyagát a sokszorosítás előtt egyeztetettük a Megbízó képviselőivel, akik azt néhány apró észrevétellel dokumentálásra alkalmasnak ítélték. A kért javításokat elvégeztük (adatok egységesítése, egy-két mondat elhagyása, stb.). Egyetértés volt abban, hogy a tanulmányban megjelenő fontosabb példák további, alaposabb kutatást érdemelnének, illetve újabb városokra is kiterjedhetne a kutatás. A jelen dokumentáció műfajában és tartalmában alkalmas arra, hogy a kutatások folytatásához alapul szolgáljon.

A február 2-án megtartott egyeztetésen megállapodás született arról, hogy a szerződés szerinti négy nyomtatott példányon felül a tanulmány elektronikus adathordozón is dokumentálásra kerül, és hogy teljes tartalmával felkerülhet az Urbanisztika Tanszék honlapjára.

Budapest, 2007. február 7.

BARCELONA



ADATOK

Spanyolország második legnagyobb városa, a Katalón autonóm tartomány központja.

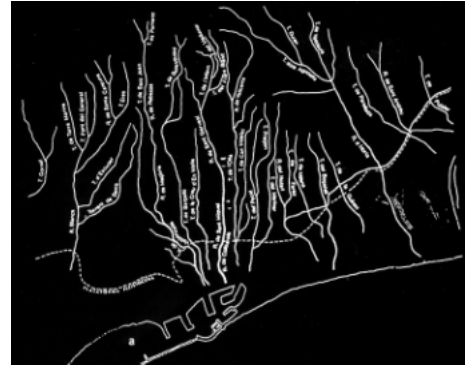
Területe:	100,4 km ²	Népesség változása:	
Népesség:	1,6 millió fő	1900	0,5 millió fő
Agglomeráció:	3,8 millió fő	1950	1,3 millió fő
		1980	1,8 millió fő
		2000	1,5 millió fő
Alapítása:	Kr. e. 3.sz.		

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK:

A város a Földközi-tenger és a tengerrel párhuzamosan futó hegyléc között /Llano de Barcelona/ nyúlik el, melyet Északkeleten a Rio Besós, Délnyugaton a Rio Llobregat folyók határolnak. Természeti határai napjainkra közigazgatási határokká egyszerűsödtek, és a várost hatalmas, beépített agglomerációs területei szegélyezik.

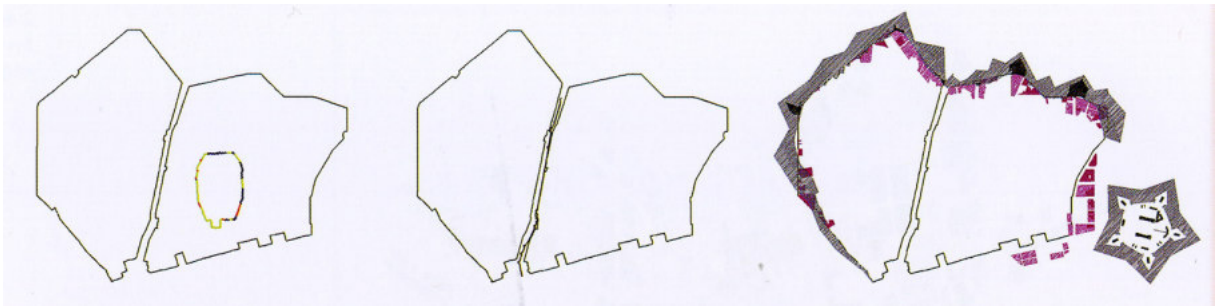
A hegyvidék városon belüli legmagasabb pontja az 542 m magas Tibidabo, melyre fogaskerekű vasút vezet. Kilátópont, ahonnan feltárul a Földközi-tenger előterében Barcelona.

A városközpontban emelkedik a 213 m magas Montjuic, ami 1931 óta a kikötőből induló függővasúttal is közvetlenül megközelíthető. A hegy múzeumi, sportlétesítményi, parkjai, botanikus kertjei változatos szabadidős programok színterei.



VÁROSFEJLŐDÉS

Kr.e. 3. században Barcino néven a punok várost alapítanak.

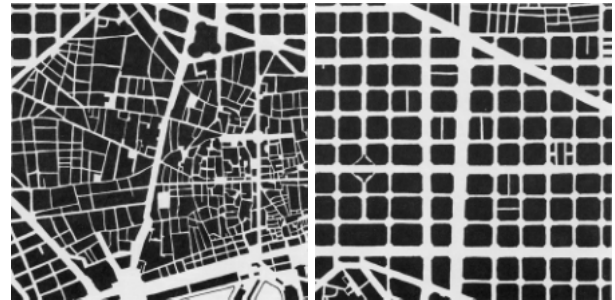


Kr.e 201-ben lezajlott római hódítást követően kialakul a castrum és tengeri kikötő, majd 3. századtól a fállal körbevett város /1./. Történetét kultúrák keveredése jellemzi /nyugati gótok, arabok, frankok, katalánok, spanyolok,.../. A középkor virágzó Földközi-tengeri nagyhatalma, a „Barri Gotic” az örökölt falak között válik sűrű, a római hálót a szükségek szerint lazító, görbítő városszövetté, melyet új, nagy, gótikus stílusban épült középületek tagolnak. A város növekedésnek indul, újabb falgyűrűt von maga köré, melynek külső határán, korábbi árok mentén formálódik a kereskedő „La Rambla” útvonala /2./.

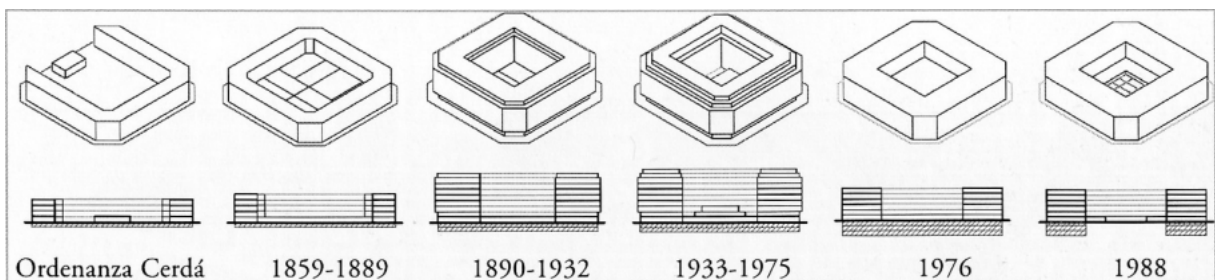


Majd Nyugat felé további területeket kerítenek le /Raval/, a La Rambla a tenger felé vezető „tengellyé válik” /3./. A fállal határolt történelmi várost egy kb. 2 km széles zöld gyűrű /katonai zóna/ szegélyezi.

Barcelona kereskedelmi, politikai szerepe a 16. századtól kezdve folyamatosan gyengül, majd a 18. századi örökösödési háborúk vesztesévé is válik. A zavaros századokat az 1814-ben véget ért napóleoni megszállás zárja le, és a város fejlődése a század közepétől kap új lendületet.



A 19. századi nagy európai városátalakítások egyik különleges példája a Barcelonai „Ex ample”, mely tervpályázatot /1859/ követően Ildefonso Cerdá tervei alapján 1892 – 1914 között valósul meg. Az amerikai városalapítások tanulságait is felhasználva korlátlan városnövekedés előtt nyit lehetőséget a háló alaprajzú, a történeti várost szinte érintetlenül továbbélni hagyó elképzelés. A nagyvonalú, táji, városi és épület léptékben egyaránt gondolkodó megoldás máig élhető, modern nagyvárost teremtett. Homogén, tágas /114m x 114m méretű tömbök, 20m széles fásított, többségében egyirányú utcák, nyolcszögletű kereszteződések, jelentős, a régi utakhoz kapcsolódó tengelyek/, működő város született a városépítészeti terv és a megújuló katalán építészeti segítségével.



A modern Barcelona fénykora az 1888-as és 1929-es világkiállítás közti időszak. 1888-as világkiállítást a lebontott Habsburg Citadella helyén felszabaduló parkban, az 1929-est a Montjuic dombon rendezik.

A város kulturális aranykorát egy szomorú, stagnáló, sőt romboló időszak követte, mely az 1930-as évektől egészen Franco haláláig, 1975-ig tartott. Spanyolország Európa periferiájára került, a spanyol politika pedig Barcelonát és a katalán kultúrát tudatosan háttérbe szorította. A polgárháború bombázásai, az ipartelepítés, a szegénység, az országon belüli migráció, a fejlesztések, felújítások elmaradása a város épített és társadalmi környezetét egyaránt bomlasztotta.

INFRASTUKTÚRA FEJLESZTÉS

Barcelona élhető jövőjét az 1980-as évek elejétől beindult és napjainkban is zajló, a teljes városra kiterjedő infrastruktúra hálózat fejlesztés alapozza meg. Mozgatói ennek a folyamatnak az 1992-es Nyári Olimpiai Játékok, az EU bővítés /2004/ előtti EU-n belüli fejlesztési források lehívása, ill. a 2004-es Európa Kulturális Főváros projekt.

1. ÚTHÁLÓZAT



Barcelona központját elkerülő autópálya megépítésével jelentősen csökkent a városon belüli átmenő forgalom. Kiemelt helyen lévő autópálya és autópálya szakaszok /tengerparti út, városi főutak/ föld alá süllyesztésével tehermentesült a felszín, és a város meghódíthatta a tengerpartot. A Cerdá terv alapján kiépült Diagonal meghosszabbításra került és a mai igényeknek megfelelően teljes hosszában átépült, ezáltal az út menti városrészek látványos átalakulása indult meg /pl. Forum negyed, egyetemi város, stb./. Új nagy forgalmi csomópontok épültek, ill. épültek át régiék. A főútvonalak kivételével a város utcáinak többsége egyirányú, és a jelentős autóforgalom ellenére is érezhetően működőképes az úthálózat.

2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



A város kötöttpályás közlekedési hálózata kiváló. A jelentős elővárosi forgalmat bonyolító vasúthálózat pályaudvarai átmenő jellegűek, a 80-as években föld alatti megállók épültek ki; a hozzájuk tartozó felszíni köztereket átalakították. A metróhálózat fejlesztése folyamatos, 2006-ban már 8 korszerű vonal működött. Az elmúlt években elkezdődött az új villamos pályák építése is, napjainkra már 4 vonalon - több szakaszon fűvesített pályán - közlekednek a modern villamosok.

A járműforgalomtól elkülönített kerékpárút-hálózat kiépítése /part és főútvonalak mentén/, egyúttal a kerékpározás népszerűsítése is folyamatban van.

3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER



Barcelona már a 20. század eleji fejlesztési elképzeléseiben rögzítette a város körüli parkok rendszerének fontosságát. Az 1980-as években kezdődött városmegújítás is egyik lényeges feladatának tekintette a zöldfelületi rendszer elemeinek megőrzését, felújítását és új közparkok létesítését. Barcelona a mediterrán növényvilág gazdag tárháza. A város növényállományát tudatosan, a környezetet Európán belül egzotikussá varázsoló pálmákkal is gazdagítja. 2004-ben adták át Barcelona új botanikus kertjét, mely a „déli” világ egészét mutatja be, és ezzel is különleges utazási célponttá teszi a várost.

4. TENGERPART



Barcelona történelme során a tengerrel mindig csak kikötője révén érintkezett. Ezért partjára az 1800-as években az ipar települt, majd az úthálózat egyik legfontosabb, a várost átszelő főútvonala. A 1990-es évek elején még csak a szegénynegyednek tekinthető Barceloneta városrészben volt egy populáris, igénytelen strandszakasz. Az ipari tevékenység megszűnése, ill. kitelepülése a városközponti, tengerparti területeiről hihetetlen átalakulásokat eredményezett az elmúlt 15 évben. Barcelona igazi tengerparti várossá vált. Létrejött egy új - részben a tengertől feltöltések által meghódított területen létrehozott - 12 km hosszú, egységesen magas minőségű, de karakteres szakaszokra tagolható közpark rendszer. A La Rambla tengerparti szakasszal bővült, 3 új, nagy vitorlásokikötő épült, mára kerékpárút vezet végig a parton, megújultak a parti épületek /uszodák, múzeumok, kórházak, szállodák, vendéglátó helyek, stb./, és az egész part egy hatalmas, nyüzsgő plage-zsá változott.

5. FENNTARTHATÓSÁG: MEGÚJULÓ ENERGIÁK



A 2004-es Európa Kulturális Főváros rendezvénysorozat előkészítésének mintaprojektje a Forum negyedet hozta létre. A város tengerpartjának északi részén lévő szemétegetőt és hőközpontot az EU környezetvédelmi előírásainak megfelelően újították fel; térszín alá vitték az autópályát és a szennyvíztisztítót. Felette 2006-ban, 15 hektáros, az új vitorláskikötőhöz is kapcsolódó közparkot adtak át. A park leglátványosabb épített eleme, a távoli városközpontból is jól érzékelhető naperőmű. A város határát jelentő Besós folyó környezete is teljesen átalakult, és városi parkként vezet a tengerparthoz. A környezetvédelem fontosságát bizonyítja az is, hogy a városi buszok többségét az elmúlt évektől kezdődően gázüzemű motorral működtetik.

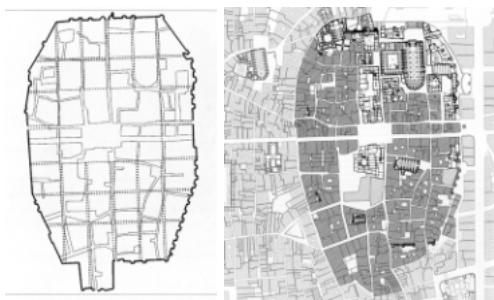
VÁROSÉPÍTÉSZETI ELVEK, BEAVATKOZÁSOK

1. TÖRTÉNETI, VÁROSI ÉS ÉPÍTÉSZETI ÉRTÉKEK VÉDELME ÉS KORTÁRS SZEMLELETŰ BEMUTATÁSA



Gaudi városa - A 20. század eleji extrém építészeti örökség és a tudatosan ráépített szlogen a turizmus egyik fő mozgatója: Sagrada Famíia, Güell Park, Casá Battló, Casa Mila,...

City History Museum: The Archaeological Subsoil



Utazás a múltba: építészeti archeológia, a város időbeli és térbeli egymásra épülésének bemutatása. A valóság különböző, egymást átfedő rétegek összességének tekinthető: az ókori város maradványai felett a gótikus Barcelonában lüktet a 21. század élete. Ignasi de Solà-Morales katalán építészetteoretikus, filozófus szellemisége meghatározó jelentőségű a helyi és a nemzetközi építészetelméletben is. Az elméletek láthatóan tárgyasulnak...

2. KÖZTÉR-REHABILITÁCIÓ



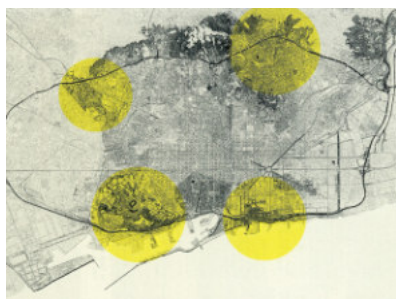
Az 1979-ben kezdődött, a köztér-rehabilitációt előtérbe helyező városfejlesztési politikája révén Barcelona példaértékűvé vált. 1980 és 1987 között, a Városháza új osztályaként, Oriol Bohigas vezetésével működő tervezőiroda /Servizio de Proyectos Urbanos/ kiváló, fiatal építészei -elhivatottságának is köszönhetően - több, mint 100 tér, park, utca, kert minőségi megújítását lehetővé tevő tervet készítettek és irányították azok megvalósulását. Céljuk a köztér hagyományos katalán kultúrájának újraélesztése volt. Tevékenységüket mintegy akupunktúrás kezelésként értelmezték, abban bízva, hogy az érintett pontok beindíthatják az „öngógyítás” városi folyamatait. Hagományos központok, nagy forgalmú csomópontok, utak váltak újból élhetővé és szerethetővé. A beavatkozás sikere mára nem kétséges. Barcelona segítségével az építészet felfedezte a köztérépítészet elméleti és gyakorlati alapjait. A 25 éve tartó folyamat eredményeként napjainkra Barcelona szinte teljes köztérrendszere kortárs eszközökkel újult meg, és mindenki számára elérhető, ill. formáló környezeti minőséget sugároz.

3. VÁROS/ÉPÜLET-REHABILITÁCIÓ



A városrehabilitáció köztér megújítási programját követően, ill. napjainkban azzal párhuzamosan zajlik a történelmi belváros értékes, de korunk igényeinek nehezen megfelelő épületállományának megőrző átalakítása. Állami, városi beruházások segítik a szociálisan is problémás városrészek revitalizációját. Egyik legfontosabb cél a Barcelonában hagyományosan működő piacok és környezetük teljes megújítása, mivel ez jelentősen emeli a lakók hétköznapi életminőségét. A városrehabilitáció másik eszközeként – a megújítás előtt álló városrészekben /pl. Raval/ - középületeket, közintézményeket /múzeumok, iskolák, kórházak/ építenek és működtetnek. A történelmi belvárosban a hely eredeti karakterét léptékében, beépítési magasságában, funkciójában /lakóépületek/ egyaránt megőrző tömbrehabilitációk is elkezdődtek. A város felújított közterei és megújított, ill. új lakó- és középületei együttesen értékelik fel a területet, ezáltal téve vonzóvá a magánbefektetők számára is.

4. VÁROSFEJLESZTÉS - NEMZETKÖZI RENDEZVÉNYEK ÉS UTÓHASZNOSÍTÁSUK



1986 – 1992 NYÁRI OLIMPIAI JÁTÉKOK

Az Olimpia révén léptéket váltott Barcelona fejlesztése: hatalmas, a város élhető jövőjét megalapozó infrastrukturális beruházásokat indítottak a 80-as évek végén és 4, periférián lévő, egymástól távol eső városrész teljes átalakulása kezdődött. Ezáltal az Olimpia nem egy területre, hanem az egész városra

jelentős fejlesztési hatással volt. Az utóhasznosítások, ill. a még napjainkban is folyamatban lévő beruházások által mind a négy olimpiai térség új szerepet kapott a nagyváros életében: a Montjuic városi, nemzetközi sportesemények színterévé is vált, a Diagonal térsége új egyetemi városként fejlődik, a Vall d'Hebron területén lakófejlesztések zajlanak, a Parc de Mar pedig a kiépülő új tengerparti közterrend-szer központi helyeként működik.

1993 – 2004 EURÓPA KULTURÁLIS FŐVÁROSA

A fejlesztés másik nagy mozgatója az Európa Kulturális Főváros cím elnyerése révén beindított beruházás sorozat. Az esemény kapcsán Barcelona tudatosan, ismét a periférián lévő, környezetileg nagyon terhelt, tengerparti volt iparterület rehabilitációjába kezdett, így 2004-re létrejött a Forum negyed /ld. infrastruktúra fejlesztések, építészeti mintaprojektek/.

5. VÁROSFEJLESZTÉS – AKCIÓTERÜLETEK ELŐKÉSZÍTÉSE - NEMZETKÖZI TŐKE BEVONÁSA



Napjainkra Barcelona már a tercier ágazatok városa. Adottságai alapján gazdaságának húzóágazata a turizmus, ill. tudatosan az új technológiákra és azok kutatására épített oktatás, szolgáltatások, stb. A 19. század közepétől, közel 20 kilométer hosszan kiépített tengerparti iparterületek a 80-as évek végén szabadultak fel és váltak fejlesztések célpontjává /ld. infrastruktúra fejlesztések/. A tengerhez kiérkező La Ramblától nyugatra a megújuló arculatú kikötői, kereskedelmi, logisztikai funkció dominál, keletre pedig a város 12 kilométer hosszan, a Besos folyóig meghódította magának a tengert. A jelenleg is folyó legnagyobb méretű és leglátványosabb városátalakulás a 22@ terv néven vált ismertté. 2004-re megépült a Forum, a tengerig meghosszabbított Diagonal, az „eltüntetett” autópálya. 2006-ra föld alá került a szennyvíztisztító, elindult az új villamos és a tengertől megnyert területeken új vitorláskikötőt, strandot és kereskedelmi központot adtak át. A város 1975-től érvényben lévő - a beépítési módra és magasságokra vonatkozó szigorú előírásokat tartalmazó szerkezeti tervét – módosították, hogy Barcelona Poblenou, volt ipari negyedében helyet adjon a nemzetközi trendeknek megfelelő igények szerinti építkezésekre: pontszerű magasházak jelentek meg /szállodák, irodák, lakóházak/ a part közelében és a Diagonal mentén. Ismeretlen Barcelona születik ezen a tájon...

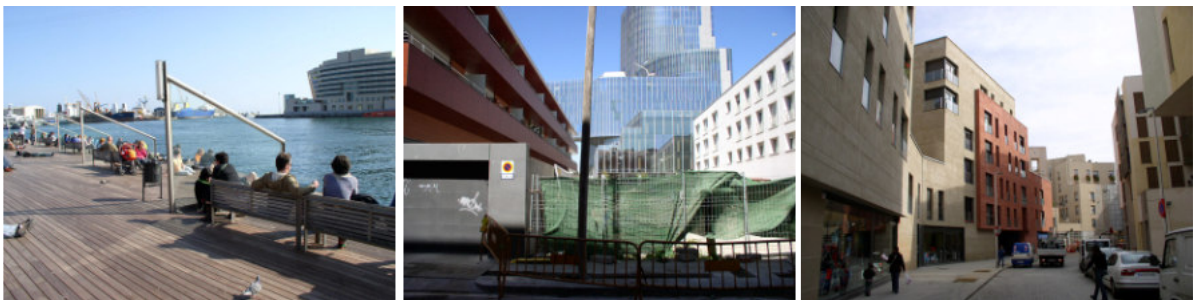
ÉPÍTÉSZETI MINTAPROJEKTEK

Az utóbbi évtizedekben Barcelona város által épített házak szinte mindegyikére jellemző a magas építészeti minőség. A tervek, házak elsősorban katalán, spanyol építészek munkái /Miralles, Morales, Ferrater, .../, de nemzetközi „sztárok” is lehetőséghez jutnak /Gehry, Meier, Nouvel, .../.

A számtalan kiemelkedő minőségű alkotás többségét nemzetközi szaklapok is folyamatosan publikálják, ill. naprakész információkat tartalmazó könyvek, nyomtatott és internetes kiadványok jelennek meg a városról és kortárs építészetéről /ld. források/. Jelen tanulmány a teljesség igénye nélkül idéz olyan épületeket, melyek nem csak építészeti értékűek, hanem rendeltetésük és/vagy városon belüli helyzetük miatt hatásuk széles körű. Példázzák az intelligens városvezetés, városépítészet és építészet együttműködésében rejlő lehetőségeket.



egyetemi épület /felújítás, bővítés/ - rehabilitációs központ – kortárs kulturális központ /felújítás, bővítés/



kikötő közterei és logisztikai központja – szociális lakásépítés és irodaházak – belvárosi tömbrehabilitáció



konferencia központ – Forum szimbolikus épülete - „landmark” irodaház teljesen átalakuló külvárosi negyed úttörőjeként

TANULSÁGOK

Barcelona természeti adottságait, kulturális örökségét, geopolitikai helyzetét és szellemi kapacitásait egyaránt maximálisan kihasználva építi jövőjét. Fejlődése Budapest számára számtalan követendő mintát mutat:

- történelmi értékek és az épített örökség védelme
- Városházához tartozó várostervező csoport példaértékű munkája
- szakmai konszenzus kialakítása és az építész társadalom politikai szerepvállalása
- köztérrehabilitáció kortárs eszköztárral
- piacok és környezetük megújítása
- új középületek, közintézmények építése
- magas építészeti minőség megkövetelése
- akcióterületek előkészítése a fejlesztésre
- az új fejlesztési területeken megjelenő magasházak, globalista, arctalan építészet hibái
- fenntarthatóság problémakörének előtérbe helyezése
- úthálózat átalakítása, a város tehermentesítése az átmenő forgalomtól
- kötőtpályás közlekedési hálózat fejlesztése
- kerékpárút hálózat kiépítése
- új szabadidős területek kialakítása és régiók felújítása
- az élet öröme...

FORRÁSOK

- személyes tapasztalatok
- www.bcn.es
- Joan Busquets: Barcelona – the urban evolution of a compact city, Nicolodi, Rovereto, 2005
- Barcelona: a guide to its modern architecture 1860-2002, Actar, Barcelona, 2002
- Torday Krisztina: Barcelona: a város megújulásának stratégiái, ARC3, Budapest, 1999
- Technique & Architecture 426



ADATOK

Ausztria legnagyobb városa és fővárosa.

A város területe:	414,95 km ²	Népesség változás a:	
Népesség:	1,6 millió fő	1890	1,43 millió fő
Agglomeráció:	3,8 millió fő	1939	1,77 millió fő
		1995	1,64 millió fő
		2000	1,61 millió fő
Zöldfelület aránya:	48,6 %	2020 (tervezett)	1,67 millió fő

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

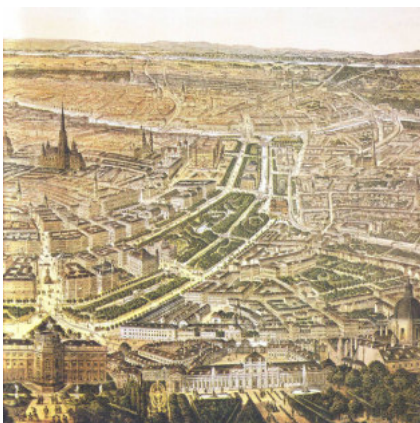
A város az Alpok végső nyúlványa mellett fekszik, északra találhatók a Morva-mező és a Weinviertel dombjai, a település legmagasabb pontja a Bécsi-erdőben van. A Duna a várostól északra folyik, átszeli a külvárosokat, az óváros északkeleti szélét az 1870-1876 között épített Duna-csatorna képezi. Éghajlata kontinentális, a klímát a közeli hegyvidék befolyásolja.

VÁROSTÖRTÉNET

Az emberi lét nyomai a város környékén 20.000 évre vezethetők vissza. A rómaiak Augustus császár uralkodása idején érkeztek a területre, településük a Dunához közel épült. A gyorsan fejlődő Vindabonát három oldalról vízfolyások védték. A római időkben, az i.u.5. századig a folyó jobbpartja volt a város fejlődés helye. A következő 500 évben nem volt jelentős építési aktivitás a Duna mentén. A középkorban a folyó északnyugat irányban változtatta medrét. A 12. századtól kezdve a középkori városfal kapui előtt is kisebb települések alakultak ki. A 14. században, az immár 20.000 főt számláló város számára a dunai kereskedelem a gazdasági prosperitás záloga lett. A 17. században, a török támadások és fenyegetés elmúltával rezidenciaváros lesz, ekkor kezdtek épülni a háborúból meggazdagodó arisztokrata-családok barokk városi- és nyári palotái.



A 19. század derekára feleslegessé váló védművek lebontásával, a várfalak előtti beépítetlen terület, a „glacis” felhasználásával indult meg az első nagy, tervezett városfejlesztési akció, a Ring és környékének építési munkálata, melynek keretében hatalmas középületek és bérpaloták épültek az óváros és a külvárosok közötti területén.



1890-ben a város gyorsan terjeszkedett, a Duna északi oldalán lévő városrészek 1905-től indultak fejlődésnek. 1923-ban Bécs szociáldemokrata vezetője hatalmas munkáslakás-építési programot hajtott végre, mintegy 400 építési területen 64.000 új városi tulajdonú lakás épült, építészeti értékei révén a legismertebbek lettek a Karl-Marx-Hof és a George-Washington-Hof épületegyüttesei.



Az 1934-es polgárháború véget vetett a világviszonylatban is jelentős szociális lakásépítési tevékenységnek.

VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA, VÁROSFEJLESZTÉSI TERV

A városfejlesztési koncepció öt stratégiaterületet határozott meg: 1. Bécs Európában és a régióban; 2. A gazdaság és a munka perspektívái; 3. a tudomány, a képzés és a kultúra követelményei; 4. a természeti és az épített környezet fenntartása; 5. az életminőség javítása. Az egyes területek megközelítésé fordulópontot jelentett a korábbi tervezési gyakorlathoz képest: több figyelem fordítódott a programokban résztvevők közötti kooperációra, alapkövetelmény lett többek között a fenntartható fejlődés, a közszféra túlsúlyos szerepének visszaszorítása a beruházások finanszírozásában és az ökológiai szemléletű tervezés. Erős változások mentek végbe a gazdasági-társadalmi közegben, miközben növekszik a bevándorlók száma, az álláslehetőségek ezzel nem tartottak lépést, az országos átlaghoz képest magas a munkanélküliség a városban. A nagy üzleti beruházások dinamikája a kisvállalkozásokhoz képest csökkent, a város az utóbbiak „tartósságát” kívánja elősegíteni, tudomásul véve, hogy ezek területi és minőségi igényei igen eltérőek, ezért a terveknek e szempontból nemcsak területspecifikusnak, hanem flexibilisnek is kell lenniük. Bécs évi 5-6000 támogatott-bérű lakást épít, amivel biztosítani kívánja a lakáshoz jutás lehetőségét az alacsony jövedelműek számára, bővíti a lakásválasztékot és új munkalehetőségeket kínál az építőiparban. A „kompakt-város” költség- és területtakarékos megvalósítása érdekében vissza kívánják szorítani az alacsony laksűrűséget kínáló lakásépítési formákat. A városvezetőség a város imázsának növelésében nagy szerepet tulajdonít a mega-projekteknek, ezek esetében az építészeti minőség mellett tág teret enged az építészeti kísérleteknek. Ez utóbbi érvényes a magas házépítésekre is, melyek az óváros kivételével nemcsak a városkapu-szituációk, hanem a nagyobb építési akciók karakterképzésében is helyet kapnak.

INFRASTRUKTÚRAFEJLESZTÉS - KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

A város 2020-ra összvárosi viszonylatban az egyéni gépkocsihasznaítást 35% -ról 25% -ra kívánja visszaszorítani. Ehhez szükséges a bicikliközlekedés attraktivitásának növelése, a tömegközlekedés javítása, megrendelhető iránytaxik forgalomba állítása.

1. ÚTHÁLÓZAT, PARKOLÁS

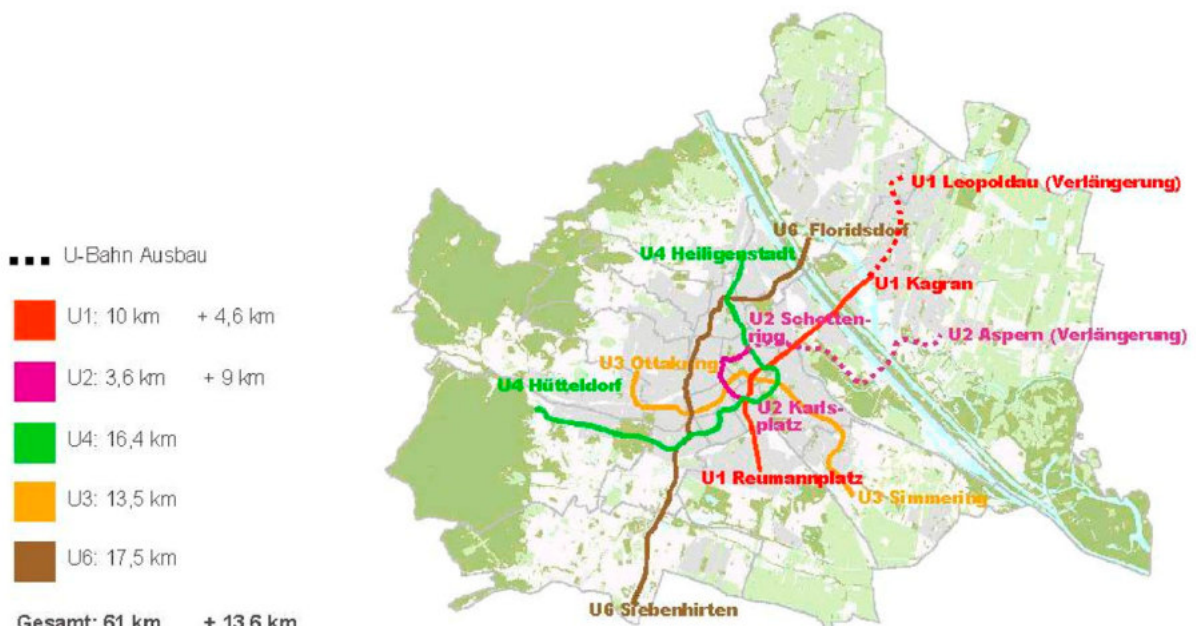
A halálesetek számának csökkentése érdekében „iskolaút” és „megvilágítás-javítás” programokat indítanak, a „népgarázsprogram” keretében pedig számos helyen olcsó lakossági parkolási lehetőséget kínálnak. 2010-ig további 5000 garázshelyet építenek ki, és ugyanerre az időpontra a Park&Ride helyek kapacitását 8000-re kívánják bővíteni. Teljessé kívánják tenni a város külső gyűrűjének és a ráhordó autópályáknak a kiépítését. A külső expresszút-gyűrű S1 szakasza már elkészült, ez kapcsolatot biztosít a déli A2 és a keleti A4 autópályák között.



2. KÖZCÉLÚ KÖZLEKEDÉS

A fejlesztési koncepció kiemelt ügyként kezeli a város és a régió közötti utazások minőségi javítását, a belvárosi vasúti pályaudvarok fejlesztését és a metróhálózat kiterjesztését.

Utóbbi az U2 és az U1 vonalait érinti. Az állam és a város közös beruházásában 9 km-rel hosszabbítják meg az U2 vonalát, bekapcsolva ezzel Donaustadtot és Leopoldstadtt is. Napjainkban a vonal a Schottenringig működik, a 2008-as футбол Európa bajnokság idejére megnyitják a Stadion megállót, az Aspern végállomás előtti szakasz átadása 2010-re várható. Az U1 meghosszabbításával jelentősen megjavultak a 70-es évek egyes nagylakótelepeinek közlekedési kapcsolatai, 2006-re elkészült a Kagran állomás és a Leopoldau közötti szakasz.

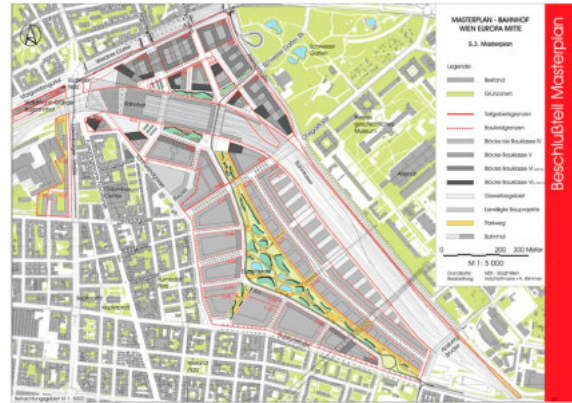


VÁROSFEJLESZTÉSI AKCIÓTERÜLETEK

A városfejlesztési terv 13, megkülönböztetett figyelmet igénylő kulcsterületet jelölt meg, melyek programmegvalósítását meghatározott paraméterek betartása mellett Bécs városa és az EU támogatja. A finanszírozás feltétele a célokat, építési fázisokat, a felelőségeket meghatározó program. A legfigyelemreméltóbb akciók közé tartozik a pályaudvar-területek megújítása, a Duna csatorna és a Duna sziget fejlesztése, Bécs „második” központjának kiépítése és a Gürtel rekonstrukciója.

1. „PÁLYAUDVAR-OFFENZÍVA”

A vasúttársaságok, a közlekedésfejlesztésben érdekelt szervek és a városépítések közös munkája révén megújulnak a pályaudvarok, és új hasznosítást kapnak a vasút feleslegessé vált területei. A legjelentősebb fejlesztés a Südbahnhof helyén kiépülő Europa-Mitte pályaudvar, melynek vasútfejlesztési programját összekapcsolták egy 5000 lakást és mintegy 20.000 munkahelyet tartalmazó új városrész megépítésével. A másik megújulásra váró területen, az északi pályaudvar melletti egykori kihúzóvágányok helyén megépültek az első irodaházak.



2. DUNA SZIGET ÉS AZ „ÚJ DUNA”

A 70-es évek megaprojektjei közé tartozó, és nyári napokon 300.000 embert vonzó, igen hosszú, átlag 200 m széles Duna sziget és a 25 km hosszú, úszásra alkalmas vízminőségű Új Duna ma Bécs városképének és városfejlesztésének meghatározói. A vízfelületek közvetlen közelében a meglévő és tervezett fejlesztések révén 24.000 új lakás létesül, a sziget fontos pihenőterületté válik. A bécsi Duna zónának északi és déli része ökológiailag védendő területeket tartalmaz, de lehetőség van sportcélú használatra, a középső zóna intenzívebb területhasználatot kínál (éttermek, sport, szórakoztató intézmények). Az éves Duna sziget-fesztivál a világ egyik legjelentősebb, fiatalok számára szervezett rendezvénye.



3. „MÁSODIK” BÉCS-KÖZPONT: DONAU-CITY

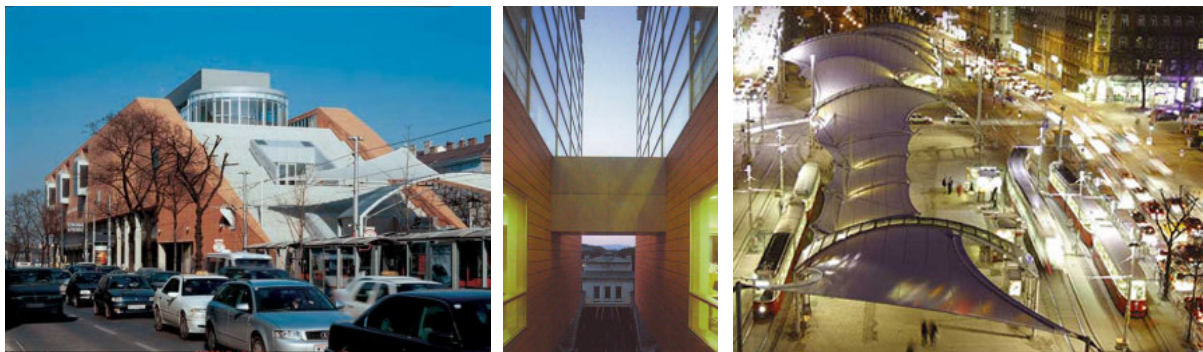
Amióta felépült a Bécsi Nemzetközi Központ, környezete a város legismertebb fejlesztési területe lett. Kedvezők a közlekedési kapcsolatok, közvetlen közelben nagy pihenőterületek vannak, és a vízpart szintbeni megközelítését az A22-es autópálya befedése biztosítja. A város a vegyes területhasználatot,

a lakó-, kulturális-, üzleti- és pihenési funkciók keverését támogatta a tervezés során. Az új negyed beépítését a „variáció az egységben” jelszó égisze alatt, vitatható módon komponált önálló, egymástól független fejlesztések alkotják, a földszint alapvetően a gyalogosok használatában maradt. Az itt épült, valamint a Wagramer utcai magasházak, az Új Duna-lakópark épületei igazi 21. századi arculatot adnak a víz felől.



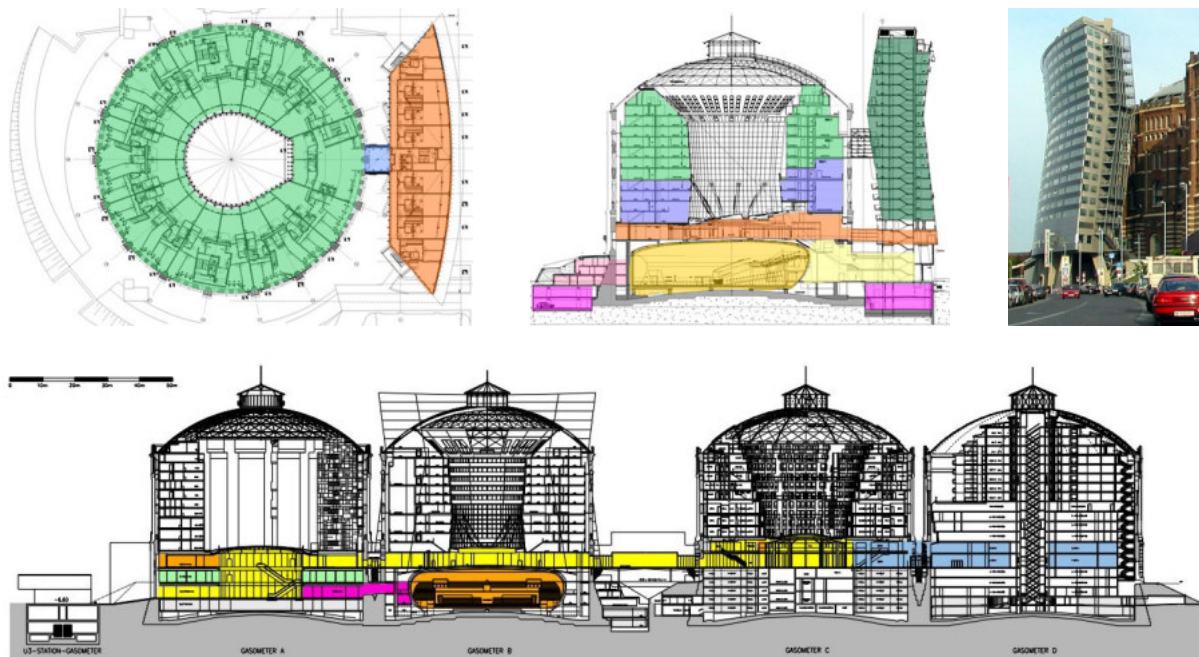
4. A GÜRTEL REVITALIZÁCIÓJA

A külső védmű helyén, a Ringgel nagyjából egy időben épült út összetett infrastruktúrát tartalmaz, itt láthatók a bécsi vasút-rendszer fejlődésének fázisai az Otto Wagner-féle viaduktól az első földalattiig. A viadukt ívközeibe az éjszakai életet fellendítő éttermek, bárók települtek. Az 1995-ben megkezdett program eddig több, mint 32 millió Eurót igényelt, ebből 10 milliót biztosított az EU. A megújítás jelszava lett „visszaadni az embereknek a Gürtel”, biztonságossá tenni az esti használatot, növelni a Gürtelbe bekötő utcák kereskedelmi aktivitását. A megújítás fontos eszköze lett a kiállítótereknek helyet adó, az irodalmi életben is fontos szerepet játszó, nevelési központként is működő új Hauptbibliothek (Főkönyvtár) utcátérbe helyezése, illetve az Urban-Loritz tér 130 m hosszú acél-üveg konstrukcióval történő lefedése.



ÚJ SZEMLÉLET A LAKÓTERÜLETEK TERVEZÉSÉBEN

Bécs lakásépítését a funkcionális és szociális sokszínűség jellemzi, kedvezőtlennek tekintik a homogén lakásstruktúrájú és tulajdonú épületegyütteseket. A város számos kísérleti formát támogat, ezek közé tartoznak az eltérő társadalmi csoportok részére tervezett épületcsoportok, az autómentes lakóterületek, az alacsony energiaigényű telepek, illetve a vegyes területhasználattal vállaló fejlesztések. A nagyobb pihenő- és lakóterületek összekapcsolásának előnyét nemcsak a lakók, hanem az egész város élvezné, mert némileg csökkenne a hétféle autóforgalom. A modellértékű kísérletek közé tartozik a 90-es évek végén épített autómentes mintatelep, a lakást és munkahelyeket tartalmazó Compact-city, az ipari épületeket építészeti keretként felhasználó Gasometer épületegyüttes, illetve a közelmúltban



megkezdett Wienerberg-telep. A sokszínűség hatásosan érvényesült a Gasometer-projektben, mert a négy, 19. századi épület-konténerben a lakásokon kívül bevásárlóközpont, üzletek és kollégium is helyet kapott.

KÖZTERÜLETEK MEGÚJÍTÁSA

Bécs 2001-ben egy 50 megjelölt „helyet” tartalmazó közterület-megújítási programot fogadott el. A „helyek” egy része az utóbbi években alakult ki, de többségük többszáz éves változásokat élt át, és már nem felelnek meg a mai használati igényeknek. A tervezés célja új identitás megteremtése és a terek atraktivitásának növelése. A közterület megújítás eredményeként csökkentették a felszíni parkolás volumenét, új használati formákat kerestek a meglévő zöldfelületek számára, kommunikációra, pihenésre és játékokra alkalmas tereket alakítottak ki, gyalogátkelőköt szélesítettek ki, bicikliutakat építettek, az üzletek előtti térszónákat megnövelték. Az elmúlt években megújult többek között az Opernring mellett a Schiller tér, a Parlament előtere, az Ilg tér körforgalomra tervezett belső zónája, a korábban kiterjedt autó- és villamosközlekedési felületekkel rendelkező Kolombusz tér, valamint a Wallenstein tér.

VÁROSMEGÚJÍTÁSI MODELL: „SOCKELSANIERUNG”

A megújítási stratégiáknak a „lány” megújítást képviselő ún. „Sockelsanierung” a legkedveltebb formája, mely nem számol a lakók „eltávolításával”, ellenkezőleg, maximálisan figyelembe veszi a változtatásokkal kapcsolatos igényeiket és észrevételeiket. Nagy hangsúlyt kap a földszint és a



körülötte lévő terek, a „Socket” (épülettalazat) megújítása, emellett növelik a lakások komfortszintjét, több kislakást egyesítenek és új lakásokat építenek a tetőtérbe, vagy az új épületszárnyakba. Számos meglévő lapostetőt zöldtetővé alakítanak és a lakók számára megközelíthető teszik.

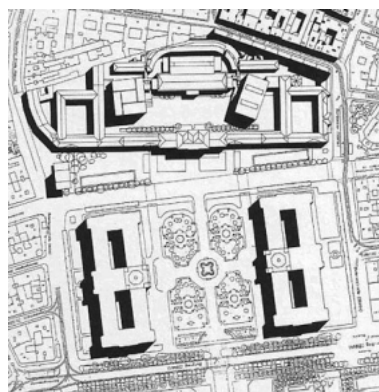
E megújításokkal egyidejűleg javítják az épületfizikai jellemzőket is, a magas zajszintű utcák mentén álló házakba speciális nyílászárókat építenek be. A bérlők és a tulajdonosok között létrejött szerződések részletezik a kompetenciákat és kötelezettségeket. E modellt alkalmazták a Kirchengasse 8, és az Embelgasse 38-40 számú házak esetében, az előbbi leromlott udvara például a földszint funkcióváltás révén a környezet által is használt városi köztér lett.

ÉPÍTÉSZETI MINTAPROJEKTEK

A nagyváros számtalan figyelemre méltó, a kommersz megoldásokat kerülő építészeti projektje közül 3 tématerületet érintő példákat választottunk ki. Nagy kihívást jelentett az új kulturális központ, a Museumviertel (Múzeum negyed) megépítése, a forrongó toronyház-építési közegben elfogadott lett a városkapu szituációk magassági hangsúlyozása, és a szociális lakásépítésben mindig vezető szerepet játszó Bécs e területen napjainkban is jelentős beruházásokat hajt végre.

1. MÚZEUM NEGYED

A Múzeum negyed koncepciója az volt, hogy a 19. századi két világhírű múzeum, a Szépművészeti- és Természettudományi-közvetlen közelében olyan teret adjanak a modern művészetnek, mely tág intézményválasztékával vonzó mind a városlakók, mind a turisták számára, s új építészeti arculatával vonzó keretet tud adni a különböző kulturális fesztiváloknak. A külvárosok és az óváros felől is átjárható épületcsoport magja a barokk udvari lovarda, e mellé telepítették a MUMOK (Museum der Moderner Kunst) és a Leopold múzeum modern, egymással erőteljes szinkontrasztban álló kubusait. A területen a ZOOM Gyermkmúzeum, játszóház, Építészeti Központ és számos étterem, bár, könyvesbolt is működik. Napjainkban a negyed helyet kínálja a Bécsi Ünnepi Hetek és az ImPulsTanz Fesztivál rendezvényeinek is, így látogatottsága eléri az évi 1 millió főt.



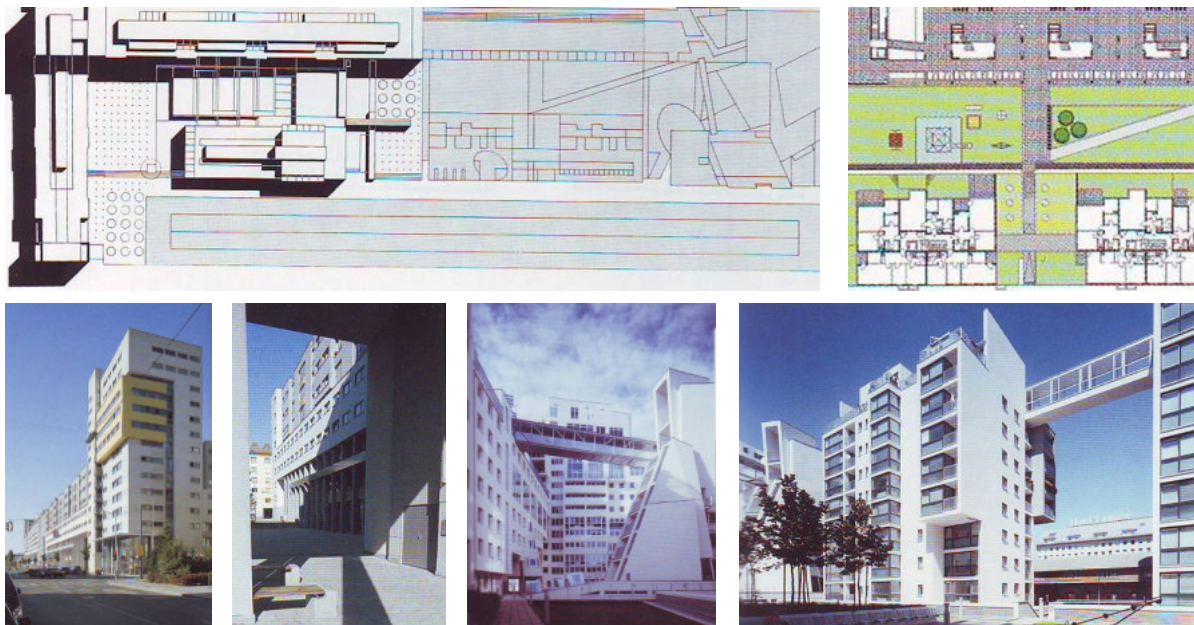
2. MAGASHÁZAK VÁROSKAPU SZITUÁCIÓKBAN



Az óváros határát képező Duna-csatorna „tematizálásának” részét képezik azok a toronyházak, melyek modern építészeti megjelenésükkel szinte farkasszemet néznek a csatorna túloldalán elterülő óváros házaival. A csatornán átívelő hidakhoz telepített Media Tower, valamint az Uniqua Tower magas tömegei autonóm világot teremtettek, s mára a barokk és a szecesszió építészeti remekművei közelében a város új szimbólumai lettek.

3. MERÉSZÉPÍTÉSZETI KÍSÉRLET A SZOCIÁLIS LAKÁSÉPÍTÉSBEN: VORGARTEN UTCAI ÉPÜLETEGYÜTTES

A város a három egységből álló Vorgarten utcai épületcsoporttal bebizonyította, hogy a szociális lakásépítés nem jelent szükségszerű puritánságot, leegyszerűsítést, hanem kereskedelmi és irodafunkcióval kiegészítve merész építészeti tömegképzéseket is lehetővé tesz. Az akcióterületen érdekes kavalkádban, modern építészeti színpadképként keverednek a vertikális és kúp alakú-, az alacsony és toronyszerű tömegek, melyek között hatalmas hidak ívelnek át.



TANULSÁGOK

- A különböző társadalmi csoportok lakóterületi elkülönülésének és a gettósodási folyamatoknak a megakadályozása
- Modell értékű projektek pénzügyi támogatása
- A pihenőterületek magas színvonalának biztosítása
- Megaprojektek megvalósítása a PPP konstrukcióban
- Volumenében jelentős, időben fegyelmezett előrehaladó közterület-megújítási program, színvonalas részletmegoldások
- A nagyobb üzleti vállalkozások és a megaprojektek hely kiválasztásában a jó tömegközlekedéssel ellátott városfejlesztési axisok előnyben részesítése
- A szociális lakásépítést is a vegyes területhasználat részévé teszik
- A „lágyműködés” (minden érdekeltet a döntésekbe bevonó) városmegújítás formáinak folyamatos működtetése városi és állami támogatással

FORRÁSOK:

- In Zukunft: Stadt+Wien, Strategieplanwien im erweiterten Europa
- Zielgebiet Gürtel. In: Perspektiven Heft 6/2003
- 10 Jahre Infrastruktur-kommission. In: Perspektiven Heft 8/2004
- 30 Jahre Stadterneuerung In: Perspektiven Heft 7-8/2005
- August Sarnitz: Wien 1975-2005 Neue Architektur



ADATOK

Németország fővárosa		Népesség változás:		Terület változása :
		1250	2000	0,50 km ²
		1450	7000	0,76 km ²
Területe:	891, 82 km ²	1700	55000	6,26 km ²
		1800	172000	13,30 km ²
Népesség:	3,4 millió fő	1870	774000	59,20 km ²
Agglomeráció:	4,3 millió fő	1919	1900000	65,72 km ²
		1930	4240000	880 km ²
		1945	2807405	880 km ²
Alapítás:	13.század eleje	1950	3336000	880 km ²
		1980	3049000	880 km ²
		2000	3362000	889 km ²

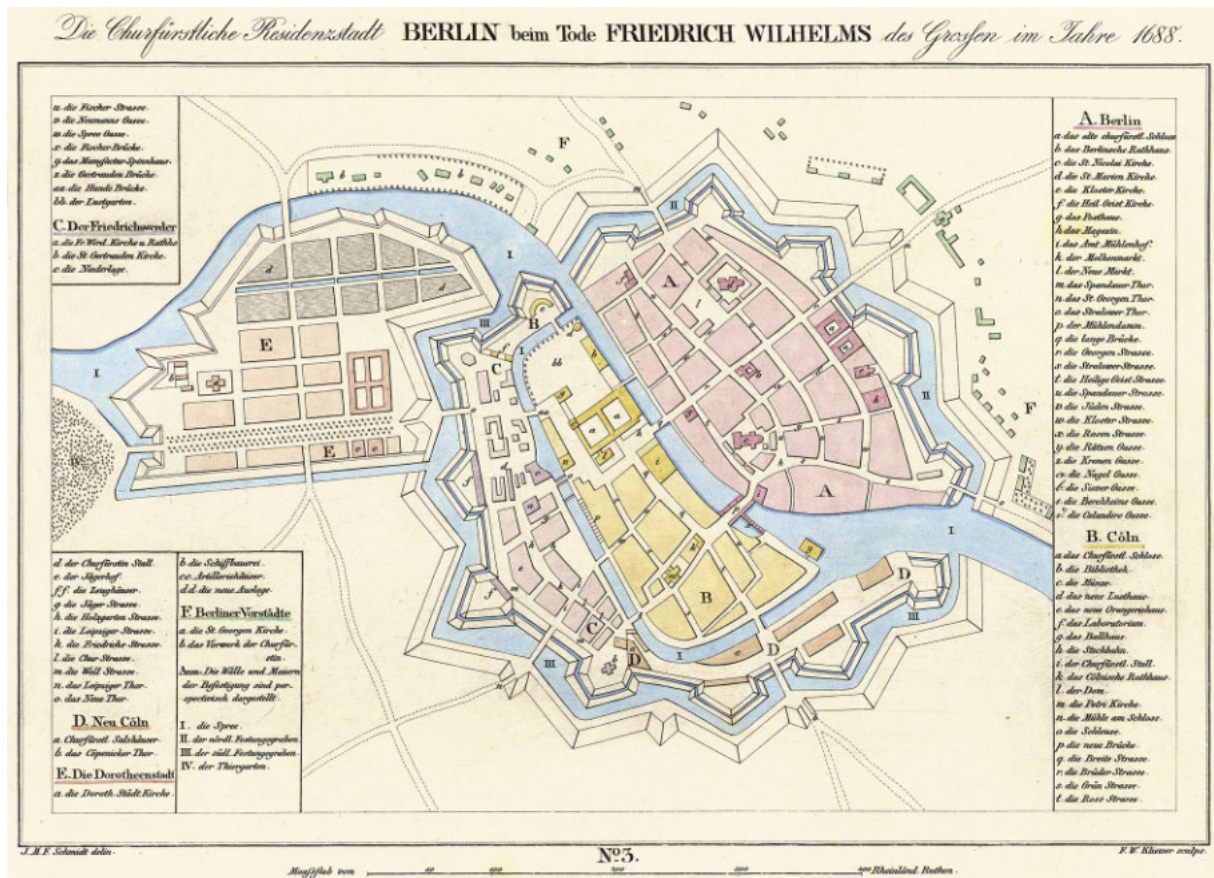
TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK



Berlin a Spree partján, annak 5 km széles völgyében és a 10 m-rel magasabban fekvő síkságon fekszik. A város területén is a víz szigeteket, tavakat alkot, a Spree több ágra szakad és itt torkollik bele a Panke; átszeli a várost a Landwehr-, a Lujza- és a Berlin-spandai hajózható csatorna.

VÁROSTÖRTÉNET – ŐRGRÓFI, KIRÁLYI REZIDENCIAVÁROSBÓL NÉMET FŐVÁROS

A Spree mentén fekvő két kicsiny település (Cöln és Berlin) 1307-ben egyesül a brandenburgi őrgróf (választófejedelem) gyámsága alatt. Jelentősége a 30 éves háború idején növekszik, amikor 15 ezer hugenotta mellett máshonnan is befogad menekülteket. 1701-ben alakul meg Berlin központtal a Porosz Királyság, majd első igazi virágkora a 18. század közepén érkezik el Nagy Frigyes alatt, amikor a filozofikus hajlamú uralkodó a felvilágosodás egyik központjává alakítja. 1861-ben a porosz királyi székhelyvárosból a Német Császárság fővárosává lesz. Az elvesztett első világháború után a Weimari Köztársaság alatt a liberális szubkultúra, a modern értelmiségi lét egyik központja, de azonnal a „vörös” és „barna” szabadcsapatok randálírozásának is színhelye lesz.

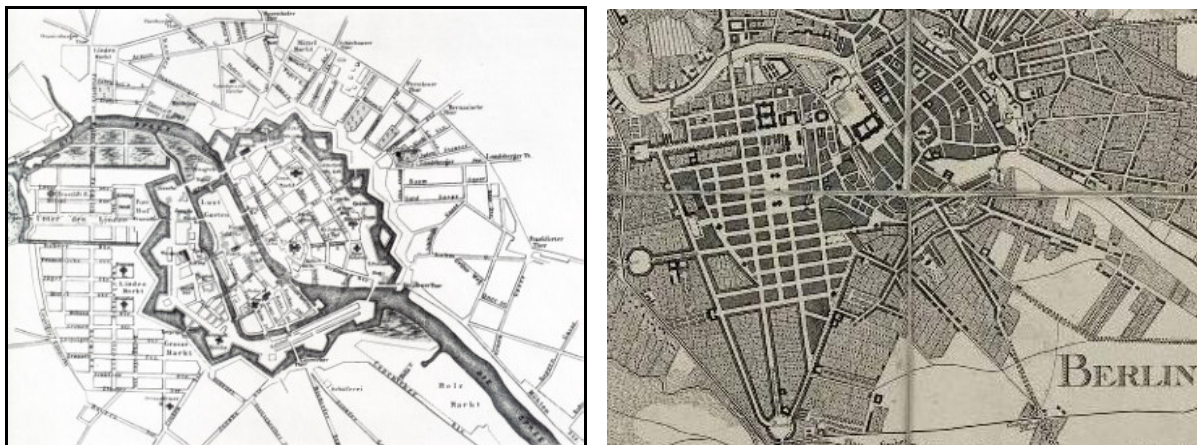


A város szabad, de zavaros életének a hitleri hatalomátvétel vet véget 1933-ban. A Harmadik Birodalom idején grandiózus városrendezési tervek születnek, de a birodalmi építész, Speer terveit az újabb háborús vereség letörli a térképről. A város központi részei az amerikai bombázásokban úgyszólván teljesen elpusztulnak, újjáépítésük 1961-től már két, fallal elhatárolt városban zajlik, jelentősen különböző koncepciók szerint. A keleti részből az NDK fővárosa lesz, a nyugati oldal pedig a szovjet megszállási övezetbe ékelődött, légi úton táplált város önálló státussal. Németország egyesülése után Bonnól visszakerül Berlinbe a fővárosi funkció, azóta a tervek fő célja a fővárosi rang reprezentációja és a város téri-építészeti egységének visszaállítása.



VÁROSSZERKEZET – A VÁROSTÖRTÉNET FORDULÓI ÉS A TÉRBELI TAGOLTSÁG

A Spree-parti két kis település térbeli fejlődése nyugati irányban indul el a zárt erődből „kastélyá” (Schloss) átépülő őrgrófi-királyi székhely felől, követve a rezidenciavárosok másutt is jellegzetes (pl. Párizs) tengelyes kompozíciós rendjét. A berlini rezidencia is a természettel keres kapcsolatot, a tengely első szakasza az Unter der Linden hársfákkal kísért sétánya, ami majd a 19. században a legfontosabb középületeket fűzi fel. A Brandenburgi Kapu után a tengely a Tiergarten (állatkert) nagy kiterjedésű erdős zöldterületében folytatódik. A 16. században a kiépült a két városrészt körbefogó csillagbányás védmű, annak helyét később beépítik, vonalában halad majd egy vasútvonal.

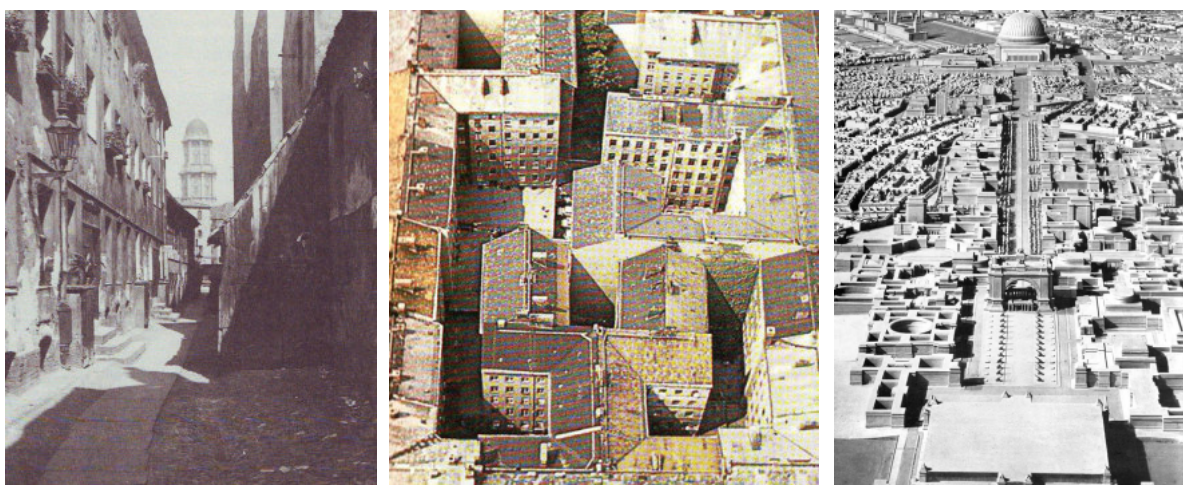


A város növekedése ezután irányt vált, az Unter der Lindenre merőlegesen, attól délre hálós elrendezéssel tervezik meg a Friedrichstadt-ot; amit később a római pápai koncepciót utánzó három „sugárút” gazdagítanak. Eközben északon és keleten a városmaghoz érkező utak mentén kisebb szabályozásokkal, komolyabb tervezés nélkül növekszik a város. A 18. és különösen a 19. században gyorsan fejlődő Berlin az új építkezések befogadására hosszú vámvonalat épít ki, aminek kapuinál a kialakított terek (Potsdamer Platz, Leipziger Platz, Mehring Platz és Pariser Platz) a vámvonal 1860-as elbontása, és később, a II. világháborút követő városszövet pusztulása után, sőt máig is, fontos viszonyítási pontok maradnak. Nagyrészt e külső védővonal nyomvonalán épült ki a pályaudvarokat összekötő Ringbahn, mely a későbbi a Stadtban alapját jelentette. A XIX. század közepén kidolgozott sugaras, gyűrűs szerkezetű városrendezési terv külső körút rendszere nem épült ki.

A város növekedésének következő stádiuma a nyugat felé történő terjeszkedés, előbb csak a Tiergarten-től délre, majd tovább jelentős kertvárosi területekkel, reprezentatív középületekkel, iskolákkal, kórházakkal, igazgatási épületekkel, áruházakkal. A több pólusú városszerkezeti hagyományt erősítette a munkásnegyedektől távol épülő jómódú városrész, a Kurfürstendamm, amely később Nyugat-Berlin centrumává, főutcájává vált.

19.SZÁZAD VÉGI LAKÁSEPÍTÉS – BERLIN, A BÉRKASZÁRNYÁK VÁROSA

A városba történő gyors migráció nagyarányú bérlakás-építést gerjesztett. 1870 és 1910 között a robbanásszerű gazdasági, területi és lélekszám növekedés a világ legnagyobb bérlakás-övezetét hozta létre Berlinben. A telektulajdonos képviselők aránytalanul nagy befolyása engedékeny építési szabályzatokhoz vezetett, amelyek lehetővé tették a hírhedt berlini bérlakás-övezet megépítését. A sötét udvarokra néző, egyszerre több család által lakott zsúfolt lakások, a budapestitől eltérően, itt jellemzően függőfolyosó nélkül épültek, és erősebb szegregációval, munkásnegyedeket alkottak a város körül. Berlin a 20. század a bérlakás-övezet modellel szemben határozta meg legfontosabb célkitűzéseit.



TERVEK AZ I. VILÁGHÁBORÚ UTÁN – ÉS A BIRODALMI NAGYTENGYELY

1920-ban a környező települések becsatolásával Berlin a világ legnagyobb területű és lakosságú városai közé került. 1910-től kezdve több nemzetközi városrendezési pályázat és kiállítás kapcsán is törekedtek a modern világváros racionális fejlesztésének megalapozására. Már a húszas évek közepétől elképzelések fogalmazódtak meg a belváros fellazítására, a régi és az új központok közötti kelet-nyugati kapcsolat javítására, a legforgalmasabb csomópont, a Potsdamer Platz tehermentesítésére, a Leipziger és az Alexander Platz átalakítására. Felmerült már ekkor a Friedrichstadtban magasházak építése. Elindult a szociális lakásépítés is, de volumene nem volt elegendő az igények kielégítésére.

A hitleri hatalomátvétel után a birodalmi főépítész, Albert Speer grandiózus tervet fogalmazott meg egy újabb, minden addiginál monumentálisabb birodalmi tengelyre. Az axis az Unter der Linden irányára nagyjából merőlegesen a Reichstag-tól nyugatra egy hatalmas kupolás épülettel és felvonulási térrel indult volna déli irányban. Nem valósult meg, de a későbbi városfejlődésre nem jelentéktelen hatás lett: miután a tengely induló, északi szakaszán már jelentős bontásokat hajtottak végre, és mert a legjelentősebb berlini középületek a keleti oldalon maradtak, Nyugat-Berlin részben itt pótolta az elvesztett kulturális funkciókat (Scharoun, Mies van der Rohe). Ugyanilyen okból később a tengely vonalában kaphattak helyet a 90-es évek nagy magán ingatlanfejlesztései.

A KÉT RÉSZRE SZAKÍTOTT VÁROS – ELTÉRŐ FEJLŐDÉSI PÁLYÁK

1945 után az önrendelkezésétől megfosztott, zónákra osztott, lepusztult várost működésképpé kellett tenni. A helyreállító tervek a háborút követő években még az egész városra vonatkoztak. Történelmi lehetőséget látva a pusztulásban, új szemléletű városrendezési elvek megvalósítására törekedtek, mint a funkcionális tagolás és fellazítás. 1949 után azonban már két német állam osztozik a városon, az egységes város egy fél évszázadra csak illúzióknak látszik. A két városrész alapvetően különböző módon fejlődik.



Kelet-Berlint a szovjet szoc-reál városépítési elvei szerint kezdik tervezni. Fontosabb ennél, hogy a keleten maradt, elpusztult történelmi városmag szerkezetét sem őrzik, helyét az Alexander Platz lépték telen térsége és különböző minőségű zártabb vagy kimondottan telepszerű formában épült lakó- és középület tömbök foglalják el. A „retrográd múltat” jelképező Schloss-t felrobbantják, telkén az ötvenes évek elején tervezett szovjet típusú felhőkarcoló helyett végül a Haus der Republik, az NDK parlamentje épül fel. Ellentétben a nyugati városrésszel Kelet-Berlin új lakó- és munkahelyi területei szabadon terjeszkedhetnek a „saját állam” irányába.



Nyugaton kiegyensúlyozottabb a fejlődés; a Stálin Allee kritikájaként és a nyugati építészeti teljesítményeként az ötvenes években nemzetközi építészeti kiállítás után, új elvek szerint, jelentős bontások révén zöldbe ágyazott lakóterület, a holnap városának prototípusát kívánják megvalósítani. Az eredményt jól minősíti, hogy a Hansa-viertel máig magas lakóértékű városnegyed.



A 60-as évektől a város egységét kifejező Kulturforum koncepciója szintén a városi funkciók szétválasztásának elvét és a zárt városszövettel való modernista szembenállást fejezi ki. Jelképpé avatta az is, hogy közben a szomszédságában felépült a városokat elválasztó fal.

A nyolcvanas évekig keleten és nyugaton is nagy lakótelepeket hoztak létre a város peremén. A nyugat-berliniek ötöde, a kelet berliniek kétharmada lakik ilyen lakásban. A két város egymással vetélkedő presztízis beruházásai, - mint az Alexander Platz és a City West környéke - mára alacsony igényű, lecserélendő, kínosan avult központoknak tűnnek. A város újra-egyesülése után mindkét központ átalakítása felvetődött. Az 1980-as évektől a kontextualizmus gondolatvilágában a városi szövet, a történeti emlékek felértékelődése figyelhető meg. Ennek szellemében rendezték meg nyugaton 1984 és 87 között az IBA Nemzetközi Építészeti Kiállítást. Keleten a porosz hagyományok felfedezése és a historizmus felértékelődése után lassan elindult a régi városrészek felújítása, az új lakásépítkezések pedig a panel „feldíszítésében” és magastető tombolásában jeleskedtek.

AZ ÚJRA-EGYESÜLT VÁROS – KONCEPCIONÁLIS VITÁK ÉS JELENTŐS BERUHÁZÁSOK

1989. november 9-én leomlott a Berli Fal, a város újra egyesült. A kormányzati funkciók Bonnól való visszahelyezése, a városba irányított rendkívüli mértékű erőforrások nagyléptékű közfejlesztéseket indítottak el, de a magánfejlesztő szektor önállóan is kivette a részét a munkálatokból. Kemény viták alakultak ki az új építkezések karakterét, „stílusát” illetően, nagy nyomás nehezedett a város vezetésére a hagyományos városszerkezet és építészeti karaktert védők oldaláról. E vita máig tartó jelképe a Schloss, aminek visszaépítése érdekében erős civil szervezet is alakult.



Nyugat-Berlin 1988-ra elkészült új területfelhasználási tervét nem terjesztették ki a keleti városrészre, a sietségben inkább a fő beavatkozási területeket jelölik ki. Ezek igen jelentős része a történeti tengely és a meg nem valósult (korábban a Reichstag előterénél kezdeményeiben már létező) tengely mentén helyezkednek el, ezzel mintegy újra érvényre juttatva a megtört kontinuitást. A területekre nemzetközi pályázatokat írnak ki, majd nagymértékben támaszkodnak a nemzetközi építész-társadalom ambícióira is.

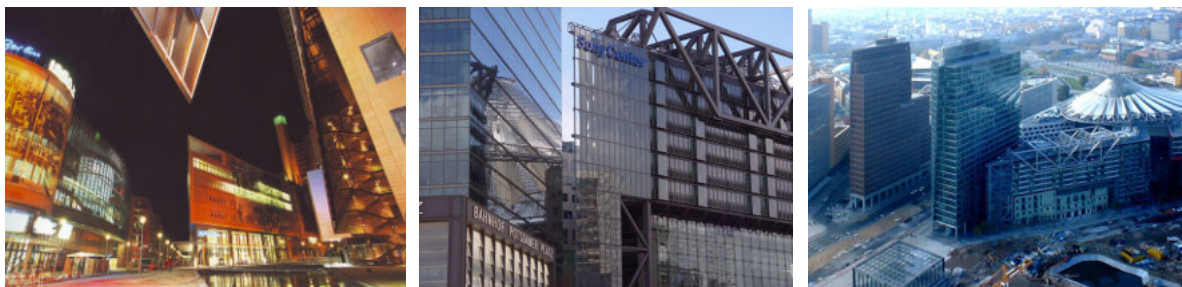


A kormányzati negyed elnyúló, transzparens épületsora és a rá merőlegesen álló felújított Reichstag „átjárható” kupolájával (Norman Foster) a demokratikus államrendezkedést is szimbolizálja. Tőle távolabb, délre a szimbolikus tengelytől kissé visszahúzva (útközben a holokaust emlékhely) a jórészt sza-

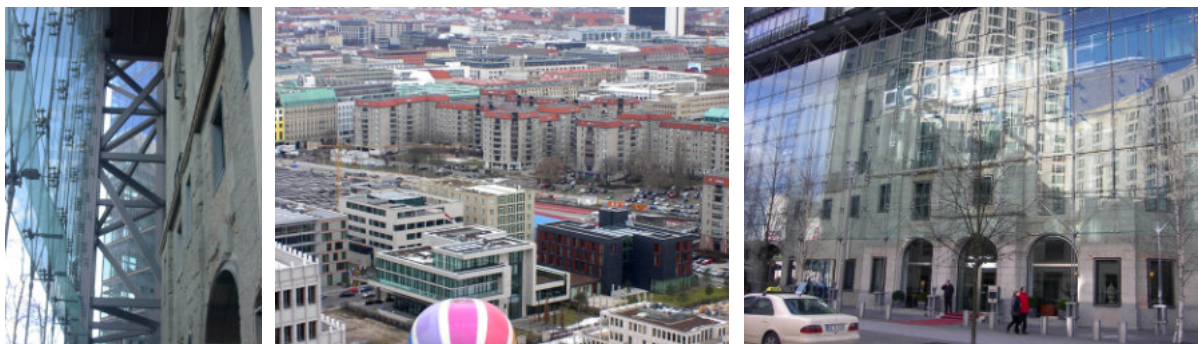
bad területen (Potsdamer Platz) nagyléptékű magán-közösségi fejlesztésre jelölnek ki helyet, éppen ott, ahol a második világháború előtt a keleti és nyugati városrészek közötti legfontosabb kapcsolati pont működött. Inkább nagyléptékű, néha tömb méretű „foghíj” építkezések történtek az Unter der Linden tágabb térségében, gyakran az üveg-architektúra kemény kontrasztjával. Itt a hagyományos zárt sorú beépítési mód a politika szorgalmazására is előírás. Távolabb az Alexander Platz kietlensége – bár a pályázatok grandiózus építkezéseket sugalltak – csak kevésbé kelti fel a magán ingatlanfejlesztők érdeklődését, és sok még a hiátus a Friedrichstadt utcáiban is. A kettős tengely kiépülése azonban befejezéshez közeledik az új főpályaudvar átadásával, de a kormányzati negyed és a közte lévő terület még parlag.

A POTSDAMER PLATZ – PÁLYÁZAT, KÖZTÉR-PRIVATIZÁCIÓ ÉS FENNTARTHATÓSÁG

Az együttes elrendezését városrendezési pályázat előzte meg, amit egy neves olasz építész (Renzo Piano) nyert meg egy német városrendező építész közreműködésével. A város úgy döntött, hogy a fejlesztés jelentős részét a magán szektorral valósítja meg, olyan világcégek által is, mint a Sony és a Mercedes. Az együttes így sajátos elegye lett a hagyományos városszerkezetre utaló elemeknek (Alte Potsdamer Strasse, ami fedett passzázsba fut), a jellegtelen irodaházaknak és az olyan hatalmas épületegyütteseknek, amelyek magántulajdonban lévő belső, (esetenként fedett) terei közterként is működnek. Az együttes épületeinek karakter adó részét a díjnyertes építész jegyzi, számosat az akkor legnevesebb külföldi alkotók.



A Potsdamer Platz és környékének beépítését komplex városi együttesnek szánták (lakások, irodák, színház, mozi, bevásárló központ, éttermek), ám elsősorban az ott dolgozók és a látogatók, turisták uralják. A hagyományos fás, barátságos vásárló utca, az Alte Potsdamer Strasse, ehhez képest elhagyott; a lakosság és az erre járó turisták nosztalgikus vágyait elégíti ki. Az új építészeti arculatot formázó együttes – önálló életet élve – vesz részt a város munkamegosztásában. A vegyes funkcióra törekedve, egy új színházzal erősíti a közelben lévő régi Scharoun féle Kulturfórumot. A beruházás a megújuló városrészen túlmutató fejlesztőerővé, „kultur-motorrá” kíván válni.



A Potsdamer Platz-hoz kapcsolódó beruházások egy szervesen fejlődő város változatos térelményét hozták létre. Sokféle magán és privát, nyilvános és fél-nyilvános, külső és belső, átmeneti térrel gazda-

godott itt Berlin. A megépülte pillanatában még két város szélén álló fedett bevásárló utca is természetesen különbözik minden külvárosi, amerikai mintától. Felidézi és újrat teremti a környék híresen gazdag belvárosi kereskedő hagyományát. Az Renzo Piano által tervezett Marlene Dietrich Platz egyensúlyt teremt a belső és külső terek között. A tér viszonylag nagy méretei ellenére minden dagályosságot és monumentalitást nélkülöz.

A megújult központok presztizs-beruházásainak fontos része lett a környezetszennyezés csökkentése és az energiatakarékosság. A Potsdamer Platz Debi területén a fűtési és hűtési energia csökkentése érdekében kettős üvegfal között cirkuláló temperált levegő akadályozza az épületek túlzott lehűlését és felmelegedését. A különleges hőszigetelésnek köszönhetően az épületek energiafelhasználása egy átlagos légkondicionált épületének csupán 50% -a. A terület hő- és áramfejlesztő központja egyben a hűtést is biztosítja. Az építkezések fuvarjainak szigorú ellenőrzésével napi 1700 fuvart takarítottak meg. A zöldterület öntözése és a WC öblítése esővízzel történik, ezzel az évi vízmegtakarítás itt 20 000 m³. Az építkezéseknél a kitermelt földet vasúton, vagy ahol lehetett vízi úton szállították el.

BERLIN ÉS AGGLOMERÁCIÓJA – A REGIONÁLIS VÁROS

Berlin fejlődésére a 19. század második fele óta a regionális város kialakulása volt jellemző. A regionális város népességének együttélése, együttműködése és egymásra utaltsága sokrétű, nagy területre kiterjedő, széleskörű munkamegosztáson alapul, ami a lakosság életvitelében is érvényesül. A több település egyesülésének eredményeként létrejött metropolis központjától távol eső szuburbiákon belül is fontos munkahelyi csoportosulások, iroda- és ipari parkok keletkeztek.

A városfejlődés strukturális változásai hatására a népességvándorlás első szakaszában szinte kizárólag a városból a vidékre költözés volt a jellemző: a szétszórt területeken megjelentek a kereskedelmi és szórakoztató központok. Ezt követte a munkahelyek kivándorlása (üzemek, majd irodakomplexumok, rendszerint csoportosan).

A közelmúltban megkezdődött az ezzel ellentétes vándorlás is, a városba való visszaköltözés; a két mozgás egyidejű, de különböző intenzitású. Ezzel párhuzamosan nő a rangosabb irodák helyfoglalása a régi városmagokban – terjeszkedésük gyorsítja a központok rehabilitálását. A régi városmagok építészeti felújítása, az új típusú, beáramló lakosság, a presztizs-munkahelyek, a történeti városrészek látogatói a kereskedelem, szórakozás helyeinek igényes felújítását igényelték – a régi városmagokból egyfajta „kirakat-várossá” alakultak. Berlin a megmaradt történeti értékei mellett a kísérletező városépítészet bemutató helyévé is vált.

INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS

A kettévágott város közlekedési rendszere különböző módon fejlődött. Mint más nyugati városokban, Nyugat-Berlinben is a személyautó és az autóbusz közlekedés vette át a vasút szerepét. Gyorsforgalmi utakat építettek és egyszerűen elbontották a feleslegesnek tűnő pályaudvarokat. A regionális hagyományokkal rendelkező egyesült Berlinben új közlekedési elvek és feladatok jelentek meg. Berlinen belül a társadalmi és városszerkezeti változások új kapcsolatrendszereket eredményeznek. Az elektronikus kapcsolati módok előretörése és az otthoni munkavégzés arányának növekedése ellenére a lakosság személyesen is egyre többet érintkezik – folytonosan alakuló közlekedési formákkal a helyváltoztatások mennyisége és a megtett útszakaszok hossza növekszik. A sokcentrumú városban a központ és a külső területek közt mindkét irányban nagy a forgalom, hiszen lakóhelyek és munkahelyek egyaránt vannak a belső központokban és a szuburbiákban. A város on belül a legfontosabb úthálózati fejlesztések a Kelet-Nyugat kapcsolatot biztosítják.



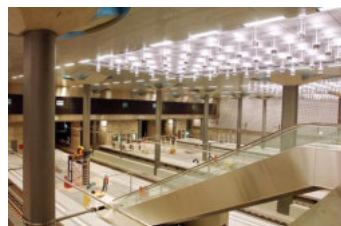
BERLIN ÉS BUDAPEST INFRASTRUKTÚRA ADATAINAK ÖSSZEHASONLÍTÁSA

	BERLIN			BUDAPEST		
	város	környék	összesen	város	környék	összesen
Terület (km ²)	889	4477	5366	525	2013	2538
Népesség (ezer fő)	3362	940	4302	1805	635	2425

	BERLIN		BUDAPEST	
	1995-ben	2000-ben	1990-ban	2000-ben
Motorizáció	325	322	235	300
magángépjármű forg.	37	Nincs adat	13	24
tömegközlekedés	27		66	50
gyalogos / kerékpáros	36		21	26
Elővárosi vasút (km)		324		139,5
Földalatti (km)		143		30,7
Villamos (km)		182		203,3
Trolibusz (km)		-		69
Autóbusz (km)		1269		1166,5
Összesen (km)		1918		1609
Kerékpárút (km)		901		112
Városi autópálya (km)		59		15

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS.

A város népesség növekedése gyakorlatilag megállt, a városkörnyék lakosszáma viszont növekszik, a város szuburbanizációja ugyanakkor fokozza a közlekedési igényeket. Berlinben jóval erősebb a motorizáció, mint más egykori szocialista közép-európai nagyvárosban; a kelet-európai fővárosokban általában jóval nagyobb a közösségi közlekedés aránya. Berlin és városkörnyékének ingázói – a magas motorizáció ellenére – a tömegközlekedést részesítik előnyben.



Az utóbbi években több közép-európai nagyvárosokhoz hasonlóan, Berlin is növelte tömegközlekedési hálózatát. A kerékpárutak hosszában Bécshez hasonlóan Berlin is toronymagasan a közép-európai városok előtt jár. A környezetbarát közlekedési módok erősítése érdekében fejlesztik a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedést. Míg a volt szocialista fővárosokban általában a motorizáció lassabb előretörését célozták meg, Berlin a gépjárműforgalom visszaszorítására törekszik. Közlekedéspolitikájának fő stratégiai elvei az alábbiak:

- egy üttműködő térségi várostervezés, városfejlesztés,
- a közösségi közlekedés erősítése, lehetőleg kötöttpályás eszközökkel,
- a kerékpáros forgalom lehetőségeinek fejlesztése,
- korlátozó parkolás-politika.

Berlin a közlekedés tekintetében is a szolgáltatások városa; a városnak sok egyedi közlekedési megoldása segíti a fenti stratégiai célok elérését. A közlekedési infrastruktúra terén alapvető mennyiségi fejlesztésekre már nincs szükség, ám a vonal- és menetrend alapú közösségi közlekedés rendszerét további rugalmas eszközökkel szabják a használói igényekhez. A közös gépkocsi-használat (car-pooling), a készpénzfizetéses gépkocsi, a hívható gyűjtő-taxi és autóbusz mind olyan rugalmas kiegészítő módok, amelyek arra serkentik az utazókat, hogy a jól kiépített földalatti-, villamos- és autóbuszhálózat fentiekkel kiegészített használatával hagyják otthon gépkocsijaikat.

VÁROSFEJLESZTÉSI ELVEK, BEAVATKOZÁSOK

A fejlesztési szükségletek és lehetőségek túlértékelése ebben a városban szinte hagyomány. Az indokolatlanul túldimenzionált tervek buzgó előkészítésével, az elavultnak ítélt területek bontásával, túlságosan könnyen tettek kockára korábbi települési tradíciókat.

Európa legerősebb gazdaságával bíró ország fővárosában az egyesülés lelkesült mámorában a befektetők, politikusok és tervezők a város robbanásszerű fejlődésre számítottak, amelynek húzóágazata a szolgáltató szektor. Azt jósolták, hogy rövid idő alatt London és Párizs mellé zárkózik fel. Később derült csak ki, hogy a frankfurti, hamburgi és müncheni üzletemberek nem szívesen hagyják ott megszokott környezetüket, nem költöznek át tömegesen Berlinbe.



A megalapozatlan növekedés lázából való kijózanodás után csekély vigaszt csak a kormány költözése jelentett; a kormányzati fejlesztésekre is takarékosabb megoldásokat kerestek. Bár egyes korábbi elképzelések egy területileg egyenletesebb, szórtaabb fejlesztési stratégiát is tartalmaztak, végül az ingatlanfejlesztő szektor koncentrációra való törekvése miatt is a hagyományos több-központúság ellen dolgozó mega-projektek valósultak meg a főközpontban és annak közelében. A felismert tévedés ellenére a városnak szinte nincs is már lehetősége visszatérni egy mértékertőbb, takarékosabb stratégiához. Megdőlt a II. világháború utáni zónásítási elv, ami szerint a regionális város teljes területén belül különböző nagyságrendű és vegyes funkciójú központokat terveztek az alá- és fölérendeltség, illetve mellérendeltség hierarchiájában. Mint már szó volt róla, ennek eredménye különösen a gyenge keleti alközpontok (de egyes nyugatiaké is) elértéktelenedése lehet a központok természetes versenyhelyzetében.

Az NDK időszak gyakran megőrzött építészeti, városfejlesztési törekvései is részévé váltak Berlin építészeti örökségének. Ez az örökség természetesen egyes minőséggű. A további városfejlesztéseknel berlini véleményformálók az értékek józan mérlegelésére hívják fel a figyelmet. Kerülve a pusztító építőberlini hagyományt, célként tűzték ki maguk elé, hogy a további fejlesztésekbe illesszék bele a meglévő épületállományt. Fontosnak tartják, hogy ne bontsanak el minden NDK-s épületet, különbségtétel nélkül.

VÁROS ÉS ÉPÜLETREHABILITÁCIÓ – A NAGY PROJEKTEK ELLENSÚLYA

A várostörténetben gyökerező többközpontú hagyományt még az abszolutizmus idején sem tudták háttérbe szorítani, de a legújabb fejlesztési stratégia negatív hatásai ellen is működnek erők. Nyugat-Berlinben már a hetvenes-nyolcvanas évek óta számos kísérlet volt a városrehabilitáció keményebb és lágyabb formáinak bevezetésére. Fokozatosan alapelvvé vált, hogy a lakosságot kell szolgálnia a rehabilitációnak. A tervezés és a megvalósítás során is a társadalmi részvétel rendkívül széleskörű gyakorlatát, a szociális rehabilitáció sajátos formáit alakították ki. A rehabilitációt segíti, hogy Berlin bérlakásainak aránya jóval magasabb maradt, mint Budapesten. Általában törekednek arra, hogy felújítások alkalmával a magas költségek miatt ne, vagy csak kisebb mértékben kelljen a lakbéréket emelni. Szélső esetben az alacsony szintű felújításokba a (munkanélküli) bérlőket is bevonták. Az ilyen felújítások eredményeként – elkerülve a lakosság kicserélődését és a szegregációt – az eredeti lakók nagy része a felújítás után is helyben maradt. A felújításokra komoly állami támogatások állnak rendelkezésre, nagyobb összefüggő lakóterületek rehabilitációjára non-profit jellegű vállalkozásokat hoznak létre, vagy ilyen jelleggel magánvállalkozásokkal kötnek szerződéseket.



A Kreuzberg negyed, ahol az „enyhe” rehabilitáció már korábban elkezdődött, sajátos dzsentrifikációs folyamaton ment keresztül, népszerű körzetté vált. A nyugati főutca, a Kurfürstendam kissé háttérbe szorult, de színvonalából nem vesztett sokat. Kevésbé volt sikeres a házgyári lakótelepek teljes, építészeti igényes, szinte „kompromisszum nélküli” felújítása. A várt robbanásszerű lélekszám növekedés elmaradása és a szuburbanizációs folyamatok és az elvándorlás miatt a felújított lakások jelentős része üresen áll. Berlinben még így is jobb a helyzet, mint más egykori NDK városokban. Az új építkezésekkel kísért felújítások eredményeként a hajdani city az újraegyesüléssel kezd visszanyerni háború előtti jelentőségét: a luxusüzletek és szolgáltatások nagy része visszatért az Unter der Lindenre.

A rehabilitáció egyik sikeres példája Hackesche Höfe, amely még hordozza az eredeti belváros beépítésének szerkezetét. Az udvarok labirintusában az utcai rész a kereskedelmi, irodai életet szolgálta, az udvari szárnyak földszintjén kisebb üzletek, műhelyek és fölöttük lakások voltak. Az újra központi helyzetbe került terület a lakosok és a hatóságok nyomására a felújítás után is megőrizte eredeti épületállományát, hangulatát. Jó üzleti döntésnek bizonyult ez a rehabilitációs ingatlanfejlesztés, amely mára mágnesként vonzza a bérlőket és turistákat, a kávézókat és galériákat. A keleti területek felértékelésében a különböző városi közintézmények ide kerülése is segített. A Német Építészeti Központ, Építészkamara és egyéb építkezések keletre költöztették a berlini építészeti közélet jelentős részét. A feladatok nagy száma fiatal építészeknek ad bemutatkozási lehetőséget. Az építészeti

központ is jó példa erre, ahol a tervező megőrzi az eredeti épület részeit és egyben kifinomult érzékkel teremt kortárs épületet.



LAKÁSHELYZET – NAGYARÁNYÚ ÚJ LAKÁSÉPÍTÉS, 270 EZER ÜRES LAKÁS

A város-egyesítés után a főváros szerep visszakerülésével párhuzamosan nagyarányú lakásépítés kezdődött, az ingatlanfejlesztő közösség szektor új, gyorsan kihasználható „terepet” látott a berlini új lakásépítkezésekben. Az ilyen helyzetekben szinte törvényszerű túltermelést ösztönöztek a támogatások (a városban ma is 290 ezer lakás valamilyen szinten támogatott), ráadásul új városrendezési eszközöt vezettek be, ami a fejlesztők számára lehetővé tette a tervek (Bebaungsplan-részletes rendezési terv) nagyrészt saját hatáskörben való előkészítését (ld. településrendezési szerződés). Sem a város, sem a fejlesztők nem számoltak azonban azzal, hogy különösen a keleti városrészekből nagyarányú elvándorlás következik be az ország nyugati tartományába, amit nem tudott ellensúlyozni az új fővárosba való bevándorlás.



Mindezek eredményeként 2004-ben Berlin 1 881 000 lakásából 270 ezer lakás (8 %) volt lakatlan, az üresedés a központban (Mitte) a legmagasabb, kb. 12 %. Természetes következmény lett ezután a lakásépítés volumenének csökkenése, 2004-ben azonban még így is felépült 3751 darab, és mintegy 7500 volt építés alatt, illetve kapott ebben az évben építési engedélyt. A városban a lakásárak, a lakbérek csak felét, egyharmadát teszik ki a hamburginak, müncheninek; az alacsony lakbérek mellett nincs jelentős törekvés lakástulajdon szerzésre. A lakásellátottság mindezek miatt is a nyugati nagyvárosokra jellemző értékeket mutatja fel: az átlagos lakásméret 72,6 m², egy lakosra átlagban 38,4 m² lakástérület jut (Budapesten ez az érték 25-27 m² között van). A város lakóértékét emelik a város és környékének különleges természeti adottsága, a Spree és a hozzá kapcsolódó törendszere. A korábban túlnyomóan csak rekreációra használt különleges lehetőség mára az ingatlanfejlesztés tudatosan használt és védett eszközévé vált.

KÖZTÉR-REHABILITÁCIÓ

A világon kevés olyan város van, amelyben az utca- és az útburkolat ilyen mértékben része a kollektív emlékezetnek, mint Berlinben. A változásokkal szemben a legmaradandóbbnak az úthálózat és a burkolatrendszer bizonyult. Itt a hétköznapi közterület-kultúra különleges hagyományokkal rendelkezik, melynek alapja a részletproblémákra is megoldást kereső egységes rendszer.

A mindent elborító homogén szürke aszfalt korábban Kelet-Berlin néhol megőrizte, a nyugat továbbfejlesztette a járdafelületet tagoló, elemes gránit burkolatrendszert. A járófelület nagyelemes sima gránit lapjai, vagy műköfelületei, szinte vakvezetőként haladnak végig a járda hosszában, a kapubehajtók előtt figyelmeztető kiskockakő váltással. A forgalomcsillapító, kerékpárút és parkoló rendszerrel bővült jelölések továbbfejlesztett hagyományát az egyesülés után a keleti területeken is kiépítik.

Az emblemikus terek anyaghasználata és karaktere jellemzően illeszkedik ehhez az időtálló rendszerhez.



A korábbi gyakorlatban radikális városépítészeti és társadalompolitikai háttérrel jelentős építészeti eredményeket értek el (Stalin Allee, Kulturforum, Hansa-viertel stb.). Ezek azonban nem hoztak Berlin egészére kiterjeszhető városépítészeti lehetőségeket, a berliniek alig találtak bennük követhető új városi struktúrákat. Ezért a parlaggá vált egykori halálsáv beépítése kapcsán a város sikraszállt az építészeti és városépítészeti emlékeiért. Egyértelmű volt a szembenállás a modern naiv funkcionalizmusával és a városi táj szűken értelmezett fogalmával. Alapot kellett nyújtani a nagy városépítészeti- és építészeti projektek számára; az elv az volt, hogy legalább a városszerkezeten ne keljen túlságosan újat kialakítani.

Az olcsó ingatlanok segítik a tudatos kelet-berlini fejlesztéseket, melynek eredményei lassan érezhetőek a nyugat-berlini belváros háttérbe szorulásán. Németországban a befektetők számára Berlin a legvonzóbb város a túlméretezett fejlesztések miatt mégis csőd közeli helyzetbe került a város. A 61 millió eurós adóság állomány az egyesítés óta halmozódott fel. A működési költségeket három opera, hét szimfonikus zenekar és több tucat színház is növeli. Felmerült az önkormányzati lakások egy részének értékesítése, ami a bérleti díjak emelkedését jelentené.

TANULSÁGOK

- Az általános elvekre épülő köz tér kialakítás megújuló hagyomány
- A kerékpárút hálózat kiépítése
- A társadalmi részvételen alapuló döntés előkészítés
- A kötöttpályás közlekedési hálózat fejlesztése
- Együttműködő térségi és városfejlesztés
- Az állami igazgatási épületek területfejlesztő hatása
- Magas építészeti minőség
- Egyes területek túlfejlesztése a település egészére hat
- A központok közötti kapcsolat fejlesztő hatása
- A homogén központok sebezhetőbbek
- Válságot okoz a város szerepének félreértése
- A városi emlékezet és identitás ereje

FORRÁSOK

- www.berlin.de
- www.stadtentwicklung-berlin.de
- Schwenk: Berliner Stadtentwicklung von A bis Z. Edition Luisenstadt. 3. kibővített és aktualizált kiadás, 2001 (elektronikus változat: 2004: www.luisse-berlin.de)
- Bodenschatz, Harald, Engstfeld, H-J. és Carsten Seifert közreműködésével: Berlin. Auf der Suche nach dem verlorenen Zentrum. Junius 1995
- Stimmann, Hans (szerk.): Von der Architektur zur Architekturdebatte. Die Diskussion um das Planwerk Innenstadt. Verlagshaus Braun 2001
- Rem Koolhaas-szal beszélget Nikolaus Kuhnert: Berlin a nyitott város Modernizálás és magasságiszony ARC3, 1999
- Studio Metropolitana Urbanisztikai és Kutató Kht. Intelligens Mobilitás, 2003



ADATOK

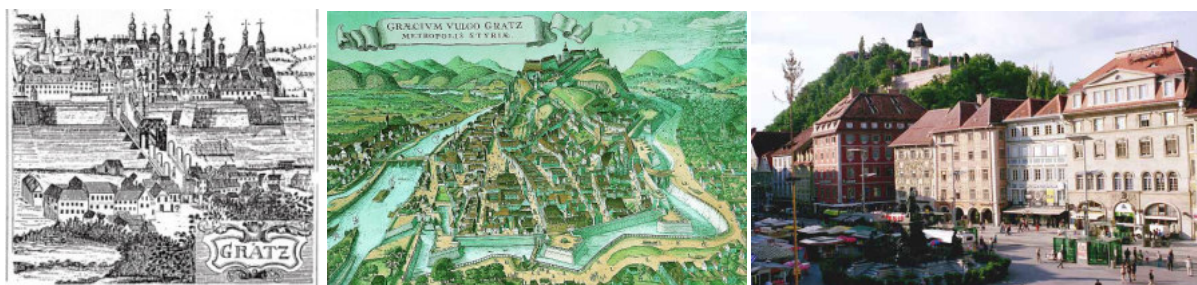
Ausztria, Steiermark tartomány székhelye.

Terület:	127,56 km ²	Népességszám változás:	
		1900	168 808 fő
Népesség:	250 099 fő	1951	226 453 fő
Agglomeráció:	kb 320 000 fő	1981	243 166 fő
		2001	226 244 fő
Népsűrűség:	1960 fő/km ²	2006	250 099 fő

FÖLDRAJZI KÖRNYEZET – VÁROSTÖRTÉNET

Különleges táji adottságokkal rendelkező város Ausztriában, Stájerország tartomány székvárosa. A Mura (Mur) mentén épült, ahol a folyó kilép az Alpok előhegyei közül a dél felé szélesedő völgy irányában. Északi és keleti oldalon fokozatosan emelkedő dombvidéki környezet övezi, Ny-ra egy alacsonyabb É-D irányban húzódó erdős helyvonalat zárja el a város területi növekedésének lehetőségeit. Központja közvetlenül a Mura bal partjára települt a Schlossberg 471 méter magas hegye, a rajta épült (korábban szláv) vár védelme alatt, majd középkori városmagja a folyó jobb partján később egy kisebb külvárossal, szuburbiával bővült.

A feltételezeten római telep romjai felett kialakuló város nevét viszonylag későn, 1129-ben jelzi csak okirat. 1379-től Graz Belső-Ausztria fővárosa lesz, ennek megfelelően a Habsburgok rezidenciavárosa is 1619-ig. Első kiváltságait is egy Habsburgtól, Rudolftól kapja 1281-ben. Komolyabb fejlődése csak III. Frigyes alatt indul a 15. században. Az 1532-ben erre is portyázó törökökkel szembeni védekezés fontos szervező központja, ekkor korszerűsítik védműveit, melyeket majd a napóleoni háborúk során a várost elfoglaló franciák romboltatnak le. A lerombolt védművek helye azonban nem – csak egész kis részben – épült be, hanem már a 19. századtól a legnagyobb városi park szerepét töltötte be.

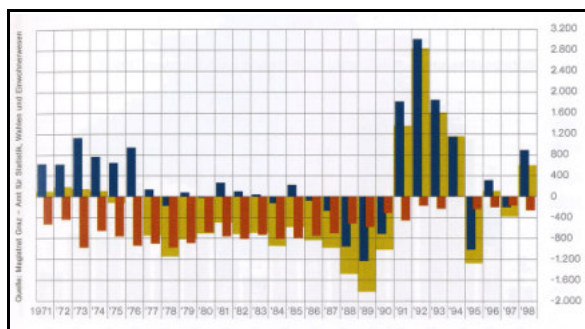
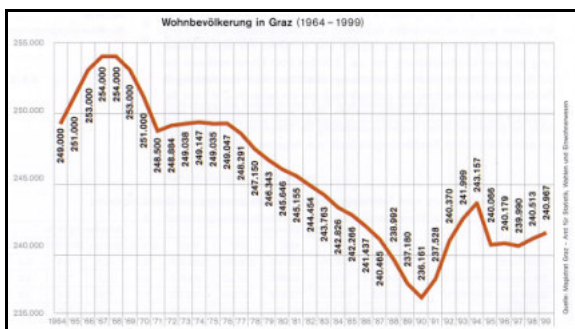


1575-ben létesül a város első főiskolája (politechnikum), de valódi egyetemet csak 1894-ben kap, amikor Graz komolyabb fellendülése elindul. Az osztrák „Gründerzeit” idején egészséges klímája miatt különösen vonzó lesz a nyugdíjasok előtt (gúnyneve: Pensionopolis), szanatóriumok épülnek, a 20. század elején építészeti értékű kórház (Landeskrankenhaus) létesül a város mellett. A kórházat a kor túlméretezettnek ítélte, de hamarosan felértékelték a komplex ellátást nyújtó koncepció előnyei. A világos rendszerben telepített épületegyüttes máig alkalmasnak bizonyult arra, hogy a gyógyítás változó igényeit a védett műemléki épületekben és a kortárs kiegészítésekkel kiszolgálja.



Az 1920-as évekre Graz már Linz-cel vetekedő nagyváros több mint 150 ezer lakossal. A monarchia felbomlása megalapozza a némileg periferikus helyzetet, hiszen Graz a magyar trianoni helyzethez hasonlóan sok tekintetben elveszti a vonzáskörzetét. A két háború között a nemzetiszocialista uralom alatt természetesen nem kapcsolódott be Graz a modern építészet áramlataiba, de szerencsére – épp periferikus helyzete miatt is - a nagy birodalmi városformáló beavatkozásoktól is megmenekült. A második világháború után a bénultság még több, mint egy évtizedig tartott, s csak a hatvanas évtized kulturális mozgalmával oldódott.

Graz a hatvanas évek végén volt a legnépesebb, a lakosságszám ezután csökkenésnek indult elsősorban az előregedés és az alacsony gyermekvállalás miatt. A város ennek ellenére növekedett, de az építkezés üteme nem volt erőltetett. A városkörnyék meginduló besűrűsödését sokáig nem fékezte a tudatos tervezés, hiszen az első településszerkezeti tervet csak 1970-ben fogadta el a város. A hatvanas évek utópista építészeti mozgalmi erősen hatottak a Műszaki Egyetem építész diákjaira, felpézsdült az elméleti-mozgalmi élet is, de a Grazi Iskola első megvalósult terveire a nyolcvanas évekig kellett várni. A nyolcvanas évek második felétől erősödő elvándorlást is mutat a statisztika, amely mögött a felgyorsuló szuburbanizáció állt. A kilencvenes évek Bécshez hasonló fejleménye, hogy a jugoszláviai háborúk menekülte a vándorlási egyenleget hirtelen feljavították. A fiatal, sokgyerekes menekült családok hosszabb távon is javították Graz demográfiai összetételét, természetesen sok gondot is okozva a város szociálpolitikájában. Nem utolsósorban a demográfiai fejleményeknek köszönhető, hogy ennek az évtizednek építészeti fellendülését nem csak a közösségi létesítmények, de magas számban lakóegyüttesek is jelzik.



VÁROSSZERKEZET – A SZERVES FEJLŐDÉS ÉS A TERVEZÉS EGYSÉGE

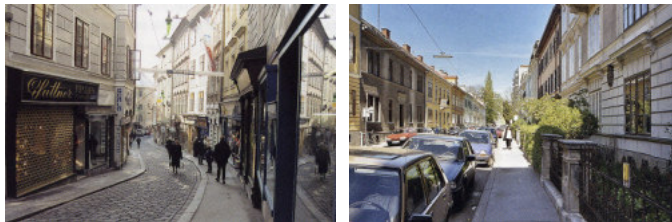
A város szerkezetét sajátos, a szerves térbeli fejlődés és a 19. század végi, 20. század eleji szabályozások együttes hatására létrejött kellemes tagoltság jellemzi. Csak Óvárosa és a Murán túli első szuburbiája viszonylag sűrű beépítésű, a korábbi városfalakon kívül fekvő részeiben már a tömbök belső részein is nagy a zöldfelületek aránya. A korábbi városfalakon kívüli „glacis” itt is összefüggő zöldfelületnek adott helyet, de csak az Óváros északkeleti oldalán, mert a déli oldalon a 19- században



beépítették, itt a történeti külvárosok folytonosan kapcsolódnak a városmaghoz a szabálytalan alakú Jakomini Platz közvetítésével. A nyugati oldalon, a szegényesebb régi városrész falának vonala eltűnt, itt a vasutállomás irányában a történeti fejlődés lenyomata alig érzékelhető. Különösen nehéz a vasút-

vonalon túli, az Eggenberg kastély körül kialakult területek helyzete, amelyeket a Mura és a vasút kettős vonala választ el a központtól.

Szemben Budapesttel, ahol a török korban a külvárosok elpusztultak, Grazban a bécsi Ring építésénél kissé később kezdődő szabályozások az Óvároson kívül nagytelkes, alacsony beépítésű városrészekkel találtak magukat szemben. A új utcák merőlegesen szerkesztett hálói emiatt a hajdani kifele vezető szekérutakból alakult keskeny, kanyargós utcák által határolt mély tömbökbe vágtak bele. A régi utcák beépítése helyenként érintetlenül maradt, emiatt máig gyakori itt, hogy a többemeletes historikus bérházak sorai éppen a főbb gyűjtőutak mentén alacsonyabb, gyakran földszintes, védett épületsoportokkal keverednek. A szabályozott utcák a mienkénél valamivel szélesebbek, a terek gyakran a régi és az új struktúra találkozásánál alakultak ki, emiatt kedvesen szabálytalankok.

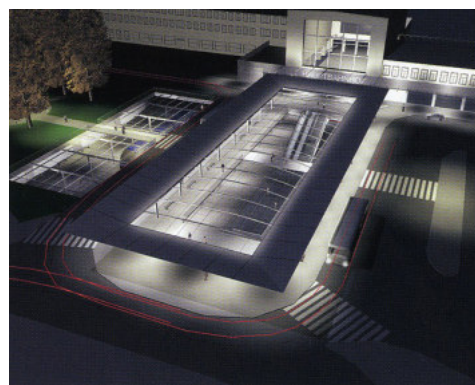
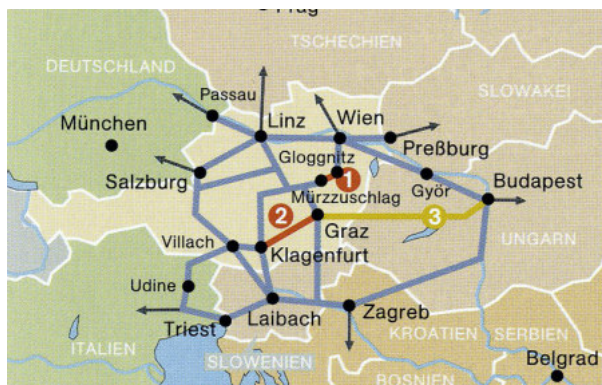


A város intenzív és jó állapotban fenntartott beépítése hosszan kinyúlik a főutak mentén; ellentétben a kelet-európai nagyvárosokkal nincs „külvárosi” megjelenésű terület. Emellett azonban vannak olyan frekvenciált, forgalmi csomópontokhoz kapcsolódó térségek, ahol a hely kereskedelmi presztízse és a térért való küzdelem jellegzetesen vegyes, átalakuló, mégis jó minőségű kereskedelmi-szolgáltató központokat hoz létre. A külső historikus gyűrt megkapó változatosságát a városmagból kiszorult középületek (mint például egyetemek) növelik. Lakóértékét fokozza, hogy az Óvároson kívül már alig található a budapestihez, bécsihez hasonló körülépített udvaros bérház; a historikus házak mögötti tömbbelsőket növényzettel fedettek. A zárt, emeletes utcasorok néha – már előkerttel – a lankás dombokra is felfutnak, máshol a helyi „rózsadombok” villáiba, családi házaiba torkollnak. A volt „kisváros”, ahol a spekulatív tőke kevésbé volt erőszakos, földrajzi környezetéhez méltóan tudott fejlődni, növekedése és tervezése egymást segítették.

Ugyanez a kiegyensúlyozottság jellemzi mostanáig a város déli irányú terjeszkedését, amely a beépült területek között még sok köztes fekvésű szabad területet hagyott hátra. Ennek oka a helyi szakemberek magyarázata szerint kettős. Egyrészt a meglévő kicsiny mezőgazdasági településmagok, falvak, majorságok nem voltak elég önállóak és erősek ahhoz, hogy központjuk köré vonják a fejlesztéseket, ahogyan ez a budapesti agglomerációban történt, történik. Másrészt csak későn kezdődött el Grazban a „funkcionalista” várostervezés, ami szigorúbban elhatárolhatta volna a beépíthető és szabadon hagyandó területeket. Mindezek miatt a külsőbb városrészek is igen változatosak, a legutolsó fél évszázadban újabb középület csoportok és kisebb méretű, gyakran igen magas építészeti színvonalú „telepek” töltik ki a hiátust.

VÁROSFEJLESZTÉS ÉS INFRASTRUKTÚRA – AZ EURÓPAI FENNTARTHATÓ VÁROS

Graz számára jelentős gondot okoz az európai hálózatokban elfoglalt periferiális helyzete. A keleti bővítés előtt ehhez járult a Közösség periferiáján való elhelyezkedés is. A keleti államok csatlakozása óta Graz hangsúlyt fektet immár központibb fekvésére, de igazság szerint a délnyugati – szlovén – és keleti – magyar – kapcsolatokat valóban reális gazdasági lehetőséggé tevő közlekedési vonalak még vasúton és közúton is hiányoznak, vagy nagyon alulfejlettek. A várost a jövőben is hátrányosan érinti, hogy az EU fő közlekedési folyosói, így az 5. számú Kijev-Budapest-Trieszt vonal is elkerülte.



Graz történetében ez nem először történik meg, s ahogy a 19. és 20. század fordulójára kórház- és szanatóriumépítések korában volt, úgy a város ma is az egészségügyi, rekreációs, turizmusfejlesztésekkel próbálja a gazdasági hátrányokat kompenzálni. A lakóhely-minőség biztosítására szolgáló várospolitikai kiemelt témái a szövetségi szintű egészségügyi szolgáltatások és egyetemek fejlesztése, a városi környezet óvása, beleértve a táji, épített környezetet és a klímát is, de ide tartozik a tömegközlekedés és a támogatott lakásépítés is.

2000 óta Graz külön szakmai program alapján vezérli a város fenntartható fejlesztését, az elért eredmények alapján az elsők között tüntették ki az Európai Fenntartható Város Díjjal (European Sustainable City Award). A program céljaiból leginkább a légszennyezési mutatók javításában sikerült eredményeket elérni. A levegőminőség javításának eszköze a tömegközlekedés fejlesztése (a modal split javítása), a távfűtés terjesztése és a zöldfelületek szigorú védelme. A távfűtés ma az egész belváros elsődleges fűtési módja, a hálózat fejlesztése folyamatos. A távfűtéssel gazdaságosan nem ellátható területeken a gázellátásnak van prioritása. A zöldfelületek védelme, egy zöld öv („Grüngürtel”) fenntartása az első, 1980-as településfejlesztési koncepció óta célja a városnak rekreációs övezetként és a városklímát fenntartó, a széttelepülést gátló elemként. A „zöld öv” nyugaton a Plabutsch meredek, erdős oldalain természetes. Nehezebb a zöld jelleg védelme a várost északkeletről határoló dombokon, amely a jómódú grazi terjeszkedés hagyományos iránya volt. A hetvenes évek engedékeny szabályozása alapján itt nagy területek estek áldozatul a családiházépítésnek. A jelenlegi szabályozás igyekszik védeni a lakóterületek zöld jellegét és megakadályozni a besűrűsödést és a további beépülést.



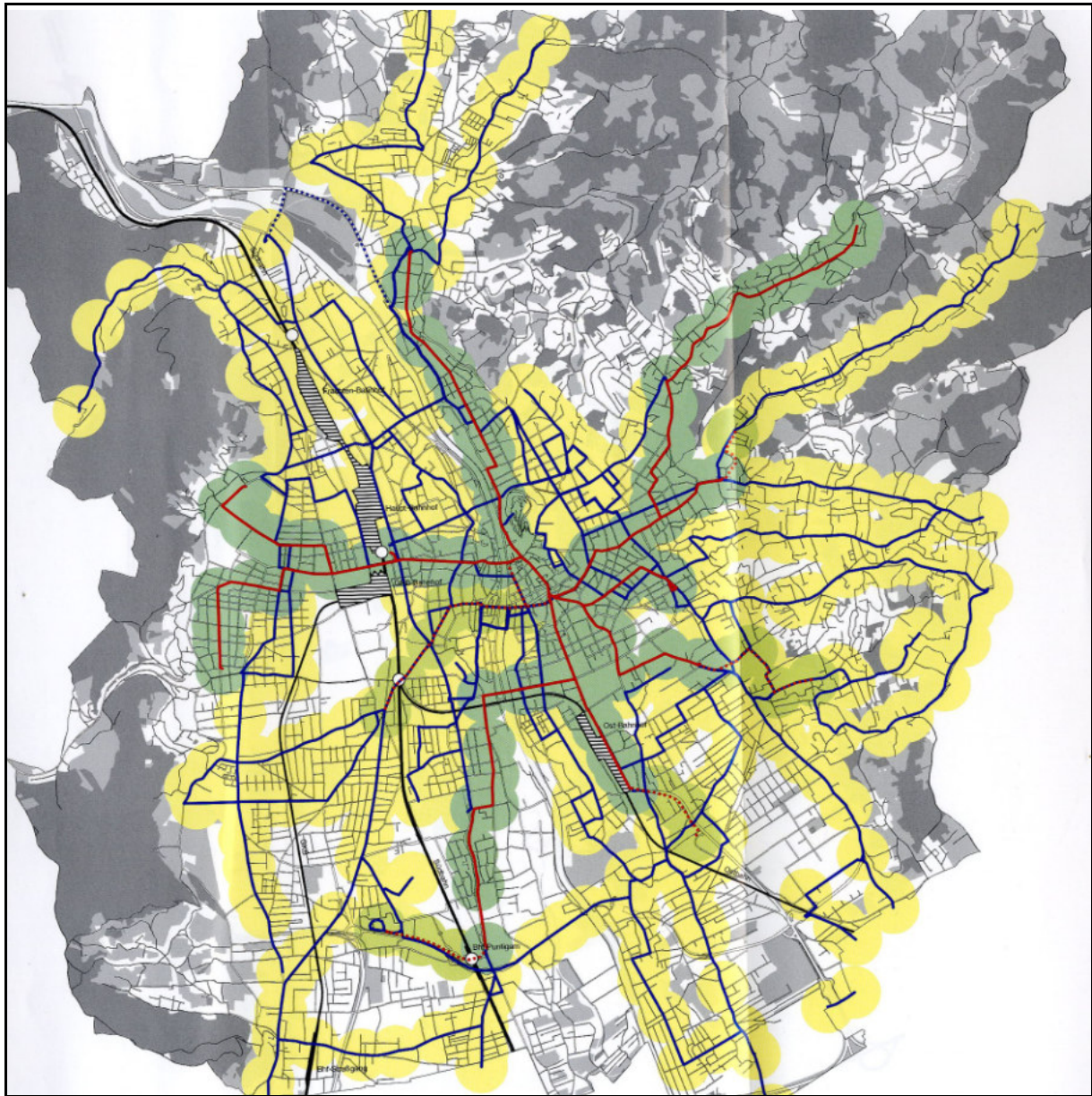
1996



2004



Graz vasúti és közúti közlekedését az észak-déli, a Murával párhuzamos főirányú elemek jellemzik. Az átmenő gyorsforgalom számára a várostól nyugatra, a Plabutsch hegy alatt fúrtak alagutat. Az alagút megóvta a hegy védett természeti értékeit, és az elkerülő autópálya vezetése így nem jelentett új, nem kívánt „kísértés” sem a spekulációs ingatlanfejlesztés számára. A keleti oldalon az úthálózatot a domb-ság völgyeibe kivezető, a szuburbanizációtól egyre forgalmasabb bevezető utak szervezik.



A városi tömegközlekedés fő vonalaiban szintén ehhez a szerkezethez igazodik. A sugárirányú forgalmat nagy teljesítményű villamoshálózat szolgálja ki, amely a történeti belvárosban fonódik össze, a lehetőségek határáig terhelve a belvárosi főutcát és az átszállóponttá sűrűsödött Jakomini teret. (A vonalak átlapolása a központban tapasztalataink és a helyiek szerint is igen labilissá teszik a rendszert: gyakoriak a forgalmi zavarok, amelyek pillanatok alatt megbénítják az egész város tömegközlekedését.) A hálózat tervezett fejlesztése ennek ellenére a létező vonalak hosszabbítását jelenti az újonnan beépülő külvárosi lakónegyedek felé, a harántirányú közlekedést buszok bonyolítják le. A városon belüli közlekedésben a megtett utazások majdnem fele gépkocsival, 18%-a tömegközlekedéssel és 14%-a kerékpárral történik. Ennél sokkal rosszabb a helyzet a városhatárt átlépő forgalomban: a Graz közvetlen környékéről utazóknak csak kevesebb, mint egytizede használja a tömegközlekedést. A gyors villa-

mos hálózat nem is lépi át a közigazgatási határt, a háttérben, mint Budapesten is, az agglomerációval való kommunikációs problémák és finansiális ellentétek állnak.



A „GRAZER SCHULE” – ÉPÍTÉSZEK ÉS A TARTOMÁNYFŐNÖK

Graz a 70-es évektől kezdődően nemzetközi kisugárzású modern építészetével kivételes rangot szerzett. A Graz-i Iskola néven ismert mozgalom a helyi építészkarról indult el, a Studio Revolution műtéből. Az ott végzetek egy része európai és USA-beli irodákból visszatért a városba, ahol a helyben maradtak (Domenig, Huth) már megágyaztak egy kemény építészeti vitának, ami főként a hetvenes évektől magas színvonalú alkotásokban öltött testet. Az addig uralkodó technicista, mérnöki építészettel szemben a kreativitás jelszavát állították, egyebek mellett pedig a Stadtpark Forum, az 1988-ban megnyitott Haus der Architektur teremtett keretet a házakban is megtestesülő építészeti diskurzusnak.

Az építészeti „aranykor” az 1980-ban megválasztott tartományfőnökkkel (Joseph Krainer) érkezett el, aki az építészetet támogatásra érdemes tevékenységnek tekintette. Ausztriában minden olyan építkezést, amibe közpénzt is fektetnek (azaz nem csak a kimondott középítkezéseket, hanem például a közpénzekből támogatott magán lakásépítést is,) építészeti tervpályázatnak kell megelőznie. Ezek nyertesek általában el is nyeri a megbízást, így innovatív alkotások egész sora épülhetett a kicsiny beruházásoktól kezdve a nagyobb lakóegyüttesekig. A legjobb grazi építészek egész sora (az említettek mellett pl. Frey, Hafner, Gienke, Kada, Sziszkowitz és Karla Kowalski) jutott így jelentős munkákhoz, de olyan nemzetközi sztár is épített, mint Ralph Erskine.



Ennek a korszaknak köszönhető, hogy a város ma is tele van apró, a 70-es évek modernizáló és avantgarde szellemében fogant tárgyakkal (pl. dekonstruktivista ihletésű villamosmegálló, vagy az egyik belvárosi barokk templom közvetlen közelében egy high-tech liftszerkezet a térre való rálátás kedvéért), valamint a környezettől tudatosan elváló, de azt nem bántóan ellenpontosító ötletes megoldásokkal (pl. épület bővítése a háztetők fölött, avantgarde sarokház megoldások stb.). Különösen feltűnő a régi eklektikus, vagy még régibb középületek bátor, a mai életérzést felvállaló bővítése – mintegy a bécsi Musemsviertel-nél tapasztalható beavatkozások kisebb léptékű, sokszor enteriőr-jellegű alkalmazása. Ez a jelenség a látogatóban megerősíti az érzést, hogy ez a város nem csak őrzi páratlan történeti

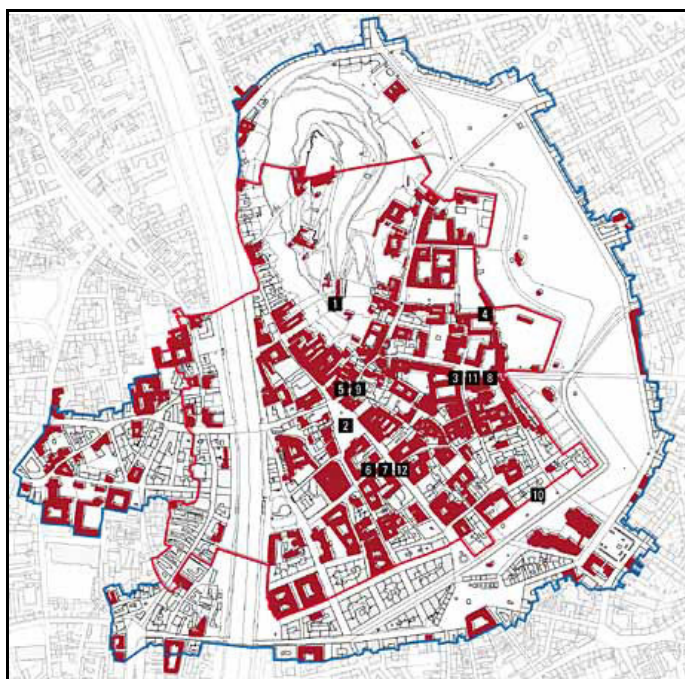
örökségét, hanem határozottan, de ízléssel hozzá is teszi a jelenkor formakultúráját: nem csak konzervál, hanem *épít* is.

A legutolsó évek építészete szakított a Grazi Iskola dekonstruktivizmus felé tájékozódó, de a funkciókat és tereket józanul komponáló irányával, és egy keményebb, egyszerűbb, de a térszervezés gazdagságához ragaszkodó karakter felé mozdult el. Az építészet saját fejlődésén túl a változásban szerepe lehet a tartományi választásokon bekövetkezett politikai jobbra fordulásnak is, amely érezhetően visszafogja a korábbi kísérletező kedvet.

Helyi vélemények szerint is a grazi modern építészet kiemelkedően magas színvonalú fontos járulékos vonzerő, létezik egy kimondott „építészeti turizmus” (Magyarországról is, többek között a Műegyetem építészkaráról).

AZ ÓVÁROS VÉDELME – ALTSTADTKOMMISSION, MŰEMLÉKI PÉNZEK ÉS FELÚJÍTÁSOK

Bár a grazi Óváros a világháborút komolyabb sérülés nélkül vészelte át, a hatvanas évek végére úgy látszott, hogy a békeévek fellendülése komolyan fenyegeti az együttest. 1972-ben Erich Edegger nyilvános mozgalmat indított az Óváros védelmére (Altstadterhaltungsgesetz). Ennek felhatalmazása alapján létrehoztak egy tanácsadó szervezetet, az Óvárosi Bizottságot (Altstadtkommission). A 8 fős tanácsadó bizottság fő feladata a fontosabb tervek és projektek bírálata. Véleménye a hatóságra nem kötelező, de a „magasabb” szintű kormányzat által működtetett és finanszírozott független testület szava az esetek jelentős részében irányadó. A testületet a kormányzat és az önkormányzat mellett



szakmai – egyetemek, kamarák – és civil szervezetek delegálják. A kormányzati és önkormányzati szintek képviselői sem politikusok, hanem a szakma elismert képviselői (legutóbb Graz városa például egy várostervező egyetemi docens-t delegált), akiknek adott helyzetben való véleményformálásaikat hangsúlyozottan nem politikai, hanem szakmai érvekkel kell alátámasztaniuk. A Komission az új épületek és átalakítások szokásos beépítési előírásain túl különös figyelmet fordít a kisarchitektúra elemeire, mint például az ablakok, kirakatok, reklámok megjelenésére, a tetők „tájképére”, általában a városképre. Hatósági jogosítvány híján a Komission munkájában fontos aspektus – fegyver -, hogy a részt vevő szakmai és civil szervezeteken keresztül minden „kényes” ügy, a pro és kontra szakmai érvekkel együtt nyilvánosságra kerül. A testület szerepe ugyanakkor igen kényes, mert a várospolitikai főirány a lakos-

ság nyomására a „mindent védeni” szemléletet támogatja. (Egy 2003. szeptemberi városi tanácsi jegyzőkönyv például a Land-tól a bizottság hatásköreinek erősítését, abban a politikusi részvétel növelését, sőt a szövetségi törvény felülvizsgálatát követelte, egyaránt említve a Zaha Hadid terve által érintett épületet és az ingatlanpekulációs nyomást.)

A várost látogató számára ugyanakkor feltűnő az Óvárosban a régi épületállomány kiváló állapota, ami nyilván a 2003-as kulturális főváros címre történt felkészülés eredménye is. Helyi kommentár szerint ugyanakkor az is komolyan szerepet játszik, hogy Graz-ban is jelentős arányú a lakosság központi fekvésű városrészekből való kiköltözése, emiatt a bérbeadhatóság minimális feltétele a ház megfelelő állapota. A nagyszámú műemlék épület felújulását komolyan segíti, hogy annak költségei 10 évre bontva a tulajdonos jövedelemadójából leírhatók. 2002-es adat alapján Steiermarkt tartomány műemlékvédelemre 1 millió 924 ezer eurót (480 millió forint) költhetett, ennek egyharmadát profán építészeti emlékekre.

TEREK – ÖTLETES, HIDEG EGYSZERŰSÉG

Szintén a városi tanácsnak Edegger kezdeményezte a nyolcvanas évek derekán a közterületek megújításának városi programját, amelynek alapján először a belváros, azután lépésről lépésre a külső városrészek közterületei kaptak új, gyalogosbarát arculatot. A megvalósítás a kilencvenes években kezdődött a régi városközpont kisebb tereivel (Tummelplatz, Farberplatz, Mariahilferplatz). Az évtized második felétől a nagyobb terek építészeti óvatossággal megújítása került sorra (Jakominiplatz, Schlossbergplatz, Lendplatz, Hauptplatz). Az akciókat segítették az EU kísérleti URBAN programjai, amelyek a környező városrészek komplex rehabilitációját támogatták (Gries városrész URBAN I. programban 1996-2001 és Jakomini városrész URBAN II-ben 1997-2001).

A tervezők általában elkerülték a „landscape design”, a túltervezés veszélyeit, egyetlen karakteres ötletre építettek. Különösen este megkapó a Tummelplatz apró fénypontokkal és megvilágított négyzetes kiülőkkel gazdagított négyzetes hálóját. A Jakomini Platz-on, ahol nem volt még erő a bonyolult közlekedési tér alapvető átalakítására (ld. Moszkva tér), sárgára festett oszlopok erejével kívánták egységbe fogni a zavaros téri tartalmat, a gondolat azonban csak este, az oszlopok tetején világító lámpák fényárja alatt érvényesül. A háló egyszerűsége jellemzi a Mariahilferplatzot és a Schlossbergplatzot is. Különösen az Óváros gyalogos főutcáján – amin végighalad a villamosok nagy része – azonban a látogató hiányolja a növényzet melegét, a padokat, pedig egy szép téren (Farberplatz) éppen egy derékszögben megtört kettős fasor hangsúlyozza az alapformát.



A belvárosi terek új arculatának természetesen része maradt a magas színvonalú kereskedelem és vendéglátás. A gyalogos írást azonban ehhez a mélygarázs-férőhelyek kialakításával kellett ellensúlyozni (új mélygarázsok: Mariahilferplatz, Rosarium, Kunsthaus, Kastner+Öhler, Karmeliterplatz, Freiheitsplatz). Minden bizonnyal ennek az óvatos koncepciónak köszönhető Graz egyik legérdekesebb építészeti megoldása, a bevásárlóközpont az Óvárosban.

BEVÁSÁRLÓKÖZPONT - AZ ÓVÁROS HÁZAI KÖZÖTT ÉS ALATT

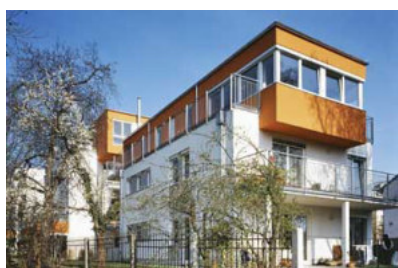
Több más európai városhoz (pl. Lyon, Chester) hasonlóan Grazban is úgy sikerült a történeti óváros számára biztos, hosszú távon is fenntartható funkciót találni, hogy több régi lakótömböt egységesen építettek át. Az Óváros közlekedéscéljait is legfrekvenciáltabb helyén, a főútca és a Mura között, a forgalmas hídnál épült meg a Kaufhaus Kastner & Öhler üzletház régi épületek összekapcsolásával, szint alatti parkolóval. Minden bizonnyal ez az építkezés is hozzájárult ahhoz, hogy a belváros meg tudta őrizni a kiskereskedelem legmagasabb osztályában az elsőbbségét. Építésszerűen pedig különösen figyelemreméltó, ahogyan a passzázsok, lefedett udvarok elegáns high tech szerkezetei finoman ellenpontozzák a historikus épületek homlokzatait. (A régi és új közötti, sokszor kimondottan „feszített” kontraszt keresése általában is jellemzi a grazi építészetet: régi Műegyetem előadóterme, udvarok beépítése a „kórházvárosban”.)

MINŐSÉGI LAKÁSÉPÍTÉS – A KÖZÖSSÉGI BEAVATKOZÁS FONTOSSÁGA

A nyolcvanas évek egyik városszerkezeti programja a szuburbanizációs tendenciákkal szembeállítandó városi lakáspolitikát volt. A város területén olyan lakásokat kellett építeni, amelyek lakóminőségük szerint vetekedhettek a zöldben lakás alternatívájával, ugyanakkor urbánus intenzitással használják ki a még megmaradt zöldterületeket. Kísérleti előképként szolgált a hetvenes évek nagy – és máig kedvelt – sikere, a Werkgruppe Graz által tervezett teraszház-együttes. A későbbi lakóegyüttesek már nem célozták meg ezt a városi sűrűséget és magasságot, de a teraszházak máig mintapéldái maradtak a magán és közösségi terek szervezésének, a közösségi szolgáltatások negyedet felértékelő hatásának, az új lakásformák alkalmazásának.

A nyolcvanas évek lakásprojektszelektív részévé vált az állami, városi beruházásban, nagyrészt lakásállatok építéséhez az állam által nyújtott kedvezményes kamatozású kölcsön viszont közpénzek felhasználásának minősül, ezért mindenhol érvényesíteni lehetett a kötelező építészeti pályázat elvét. A nyílt pályázatokon belül fontos lépés volt, hogy a kuratóriumokba a város a kortárs építészeti iránt elkötelezett építészeket nyert meg. A rendszer eredményeként városszerte kisebb-nagyobb lakóegyüttesek sora épült meg, amelyek egyszerre képviselik az építészeti kísérletezés szabadságát, ugyanakkor a közösségi megbízás szigorát, feszességét.

A sokféle építészeti szerkesztés, formálás ellenére kiemelhető talán a lakóegyüttesek tömegeinek tömör, kompakt, a klímaviszonyok által meghatározott egyszerűsége, amelyet a kiegészítő elemek – teraszok, előtetők, felépítmények tesznek könnyedebbé. Fontos szempont a városi szöveten belül új



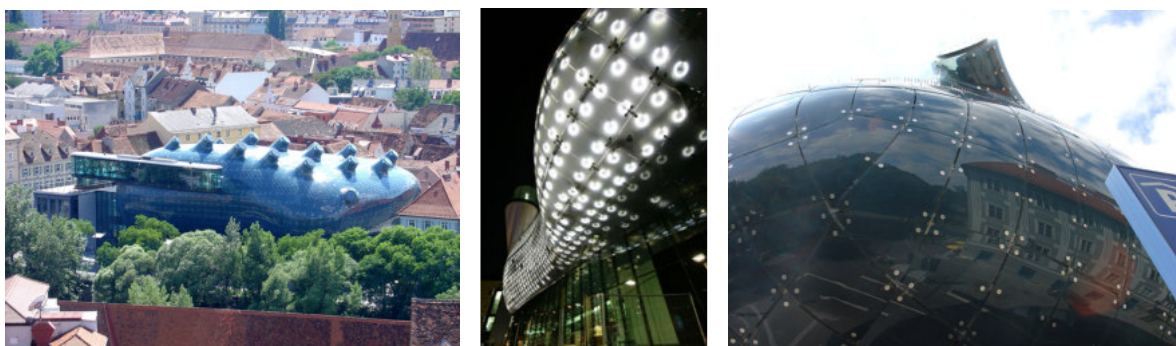
térrendszerek létrehozása, amely a városi tömbbelső újfajta értelmezésével esetenként kellemetlen környezetben is felértékelhetnek együtteseket. Érdekes fejlemény, hogy a kilencvenes évek politikai válsága után, amikor az államilag támogatott lakásépítés a városi tervezőirodák konzervatívabb ízlésű körébe húzódott vissza, a magán lakásépítés bizonyos értelemben felvállalta a progresszív építészeti hagyomány továbbvitelét.

KULTURÁLIS FŐVÁROS, 2003 – SZIGET, BARLANG ÉS BUBORÉK

2003-ban Graz nyerte el az Európa Kulturális Fővárosa címet. Az alkalomra több olyan új létesítményt kapott a város, amelyek a kellemességével vonzó osztrák középváros identitást egyfajta 21. századi különlegesség irányában kívánták elmozdítani. A kulturális főváros cím megpályázásában nagy szerepet játszottak azok az idegenforgalmi elemzések a kilencvenes években, amelyek kimutatták, hogy Graz az elismert építészeti örökséghez méltatlanul alacsony rangot foglal el a városlátogató utazások statisztikáiban. Ráadásul a város turisztikai imázsában csak alig volt jelen az – egyébként igen élénk – kortárs építészeti, művészeti élet.

A Kulturális Főváros programsorozatának ezért lényeges koncepciója volt, hogy mind a programokban, mind pedig az új épületekben-építményekben hangsúlyosan jelenjen meg a kortárs, sok esetben éppen a hagyományos turisztikai célnak számító belvárosban. A programsorozat művészeti igazgatója az új belvárosi épületeket, elsősorban a Muraszigetet a programsorozat egyik fő reklámhordozójának tekintette amelyek a kulturfőváros-projekt igen magas szintű és költségű marketingkoncepciójában kulcsszerepet játszottak. A logo-szerep miatt nem elsősorban az épületek városi funkciója, hanem jelszerűsége és játékosága játszott szerepet, amely egyaránt alkalmassá teheti őket a szakmai (építész) közönség elismerésére, de a laikus turista vonzására is. Ugyanakkor Graz az építészeti jel értékét nem nagyságban vagy magasságban mérte, hanem a hagyományos belvárosi beépítés léptékébe illeszkedő, de annak hagyományával kontrasztos építészeti formálásban. A kulturális főváros építészeti programja – talán éppen a népszerűszerethető építészet célja miatt - nem épített a Graz-i Építészeti Iskolára, hanem nemzetközi építészeti pályázatok alapján választották ki az alkotókat.

A **KUNSTHAUS** a Mura jobbpartján, az Óvárossal szemben épült, a nyertes pályázatban még áttetszőként ábrázolt „buborék” volt, ami a megvalósítás során a szükséges sok szerkezeti réteg miatt e könnyedségét elveszítette. „Perverz” ház, ami falak hiányában csak nem hagyományos művészeti kiállítások számára alkalmas. Mérete ugyanakkor visszafogott, a historikus épületek közé komponálva csupán egy érdekes – és a helyiek által elfogadott – „geg” a városképben.



A Kunsthaus elhelyezését hosszas városépítészeti vita, három helyszínre három építészeti pályázat előzte meg. Ennek végső eredményeként az új kulturális intézmény nem a hagyományos turistaút vonalak által behálózott Belvárosba, hanem a túlpárti, alacsonyabb státuszú városrészbe került, a pályaudvarhoz vezető tengely mellé. Ezzel átcsalogatták a turistákat a Mura másik partjára, és a helyiek fejében is választóvonalaként működő folyót „áttörték”. 2003 óta nem csak maga a Kunsthaus vált jónévé művészeti és társasági találkozóponná, hanem a környéken is megjelentek a magasabb színvonalú boltok,

éttermek, kávézók. A Kunsthaus környéke „jó hely” lett, bár nem indította meg a jobbpart távolabbi részeinek felértékelődését.

A „SZIGET” sajátosan „tekerő” konstrukció a Murán, ami a Kunsthaus-hoz közel hídként is működik a folyó két partja között. Három egymásba fonódó funkciót hordoz: kávéház, kis szabadtéri színház és gyermekjátsszótér. A változtathatónak gondolt, de arra nem alkalmas „szigetház” működési zavarait jelzi, hogy már a harmadik vállalkozás üzemelteti.

A sziget elhelyezése szervesen kapcsolódott a Mura partjainak közterületté fejlesztéséhez. (A zöldfelületi rendszerben jelentős elem házi aszfaltját sokáig akadályozta a hegyi folyócska változó vízjárása.) A vízparti promenád kialakítása a szigettel és az új gyalogos-híddal a városi élet új színpadát jelölték ki, hosszú távon összekötve nem csak a fesztiválprogramok színhelyeit, de a város két elváló felét is.



„EMLÉKEK HELYE”. Az előbbiektől eltérően kimondottan filozófikus-pszichológikus indíttatású kiállítás volt a Várhegy alatti alagútban: emberi emlékek, emberi kapcsolatok bemutatása az „emlékezet labirintusában”, nem kronológiusan, hanem szabad asszociációk szerint elrendezve geometrikus kristályok, mint gondolat-magok köré szervezve, hanggal, filmmel – talán a Freud-i hagyomány felélesztéseként is. Az alagútból a megkettőzött toronyhoz liftet építettek. A kiállításnak komoly sikere, négy hónap alatt 100 ezernél több látogatója volt.

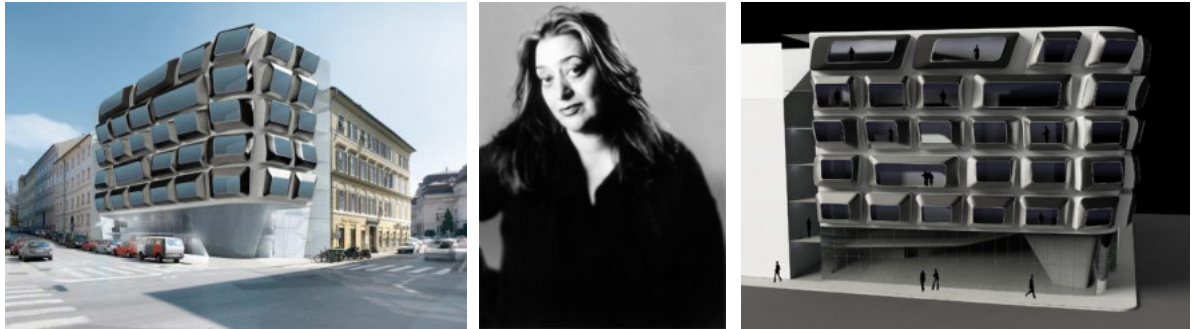
Az új épületek bevezetéséhez egy igen intenzív kampány csatlakozott a kulturális év során: gyors, pergő szakvezetések fiatal építészek és művészek által, művészeti események és látványos világítási koncepció passzív látványosságból százezrek számára megélt helyszínné tette a modern építészetet.

A belvárosi ékszerdobozok mellett a kulturális főváros számára más intézmények is épültek, kevesebb sikerrel. Ilyen volt a tizenegyezer embert befogadó rendezvénycsarnok (Stadthalle), egy külvárosi rehabilitációra váró iparterületen. A helyszín megközelítése máig nehézkes, a csarnok a fesztivál elmúltával túlméretezettnek bizonyult: a kisváros Graz csak ritkán tudja megtölteni, a városi költségvetést pedig erősen terheli a fenntartás. A rossz kihasználtsággal működő csarnok így nem is tudott az iparterület konverziójának sikeres húzóerővé válni.

A kulturális főváros programot egy, a város által grüндolt részvénytársaság szervezte, az összes költség 59,2 ezer euróra (14,8 milliárd forint) rúgott, aminek 60 százalékát a projekt költség. Az állam 40%-ot, a város 50%-ot adott, csak 10% jött az EU-tól és máshonnan. Az alkalom 28 millió látogatót vonzott. A magán szektor közvetlenül nem vállalt komolyabb szerepet, de a haszon nyilvánvalóan náluk landolt. Az idegenforgalmi felmérések szerint a kulturális főváros évada alatt természetesen megemelkedő vendégéjszakák száma a fesztivál lecsengése után egy kicsivel az azelőtti szint felett állt be. Helyiek a város megnőtt adósság-állományáról panaszkodnak. A tapasztalatok alapján a kifejezetten építész turizmus létszáma, és így bevételi jelentősége is alacsony. Ugyanakkor bebizonyosodott, hogy a laikus turista számára is vonzó, attrakcióvá válhat kortárs építészeti akkor, ha ez érzékelhető mennyiségben és tálalásban kerül elé. Az értékes táji környezettel, középkori-barokk központtal rendelkező osztrák városok sorában a modern építészeti az egyéni karakter szerzésének hatékony eszköze lehet.

ZAHA HADID – PÁLYÁZAT, ÉPÜLETBONTÁS ÉS CIVIL FELLÉPÉS

2004-ben Zaha Hadid, iraki származású világhírű építész nő 11, jórészt helyi építész (köztük Kada) előtt első díjat nyert egy nem különösebben értékes historikus sarokház (Kommod-Haus) helyére építendő több funkciójú ház pályázatán. Az épület homlokzata síkjaiiban elmozduló televízió képernyőket formázott. A zsűriben Maximiliano Fuksas volt a nemzetközi sztárépítész.



A város identitásához tartozónak ítélt, erősen lepusztult épület bontásával szemben civil szervezetek kemény ellenállást fejtettek ki. Házfoglalással felérő akciókat hajtottak végre, a polgármestert az ügyek vitelére való alkalmatlansággal vádolták, 800 ezer Eurót ajánlottak fel az épület megvásárlására. Az öreg ház végül elpusztult, az építkezés kezdete 2005. lett volna; az építész nő honlapján és az őt méltató helyeken a pályamű nem szerepel. A lakossági fellépés ténye azért is figyelemreméltó, mert a kulturális főváros alkalmára tervezett „szokatlan” házakkal szembeni ellenérzéseket a konzervatívnak jellemzett város vezetése jól végiggondolt tájékoztatással kezelni tudta. (2005-ig egy honlap a Kommod-Haus-zal kapcsolatos történéseket is pontosan követi: építészeti ügyekben is mintaszerű Grazban a digitális tájékoztatás és vitafórum.)

TANULSÁGOK

- A történeti értékvédelem és a kortárs megújulás összeegyeztetése
- A városi funkciók működési feltételeinek tiszteltben tartása a történeti szövet megújítása során
- Az informális, de garantáltan független szakmai szervezet és a nyilvánosság szerepe az értékvédelemben
- A közösség szerepe a várost meghatározó, akár magánberuházásban épülő házak építészeti minőségének biztosításában
- Az átlátható pályázati rendszer, de a felelős politikus szüksége mindehhez
- A nagyrendezvények tudatos alkalmazása a városmarketingben
- A kortárs építészeti elemek turisztikai attrakcióként való hasznosítása
- A kortárs építészet emberközelű marketingje

FORRÁSOK:

- Saját interjúk és tapasztalatok
- Architektur Graz – Positionen im Stadtraum Mit Schwerpunkt ab 1990
Haus der Architektur Graz
- 3.0 Stadtentwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan und Raumlisches Leitbild der Landeshauptstadt Graz
Stadtplanungsamt Graz
- www.graz.at



ADATOK

Lengyelország harmadik legnagyobb városa.

Terület:	326,8 km ²	Népesség változása:	
Népesség (2004):	767 500 fő	1900	90 000 fő
Agglomeráció:	1 250 000 fő	1915	183 000 fő (becsátolásokkal)
Népsűrűség:	2317 fő/km ²	1930	220 000 fő
		2004	767 500 fő

TELEPÜLÉSTÖRTÉNET: NÉMET TELEPESVÁROS - A LENGYEL ÖNÁLLÓSÁG JELKÉPE

A város különleges világa a lengyel államiságért való küzdelem lenyomata a német/osztrák és a szláv terjeszkedési, hatalmi törekvések szorításában. Az első ezredforduló táján I. Boleszláv király alapít itt püspökséget, a vonzásában kialakuló szláv települést azonban 1241-ben a tatárok elpusztítják. Mint Európa e térségében úgyszólván mindenütt, a kiürült területek a túlnépesedett német területekről induló terjeszkedés („Drang nach Osten”) színterévé válnak. 1257-ben, V. Boleszláv idején német telepesek a magdeburgi városjog szerint alapítanak várost a mai Óváros északi részén, ami a lengyel királyok gyámködsége mellett gyors virágzásnak indul. A 14. század közepén Nagy Kázmér idején épül a Visztula menti magaslaton a gótikus, majd reneszánsz és barokk elemekkel gazdagodó vár, a Wavel. Krakkó lesz a királyi temetkezőhely, de 1610-től a királyi hatalom székhelye Varsó.

A várost rövid időre svédek (1655), majd II. Rákóczi György (1657) hadai szállják meg. Az ország harmadik felosztásakor (1795) másfél évtizedre (1809-ig) Ausztria birtokába kerül. A napóleoni háborúk idején (1814-ig) a Varsói nagyhercegség alatt él Krakkó, majd a bécsi kongresszus döntésével (1815) Krakkó és környezete köztársaság lesz Ausztria, Poroszország és Oroszország közös gyámsága alatt. Ezután a város a lengyel függetlenségi törekvések, felkelések (1830-31, 1836, 1846) központja. A felkelések bukása után 1846-tól Ausztria, majd 1849-től az Osztrák Birodalomban a Galíciai Királysághoz tartozik Lemberg (Lvov) főváros alatt.



A függetlenségi harcok során Krakkó a menedék, a város nemzetiségi összetétele átalakul, a 20. század elején már a lengyeliség van többségben. Az első világháború hozza meg az ország függetlenségét, de 1939 után a Harmadik Birodalom hódításának méltatói a „német” városnak az „erőszakos, méltatlan keleti birodalomtól” való visszaszerzését ünneplik. Az alapítók emléke az iparvárost (Nova Huta) létrehozó államszocializmus fél évszázada alatt kitörlődik az emlékezetből, a mai útikönyvek legfeljebb a középkori lengyel királyok és a német polgárok közötti viszályokat említik: az európai történet kiemelkedő jelentőségű városának, kulturális központjának sorsa tragikus, Brassóhoz, Segesvárhoz hasonló.

A VÁROS TÉRSZERKEZETE – A KÖZÉPKORI VÁROS ÉS NÖVEKEDÉSE



Krakkó építése pontosan követte a 13. század „lokatori” várostervezésének íratlan szabályait. A telepesek városszéke a királyi vártól távolabb, a hozzá vezető főutcahoz kapcsolódik négyzetes tömbökkel, amelyeket eredetileg 8 széles telekre osztottak fel úgy, hogy azok rövidebb oldalukkal az elsőként kije-

lőt piactér (Rynek) és az oda vezető utcák felé fordulnak. Később e telkek egy részét továbbosztották. Az új, telepített városrész és a királyi vár között már létezett egy – a tatárok által elpusztított – korai szláv piaci település (Okól) és egy kisebb „suburbium” a vár alatt. A Rynek az e korban tervezett legnagyobb méretű piactér volt, derékszögtől kissé elforduló oldalai 200 méter hosszúak. Másutt is előforduló furcsasága, hogy a 14. század közepétől épült gótikus Szűz Mária templom, szentélyének keletelésé miatt szögben elfordulva a tér sarkára szorult.

A várat, a „lengyel” és a telepített városrészt a 14. század elején foglalják egybe városfallal. Újabb telepítés eredménye a 14. század elején Nagy Kazimír városa, Kazimierz a Waveltől távolabb, a Visztula két ága közötti szigeten. A 18. századig Krakkó mai területén csak ez a két zárt város él. Növekedése a kapukhoz vezető széles „országutak” mentén kertek sűrűsödő beépítésével kezdődik, hasonlóan Pest török utáni első szuburbiaihoz (pl. belső- Erzsébetváros). A város 19. századi zaklatott történelme, Varsó primátusa miatt azonban csak mérsékelt ütemben növekszik (a 20. század elején népessége alig több 100 ezernél), így a budapestihez hasonló nagyarányú szabályozások nem történnek. (Sajátos mai következménye e lassúbb fejlődésnek és a főpályaudvar Óvároshoz mellé helyezésének, hogy a világörökség területe mellett nagyon is kérdéses kimenetelű „mega-projekt” tervei körvonalazódhatnak – ld. erről később: „*Monster Mall*” az Óváros mellett).

KAZIMIERZ TRAGÉDIÁJA – MAI „DZSETRIFIKÁCIÓ”

Az alapító király nevét viselő városrész 1335-ben kapott önálló városjogot, ez az Óváros mellett a másik sajátos karakterű városrész. Az itt élt több mint 60 000 zsidó polgár Krakkó német elfoglalása után a közeli gázkamrákban elpusztult, csupán egy-két ezren (köztük az akkor kiskamasz Roman Polanski filmrendező) éltek túl a vészkorszakot. A városrész a legújabb beszámolók szerint is rendkívüli mértékben lepusztult, felújításához EU támogatásra számítanak. Egy sajátos „holokauszt turizmus” kezd Kazimierzben kialakulni: a lepusztuló környezetben nyári zsidó fesztivált tartanak, a külföldiek mellett fiatal lengyel értelmiségiek által is látogatott „cool” kávéházakban klezmer zenekarok lépnek fel.



NOVA HUTA – A SZOCIALISTA IPARVÁROS

A városrész önálló települési egységként a szocialista ipar mintavárosaként épült 1948-tól, 1951-től Krakkó része. A kevés újabb turista-beszámoló szerint élő településrész, kifejezett zöldfelületekkel. A szocreál és a lakótelep építészet sajátos múzeuma. Elkerülte az Ózdhoz hasonló sorsot, mert a privatizált (Mittal Steel Poland) lengyel acéltipar a rendszerváltozás előtti termelésének közel kétharmadát ma is termeli: többet, mint Svédország, egyharmadát az orosz kibocsátásnak. Emiatt és a jelentős külső befektetések miatt Krakkó egészében a munkanélküliség csupán 8,0 százalék körül ingadozik. A várost hirdető reklámanyagok óvatosan nem térnek ki Nova Hutára, de a honlap közli a légszennyezés mértékét, aminek gyakran magas mértékéről külföldi látogatók is beszámolnak. Az Óváros házainak homlokzatait mindenesetre letisztították.



EGYETEMEK – KRAKKÓ, A DIÁKVÁROS

Krakkó hagyományosan diákváros, első egyeteme, a Jagello Egyetem az 1364-ben a Nagy Kazimír alapította akadémiából fejlődött ki, melyre állítólag Nagy (ott: Anjou) Lajos lánya, Jadwiga összes ékszereit hagyta. A litván királyi családból származó Władysław-tól kapta Jagello nevét, alapításától folyamatosan, a lengyel történelem minden megpróbáltatásai közepette működik. Az 1400-ból származó gótikus épülete, a Collegium Maius ma múzeum, különleges értékű belső terekkel. Krakkóban a Jagello Egyetemmel együtt összesen 18 felsőfokú képzést adó intézmény működik, közöttük egy műszaki és egy közgazdasági egyetem. A városban 170 000 diák tanul, népessége fiatal, a lakosság 60 %-a 45 év alatti. A város minden közösségi és magán gazdaságfejlesztési programja épít a magas képzettségű lakosságra, amelynek 22-23 százaléka rendelkezik valamilyen felsőfokú végzettséggel. (A budapestihez hasonló érték.)



LAKÁSPRIVATIZÁCIÓ, LAKÁSHELYZET

Lengyelországban a kelet-közép-európai országok többségétől eltérően az állami bérlakás állomány aránya a szövetkezeti és a lakásvállalkozások által épített és fenntartott lakásokhoz képest viszonylag alacsony volt. Emiatt, és mert a társasházi törvényt csak a kilencvenes évek közepén alkották meg, a privatizáció jelentősen lassabb és kisebb mértékű. Ennek következtében – és a nagyszámú intézmény,

állami műemlék miatt is – könnyebb volt a város egészéhez képest kicsiny történeti városmag felújítása. A lakáshelyzet egyébként Krakkóban jelentősen rosszabb a budapestinél: az itteni jelenlegi 25-27 m²/fő értékkel szemben ott a 90-es évek eleji 15,4 m²/fő érték 2004-re is csak 19 m²/főre nőtt, az igen magas 3,55 fő/lakás sűrűség pedig 3,22 fő/lakás értékre csökkent. Az átlagos lakásméret 65 m² körüli, a helyzetet javítja a lakótelepi házak sok kicsiny szobája. A lakóépület felújítási elmaradás mértéke legalább a budapestihez hasonló, arányát csökkenti az új lakótelepek még elfogadható állapota.

FEJLESZTÉSI STRATÉGIA – RENDEZÉSI TERVEZÉS

Krakkó önkormányzatának jövőképeben a város hagyományos és új értékei, valamint a rendszerváltás óta zajló pozitív gazdasági folyamatok erősítésének szándékai tükröződnek. Fő stratégiai irányként a nagyvárosi funkciók erősítését, a városi identitás fokozását és a javuló versenyképességet fogalmazzák meg. A stratégiai programok közül négy elemet emelnek ki: a modern gazdaság központja funkció, a történeti és kulturális örökség ápolását, a közösségépítést és az életminőség növelését, végül a folyamatos és fenntartható fejlődést. A stratégia konkrét térbeli-városépítészeti jövőképpel nem szolgál, az azonban sejthető, hogy a rendezési tervezés nem valamilyen átfogó térszerkezeti koncepció vagy „keretövezeti” tervek alapján folyik, hanem az egyedi „részletes rendezési” tervek partikularizmusa érvényesül. Egy 2004-es leírás szerint 33 darab „RRT” volt készítés alatt, ezek közül 2005-re 12 készült el. E tervek főként az új lakásépítést, az üzleti ingatlanfejlesztést és a „modern ipar” – részben barnamezőkön – való megtelepedését segítik. (A város beépített területének 28 %-a ipari jellegű terület.)

INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉS – KÖZLEKEDÉS ÉS KÖZMŰVEK

A közlekedésfejlesztés célja Krakkóban kettős: egyrészt a gazdaságfejlesztés, a város jobb „átláthatóságát”, másrészt az Óváros és szűkebb környezete forgalom-csillapítását szolgálja. A új közúti fejlesztések egyes elemei – erősen vitathatóan – az Óvárostól keletre valósultak meg a tervezett új „társ-központ” (Nové Miasto) kiszolgálására. A közcélú közlekedés e központban kapott új autóbusz „rendezőpályaudvar”, tervezik egy gyors-villamos beállítását új nyomvonalon. Régi villamos hálózatán a különböző korú szerelvények kedves csörgése az Óváros mentén az ódon hangulatot erősíti.

A történeti belváros utcái gyalogos utcák, komoly tervek készülnek a forgalom-csillapított zóna kiterjesztésére az Óváros körüli területekre is. A Rynek archeológiai feltárás után egyszerű díszburkolatot kapott. A közlekedésfejlesztési intézkedési tervek úgyszólván minden, a nemzetközi gyakorlatból ismert megoldást felvetnek (behajtás kontrollja, integrált tarifarendszer, a helyi szállítások logisztikai rendszere, parkolás menedzsment, bicikli-kölcsönzés stb.), azonban egyelőre hiányozni látszanak a megvalósítás prioritásai.

Közművesítési szempontból a város jól ellátott, a lakások közel 100 %-a komfortos. Új, korszerű szemétkézelő mű létesült. Nincsen értesülés olyan, a budapestihez hasonló gondokról, mint a közszolgáltatások (pl. távhő) elviselhetetlenné váló árai.



GAZDASÁGI FEJLŐDÉS – KÜLFÖLDI TŐKEBEFEKTETÉSEK

A város különleges vonzerejére és jó nemzetközi – különösen az USA irányában hagyományos – kapcsolataira építve szorgalmazza és segíti vezető világcégek megtelepülését. Pénzpiaci, hitelpiaci besorolása jó (BBB+), a befektetői bizalom a városban erős, mostanáig 3,5 milliárd US dollárt meghaladó külső tőkebefektetés érkezett a városba. Olyan jelentős cégek telepedtek meg Krakkóban, mint a Motorola, a Delphy, az Electricité de France, a HUB, a Deutsche Bank. Az EU-hoz való csatlakozás után fokozódott a high-tech szektorba való befektetés, többek között a Honeywell és az AMS megjelenésével.

Nagyszámú, a befektetéseket támogató és üzleti szolgáltatást végző szervezet működik, többek között az Amerikai Kereskedelmi Kamara, az Európai Információs Központ, a Kis-Lengyelország (Malopolskie) Vajdaság Regionális Fejlesztési Ügynöksége, és fontos helyi szervezetek (amelynek Budapestről hiányoznak), mint a Krakkói Ingatlan Intézet és a Városfejlesztési Ügynökség. Technológiai parkok létesültek, az egyetemek jelenléte is fontos vonzerő, szellemi-emberi erőforrás; két egyetem is létesített technológiai parkot. A kilencvenes évek eleji sokterápia hatására a város 110 ezerhez közelítő vállalkozásának körülbelül 98%-a magántulajdonú, mintegy 1800-ban működik külföldi tőke.

INGATLANFEJLESZTÉS – PIAC-BŐVÜLÉS, MINŐSÉG-JAVULÁS

A város általánosan jó gazdasági helyzete, az EU-hoz történt csatlakozás kedvező hatásai az ingatlanfejlesztési piacon is kedvező helyzetet teremtettek. Az irodapiac mostanáig mintegy 150 000 m² új szintterületet hozott létre kétharmad részben a városközponttól távolabbi helyeken. Az ingatlanbefektetők számára a műemléki Óváros nem számít „központi üzleti negyednek”, de mintegy 30 ezer négyzetméter további iroda-területtel is számolnak felújítandó épületekben. A négyzetméterenkénti bérleti díjak az „A” kategóriában 13-14, a „B” kategóriában 9-12 Euróra rúgnak.

A lakáspiacon – a város 280 ezer lakásából legalább 260 ezer lakott – az EU-hoz történt csatlakozás után élénkülés tapasztalható, évente 4-5 ezer új lakás épül, általában külső területeken. A leginkább keresett lakás az 50 m² körüli, 200-300 ezer forintnak megfelelő m² ár az általános, és csak ritkán éri el az 500 ezret. A helyi fejlesztők az aktívabbak, de már néhány külföldi is megjelent (pl. Skanska, Lehmann Brothers). Általában felszerelés nélkül árulják a lakásokat, a készre építés a vevő opciója.

A szállodapiacra a korábbi alacsony minőség fokozatos javítása a cél a város nagy turisztikai vonzerejére tekintettel. 2004-ben a 89 db (!) különböző minőségű szállodában 11 ezernél több ágy áll rendelkezésre. A Radisson és Sheraton hozott új minőséget, és felújították a régi „Grand” hotel is, ami megkapta az 5 csillagos minősítést. Sajátos, a lengyel vallásossághoz köthető fejlesztés volt az „Isteni Könyörület Szentélye” zarándokközpont. E szinte kizárólag magánfejlesztések mellett a város maga egyelőre csak ambiciózus terveket tud felmutatni, mint új kongresszusi, kiállítási központ, többcélú sportaréna, logisztikai központok, rekreációs létesítmények.



BEVÁSÁRLÓKÖZPONTOK – A VÁROS PEREMÉN

Krakkó számára is új kihívást jelentett a bevásárlóközpontok megjelenése. 2004-re mintegy 250 ezer m² készült el, a Nove Miasto (ld. később) központtal együtt további 200 ezer m² építésével számolnak. Az építési láz múlását jelzi ugyanakkor, hogy a befektetések átlagos hozama az 1996-os mintegy 18%-

ról 2006-ra 11-12 %-ra csökkent. A lepusztult Kazimierz is „kapott” egy 36 000 m²-es „Galériát”, a további 14 központ mindegyike a központtól távol, a bevezető utak mentén épült, és csak négy mérete nagyobb 20 000 m²-nél. Egy főre mintegy 0,4 m² bevásárlóközponti szintterület jut. A régi üzletcáakra való hatásukról nincsen információ, az Óvárosban a külföldi látogató nem fedez fel negatív hatást.

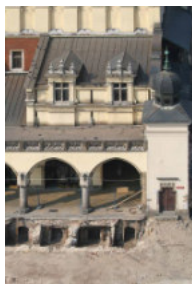
„MONSTER MALL” AZ ÓVÁROS MELLETT

A történeti városmag közelében, attól keletre hét hektáros, teljes egészében szabaddá tett, a vasúti pályaudvar és az autóbusz állomást befoglalva egy új Nowe Miasto (Új város) nevű 250 000m²-nyi szintterületre tervezett ingatlanfejlesztési projekt indult. A Tishman Speyer Properties amerikai befektető (a New-York-i Rockefeller Center tulajdonosa) 1998. évi 500 millió US dolláros befektetési ígérény mellé a város 75 milliót ajánlott fel közfejlesztésekre. 2001 szeptember 11-én a Városi Tanács az új városrész majdani sugaras főutcáját „Ulica Nowojorska”-nak (New York utca) nevezte el. 2006-ra 250 millió dolláros költséggel elkészült a Galeria Krakowska központ 123 000 m²-re 270 bolttal, 14 étteremmel, 9 kávézóval, 2007-re várják egy 4 csillagos szálloda elkészültét. Óvatosságra int az ügy sikerét illetően a további beígért fejlesztések mérete, s hogy sem a város, sem a befektető honlapján nem lelhető semmilyen építési terv, részletesebb információ. Egy ingatlanfejlesztési oldal cikkének címe: „Will the High Street Survive New Monster Malls?” (Túléli-e a Főutca az új bevásárló szörnyeket?). A fejlesztésre váró további területek kerítéssel elzárta, egy teljes városrész jelenleg átjárhatatlan.



VILÁGÖRÖKSÉG – KULTÚRA – IDEGENFORGALOM

A sajátosan „neokonzervatív”, a piaci erőforrásokra támaszkodó városfejlesztést (és településrendezést) folytató Krakkó különleges adottsága a világörökségként nyilvántartott Óvárosa templomaival, középkori egyetemi épületével és az építészettörténeti korokat egymásra építő királyi vára, a Wawel. Bár városfalai nem maradtak fenn, a történeti együttest a „glacis” helyén zöld abroncs fogja össze, ami egyaránt vonzó környezet és egyértelmű elhatárolás, ami a külvilág zavaró elemeitől is véd. Ez adja Krakkó mondhatni egyedüli városépítészeti vonzerejét, ami 1990 után, a városnak a világ vérkeringésébe való visszatérése után helyben és a külföldön is tudatosodott („Menj el ide, jobb, mint Prága”, írja az interneten egy amerikai fiatal.)



A város, a néha – érthető – nacionalizmusba átcsapó lengyel büszkeségével az elmúlt évtizedek alatt is tudatában volt ezen értékeinek. A fiatalok, az ide látogatók számára a diákváros Krakkó akkor is „jó, izgalmas hely” volt, így szerencsére az Óvárosban nem történtek visszafordíthatatlan károk; a középületek, a templomok, a műemlékek és a lakóépületek elfogadható szintű fenntartása, megtisztítása, felújítása is megvalósult. A mégannyira eliparosodott, „elhutásodott” város éltetni tudta kultúráját ma 40-nél több múzeumával, emlékhelyével, operaházával, 12 színházával, 14 mozijával, diáklubjaival, kávézóival, éttermeivel. A városalapítók, a nagy német származású szobrász, Veit Stoß (lengyelül: Wit Stosz)

késő-gótikus formáló kedve, a Leonardó Madonnájával – de rajtunk keresztül is – átszármazott reneszánsz szellemisége egyesült a lengyeliség alkotó büszkségével.



Ma még ezeket a mélyebben fekvő kulturális rétegeket a várost felkereső évente több, mint 6 millió hazai és külföldi látogató – üzletiek és turisták – közül csak kevesen tudják maguk számára felfejteni, sajnos sok mindenről ma még nem is illik szót ejteni. De bízni lehet abban, hogy e mélyrétegek is felszínre törnek; ráéreznek a csak felületes rész-információkat közlő színes útikönyveket bújó turisták – és a város vezetői sem követnek el pusztító hibákat. Mint jeleztük, ez utóbbiaknak -nem eléggé megértett új világunkban- komoly a veszélye.



TANULSÁGOK

- okos és gazdaságos támaszkodás a város különleges történeti, építészeti és kulturális értékeire
- „neo-konzervatív” piaci fejlesztéspolitika egyelőre kevés káros környezeti következménnyel, de komoly veszéllyel;
- a külföldi befektetések hatékony bevonása a magasan kvalifikált munkaerőt kívánó gazdasági szektorokba;
- a gazdaság- és városfejlesztés intézményi rendszerének kiépítése és célirányos alkalmazása;
- a „fiatalok városa” imázs megerősítése és működtetése;
- az átfogó városrendezés, a térbeli tervezés viszonylagos háttérbe szorítása és a fejlesztéspolitika alá rendelése;
- a magas színvonalú kortárs építészet hiánya.



ADATOK

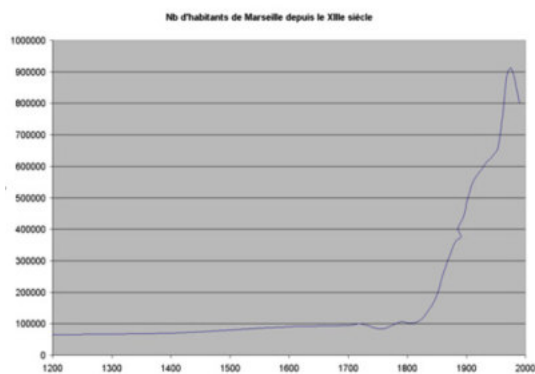
Franciaország és a Földközi tenger legnagyobb kikötője,
Franciaország második legnépesebb városa és agglomerációja

Terület: 240 km²

Népesség: 820 900 fő
Agglomeráció: 1,0 millió fő

Alapítása: Kr.e. sz.

Népesség változása:



VÁROSEJLŐDÉS

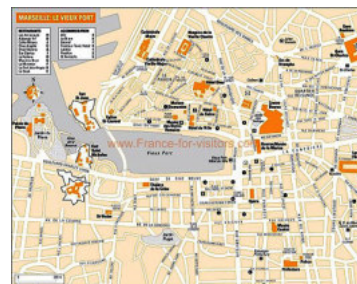
Marseille - akkor még Massalia néven – a tenger és a szárazföld, pontosabban a legenda szerint Protis föníciai görög hajós és Gyptis helyi királyleány frigyéből született, valamikor az i. e. VII-VI. században. A görög kor építészeti emlékei eltűntek a mai város alatt, de töredékeiben is meggyőzőek a görög kikötő részletei a mai Vieux Port északkeleti csücskében egy bevásárlóközpont udvarában. Massalia i. e. 250-230-ban a kor egyik legkiépítettebb kikötőjével Karthago vetélytársa volt a Földközi tenger kereskedelmének ellenőrzésében, nem csak a kor minden urbánus kényelmével rendelkezett, de saját pénzt is veretett.

A hajózásra és tengeri kereskedelemre épülő fejlődés alapja egy kivételes földrajzi adottság, a mai Vieux Port természetes medencéje, amely még évszázadokig meghatározta a város sorsát. Az észak-déli partszakaszban ezen a helyen természetes állapotában is hajózható, mély és keskeny öböl nyúlt be keleti irányba. Az öböl száját nem csak az elkeskenyedő torka, de a kijáratnál szemben a tengerből kiemelkedő hármasszigetcsoport is védi, amelyet legtöbbször a Dumas-tól elhíresült If váráról is merünk. A kikötésre, sőt hajóépítésre is alkalmas öböl déli oldalán hamar emelkedik a terep, a település terjeszkedését tagolt mészkő hegyek állják el. A hegység délen merdeken szakad a tengerbe, a ma természetvédelem alatt álló marseille-i fjordok, a „calanque”-ok védték a várost erről az oldalról, a XIX. századtól a város védőszentje, Notre Dame de la Garde aranyozott szobrával megerősítve.

A város központja az öböl északi oldalán, azaz az öböl és a tengerpart között emelkedő dombon alakult ki. A nyílt tenger és a szárazföld felől városfal védte, ivóvízzel még évszázadokig a rómaiak által épített aqueductus látta el a hegyekből. A hajóépítés első műhelyei a városfalon kívül, a kikötőöböl keleti végében telepedtek meg, a XVI. század folyamán ezt a hadiüzemet is fallal vették körül. A hajóépítő üzemek mellett, az innen kiinduló országút torkolatában hosszúkás tér alakult ki, a Canebiere, amely később fontos sugárúttá vált a városnak. A marseille-i medencét ekkoriban kis, egymástól elszakított települések, bastidok, farmok pettyezik, amelyek a város élelemellátásában fontos szerepet játszanak.

A francia birodalom kialakulása után Marseille jelentősége a fővárostól való nagy távolság, ugyanakkor a tengeri kapu fontossága miatt változó volt. Az öbölbejárat és a Frioul szigetcsoport fokozatos kiépítése és megerősítése részben a fontos birodalmi kikötő védelmét segítette, de ugyanennyire szolgálta a királyi hatalom érvényesítését a korántól soknyelvű, vegyes etnikumú, gyakran rebellis szellemű kikötővárosi néppel szemben. A várost a hatalmi harcok és a tengerről behurcolt járványok többször megtizedelték. A marseille-i kikötőből indult útjára az 1720-as évek nagy európai pestisjárványa, amely a város 90.000 lakosából 30-35.000 áldozatot szedett.

A XVII. század folyamán már kiépülnek azok az intézmények, amelyek Marseille tengeri szerepét és fellendülését megalapozták: a kikötő erődjait megerősítették, megalakul a tengeri tőzsde, XIV. Lajos hatalmas állami flottát alapít 1665-ben. Marseille a királytól elnyeri a „világkikötő” címet is, amely a luxuscikkek forgalmazására jogosítja fel a helyi kereskedőket.



Az igazi gazdasági felfutás és aranykor azonban a francia gyarmatbirodalom kiépülése után a XIX. században éri el a várost. A gyarmati kereskedelem az ipar gyors kiépülését is hozza, Marseille népessége

1840 és 1870 között megduplázódik. Az 1840-es évektől nagy jelentőségű városi beruházások veszik kezdetüket, amelyek a városszépítés mellett a gazdasági siker és az urbánus jólét alapjai. 1840-ben átadják a Saint Charle pályaudvart, amely a fővároshoz való kapcsolódást és Franciaország más gazdasági övezeteinek elérését könnyíti. A vasúti közlekedéssel párhuzamosan a negyvenes években omnibuszok indulnak a városban, helyükre hamarosan már villamosok lépnek. 1849-ben a rómaiak aqueductusát új vízvezeték váltja fel, amely a Durance-ból látja el ivóvízzel a felduzzadt népeiséget. A fellendülést templomok, múzeumok, közparkok építése jelzi, a Canebiere-t fényes-rangos boulevardra építik ki, az utcákat szabályozzák, kövezik.

A HAJÓZÁS ARANYKORA

A gyarmati hajózás ekkorra régen kinőtte a Vieux Port-ot, a kikötői tevékenység a part mellett észak felé terjeszkedik. A gőzhajózás rendszeres és pontos szállítást tesz lehetővé, sorra születnek a nagy hajózási társaságok. A Földközi tengeren, később az egész világ felé rendszeres, állandó járatok hálózata alakul ki. Nem csak a rakodópartok kiépítése válik szükségessé, hanem a megfelelő háttérintézményeké is. 1856 és 1866 között városi telken, de magánfinanszírozásban felépülnek a Dokkok. Az átriumok köré szervezett öt épületből álló, 365 méter hosszú, 37 méter széles és 30 méter magas épületsáv hidraulikus lifkjeivel a kor legnagyobb és legfejlettebb technológiájú ilyen intézménye a kontinensen. A Tengerközlekedési Igazgatóság palotája az épületsávot északi végén épül meg, új központot teremtve a Joliette negyedben. (A Dokkok egészen 1988-ig szolgálták a marseille-i hajózást, a kilencvenes években pedig rehabilitációjuk a tengerpartot újraértékelő Euromediterranéé program egyik vezető projektjévé lett.)

Az északi tengerpart kiépítése a mögöttes városrészek sajátos fejlődését hozta magával. A kikötő jelenléte egy jelentős raktározási-ipari – ma logisztikainak mondanánk – sávot hozott létre, amely mögött a kikötő népének rossz minőségű, szegényes lakónegyedek töltötték ki a már itt megjelent településrészek közeit. Miközben az újonnan kialakuló promenádok, parkok, boulevardok a feltörekvő gazdaságról szóltak, az északi negyedek, kiváltképp Marseille legrégebbi negyede, a Panier egyre jobban lecsúszott. A kiépített fényes sugárút, a Canebiere szerkezeti értelemben a város tengelyévé, szociálisan azonban valamiféle választóvonalává vált Marseilleben.



A lecsúszás áldozatává vált a kor egyik legnagyobb ingatlanfejlesztési kísérlete, a rue Impériale létrehozása is.

RUE IMPÉRIALE

A város fejlesztésének ekkoriban Párizs nyomán bevált eszköze volt a reprezentatív sugárutak bevágása. A marseille-i ötletet az is támogatta, hogy a hajózásból meggazdagodott nagypolgárság új, urbánus lakókörnyezetet igényelt. A város hagyományos központjának, a Canebiere és a Vieux Port találkozásának, és a reménybeli új központnak, a place de la Joliettenek összekötése nagyvonalú elhatározásnak látszott, de a kialakításnak nem csak a bontandó negyedek, hanem a dombos terep is ellentmondott. Az első ötlet Jules Mires-től származott, aki a környéken nagy területeket tulajdonló magán ingatlanfejlesztőként lépett fel. Az utcahálózat radikális átalakításával egy új gazdasági- és lakónegyed kialakítását javasolta, amely folytonosságot teremthetne a régi és új központ között. 1856-ban, majd '58-ban bemutatott tervei elrettentették a város szakbiztonságviselőit és a városi tanácsot, de az ötlet megfogant, és fél évvel később Marseille polgármestere egy jóval kisebb léptékű városi tervet fogad el, amely már csak egy nagy tengely áttörését tartalmazza. A privát kezdeményezésre beindult városi programot nem sokkal ezután az állam is befogadja. III. Napóleon a tervezett sugárutat felveszi a „Császári” utak – rues

Impériales - sorába, amely mintegy 6 millió franknyi, a teljes bekerülési költség harmadára rúgó állami támogatást jelent a projektnek.

Az 1861 május 10-én megjelenő kisajátítási döntés alapján minden érintett épület és telek tulajdonosa köteles az ingatlanát a megállapított kártérítési összeg ellenében a közösség számára átadni. 1035 tulajdonost és 777 bérlőt érint a kisajátítás, összesen 16.000 embernek kell elköltöznie. Ennek ellenére az előkészítés gyorsan megy. Emile Péreire ingatlanfejlesztő – a párizsi rue Rivoli kiépítője – a várossal kötött szerződés alapján megvásárolja a kisajátítás és az új sugárút kiszabása után fennmaradt területet: a hausmannista épületek beruházását már az ő általa tulajdonolt Sociéte Immobiliere végzi. A sugárút áttörését 1862-ben elkezdik és két év alatt valósítják meg. A bontásból és tereprendezésből származó törmelékét négy párhuzamos, 12 kilométer hosszan kiépített vasútvonalon szállítják a tengerbe, az építkezéseken – Franciaországban először – helyszíni habarcsgyártással és gördülő darukkal dolgoznak. Az áttörés után két év alatt elkészülnek a rue Impériale első kétharmadának épületei is.



Az utolsó harmad vontatott elkészülte jelzi már a problémákat. Az erőltetett tempójú megvalósítás ellenére a projekt lekészte Marseille gazdasági fellendülésének zenitjét. 1867-ben, egy évvel az első szakasz elkészülte után gazdasági recesszió köszönt be, az ingatlanárak esnek. A rue Impériale lakásai magas árakkal nem vonzzák a marseilleieket, építészeti világuk is messze áll a megszokott léptéktől. Az épületek bevándorlókkal, kikötői alkalmazottakkal telnek meg és ez sok évtizedre meghatározza a városnegyed presztízsét.

Az 1873-as válság a gőzhajózási társaságokat profilváltásra készíti, előtérbe kerül a személyszállítás, elsősorban a gyarmatbirodalom belüli járatok, de a tengeri turizmus is, a két világháború között Marseille mint világi fürdőhely igyekszik profilozni magát. Sok bevándorló helyben telepedik le, a századfordulón olaszok dolgoznak az építkezéseken, az örmény holokauszt után megnő az örmény bevándorlók száma, de legtöbben Marokkó, Algéria, Szenegál felől érkeznek.

A második világháború hatalmas pusztítást visz végbe Marseille épületállományában és infrastruktúrájában, a kikötőt eltorlaszolják, a flottát elsüllyeszti, a Transbordeurt, az Eifel toronnyal vetekedő technikai csodát felrobbantják a távozó német csapatok. A hajózás soha nem heveri már ki a hullámvölgyet, a Szezi csatorna bezárása és a gyarmatbirodalom elvesztése (1962-ben Algéria függetlensége) egy korszakot zár le a marseille-i hajózás történetében. A város lakossága még nő – az algériai háború után menekültek százai érkeznek meg Marseille kikötőjén keresztül Franciaországba -, a foglalkoztatás viszont csökken, nő a szegénység és a kriminalitás, nő a szakadék a Canebiere jobb- és baloldala között. A nyolcvanas években a marseille-i életkörülmények, leginkább a munkalehetőségek annyira kilátástalanok, hogy jelentős elvándorlás alakul ki a városban és környékén, a népesség egy évtized alatt mintegy egytizedével csökken.

INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS

Marseille leszakadásának egyik fontos oka volt a - Magyarországhoz hasonlóan - kivételes módon egyközpontú Franciaországban a fővárostól való távolság, ami miatt a város vetélytársainál sokkal nehe-

zebben tudott gazdasági kapcsolatokat kialakítani. Az 1980-as években elindult francia gyorsvasúti hálózatfejlesztés szinte az első lépésben elért Lyonig, a marseille-i szakaszra mégis a XXI. század elejéig várni kellett. Addigra egyértelművé váltak mindazok az előnyök, amelyeket az ország területfejlesztésében a TGV hozott, hatalmas gazdasági lendületet adva például Lyon, Lille, Strassbourg fejlesztéséhez. (A gyorsvasúti hálózat építéséhez járult a nyolcvanas évektől meghirdetett decentralizációs politika is, amely szintén jelentősen támogatta a régióközpontok fejlődését.) A tapasztalt sikertörténetek minden bizonnyal segítettek a meglévő ellenérzéseket leküzdeni, de azt is jelzik, hogy Marseille a versenyben mintegy 10-15 éves hátránnyal indult. Ráadásul a gyorsvasút első generációjának sebessége még mindig nem tette lehetővé, hogy Marseille Párizstól a bűvös egy napos járóföldre essék, amely a gazdasági kapcsolatok alakulásában küszöbértéknek számít. Először az úgynevezett második generációs vonatok – és az annak megfelelően kialakított pályák és menetrendek – gyorsították fel a közlekedést annyira, hogy ma már Párizsból három óra alatt elérhető a marseille-i tárgyalási, befektetési helyszín. A geopolitikai változás máris érezeti a hatását, Marseille Párizs előszobájává vált, újra megjelentek a párizsi cégek kirendeltségei, a fővárosi ingatlanbefektetők.



A közlekedés, ezen belül a tömegközlekedés szervezése Marseilleben a francia nagyvárosokhoz hasonlóan nem városi, hanem a térszerkezeti kérdésfeltevésnek megfelelően agglomerációs feladat. A Marseille-Provence Városközösség (Communauté Urbain Marseille Provence Métropole) elfogadta a városi közlekedés tervét, amely az elkövetkező tíz évre határozza meg a közúti-, vasúti-, városi közlekedés, a parkolás céljait.



A közúti közlekedés terén elsősorban a menedzsment feladatok modernizálását célozzák meg, amelyekkel lehetővé válik a meglévő hálózaton a forgalom gördülékenyebbé tétele. Fontos fejlesztések az Euromediterranée projekt keretében az északról beérkező nagy autópályák csomópontjainak alagútba vezetése, hogy a rongált városi terek, elsősorban a város belvárosi tengerpartja, illetve a pályaudvar környezete új értékű városi fejlesztési területekké válhassanak.



Marseille a hetvenes évektől rendelkezik két metróvonallal, amelyek egymást kétszeresen átfonva felfűzték a város keleti és északi irányú területeit. A kötőpályás közlekedés fejlesztése napjainkban az ellátandó városrészek műszaki adottságai alapján már nem csak metróvonalakat jelent. Míg a város délkeleti területeit egy harmadik csatlakozó metróvonal fogja ellátni, addig a visszanyert tengerpart fő tömegközlekedési tengelye a parttal párhuzamos városi villamos lesz.

Marseille a víz fővárosa is, aminek ritkábban idézett, de a fenntartható városfejlesztésben fontos szerepet játszó aspektusa a marseille-i agglomeráció vízgazdálkodása. A sűrűn lakott medence vízháztartása a nagy kiterjedésű természetvédelmi területek és a tenger fokozott védelme ellenére évtizedeken keresztül aggasztó volt. 2007-re Geolide néven olyan szennyvíztisztító komplexum építése fejeződik be, amely mind a környezeti feltételek integrálását, mind pedig a felhasznált technológiák tekintetében referencia-létesítmény lesz Európában.

AZ EUROMEDITERRANÉE PROJEKT

Marseille gazdasági mélyrepülése és társadalmi problémái a nyolcvanas évekre városi szintről az országos területfejlesztési politika kérdésévé emelkedtek, annak ellenére, hogy a nyolcvanas években megkezdett francia decentralizációs politika a központi megoldások és beavatkozások ellenében hatott. Marseille és környéke az EU területfejlesztést megalapozó térszerkezeti vizsgálatai alapján több szempontból is a hátrányos helyzetű térségek közé került, így jó eséllyel pályázik városszerkezeti beavatkozásaiban a Közösség segítségére. A nagysebességű vasút marseille-i meghosszabbítása csak az egyik tényezője volt az állami térszerkezeti fejlesztéseknek, a másik egy állam által felkarolt komplex városi rehabilitációs terv, az Euromediterranée projekt.

A városrehabilitációs gondolat nem a városi természeti- és épített környezet leromlásából indult ki, hanem Marseille folyamatos tévesztéséből a városok versenyében, elsősorban az ebből adódó gazdasági deficitből, munkanélküliségből, társadalmi gondokból. Az új projektnek egész Marseille számára kellett új imázst teremteni, főképp a francia és nemzetközi tőke szemében.

Alapgondolatnak a városmegújítás divatos célja, a városi tengerpart ajánlkozott. A Vieux Port-tól északra fekvő tengerpart és a mögöttes terület a teherhajózási és a hozzá csatlakozó ipari és logisztikai funkcióktól volt túlterhelt. A teherhajózás csökkenése, illetve átkerülése a messzebbi partszakaszokra alulhasznosított ingatlanokat, létesítményeket hagyott hátra. A mögöttes lakóterületekre az elmúlt évtizedek fizikai- és társadalmi leromlása nyomta rá a bélyegét. A hatvanas évek fejlesztéseként az északról érkező autópálya egészen a Vieux Port alatt átvezető városi alagútig – felszíni, sőt emelt vezetéssel – elvágta a várost a tengertől, leértékelve a még álló XIX. század végi partmenti épületeket is.

Az Euromediterranée projekt célja volt, hogy a szükséges szerkezeti átalakításokkal az északi tengerpart mentén jelentős területeket szabadítson fel elsősorban gazdasági fejlesztések – munkahelyek – számára, a rossz hírű lakónegyedek helyére magas státuszú népességet vonzó lakókörnyezetet alakítson ki. Az átalakuló partszakasznak Marseille megújult tengeri szerepkörét, a személyhajózást is meg kell jelenítenie, és a helyiek, valamint az érkező turisták szemében is az új Marseille jelképévé válnia.

A megaprojekt irányítására szolgáló testület 1995. októberében alakult meg az érintett kormányzati szintek (állam, régió, megye, városközség és Marseille városa) képviselőivel, kis állami túlsúllyal. (A megalakulást követő években nem indult meg lázas munka, ezért a kilencvenes évek folyamán az állam nyomására átalakították a szervezet vezetőségét. Ekkor kezdődött meg a projekt tényleges tervezése.)

Az állami irányítást indokolhatja, hogy a projekt felkerült a „nemzeti érdekű beavatkozások” listájára, ami a projekt költségeiben jelentős állami szerepvállalást is jelent. (A projekt helyi érdekből államivá emelkedése nagyban hasonlít az egy évszázaddal ezelőtt, a rue Impériale kialakításakor történetekre.) A testület megalapítása nem csak a finanszírozásban volt jelentős, hanem a településfejlesztési jogosítványokban, hiszen a kiadó dekrétummal ez a szervezet kapta meg a rehabilitációhoz szükséges kisajátítási- és elővásárlási jogosultságokat is.

A finanszírozás szerződéses alapon oszlik meg a partnerek között, a 2000 és 2006 közötti projektszakaszban összesen 212,4 Meuróra rúgó költségekben a legnagyobb finanszírozó az állam, (a költségek mintegy 40% -ával), és a megye (25%) voltak, a város



maga 15 %-kal vett részt a programokban. A 2006-tól 2012-ig terjedő időszakban az állam szerepe a finanszírozási tervek szerint tovább nő, a 132,6 Meurós költségek 44 %-át fedezi, a város részesedése pedig 21,5 %-ra emelkedik. A helyi és nemzeti forrásokhoz kapcsolódnak egyes projektek EU-s támogatásai és intézményi finanszírozási modellek (pl. a kikötőtársaság fejlesztési eszközei), és nem jelentéktelen magántőke is. Az első tervezési szakaszban minden betett közösségi euróhoz egy euró magánbefektetés járult, a második szakaszban ennek az aránynak több, mint háromszorosával számolnak.

Az Euromediterranéé kiterjedése nagyjából a tengerpart és a Saint Charles pályaudvar által meghatározott háromszög, amely több programozott akcióterületre – ZAC-ra – oszlik:

- ZAC J4
- ZAC Cité de la Méditerranée
- ZAC Joliette
- ZAC Arenc
- ZAC République
- ZAC Saint Charles-Port d'Aix
- ZAC Belle de Mai

A tengerpart első – részben még az Euromediterranéé előtti – akciója a Dokkok rehabilitációja volt 1992-től. Az Eric Castaldi által felújított épület ma 220, elsősorban a tercier ágazatokban dolgozó cégnek ad helyet, mintegy 3000 új munkahellyel. Itt található az Euromediterranéé főhadiszállása is. Az északról beérkező autópálya alagútba vezetésével felszabaduló területen a Dokkok előtt végigfutó új tengely fűzi majd fel a tengerparti fejlesztéseket (a városközpontból kifelé):

- a J4 hangár helyén emelkedő Európai és Mediterrán Civilizációk Múzeumát a környező zöldterületi fejlesztésekkel (2011, Corinne Vezzoni és Rudi Ricciotti),
- a Major székesegyház teraszainak gyalogosbarát közterületi megújítását (2008, Bruno Fortier)
- a Kikötői Teraszokat, egy kereskedelmi és szórakoztató intézménykomplexumot az új személykikötő mellett (2010)
- a kikötői silók átalakításával nyert rendezvény- és irodaépületet (Eric Castaldi)
- és más irodai, szabadidős, vendéglátó beruházásokat.

A projektterület északi végén emelkedik majd a tervek szerint Zaha Hadid 110 méter magas, jelszerű toronyépülete a CMA-CGM társaság számára, amely lezárja és a remények szerint a tenger felé is felmutatja Marseille megújuló negyedét.





A Dokkok mögött húzódik a rehabilitáció leghamarabb beindult területe, a Joliette negyed, amely egy vegyes ipari- és lakófunkciójú területen új gazdasági központot alakít ki. Itt található az Euromediterranéé kezdete óta megtelepedett 6000 új munkahely többsége. A túlnyomórészt irodafejlesztések között azonban kereskedelmi létesítmények és majdnem ezer új lakás is található, olyan újszerű lakásfejlesztések is, mint a Yves Lion, Roland Castro és Sophie Denissof által tervezett M5 együttes, amely a loft- és kertes jellegű lakásformák előnyeit szeretné egyesíteni a városias környezet nyújtotta lehetőségekkel. A második szakaszban új gyerekiintézmények fogják tovább gazdagítani a Joliette környékét.



Arenc az Euromediterranéé legészakibb területe, amely még kevésbé körvonalazódott. A városépítészeti tervek alapján egy zöldbe ágyazott, magas státuszú lakóterület („lakható park”) nőhet itt ki valamilyenkor a földből.

RUE DE LA RÉPUBLIQUE

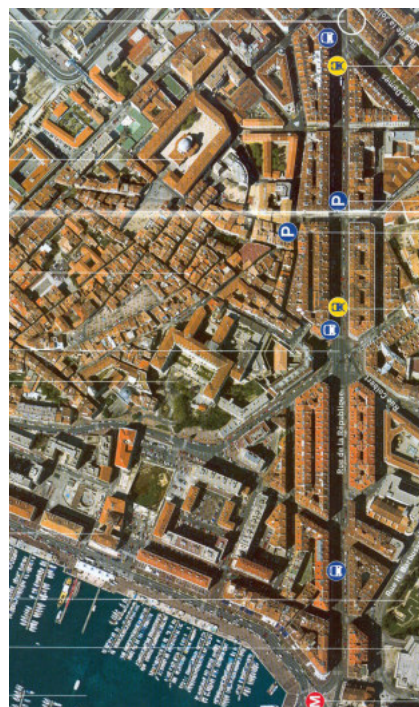
A rue de la République – a volt rue Impériale – rehabilitációja az Euromediterranéé projekt rehabilitációs, értékvédő „ZAC”-ja. A többfunkciós város megvalósítása érdekében az elképzelés az, hogy a dokkok és a place de la Joliette körül kialakuló újraértelmezett központot - ahol az irodai-, intézményi-, szórakoztató funkciók dominálnak - a hagyományos központtal olyan urbánus tengely kösse össze, amely egy emelt szintű városi lakhatás mellett a közterülethasználat hagyományos francia értékeit és a földszinteken egy kiegyensúlyozott szomszédsági kereskedelmi-szolgáltatási-vendéglátási választékot nyújt. Az egyensúly olyan szinten is értelmezhető, hogy míg a rakpartok hipermodern épületei a legújabb francia és nemzetközi építészet jegyeit viseljék, addig a rue de la République-en a hagyományos haussmannista építészet és városépítészet feléledő terei és homlokzatai gondoskodjanak a városi kontextus térbeli és időbeli folytonosságáról, a marsaille-i közönség befogadásáról.

A rue de la République megújításában a koncepció fontos része a közterületek, közszolgáltatások egyidejű megújulása a magánkézben lévő épületállománnyal annak érdekében, hogy az értéknövelő beavatkozások egymással szinergikus kölcsönhatásban lehessenek. Ugyanakkor a felelősségek megosztása egyértelmű és a ZAC szerződéseiben lefektetett: míg az utca - beleértve az infrastrukturahálózatok

teljes megújítását, a tömegközlekedés kialakítását és a terepszint alatti parkolódekke megvalósítását – a város, azaz a köz feladata, addig az épületek megújítását – beleértve a lakások kiürítését, az épületek külső-belső felújítását és modernizálását, a lakások és üzlethelyiségek értékesítését – teljes mértékben a magánszektor végzi, amelyhez semmilyen további támogatás nem járul. (Ugyanakkor a közterületek megújításából származó felérték-elődést a város a szokásos adózáson túl nem „veszi vissza”). A költségek és felelősségek ilyen értelmű megosztását részben az Európai Unió elvei követelik meg, hiszen az innen igénybe vett támogatások nem szolgálhatnak magánszemélyek vagy –társaságok gazdagodására. Az egyértelmű – és a mai magyar rehabilitációs gyakorlatnál sokkal egyszerűbb – felelősségmegosztási elv pedig ahhoz járul hozzá, hogy a fejlesztés költsége, ideje mindkét oldalról kedvezően előre kalkulálható, rizikója csökkenthető legyen.

A sugárút közterületeinek megújításába tartozik az infrastruktúrák teljes cseréje, amire a nagy méretű föld alatti parkolók miatt is szükség van. Az Euromediterranéé-t kiszolgáló új villamosvonal a place de la Joliette-nél csatlakozik a meglévő piros metróhoz és fordul be a rue de la République-re és a második megálló után fordul át a rue Colbert-re, a kék metró csatlakozása és a városközpont irányába. A nagy teljesítményű felszíni tömegközlekedési vonal nem csak a növekvő lakosság miatt szükséges, de a városi bulvár használhatóságát is emeli, imázsát javítja. Az új villamoskocsik dizájnya a rue de la République városképének, de a marketingkampányak is hangsúlyos eleme, a projekt médiahordozókban való megjelenésének egyik „vivő” képi motívuma. A villamosvonalhoz, mint a negyed fő útjéhez természetesen új buszvonalak kapcsolódnak, behálózva a környéket.

Az egész Euromediterranéé területére készült parkolási koncepciónak a rue de la République területén különleges jelentősége van, hiszen sem a magas szintű lakásfunkciók, sem a kellemes városi közterülethasználat nem képzelhető el a parkolóhiány oldása nélkül. Ilyen módon mind a magán-, mind a közszektor erősen érdekelt a helyzet javításában, és az építészeti- városépítészeti adottságok miatt ez az a terület, ahol a megújulás csak közösen, a két fél sajátos összefonódásával érhető el. A rue de la République házainak bruttó szintterülete nagyon magas. A nagy és többszintes lakások kialakításával várhatóan ugyan csökkenni fog a lakások száma, de a beköltöző magasabb státuszú népesség gépkocsihasználata is várhatóan jóval magasabb a szociálisan gyenge előző lakóknál. A sugárút épületei alatti parkoló kialakítás műszakilag korlátozott lehetősége és csillagászati árai miatt nem jöhetett szóba, ezért a rehabilitáció parkolási koncepciója kisebb részben a hátsó utcákban kialakítható magasparkolók, jórészt pedig a megújuló közterületek alatti mélyparkolók férőhelyeivel számol. A városmegújítás kezdetén a – részben ideiglenes – parkolók biztosítása kifejezetten fontos volt, hiszen az elsőként beköltöző cégek és lakosok számára egyéb közlekedési eszköz még nem áll rendelkezésre, az utcai gépkocsitárolás pedig az építkezések miatt korlátozott, nem is biztonságos. 2007-re a rue de la République középső szakasza alatt a város öt szinten 800 gépkocsi elhelyezésére alkalmas mélygarázs komplexumot ad át, amely a végleges megoldás gerincét képezi. Ez a fejlesztés a közterülettel való szoros összefüggés miatt városi beruházásban, de piaci finanszírozásban készül. A



felújított lakásokat tulajdonló társaságok a város felé szerződésben vállalták a parkolóhelyek értékesítését, hiszen a hatályos szabályok szerint ők sem adhatnak el lakást gépkocselhelyezés megoldása nélkül. Ilyen módon a megújult épületekben lakást vagy üzlethelyiséget vásárló vagy bérlő a várossal kényszerbérleti szerződésre lép a szükséges számú parkolóhelyre a mélygarázs területén. A közterületi kialakítás a francia boulevardok tradíciója szerint a gyalogoshasználat prioritásával készül. Az öt méter széles, kövel burkolt járdák teret adnak a földszinti funkciók kinyílásának. A gyalogos felületeket fasor választja el a csökkentett forgalmú, mindössze kétszer egy sávos autóúttól és a középpályás villamostól.

A rue de la République lakásai a rehabilitáció előtt jórészt a kikötőtársaság – illetve annak lakástársasága – tulajdonában voltak, bérlőik kezdetben a társaság alkalmazottai voltak, később egyre inkább a társaságtól független, jobbára rossz anyagi körülmények között élő, sokgyerekes családok. Miután a francia lakásrendszerben a szociális lakástámogatás nem feltétlenül a lakáshoz, hanem a bérlőhöz kötődik, a rövid határidejű bérleti szerződések felmondása nem okozott problémát. A szerződések folyamatos lejártával három év alatt mintegy 15.000 lakos költözött el a rue de la République tömbjeiből. Az épületeket két ingatlanfejlesztő társaság vásárolta fel, kisebb részt a Marseille-République, nagyobb részt pedig a ANF-Eurazeo, amelyik a lakáson kívül nagy területű kereskedelmi, iroda- és parkolófejlesztésben is érdekelt a környéken. Míg a Marseille-République a felújított lakásokat eladásra kínálja, az Eurazeo stratégiája a változatosabb portfóliónak megfelelően hosszabb távra szól, és a lakásokra is elsősorban bérleti konstrukciókat dolgozott ki.

A lakóépületek megújítása a közterületek felértékelése ellenére építészeti-városépítészeti, sőt értékesítési dilemmákat vet fel. A sugárút menti tömbök a rue Impériale kiépítésekor – nyilván az útkialakítás jelentős költségeinek fedezetére – a századforduló budapesti spekulációs építkezéseit is meghaladó sűrűségben épültek be. Az utcával párhuzamos hosszú tömbök minden utca felőli oldalára két-két mély traktusos épületszárnyat terveztek az építészek, amelyeket a időről-időre szintén kéttraktusos szárnyak kötnek össze. (A tömbök szintterületi mutatója 80-90% -os beépítéssel és hat szinttel még mindig csak 4,8 és 5,4 között van, ami a budapesti rehabilitációk vágyott és megengedett sűrűsége!) A szárnyak között a tömbbelsőben hosszú és keskeny, rosszabb esetben rövid és keskeny világítóudvarok alakultak ki, a hat, nagy belmagasságú épületszint miatt lehetetlen benapozási- és légcsereszabványokkal. A lakások többsége átmenő lakás, amelynek utcai szobái mellett kényszerűen lakóhelyiségei nyílnak ezekre a szűk, visszhangos, sötét és bűdös lichthofokra, sajátos belvilágot teremtve az elegáns homlokzatok mögött. Bár az épületekből csak az utcai homlokzatok és a lépcsőházak állnak műemléki védelem alatt – ez Franciaország leghosszabb egységes haussmannista homlokzata -, a tömbök belső lazítása a rehabilitációs költségek miatt nem volt lehetséges. Ennek megfelelően az alsó három szint udvari helyiségei emberi tartózkodásra nem alkalmasak, ami jelentősen csökkenti az építészeti kialakítás szabadságát, de a megújítás rentabilitását is. A megújítás koncepciója így az lett, hogy a meglévő lépcsőház mellett elhelyezett új liftek kihasználtságát csökkentve felül nagyméretű kétszintes lakásokat alakítottak ki, esetenként az udvar felé forduló tetőkertekkel, míg az alsó szinteket kisebb méretű, csak az utcára fordított lakások foglalják el.

A rue de la République felújításakor a résztvevők igyekeznek elkerülni a rue Impériale építéskor elkövetett időzítési hibát, ezért a projektnek nem csak a beruházási, de a marketing és értékesítési oldala is gondosan és feszesen tervezett. Ugyan a közterületi fejlesztések csak 2007-ben, a mélygarázs építése pedig csak 2008-ban fejeződik be, az első homlokzatfelújítások – a belső átalakítása nélkül – már 2006 májusában elkészültek, a mintalakásokat berendezték és megkezdődtek az előzetes értékesítések is.



A pályaudvar környékének megújítása részben a területi stratégia – a Marseille számára fontos TGV méltó városi fogadás -, részben pedig a nagy pályaudvarok környékének jellegzetes városi problémái – gyenge épületállomány, zavaró közlekedési felületek, szegregációs folyamatok – miatt került az Euromediterranée hatókörébe. A terület legfontosabb közösségi beavatkozása a Saint Charles pályaudvar felújítása-bővítése és a beérkező autópálya utolsó szakaszának alagútba vezetése – ez volt az Euromediterranée első szakaszának messze legköltségesebb közösségi beruházása is -, amelyek együttesen teremtik meg a lehetőséget egy új központi városrész kialakítására. A negyed a második szakaszban 600 új lakásnak egy lakásrehabilitációs programnak (OPAH), új gyermekintézményeknek, szállodai funkcióknak ad helyet.

A Belle de Mai negyed megújulása egy magán kezdeményezés alapján vált az Euromediterranée részévé. A felhagyott Dohánygyár épületében 1992-ben két színházigazgató szerzett helyet a Systeme Friche Theatre fejlesztéséhez, amely mára állami-, városi beruházásokkal Franciaország legdinamikusabban fejlődő kulturális csomópontjává változtatta a hajdani ipari épületegyüttest.

Az Euromediterranée projekt számszerű eredményei a városfejlesztésben még nem értékelhetők, a változások hatásai a városban járva azonban máris érzékelhetők. A marseille-i ingatlanárak az elmúlt években megugrottak, sorra jelennek meg az új cégek, kereskedelmi egységek. Az építkezéseket kerülgetve valamiféle nagy robbanás előtti feszült csend van a levegőben. A városi népesség újra növekvő száma pedig tudományosan is megelőlegezi a stratégia sikerét.

TANULSÁGOK

- a térszerkezeti döntések (TGV) jelentősége a városversenyben
- területfejlesztés és a városfejlesztés léptékének és akcióinak összekapcsolása
- az aktív, projektszerű városfejlesztés (ZAC) és a programszerű rehabilitációs eszközök (OPAH) integrált alkalmazása
- az építészeti örökség védelme és az új építészeti védjegyek tudatos integrálása az identitás megőrzése és a megújulás jelzése érdekében
- a magán- és közösségi szektor felségterületeinek világos szétválasztása a rehabilitációs feladatkörökben, a megvalósítás szoros időbeli összehangolásával

FORRÁSOK

- saját interjúk
- az Euroméditerranée kiadványai
- www.marseille.fr
- www.marseille-provence.com
- www.euromediterranee.fr
- www.marseille-republique.com
- www.anf-immobilier.com
- www.metro-tramway-marseille.com
- www.geolide.fr



ADATOK

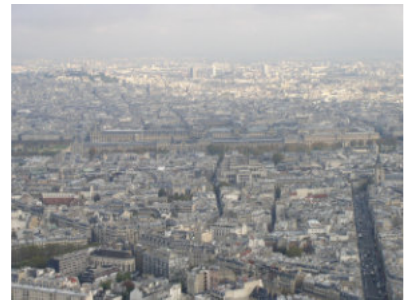
Franciaország legnagyobb városa és fővárosa.

Területe:	105 km ²	Népesség változás a:	
		1850	1,0 millió fő
Népesség:	2,2 millió fő	1860	1,6 millió fő
Agglomeráció:	9,9 millió fő	1900	2,8 millió fő
		1920	2,9 millió fő
Alapítása:	Kr. e. 3.sz.	1950	2,7 millió fő
		1980	2,5 millió fő
		2000	2,2 millió fő

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK:

Párizsban 12,8 km hosszan kanyarog a „lassú, békés folyó”, a Szajna. A rómaiak idején még több homokos szigetet ölelt körül a víz, majd a feltöltéseket, szabályozásokat követően csak a két központi sziget, a Cité és a Saint-Louis maradt meg. A Szajna szélessége Párizson belül 200 és 85 méter között változik, így ez a kis távolság mindig is lehetővé tette a két part együttélését. Jelenleg közel 40 híd ível át a folyón. Párizst történelme folyamán többször elöntötte a víz, és csak a legutolsó, 1910-es nagy árvíz után építették ki teljes védőgát rendszerét. A víz szennyezettségét az 1990-es években szüntették meg, így napjaink legfontosabb várostervei irányulnak a Szajna part és a Szajna felértékelésére.

A történelmi belváros a Szajna völgyében fekszik, alapvetően sík területen, a tengerszint feletti kb. 35 m magasságban. Párizs központját kisebb dombok veszik körbe: Északon a Montmartre /129 m/, Keleten a Belleville /128 m/, Nyugaton a Chaillot /70 m/ magaslato.



VÁROSFEJLŐDÉS



Párizs mai területe már Kr. e. 700 000 óta lakott. Kr.e. 250 és 225 között a gall parisiusok telepedtek itt le, és városuk, Lutetia a Szajna Cité szigetére korlátozódott /rózsaszín/. Caesar Gallia elleni hadjáratai során Kr.e. 52-ben foglalta el a területet, és Lutetiát a római városok mintájára építette újjá. A város a Cité sziget mellett, a Szajna bal partján is fejlődésnek indult és a római kori úthálózat, valamint épületei egy része /Rue St. Jacques, Rue des Écoles, Thermes, Aréna, stb./ napjainkban is őrzi ennek a kornak az emlékét.

Párizs a népvándorlások zavaros időszaka után, a középkorban már Franciaország fővárosa volt, és Fülöp Ágost erős fallal vette körbe a virágzásnak induló várost /lila/. A bal parton kialakult a Quartier

Latin, a jobb parton a Marais negyed. 1215-ben a pápa Párizsban egyetemet alapított. A belváros mai egyedi karakteréhez a középkori úthálózat és fennmaradt gótikus épületek is hozzájárulnak.

V. Károly a 14. században megépítette a Bastille-t, és a jobb parton újabb negyedeket vett körbe városfallal /zöld/. A város és a királyi család viszonya azonban évtizedekig viharos volt, és csak 1528-ban, az udvar visszaköltözése után indult el Párizs újabb jelentős fejlődési korszaka. Megkezdődött a Louvre erődtornyának reneszánsz palotává formálása, lerombolták a régi városfalakat, közparkokat telepítettek, általánossá vált a közvilágítás és a 16. században királytereket létesítettek. A 17. században Párizs ismét uralkodó nélkül maradt, mivel a királyi udvar Versailles-be települt. Az egyre növekvő zsúfolt város lakóinak többsége szegény és elégedetlen. A csempészet megakadályozására 1785-től újabb falat, vámhatárt építettek a város köré /kék/, melyet majd 1860-ban bontanak el, hogy helyén boulevardokat létesítsenek. A 19. században a város növekedése és modernizálódása már megállíthatatlan volt. A francia forradalmat követően, a császárként uralkodó Napóleon a város szépítését fontos feladatának tekintette. Hidak, szökőkutak, csatornák épültek, piacok és vágóhidak nyíltak, elkezdődött a Rue Rivoli kiépítése, átadták a dicsőséget hirdető Vendôme oszlopot. Az 1830-as években, külső támadásoktól tartva felépítették Párizs utolsó védművét, a Thiers féle városfalat /piros/. Ezt 1919-ben bontották el, és így több, mint 30 km hosszú, kb. 300 méter széles határsáv szabadult fel Párizs körül, hogy teret adjon a 20. századi városfejlesztésnek /körgyűrű, sportterületek, lakóterületek/.



MODERN NAGYVÁROS – EURÓPA KULTURÁLIS KÖZPONTJA

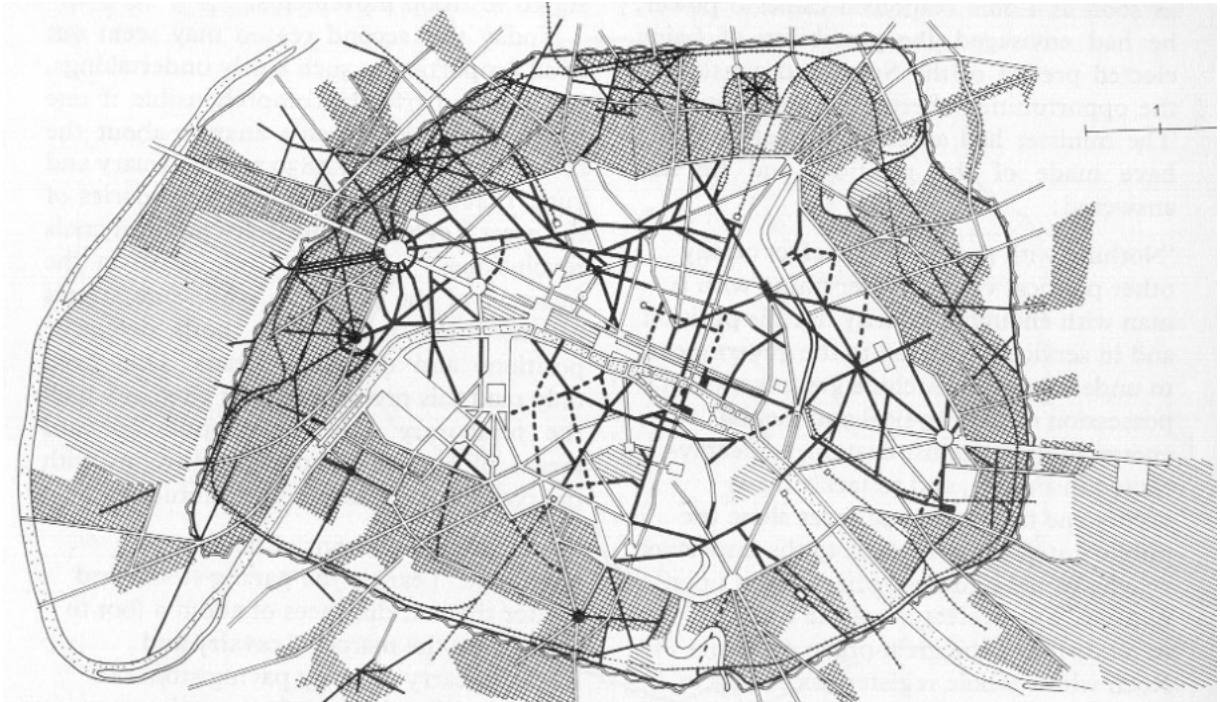
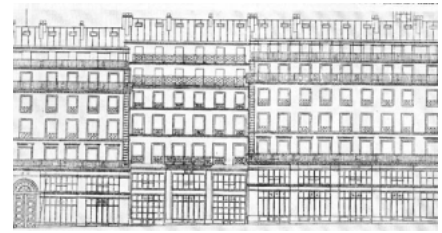
Párizs Európa nagyvárosainak /Budapestnek is/ példát mutató városmegújítása III. Napóleon idején kezdődött, az 1853-ban kinevezett Haussmann prefektus irányításával. A városfejlesztés ésszerűsítés miatt 1860-ban a közeli elővárosokat Párizshoz csatolták, és így létrejött a 20 kerületből álló, a Thiers városfalig megnövelt város. A mai Párizs közigazgatási határa is nagyjából ezt a vonalat követi.

A kapitalizmus kezdetén a világ legnagyobb ipari városává alakult Párizst modern, kozmopolita várossá akarták formálni. Haussmann minimális publicitás mellett a maximális hatékonyságra törekedve dolgozott és hosszútávú tervekkel határozta meg a város jövőjét.

Első ütemben 1858-ig, alapvetően állami finanszírozással a történeti belváros legfontosabb tengelyeit modernizálták: elnyerte végleges formáját a Napóleon által megkezdett Rue Rivoli, ami a város keletnyugati tengelyének központi része, megerősítették az észak-déli tengelyt, rendbe tették a Városház a környezetét és bővítették, ill. angolparkként kiépítették a Bois de Boulogne-t.

Második ütemben /1858-68/ megkezdődtek a „nagy barokk beavatkozások”, a haussmann-i vágatok látványosan a város megújulását eredményezték: új nagyvárosi csomópontok születtek / Place de l'Étoile, Place de la République, Trocadéro/, sugárutakkal kötötték össze a város legfontosabb középületeit, új középületeket építettek /színházak, opera, pályaudvarok/, megkönnyítették a városon belüli közlekedést. Mindent áthatott a modernség érzete, mert átláthatóbbá, tisztábbá, higiénikusabbá vált a város /kiépült a csatornahálózat, az ivóvízellátás, a közvilágítás teljes rendszere/.

A beavatkozások nyomán homogenizálódott Párizs összképe, a társadalmi különbségek kevésbé voltak láthatók, mert a tágas, fasorral szegélyezett sugárutak mentén egységes „maszko” kaptak a házak. Harmadik ütemben - már városi beruházásban - a fejlesztés a korábbi külvárosokat is elérte és már a bankok és az ipar házasításával létrejött építési vállalkozások is egyre nagyobb szerepet vállaltak a városmegújításban.



Létrejött a „boldog békeidők” sokat csodált Párizsa. A város fényét a külvilág felé világkiállításával is reklámozta: 1855, 1867, 1878, 1889, 1900, 1925, 1931.

Párizs építkezései azonban az I. világháború után szinte teljesen leálltak. Lakossága 1920-ra megközelítette a 3 milliót, megkezdődött a város stagnálása, ill. a külvárosok és az elővárosok drámai átalakulása.

II. VILÁGHÁBORÚ UTÁNI VÁROSFEJLŐDÉS – FEJLESZTÉS A MODERNIZMUS SZELLEMÉBEN



A II. világháborút követően 1959-re készült el Párizs modernizációs terve, mely az egészségtelen lakásállomány bontásával felszabaduló területekre - Le Corbusier-t és az amerikai városfejlesztési mintákat követve - magasházak és sávházak építését tette lehetővé. Párizs külső részeinek - elsősorban Keleten és Délen - az arculata teljesen átalakult, amit természetesen a társadalmi összetétel megváltozása is kísért. Párizs belső területein magasházak építését törvény tiltotta, de 1973-ra mégis felépült a 210 méter magas Montparnasse torony és a 85 méteres Zaminsky torony. A belváros „égbe törő” folyamatait Valéry Giscard d'Estaing államelnök 1974-ben állította le véglegesen. A külső részeken /Place d'Italie környékén, a nyugati Szajna parton, A Gare de Lyon-nál, a Rue de Flandre-on/ azonban közel 160 db 50 méternél magasabb torony áll, melyek a nemzetközi tőke erejét és a 60-as, 70-es évek vak modernizmusát tükrözik.

Párizs ezt a befektetői nyomást érezve és egyben a fejlesztéseknek lehetőséget adva az 50-es években jelölte ki a város melletti Défense negyedet a tertier ágazat nagyvállalatainak hatalmát szimbolizáló tornyok elhelyezésére. A város körül a korabeli urbanisztika mintaprojekteként új városokat /Villes Nouvelles/ építettek és elkezdődött Párizs 20. századi metamorfózisa, Párizs mai 10 milliós agglomerációjának kiépülése, betelepülése.

1977-ben fogadták el Párizs új szabályozási tervét, mely visszatért a város hagyományos értékeihez és az utca, a tömb, a telek, a zártság, stb. fontosságát emeli ki. A belvárosban az építménymagasság 25 méter, a külső részeken pedig 37 méter lehet maximálisan.

GRANDS PROJETS – A NAGY REPREZENTATÍV ÁLLAMI KÖZÉPÜLET ÉPÍTÉSEK IDŐSZAKA /1981 – 1995/



Egy 1932-ben lebontott belvárosi tömb helyén 1977-ben adták át a Pompidou Központot. A high-tech építészet első megjelenése /Piano, Rogers/ történelmi közegben hatalmas vitákat kavart, de az épület extremitásának, rendeltetésének és elhelyezkedésének köszönhetően az Eiffel-torony után Párizs második leglátogatottabb turista célpontjává vált.

Francois Mitterand, akit az építészetért rajongó polihisztornak tartottak 1981-től 1995-ig volt Franciaország köztársasági elnöke. Ez az időszak Párizs 20. századi magára találása, a „Nagy Tervek” korszaka. Megújuló és új középületek, közterületek formálták újra a város identitását. A legfontosabb, nemcsak az adott környezetre, hanem egész Párizsra, Franciaországra, a nemzetközi idegenforgalomra is ható állami beruházások a következők voltak: Orsay Múzeum, Arab Intézet, Louvre Piramis, Grande Arche de la Défense, Bastille Opera, La Villette park, Zeneakadémia, Gazdasági Minisztérium, ...

INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK

1. ÚTHÁLÓZAT



Párizs városfejlődéséből adódóan sugaras-gyűrűs szerkezetű. Hauszmann sugárútjai lazították a város sűrű úthálózatán, de a 20. század második felétől megnövekedett járműforgalomnak már ezek sem tudnak megfelelni. 1919-ben elbontott Thiers városfal helyén, 34 km hosszan a 70-es évekre épült ki a párizsi körgyűrű /périférique/ és a Szajánál közel 40 híd ível át. A hagyományos városszerkezet nem tudja tökéletesen kielégíteni a mai forgalom igényeit /2000-ben naponta 1,5 millió autó használta Párizs úthálózatát/, így Párizs körgyűrűjén, belső útjain már évtizedek óta állandósultak a dugók. Úthálózatot csak a felszabaduló és beépülő volt iparterületeken fejlesztettek, de itt is mindig kizárólag fásított városi boulevárokat építve. A parkolásért 1981 óta a város egész területén fizetni kell. Az első mélygarázst 1962-ben adták át az Esplanade des Invalides alatt.

2. KÖTÖTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE



Párizsban már a 20. század elején felismerték, hogy folyamatos közlekedés csak kötött pályán biztosítható. 1913-ig a várost behálózó 8 metróvonalat /kéregalatti vasút/ építettek, napjainkban 14 működik. A legújabb, vezető nélküli automatizált vonalat, a Meteort 1998-ban adták át. Az RER /gyorsvasút hálózat/ a metróhálózathoz kapcsolódva a 70-es évektől köti össze az agglomeráció településeit a központtal. A 4 RER vonal mindegyike átmenő jellegű, a városon kívüli szakaszokon elágazásokkal, a felszíni vasútvonalakon halad. Párizsban villamos nincs, de napjainkban a Párizs melletti településeken /pl. Saint-Denis, Défense/ korszerű villamos vonalak építésével próbálják elérhetőbbé tenni a köztereket és javítani a közösségi közlekedés színvonalát.

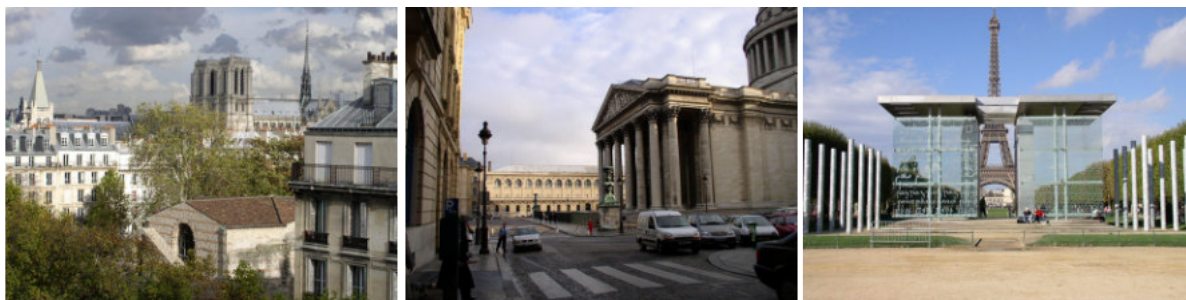
VÁROSÉPÍTÉSZETI ELVEK, BEAVATKOZÁSOK

A város és a városiasság értékei és problémái, ill. a városszépítés és a városmegújítás kérdésköre már évszázadok óta fontos szerephez jut a francia gondolkodásban. Önálló építész urbanista felsőfokú képzés 1919-ben indult, így nem véletlen a francia szakemberek felkészültsége ezen a területen. 1977-ben törvényben rögzítették, hogy az építészet a kultúra része, és az építészeti alkotások és megvalósításuk magas színvonalára köztérdek. A francia társadalmi és épített környezetben bekövetkezett változások az elmúlt évtizedekben, ill. a szellemi háttér átalakulása is a városépítészeti /projet urbain/ új szemléletének

megszületését és a műfaj definiálását eredményezte. A modernista törlés és helyettesítés helyett a városi folyamatok megismerése, értékelése, a városi sokféleség értékeinek megtartása és kortárs esz-
közökkel történő továbbépítése vált lényegessé. Város és építészet már egymástól elválaszthatatlan.

A 90-es évek elejétől az ország legtöbb városában jelentős városmegújítási projektek realizálódnak. A látványos átalakulásokat eredményező tervek háttere nagyon összetett. A parlament párhuzamosan 3 törvényt fogadott el /1999-2000/, melyek a hagyományosan központosított állam és a helyi hatóságok viszonyát változtatták meg, ezáltal elősegítik a települések együttműködését a fejlesztésekben, ill. előtérbe helyezik a fenntarthatóság elveire épülő városmegújítást. Szintén törvényi előírás kötelezi a településeket szociális bérlakások /20 000 fő felett a lakosság szám 20% -a/ biztosítására, hogy a szegregációs folyamatok gyengüljenek és a társadalmi mixitás erősödjön. A francia városépítészeti kortárs választásokat keres és mutat a mobilitás problémáira /villamos vonal fejlesztések, parkolás, gyalogos prioritások/ és a városi életmód javítására /lakás körülmények változtatása, közterület rehabilitációk, közösségi intézmények építése/, ill. megpróbál hosszú távon és tájiléptékben /városi táj/ gondolkodni. Az élhetőbb jövőt megalapozó tervek és megvalósításuk különböző kutató, tervező szakemberek, a gazdasági élet szereplői, a politikusok és a lakosság együttműködésére épül.

1. TÖRTÉNETI, VÁROSI ÉS ÉPÍTÉSZETI ÉRTÉKEK VÉDELME



Párizs misztikuma mindig is vonzotta az utazót. Város, ahol a pillanat hatásának és benyomásának engedve lehet kóborolni és érdemes szemlélődve elmerülni az édes semmittevésben. Európa teljes múltja nyomait hagyta itt, és mára a teljes világ jelen van Párizsban. Párizs régóta tudatosan épít erre a szerepkörre, és megőrizve történeti értékeit szeretne az 5 nagy globális város /New York, Tokió, Sanghaj, London/ között maradni. De a verseny egyre nehezebb, a hangsúlyok eltolódnak...

A város kiemelkedő építészettörténeti emlékei és városépítészeti együttesei kitűnő állapotban vannak, mert a 80-as évektől kezdve /ld. Grands Projets/ felújították, átalakították őket. A város számtalan múzeuma a világ legjobbjai közé tartozik. Az átlag turista számára Párizs arisztokratikus, finom és kiművelt arcát fordítja, olyan városét, ahol nem csak a múlt, hanem a jövő is szépnek tűnik.

Azonban létezik egy másik Franciaország, egy másik Párizs is. A 10 milliós agglomeráció hatalmas külvárosai, a 70-es évek „új városai” szakadnak le a fénylő központról. Transznacionális etnikai identitások születnek és keresik helyüket a roncsolt társadalmi és fizikai környezetben. A valós kihívásokat a francia építész urbanisták számára valójában ezek, a külső szemek elé ritkán kerülő problémák jelentik.

2. VÁROSREHABILITÁCIÓ – AKCIÓTERÜLETEK: „ZAC” – ÉPÍTÉSZ KOORDINÁTOR SZEREPE

A párizsi városrehabilitáció legfontosabb célterülete a város keleti része. A történelmileg is Párizs szegénynegyedének tekinthető városrészre /10., 11., 12., 13., 18., 19., 20. kerületek/ Párizs Urbanista Tervező Irodája /APUR – Atelier parisien d’urbanisme/ 1973-tól kezdődően folyamatosan fejlesztési programokat, terveket készít. A hatalmas területen belül akcióterületeket határolnak le /ZAC – Zone d’aménagement concerté – a francia városfejlesztésben 1967 óta törvény alapján létező egység/, melyek beépítési lehetőségeit a viszonylag laza szerkezeti terv alapján pluridiszciplináris tervezőcsoportok

/építészek, urbanisták, tájépítészek, filozófusok, történészek, szociológusok, közgazdászok/ a várossal folytatott konzultációkból álló pályázat során végleges ítik. Ezt követően a nyertes tervezőcsoport vezetőjét kinevezik a terület független építész koordinátorának, aki az eredeti elveket képviselve irányítja az akcióterület tervezési és megvalósulási folyamatát. A területet csak így, szakmailag tökéletesen előkészítve és a beruházást állandó kontrol alatt tartva vehetik át a befektetők.

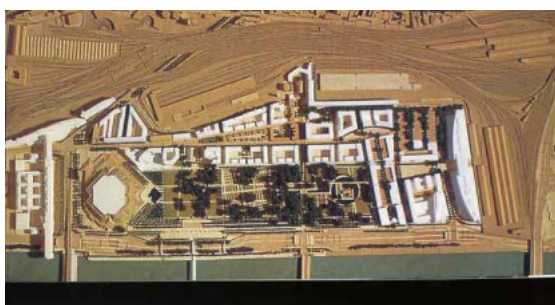
A keleti rész első látványos átalakulásai az 1980-as években kezdődtek: a volt vágóhid helyén létrejött a „La Villette” park, szociális bérlakásépítések kezdődtek, 1990-re kiépült a két kerületen is áthaladó új köztér rendszer: a Promenade Plantée.

ZAC BERCY /1985 – 1997/



Nemzetközileg is nagy elismerést váltott ki a Szajna parti volt vásárterület, a Bercy negyed átépítése, mivel városépítészeti, tájépítészeti, építészeti egyaránt magas színvonalú, egységes együttes született. A hely történeti értékeinek megtartása mellett /szerkezet, egyes épületek, köztér részletek, növényzet/ jutott szerephez a modernizmusra alapozott francia kortárs építészeti. A területet a folyóval párhuzamos park, a vasút és a park közé befültett lakónegyed, ill. a keleti rész en a régi műhelyeket is integráló kereskedelmi, szolgáltató zóna 3 karak teresen elülönülő részre tagolja.

Bercy beépítési tervét Jean-Pierre Buffi építész urbanista készítette, aki törekedett a történelmileg kialakult városi zártsorú, keretes beépítés, ill. a modernista, objektum jellegű épületek együttes alkalmazására. A lakónegyedet 9 részre osztotta /befektetők, építészek/ és nem a tömböket, hanem az átjáró utcák két oldalán megjelenő épületeket tette egységgé. Emellett Buffi, mint a terület koordinátora a lakóházakat tervező építészek /neves francia építészek/ számára kötelezően megtartandó elveket fektetett le: nyitottság a park felé, tetőteraszok alkalmazása, park felé duplex lakások építése, adott korlát használata



az erkélyeken, fehér kőburkolat a park felé, szürke az utcák felé. A tervezők a játékszabályokat betartották és egyéni házaikkal, „egy zenekar szólistáiként” járultak hozzá az együttes létrejöttéhez. Bercy új lakóterülete együtt él a hely szellemét őrző 13 hektáros kortárs parkkal, és a kezdeti értékesítési nehézségeket követően napjainkra Párizs egyik lelegegánsabb területévé vált.

ZAC SEINE RIVE GAUCHE /1991 –



A Szajna túlsó partján, Párizs Kelet fejlesztésekhez kapcsolódva - miután az 1992-es Olimpia rendezési jogát nem Párizs nyerte el -, a felszabaduló iparterületre írták ki 1988-ban a Francia Nemzeti Könyvtár pályázatát. A Dominique Perrault tervei alapján épült épületet - a még kietlen helyen - 1995-ban adták át. Ezzel párhuzamosan 1991-ben jött létre a „ZAC Szajna Bal Part” /Seine Rive Gauche/, melynek területe 130 hektár, amiből 26 hektár a térszín alá süllyesztett vasútvonal felett keletkezett.

1 640 000 m² lakó /részben szociális bérlakás/, iroda, kereskedelem, szolgáltatás, oktatás /a volt malom területére egyetemi campus épül/, stb. funkciók számára készítették elő a területet. 1998-ban átadták az új metróvonalat, 2000-ben pedig a városrész már RER-rel is megközelíthetővé vált.

A hatalmas akcióterületet kisebb egyéni arculatú egységekre osztották és minden terület irányítására pályázat útján neves francia építészeket választottak ki:

- Tolbiac: Roland Schweitzer /1991 - /
- Austerlitz: Christian Devillers /1997 - /
- Chevaleret: Bruno Fortier /1994 - /
- Masséna: Christian Portzamparc /1995 - /

A már megvalósult épületek és közterek magas építészeti minőséget képviselnek. Néhány év alatt új Párizs születik ezen a tájon...

3. KÖZTÉR REHABILITÁCIÓ – TEREK ÉS PARKOK - SZAJNA PART



Párizst korábbi királyi és hercegi palotákhoz tartozó reprezentatív francia parkok, 19. századi tájképi kertek és kortárs parkok tagolják. A város határán két nagy „zöld tüdő”, a Bois de Vincennes és a Bois de Boulogne őrzi a régi városkörüli erdőségek nyomait. A Szajna partján elnyúló Tuileriák Európa egyik első, mintáértékű közparkja, melynek teljes felújítása a Louvre átalakításához kapcsolódóan 2000-re fejeződött be. A városfejlesztés nagy gondot fordít a parkok kultúrájának ápolására. Felújításuk, karbantartásuk mellett az elmúlt évtizedekben felhagyott iparterületek helyén több új városi park is létesült: 1987-ben adták át a dekonstruktivizmus első megvalósult alkotásaként a La Villette parkot, 1988-ban a dombra felkúszó Belleville-parkot, a 90-es évek közepére készült el a Citroen gyárterület helyén kialakított különleges, 14 hektáros kortárs park, és mára a Bercy-park is vonzó közparkká vált.



A legújabb köztérfejlesztési tervek a Szajna part megújítását célozzák meg. A folyó folytonosságát erősítve, de karakteresen eltérő funkciójú és arculatú szakaszokra tagolva újul meg Párizs vízi tengelye. A központi parti sétányokat felújították, az Eiffel torony környéken új hajóállomások épültek, a keleti fejlesztési területek a Szajnához kapcsolódnak, Nyugaton pedig vízi sportlétesítmények /Szajnára épülő uszoda/ építésébe kezdenek. A Szajna partján vezet végig Párizs egyik legfontosabb közlekedési útvonala. A 90-es évek végétől a rakpartokat minden hétvégére mentesítik a forgalomtól és átadják a kerékpározóknak, görkocsolyázóknak, sétálóknak. Benépesülnek a partok, a lakók és a turisták visszahódítják maguknak a várost...

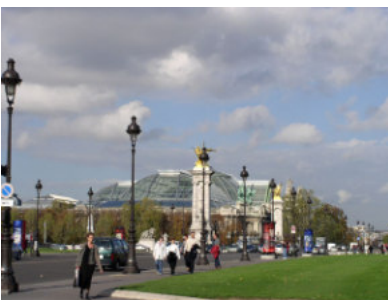
ÉPÍTÉSZETI MINTAPROJEKTEK

A Mitterrand által elindított Grands Projets-k az építészetet ismét város- és identitásformáló tényezővé tették és az új házak kritikai értékelése hétköznapi beszédtemává vált. A francia építészek mellett /Nouvel, Portzamparc, Solar, Perrault/ megjelentek a szakma nemzetközi „sztár” szereplői, mivel a jelképerű projektek tervezőit hatalmas nemzetközi tervpályázatok útján választják ki /Pei, Tschumi, Piano, Meier, Gehry/. Minden közberuházás pályázat kötelező. A pályázati rendszer kétfordulós, a referenciák alapján kiválasztott cégek meghívásos pályázatokon keresztül jutnak munkához. Az engedélyezési, kiviteli tervek és a művezetés díja együttesen a beruházás tényleges költségének 10-13% -a.

Az új épületek többségét a kísérletező szellem jellemzi és nemcsak koncepcionálisan, hanem szerkezeteket, anyaghasználatot tekintve is a világ élvonalában járnak.



Jean Nouvel az Arab Intézettel /1987/ került a nemzetközi szakmai élvonalba, a Fondation Cartier /1996/ újabb párizsi sikere, a Musée Quai Branly – etnográfiai múzeum /2006/ pedig az Eiffel torony lábainál nyitotta meg kapuit.



A Francia Nemzeti Könyvtár /1995/ a Belváros on belüli egyetlen új magasház /80 m/, mivel a városrendezési előírások napjainkban már az egységes, történetileg kialakult összkép megtartására köteleznek. Megújulnak a régi középületek /pl. Grand Palais, Pompidou Központ/ és a frekventált helyen lévő, építészeti leg gyorsan túlhaladott modern épületek tűnnek el, hogy új kísérleteknek adjanak teret /pl. a Les Halles 80-as évekbeli épülete is bontásra kerül, jelenleg a 2004-es pályázat alapján folyik a terület teljes áttervezése/.



Párizs városfejlesztésében a lakófunkció dominanciájának megtartására és a hagyományos városi értékek megőrzésére törekednek. Lakásépítésben új folyamatok indultak: belvárosi foghíjak épülnek be és új fejlesztési területek kapnak erős identitást az építészet segítségével. Párizson belül az építészeti minőség a szociális bérlakás szektort és a piaci alapú lakásépítést egyaránt jellemzi. /ld. Piano, Solar, Herzog& de Meuron házai/. Az épületek racionálisan és gazdaságosan formálódnak, de különlegesen hangsúlyos a lakóházak közösségi tereinek kialakítása. Zárt lakóparkok nem épülnek, az új együttesek nyilvános, félnyilvános és magán területekből szerveződnek.

TANULSÁGOK

- az épített örökség és a hagyományos városépítészeti elvek /utca, tömb, beépítés/ védelme
- rendezett törvényi háttér
- APUR /Atelier parisien d'urbanisme/ kiemelkedő szerepe a városfejlesztésben
- 1967-től létező ZAC-ok /akcióterületek/ sikere a városrehabilitációban
- építész koordinátorok alkalmazása
- magas építészeti minőség megkövetelése
- szakmailag előkészített és kontrollált befektetések
- az érvényben lévő magassági korlátozás miatt a városon belül nem épülnek magasházak
- kompakt város adta korlátok az infrastruktúra fejlesztésekben
- kötőpályás közlekedés fejlesztése
- kozmopolita város
- köztérrehabilitáció kortárs eszköztárral
- új szabadidős területek kialakítása /felszabadult iparterületeken/ és régiek felújítása
- Szajna partok hétvégi mentesítése a forgalomtól
- világszínvonalú kiállítások, események rendezése

FORRÁSOK

- személyes tapasztalatok
- Projets Urbains en France, Le Moniteur, Paris, 2002
- Urbanisme 2002, hors série No. 17
- Danielle Chadych, Dominique Leborgne: Atlas de Paris – evolution d'un paysage urbain, Parigramme, Paris, 1999
- Párizs, Park Kiadó, Budapest, 1998
- Paris – Tourist Guide, Michelin, Paris, 1996
- Architecture d'Aujourd'hui 295
- Bernát – Bora – Fodor: Világvárosok, nagyvárosok, Gondolat, Budapest, 1973



ADATOK

Portugália második legnagyobb városa, Douro és Trás-os-Montes tartományok központja

Terület:	41,3 km ²	Népesség:	260 ezer fő
Alapítás:	Kr.e 27 (római)	Agglomeráció:	1.8 millió fő

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

A város helyét a térképen a Douro folyó kelet-nyugati, és a Braga-Lisszabon útvonal észak-déli tengelyének a metszéspontja jelölte ki és tette már a Kr. e. 9. században (főníciai) kereskedelmi központtá.

A Spanyolországban eredő, mintegy 100 km-es út megtétele után az Atlanti Óceánba torkolló Douro (Arany folyó) tölcser alakú torkolatában telepedett le az ember mintegy 4000 évvel ezelőtt. A kemény, sötétszürke gránit platóban mély árkot mosott ki a folyó.

A város az északi parton – déli folyóparttal, és nyugati tengerparttal - fejlődött ki, és tulajdonképpen csak a XIX. században, a hidak megépültével vált kétparti településsé. A déli part – a Villa Nova Gaia csak ettől az időtől indult igazán fejlődésnek, amit a korábban a „jó északi” tájolásnak köszönhetően ideletelepült borházak alapoztak meg.

A Porto-i oldal szürke gránit platója több helyen kibukkan az utcákat járva, és egyben tartós –kicsit komor - építőanyaga a város középkori védőfalának, történeti épületeinek és hagyományos közterületeinek.

Az UNESCO Világörökség részét képező Douro völgye a világhírű portói bor szülőhelye. Az egyedi talaj-, és éghajlati adottságoknak köszönhetően – az óceáni és mediterrán éghajlat keveredése, a kiegyensúlyozott hőmérséklet és a rendszeres sok csapadék- a város és környéke rendszeres változatos és gazdag vegetációval rendelkezik.

VÁROSFEJLŐDÉS / PÁRHUZAMOS TÖRTÉNETEK

Porto városának története egyben a portugál történelem jó keresztmetszetét adja. A Kr. e. 2000 körülén megtelepült ibériai törzsek követően a kelta kultúra már tárgyi lenyomatokat is hagyott a városban, de a római időkől (Kr.e. 139-ben tudják csak elfoglalni Lusitániát a rómaiak) kezdődően a város folyamatosan létezik, és fejlődik. Nevét – sőt az egész ország is- a Douro két partján felépített római határerődöknek (Portus és Cale) köszönheti. Az ország súlypontja és egyben fővárosa a történelme során folyamatosan északról dél felé toldott (Guimares, Porto, Coimbra, Lisszabon).

A jó kikötési lehetőségek miatt az ember korán megtelepedett ezen a helyen. A település történelmét és fejlődését végig meghatározta az intenzív kereskedelem és a nagy „átmenő forgalom”. A rómaiakat követően a vizigótok, a mók, a spanyolok és a franciák is megfordultak és maradandó nyomot hagytak a városban. A migrációnak egy másik formájának a lenyomata – a Portugália fénykorát jelentő Hódítások korának bevándorlásai (elsősorban az afrikai és a brazil gyarmatokról) – is megjelenik a városban a különböző kultúrák befogadásában és látványos keveredésében. Porto, mint az egész ország, az ötven

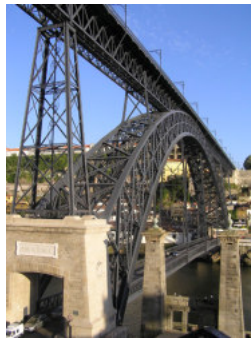
éves Salazar-i diktatúra bukását követően (1974-től) indul látványos fejlődésnek, és kerül be egyre intenzívebben az európai vérkeringésbe. (1988 EU tagság, 1996 UNESCO Világörökség, 1998 Lisszaboni EXPO, 2001 Európa Kulturális fővárosa, 2004 Futball EB.). A város elmúlt húsz évének dinamikus fejlődése –a sok szempontból eltérő adottságai ellenére (terület, lakosság), de ugyanakkor rengeteg hasonló vonása miatt (földrajzi, történelmi párhuzamok) – példaértékű lehet Budapest távlati fejlesztési koncepciójának kidolgozásakor.



INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS

1. ÚTHÁLÓZAT

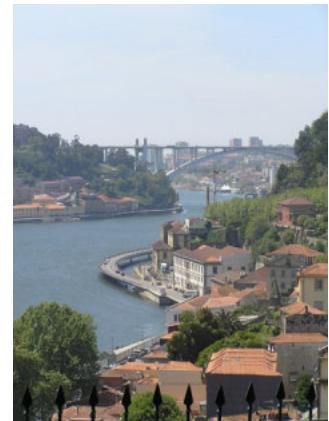
Habár már a római időkben volt átkelőhely a Douro folyón az észak-déli közlekedést biztosítandó, intenzív kapcsolat – a nagy szintkülönbségek miatt csak a XIX. századi hídépítéseket követően alakulhatott ki a folyó két partja között. Az első fázisban a minél több híd építése volt a cél (ma összesen öt darab van a város területén), de mára már inkább a történelmi városközpontnak az átmenő forgalomtól való mentesítése, és ennek következtében a hidak funkciójának a differenciálása történik. A belső körgyűrű új vasbeton hídjainak a forgalma mára már kiváltotta a XIX. század végén épült – szerkezetében is impozáns- két acélszerkezetű hidat. Ezek közül a város közepén található I. Lajos híd – az utólagos kétszintessé tételét követően- felül Metro- és gyalogos, alul autós- és gyalogos forgalomra lett átalakítva, amivel egyik fő turista látványosságává, és új nézőpontjává is vált a gyönyörű fekvésű városnak.



A városfallal körülvett középkori városszerkezetet a XIX. században sugárirányú tengelyekkel metszették át és egészítették ki, amelyek közül az *Avenida dos Aliados* a város közigazgatási tengelyévé vált, központjában a városházával, a másik – ennél sokkal jelentősebb *Avenida da Boavista* – a tengerparton lévő középkori erődöt – a *Castello do Queijo*-t- célozta meg, és építette ki Champs Elysées méretű, de annál sokkal lazább beépítéssel övezett városi nagytengelyé.



A XX. század gépjárműves közlekedése kinötte a várost, és a forgalomnak a városközponttól való elterelésére két közlekedési gyűrű épült ki, a belső-, és a külső gyűrű. A központból a gyűrűkre való kijutást a meglévő utak szélesítésével és új utak kiszabályozásával biztosítják. A város közlekedési útvonalait szabályozó térképen jól látható a leírt rendszer működőképessége a még nagy szintkülönbségekkel „terhelt” városszerkezeten belül is.



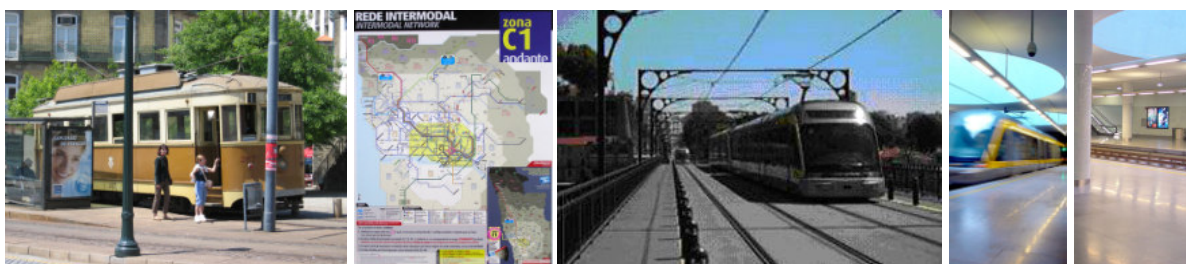
Látványában és konstrukciójában egyaránt különleges a Douro folyón hosszában vezetett autót, ahol a rakpart úgy beszorult a város és a folyó közé, hogy csak ezen a módon lehetett megoldani a folyóval párhuzamos autóközlekedést.

2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A város hajóval, repülővel és vonattal egyaránt jól megközelíthető. Az állomásokról a városközpont gyorsan elérhető. Az építészettörténetileg is jellegzetes (azulejos) központi pályaudvar (*Sao Bento*) a város történelmi központjában épült fel az 1910-es években.

A városon belüli közösségi közlekedésnek a fő eszköze Portóban – Lisszabonhoz hasonlóan- korábban a kötötpályás villamos volt. Mára csak turista látványosság, és egyben városnéző járat maradt az egykori rakparton végig „csilingelő” villamos.

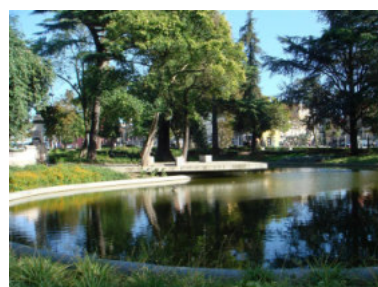
A városi tömegközlekedésnek meghatározó elemei felszínen a busz, felszín alatt a metro. A metróépítésnek a nagy nemzetközi események –elsősorban a 2004-ben megrendezett Labdarugó EB-adtak lendületet, és néhány éven belül négy metróvonal készült el a város alatt. A kemény gránit altalaj miatt a metró kéreg alatt fut és több helyen ki is bújik a föld alól, például az I. Lajos hídon. Éppen a híd környezetében ez nem kis áldozatokat követelt a középkori városfalon belüli városszerkezetben, ahol komplett háztömböket kellett lebontani a metró vonalvezetése miatt. A metró egyébként nem csak a szerelvényeinek naprakész design-jával, hanem állomásai arculatának egy közös építészeti koncepció alapján (építész: *Eduardo Souto de Moura*) megvalósuló magas építészeti minőségével is példamutató lehet Budapest számára.



A tömegközlekedésnek valamennyi, a város on belül megjelenő formájáról elmondható, hogy azok nem a „szükséges rossz” kategóriájaként, hanem a dinamikus fejlődő város új arculatát gazdagító elemeként vannak jelen.

3. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

Összefüggő, nagy zöldterületből kevés található Porto területén. A város központjához közel inkább nagy magánkertek, kisebb közparkok formájában jelennek meg. A korábbi ipari területek felszámolásánál, az elszennyeződött környezet rehabilitálásánál az új élő zöldfelületek létrehozására minden esetben elegendő terület és pénz áll rendelkezésre a színvonalas környezetalakításra. Portóban a város rehabilitációjának, az élhetőbb város megteremtésének fontos eszközei a zöldterületek hatékonyságának és minőségének javítása, illetve –különösen a belső területeken- minden lehetséges helyen új zöldterületek létrehozása. A város különleges klímájának, flórájának és a környezettervezés, fenntartás magas színvonalának köszönhetően ezek feltétlenül tanulságos példaként szolgálhatnak Budapest számára.



4. FOLYÓPART, TENGERPART

Különleges adottsága Portonak, hogy egy folyóval és az Atlanti Óceánnal is közvetlen, mondhatni bensőséges viszonyban van. Természetesen ezek a kapcsolatok különbözőek: a Duoro partja – az egykori kikötői rakpartok közterületekként való átalakulásával – az intenzív városi létnek és a természeti környezetnek átmeneti terévé változott mind funkcionális, mind esztétikai értelemben. Ezt a szerepét a folyó mindkét partján betölti annak ellenére, hogy a mögötte feszülő két városrész beépítésében és funkciójában is különbözik egymástól. Igaz korábban is mindkét oldalon hasonló funkciót betöltő területek voltak ezek, a vasúti és a tengeri szállításnak az átrakodó területeiként szolgáltak. Ugyancsak közös vonásuk, hogy az utóbbi éveknek leglátványosabb, világszinten is figyelemreméltó környezetrendezése zajlott le ezeken a közterületeken, kiegészülve a kapcsolódó funkciók (kávézó, információs központ, zenepavilon) szintén világszínvonalú pavilon épületeivel.

A XIX. századi városfejlődéssel a tengerparti területek is elérhető távolságba kerültek Portohoz. Ezek a korábban elsősorban ipari területek szintén az utóbbi években kezdtek rohamosan átalakulni. A széles, beépítetlen tengerparti sáv az üdülésnek, a városlakók pihenésének kedvelt helyszíne lett. Oly módon alakították át a tengerpartot, hogy először a hullámtörő gátat újították fel, majd strandokat és speciális horgászó helyeket alakítottak ki. A parti sávot széles utak és nagyterületű parkolók szolgálják ki, ahol egyelőre nagyon hiányoznak a fák.



Ami közvetlen a parti sáv mögött az elmúlt öt évben felépült, az nem tartozik a követendő példák közé. Falanszterszerű, zárt falként jelenik meg a tízemeletes lakó- és szállás épületek tömege vizuálisan és fizikailag is elzárva a várost a tengerrel való élő kapcsolattól. Érthető, hogy az UNESCO Világörökségé nyilvánított, de jelenleg lakhatatlan belváros (*Ribeira*) helyett az emberek szívesebben laknak az óceánra néző, szellős lakásokban, de ami itt született, az magában hordozza a rövid időn belüli „*elribeirásodását*” ennek a területnek is azzal a különbséggel, hogy ezt sohasem fogják világörökségi területté nyilvánítani. Ezen a területen az ingatlanfejlesztők kontrolálatlan kezdeményezési lehetőséget kaptak a várostól, és ez szintén tanulsággal szolgálhat.

VÁROSÉPÍTÉSZETI ELVEK, BEAVATKOZÁSOK

1. VÁROSFEJLESZTÉS, NEMZETKÖZI RENDEZVÉNYEK

Az 1974-es fordulatot követően alakították ki azt a támogatási rendszert, amely a helyi lakosságot mozgósította a saját értékeinek a felismerésére és megtartására (SAAL program). Ezzel egy időben a Portugál Építészek Szövetsége (AAP) rangja, szerepe elfogadottságában és hatékonyságában törvényileg megerősödött, és egyben az építészoktatásra is a korábbinál sokkal nagyobb hangsúlyt helyezett az ország (több új építész kar, köztük a Porto-i). Ezzel különleges lehetőség kínálkozott az ország számára, hogy a robbanásszerű fejlődés mindenütt a helyi érdekek és értékek mentén, továbbá szakemberek részvételével és irányításával folyjon az országban (azaz nem csupán politikusok és ingatlanfejlesztők kiváltságaként). Az külön szerencséje Portugáliának, hogy ez a folyamat időben összeesett három zseniális portugál építész (*Fernando Tavora, Alvaro Siza Vieira és Eduardo Souto de Moura*) alkotói munkásságával, amelynek fő területe éppen Portora esett.

Az elmúlt húsz év nemzetközi rangú eseményei, és az azokkal megjelenő pénzeszközök hihetetlen kezdőlökést adtak Porto város fejlődésének. Ennek következtében a Portugália ipari központjának számító kereskedő-, kikötő-, munkásvárosból európai szintű kulturális-, sport- és idegenforgalmi központtá nőtte ki magát. Úgy tűnik, hogy a lehetőségek fogadására időben felkészültek, a város fejlődését valóban közügynek tekintették, a közpénzekkel jól (és tisztességesen) gazdálkodtak, aminek eredményeképpen a hagyományokat tiszteletben tartó, arra építő, erős identitású világvárossá fejlődött, amelyre büszkék a portugálok, és ahová szívesen látogatnak a külföldiek. Az EU csatlakozást követően a *Sé katedrális* közvetlen közelében információs központ épült fel (építész: *Fernando Tavora*), a 2004-es Labdarugó EB-re a két új futball stadion és a közelükben kialakított új városközpontok jöttek létre.



A *Torre dos Clerigos* tetejére, mint a város legmagasabb kilátópontjára felmászva szomorúan tapasztalja az ember, hogy a globalizációs magasház-örület Portot is elérte. Igaz, a történelmi városközponton kívül, de úgy tűnik minden városépítészeti koncepció nélkül nőnek ki a lakó-, és iroda funkciójú, építészeti minőség nélküli magasházak a földből, és rendezik át a város sziluettjének az évszázadok során kialakult magassági viszonyait.



A Douro túlsópartján, a Villa de Gaia rétegvonalakra épült, középkori eredetű borházai fölött jelent meg az új beépítések – elsősorban 10-15 emeletes lakóházak- nagy tömege, amely szinte rátelepedik a túlsópartnak a portoi rakpartról és a város kitüntetett pontjairól feltáruló látványára. Itt nem a városépítészeti koncepció hiánya, hanem annak hibás, nem körültekintő volta szolgálhat tanulsággul Budapest városfejlesztői számára.



2. VÁROS/ÉPÜLET REHABILITÁCIÓ

A város rehabilitációjának két legfontosabb mozgató rugója Portóban: a középkori eredetű városmag-nak a Világörökség részévé történő nyilvánítása (1996), valamint a megszűnő ipari tevékenységeknek a felszabaduló területei, mint „rozsdavézetek” átalakulása.

A térképen látható a Világörökség területének kettős lehatárolása, amelyek közül a belső jó közelítéssel Porto középkori városmagjának felel meg („Porto Szíve”) a *Barredo* és *Ribeira* negyedekkel.



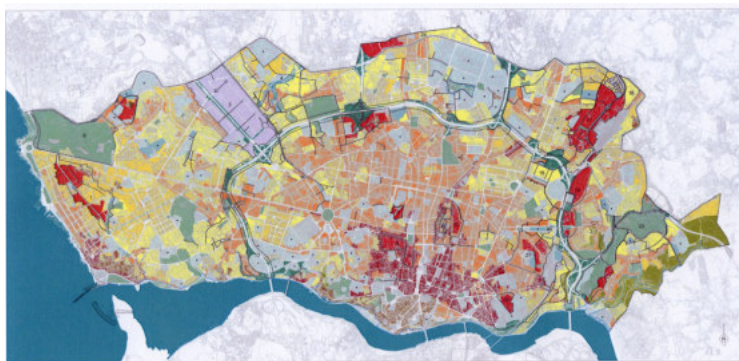
Ezek a területek lassan lakatlanná válnak, mai cél az állékonyság konzerválása és a rehabilitáció lassú beindítása, aminek első szép példái már láthatóak. A világörökségi területtől két kilométeres távolságban is vannak „csipkerózsi-

ka

álmut alvó” más karakterű negyedek, amelyek szintén a megújulásra várnak.



A XIX. és XX. század iparosítása Portóban a tengerparton foglalt el egyre nagyobb területeket kihasználva a jó szállítási lehetőségeket és a tengervíz közelségét. Az ipari tevékenység XX. század végi visszaesése ezt a várost is megérintette. A „rozsdáövezeti” rehabilitációnak kiemelkedő példája az Espinho tengerparti területének átalakulása, ami a kerület elhatározásából, de Porto város fejlesztési tervének keretei között valósult meg.

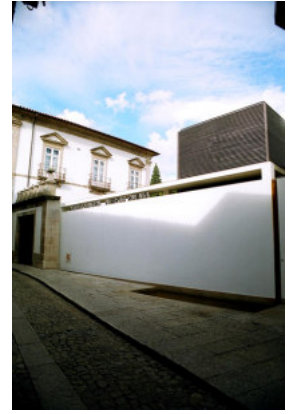


3. TÖRTÉNETI VÁROS ÉS ÉPÍTÉSZETI ÉRTÉKEK VÉDELME ÉS KORTÁRS SZEMLÉLETŰ BE-MUTATÁSA

Az, hogy Portugália az 1920-as éveket követő ötven év teljesebben és elszigeteltségben élte le, Porto városára nézve bizonyos előnyökkel is járt. Szinte változatlanul megőrizte akkori állapotát, megkoptott, de nagy értékei nem estek áldozatul átgondolatlan fejlesztéseknek. A XX. század végén beinduló dinamikus fejlődés így a meglévő értékek alapos felmérésével, és a fejlesztési tervekbe való illesztésével indulhatott meg.



A különleges meglévő értékek, az építészeti tehetség, a felszabadult gondolkodás és közélet egymásra találása az elmúlt század végére egy nagyon produktív és a határokon messze túlmutató jelentőségű időszakát eredményezte a portugál fejlődésnek és építészetnek. A régmúlt értékeit tiszteletben tartó, azt újraértelmező, a mai kor csúcstechnológiájával és design-jával kreatívan és nem ritkán humorral ötvöző épületeknek, köztéri létesítményeknek számtalan példáját lehetne itt felsorolni ebből az időszakból. Ha csak Portóra összpontosítunk, nem maradhat ki a felsorolásból az egykori Városi börtön Portugál Fotómúzeummá való átalakítása (tervező: *Eduardo Souto de Moura*), a Duoro parti kávézó pavilon (tervezők: *Cristina Guedes és Francesco Vieira de Campos*), a sikló indító épülete az I. Lajos híd és a közép-kori városfal tövében, végül a Városi Archivum épületének bővítése.



4. KÖZTÉR-REHABILITÁCIÓ

Porto városépítész szemmel a közterületein nyújtja a legtöbbet. Az egész Portugáliát meghatározó nyelvi-, kulturális- és nemzeti identitástudat, az összetartozás érzése Porto esetében még talán erősebben érvényesül a lakosság többségét jelentő ipari munkásság szegénységéből fakadó szolidaritás miatt. Ez a nálunk az utolsó tizenöt év során szinte elfelejtett fogalomkör Portugáliában mindenütt érezhető volt az emberek közvetlenségében, segítő készségében, de talán leginkább a *közügyekben*, közvetlenül a *közterületeken* volt tapasztalható. Porto közterületei vagy már rendben vannak, vagy éppen gőzerővel (éjjel-nappal, hétköznap-vasárnap) folyik a rendbe tételük. A lerobbant házak még várnak a megújulásra, de az előttük lévő utcák, terek időálló nemes anyagokból, hihetetlen eleganciával és alaposággal megtervezett módon alakulnak át, és teszik vonzóvá a várost.

De ugyanilyen közügy a városi önkiszolgáló mosoda és fürdő a Douro partján (tervező: *Paulo Providencia*), ami egyszerű eszközökkel, a legtermészetesebb módon nyílik a város központi sétáló utcájából.



A Douro partja az utolsó öt évben alakult át ipari rakpartból élettel teli közterületté fantasztikus burkolatokkal, és a legkorszerűbb design-ú utcabútorokkal és berendezési tárgyakkal. Portóban a közügyek iránti érzékenységen túl tudatosan élnek a környezetalakítás látványos és az épületeknél fajlagosan olcsóbb eszközével, aminek következtében a város valósággal megfiatalodott az utolsó néhány év során. Ennek a folyamatnak önmagában közösségteremtő és összetartó szerepe van, amire Budapesten is rendkívül nagy szüksége lenne a városnak, az itt élő embereknek.

ÉPÍTÉSZETI MINTAPROJEKTEK

A XX. század végére a portugál építészet szinte „kivirágzott”. Az ország, és ezen belül Porto építészeti arculatának meghatározó, két emblémikus figurája *Alvaro Siza Vieira* és *Eduardo Souto de Moura* (mindketten *Fernando Tavora* tanítványai). Portóban és környékén számtalan épület jelzi tevékenységüket, Alvaro Siza irodája is a Douro partján helyezkedik el. Mindkettőjük munkásságát a környezetre és a meglévő értékekre való érzékeny reagálás, az intuitív, kevés eszközzel, ugyanakkor szuggesztív módon megjelenő építészeti arculat jellemzi. A munkáik többsége kapcsolódott a város megújulását elősegítő, a határokon túlmutató események valamelyikéhez.

ALVARO SÍZA VIEIRA

Leca da Palmeirai strand környezetbe símuló, a tengerrel rendkívül intenzív kapcsolatban lévő kiszolgáló épületei (1961-66), amelyek az átalakuló tengerparti „plázs”, sajnos mára már -a háttér túlépítése miatt- kissé túlhaladott, de mégis építészeti időtálló létesítményei.



A Porto-i Építész Kar épületeinek együttese (1984-99, Adalberto Dias építéssel közösen), nem messze Síza irodájától, a Douro folyó fölé magasodva, de a táji és építészeti környezetébe példamutatóan illeszkedve helyezkedik el. A több épületből álló épület-együttes külső- és belső tereiben hihetetlenül gazdag, kevés esz-közzel dolgozó formavilága és anyaghasználata szintén példamutató elsősorban az épületben felnövekvő új építészgenerációk számára (a fehér épületkubusok homlokzatainak festése kevésbé időtálló).



A Seralves Alapítvány Kortárs Művészeti Múzeuma (1996-99) Az óriási parkban felépült, funkciójában a parkban álló, „art deco” stílusú épülethez kapcsolódó, de attól kellő távolságban felépült „tér- és épületszövet” a végtelenségig leegyszerűsített formáival és anyaghasználatával a park természetes környezetének elválaszthatatlan részévé vált. Rendkívül nagy látogatottságnak örvend és nem csak az építészek körében.



EDUARDO SOUTO DE MOURA

Két munkája is kapcsolódik a 2001-es Európa Kulturális Fővárosa projekthez. A METRO arcu-
latának és állomásépületeinek terveiről már volt szó. A korábbi Városi Börtön átalakítása (rehabilitációja) a Portugál Fotóközpont létesítményévé szimbolikus jelentőségű: az építészeti hagyományoknak a kreatív ötvözése a kortárs design eszközeivel, és ezzel időtálló, magas szintű építészeti érték teremtése.



CASA DE MUSICA

Szintén a 2001-es Európa Kulturális Fővárosa projektnek köszönheti a létét. Az új zenei központ megvalósítására kiírt nemzetközi tervpályázatot Rem Koolhaas holland építész nyerte meg „Földbe csapódott meteorit” koncepciójú tervével. A nemzetközi sztárpítész intuitíven formált, high-tech épületének környezetidegen voltát a kiobbantott környezet tágassága és funkcióiban, formálásában, illetve anyaghasználatában rendkívül gazdag volta oldja. Az épületbelsőben megjelenő az ulejos-ok a hagyományoknak primér, „messziről jött ember”-ként alkalmazó és tovább életető módja tanulságos, de nem követendő.



TANULSÁGOK

Az eltérő nagyságrend ellenére Porto városának az utolsó húsz évben lezajlott fejlődése modellszerű, illetve példaértékű lehet Budapest számára. A fejlődésnek a legtanulságosabb elemei:

- A nemzetközi elismerés és támogatás adta lehetőségekkel való jó sáfárkodás (1986 EU tagság, 1996 UNESCO Világörökség)
- Pályázás világra szóló eseményekre, és az azok által nyújtott lehetőségek jó kiaknázása (2001 Európa Kulturális Fővárosa – Rotterdammal, 2004 Labdarugó EB)
- A fejlesztések tervi előkészítése és mederben tartása
- Környezettudatos fejlesztések, a természetes környezettel való kapcsolat intenzitásának javítása (parkok, folyópart, tengerpart)
- A városi lét minőségének javítása elsősorban a közterületeken természetes és épített eszközökkel
- A meglévő hagyományok és értékek (városépítészeti és építészeti) megőrzése, és az új fejlesztésekbe való integrálása
- A kortárs építészeti a város arculatát formáló funkciójának elfogadása és támogatása
- Mindezen tevékenységek jó menedzselése és reklámozása.

FORRÁSOK

- Martyn Symington : Portugália
- Angol nyelvű Portugália útiönyv
- Építészeti folyóiratok
- Alvaro Siza Vieira és Eduardo Souto de Moura életművét bemutató könyvek
- Személyes tapasztalatok
- www.cm-porto.pt
- www.wikipedia.org



ADATOK

Szlovákia legnagyobb városa és fővárosa.

terület (Nagy-Pozsony): 367,5 km²

Népesség: 450.000 fő

Legrégebbi leletek: Kr e. 2000

Népesség növekedés:

a 18. század közepe 30.000 fő

a 19. század közepe 42.000 fő

1910: 78.000 fő

1938: 124.000 fő

1946: 190.000 fő

TERMÉSZETI ÉS KÖRNYEZETI ADOTTSÁGOK

Pozsony a Kárpát medence nyugati "bejáratánál", a Duna "beérkezésénél" fekszik, ahol a Kis Kárpátok és az Alsó Ausztria-i dombvidék nyúlványai között a Duna elválaszt, ill összeköt több különböző jellegű földrajzi területet. A térség nyugati részében folyik a Dunába a Morva folyó, ami a hely földrajzi fontosságát fokozza és emberi település számára predesztinálja. A *találkozó földrajzi területek* a Kárpátok legnyugatibb ezer méter alatti erdő borította vidéke és a Kis Alföld jó termő területe, valamint a morva-országi és ausztriai gyümölcs termő dombvidék.

A földrajzi adottságok közül különösen jelentős Ausztria fővárosának, *Bécsnek a közelsége*, ami részint "nyomasztó", részint fejlesztő hatása a történelem folyamán Pozsony fejlődésére vonatkozóan.

TÖRTÉNETI KIALAKULÁS

Pozsony térségében, és elsősorban a Morva folyó és a Duna összefolyása fölé emelkedő Dévény-i (Devin) várhegyen a kelta kultúra Krisztus előtti évszázadokból származó emlékei a jelentősek. Pozsony környékén a morva uralom nyomai is felfedezhetők. Minden valószínűség szerint a magyar honfoglalás után és különösen a Szent István-i államszervezés idején alakult itt ki jelentősebb település. Képződménye a dombon épült védhető pozsonyi vár, - a *vármegyei ispán székhelye* - és a vár alatti sík területen kialakult váralji kereskedő, iparos - a folyón való átkeléshez, utak találkozásához települt népesség - lakóhelyéből állt.



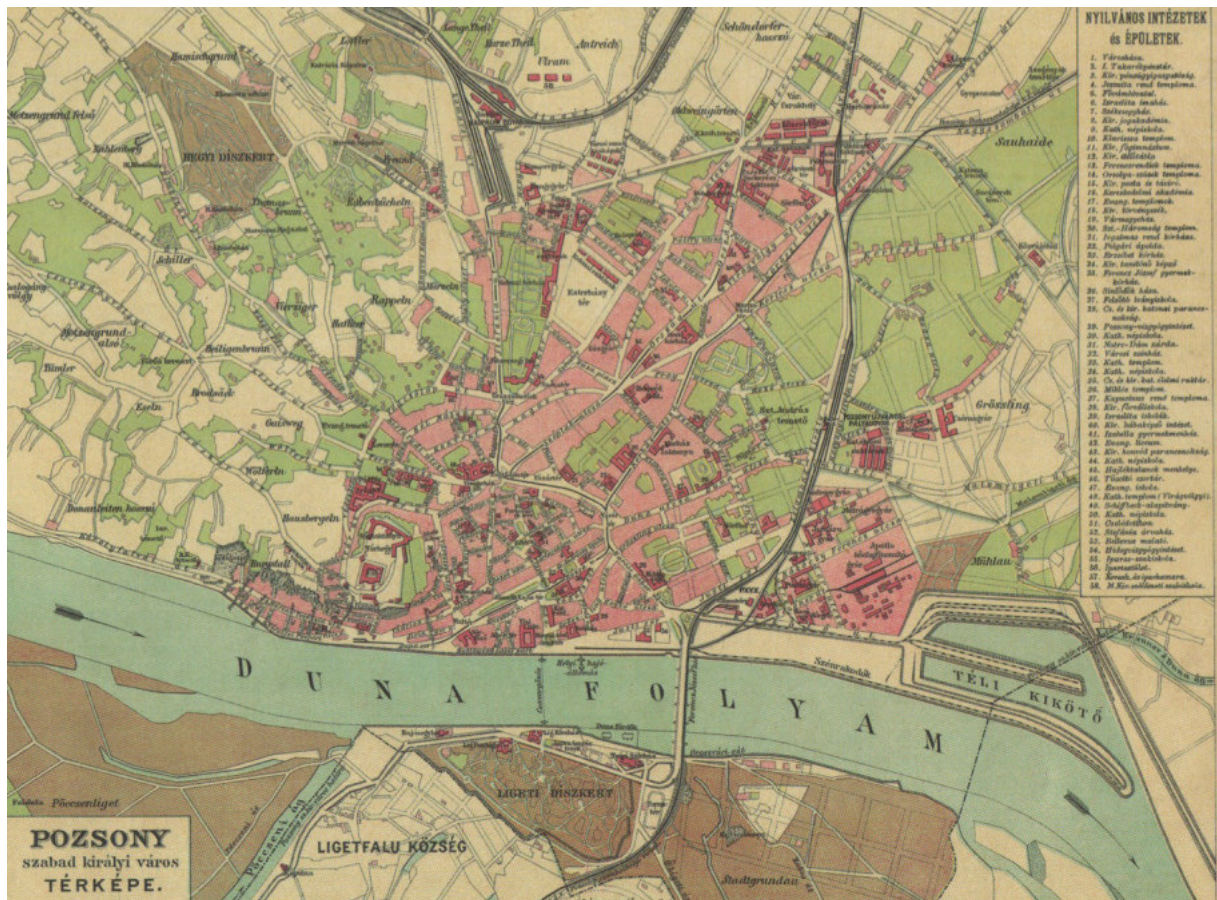
Pozsony mint ispáni székhely és megyei központ a középkor folyamán az Árpád-házi királyok országában jelentős szereppel bírt és *királyi kiváltságokat kapott*. Különösen jelentőssé vált szerepe később Zsigmond idején, aki mint német-római császár a nyugati országaihoz közelebb fekvő Pozsonyban szívesebben időzött, mint Budán és a városnak több településfejlődést biztosító előjogot (szabad királyi városi-, árumegállító-, pénzverő-) adott. A Zsigmond kori fejlődés a város térbeli növekedésében is megnyilvánult. A középkori külvárosokat is magába foglaló erődrendszer ekkor épült ki.

Jelentős korszaka lett Pozsonynak a török hódoltság időszaka, a 16. és 17. század. Pozsony nem került török uralom alá, így a Bécshez, az uralkodóhoz való közelség a *királyi Magyarország fővárosává* tette.

Kétszáz évig koronázó város és a magyar korona őrzési helye lett. Mindezt megerősítette a magyar katolikus egyház primásának a török elől Esztergomból Nagyszombatba történő költözése. Az egyházi székhely közelsége azután Pozsonyt, mint fővárost is nagy mértékben fejlesztette. Az itt épülő két primási palota hozzájárult a főurak palotaépítési kedvéhez. Pozsony magyar fővárosi kulturális és gazdasági szerepe (utóbbi a vízi gabona kereskedelemmel még fokozódott) a 18. században érte el tetőpontját. Ekkor Mária Terézia, aki nem volt német-római császár, csak magyar király, negyven éves uralkodói munkáját nagy ambícióval végezte és a magyar fővárosban való tartózkodást kötelességének tartotta. Emellett szerette is a várost és fejlődését, szépülését szívében viselte.



A történelmi Magyarország életében Pozsony a 19. század első felének reform országgyűlései idején is jelentős szerepet játszott. Változatlanul dinamikusan fejlődött, iparosodott a dualizmus korában is, de az akkor létrejött egyesített Budapest - az igazi főváros - mellett már az itt alapított harmadik magyar egyetem sem tudott a korábbiaknak megfelelő szerepet biztosítani a városnak. A 18. és 19. századi



Pozsony lakosságának nemzetiségi összetételében a németesség dominált, a magyar és a szlovák lakosság aránya lényegesen kisebb volt. (Érdekesen mutatja ezt, hogy a 18. század második felében a német evangélikusság megépíti nagyméretű szép templomát, míg ezzel egy időben a magyar és szlovák evangélikusság közös en egy lényegesen kisebbet.)

A trianoni béke a Csehszlovák államalakulatba szervezi a szlovák lakosságot és Pozsony a korábbi szlovák Presporok (német Pressburg) név helyett felveszi a Bratislava nevet, s a szlovákság adminisztratív és kulturális központjává, *Szlovákia fővárosává válik*. Ezt a rangot igazán azonban csak az 1939 és 1945 közötti önálló Szlovákia idejében kapja meg. A szocializmus négy évtizede alatt Pozsony jelentősen fejlődik, lakossága - kis részben környező falvak beolvadásával, de inkább betelepüléssel - nagyon megnövekszik és a térségi keretek tágításának kérdései jelentős urbanisztikai kihívásokkal járnak. Az 1993-ban megtörtént Cseh és Szlovák Föderatív Köztársaság szétválása után Pozsony az önálló Szlovák Köztársaság- és 2004-től az európai uniós tagország fővárosa lesz.

TÉRSZERKEZETI ADOTTSÁGOK ÉS FEJLESZTÉS

A város természeti- és azzal összhangban térszerkezeti *adottságai kiválóak* és ezt a történeti fejlődés is jól kihasználta. A Duna északi partján a különböző jellegű földrajzi területek találkozásánál, fele részben dombos (Zerge hegy 440 m.), fele részben sík területen helyezkedik el. A domboldalakon, a nyugati részen a rekreációs- és elsősorban laza beépítésű lakóterületek alakultak. A keleti részen a sík területeken az ipari-, közlekedési- és adminisztrációs létesítmények, valamint városias lakótömbök települtek. A két különböző adottságú és felhasználású terület fogja közre az ősi települési magot, a történeti belvárost és a várhegyet. Az északi dombok lejtőin kis szőlőtermelő falvak keletkeztek, a Duna túloldalán, a kisalföldi síkság irányában mezőgazdaságiak. Itt a Duna jobb partján hozták létre a 19. században a várhegyre szép rálátást biztosító Pozsonyligetfalui (Petrzalka) "városligetszerű" parkterületet. Ipari üzemek telepítésére a 19.század végén, a belvárostól keletre a Duna bal partján létesített téli kikötők mellett egyértelműen adódott az ipari terület kialakítása jó fejlesztési lehetőséggel.

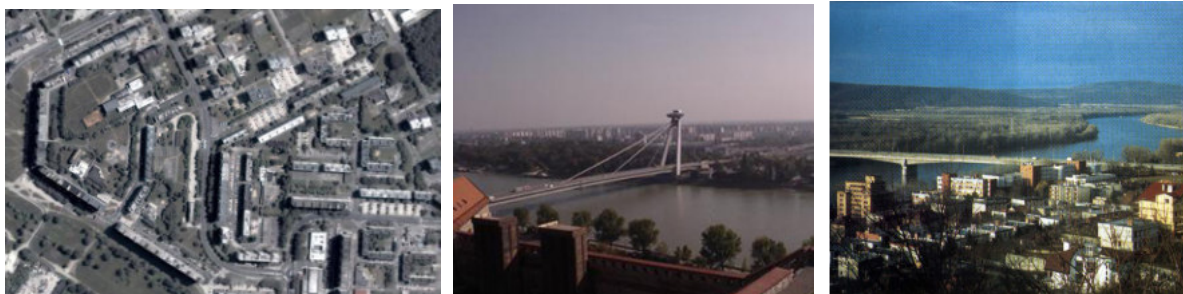


A huszadik századi lakosszám megötszöröződés új nagy *lakóterület fejlesztési igényeket* támasztott. Ezt a II. világháborút követő évtizedekben eleinte kisebb lakóegységekkel (Strkovec, Karlova Ves) elégítették ki, melyeket általában jó természeti környezetben hoztak létre. Az igazán nagy program a hatvanas években jelentkezett, amikor is az a döntés született, hogy a Duna jobb partján lévő sík területen kell egy nagyméretű lakótelepet létrehozni. A moszkvai lakótelepek léptékét idéző, 120.000 lakost befogadó Petrzalka lakótelep mintegy két évtized alatti megépítése az egész agglomeráció szerkezetét megváltoztatta és maga után vont jelentős infrastrukturális fejlesztéseket is.



INFRASTRUKTÚRÁLIS FEJLESZTÉS

A mennyiségi lakástermelést a *lakótelep építés* lényegében megoldotta. Úgy mint másutt is a pozsonyi lakosság sem teljesen szerette meg az embertelen méretűnek tartott Petrzalka lakótelepet. A szakma szempontjából azonban azt kell mondanunk, hogy kritizálható momentumai mellett igen sok értéket képvisel. Nemcsak helykiválasztása, a városszerkezet jó kiegészítése, hanem részletmegoldásai miatt is. Alaposabb tanulmányozásnak kellene alávetni a megvalósítási-, a fenntartási költségek szempontjából. A lakóterület-és a forgalomszervezés az intézményhálózat, a zöldterületi rendszer és a beépítés megformálása egyaránt tartalmaz értékeket.



A város és az egész agglomeráció *közlekedési hálózatának fejlesztése*, a két különböző jellegű folyóparti városrész és a dombos vidéken létrehozott lakótelepek közötti megfelelő kapcsolat valamint az átmenő forgalom gördülékeny biztosítása a városnövekedéssel párhuzamosan egyre inkább megoldandó feladattá vált. A belváros keleti határánál a 19. század végén épített híd tehermentesítésére a 20. század hetvenes éveinek elején megvalósult az egy pilléres híd. A nyugati oldalon később a Lafrancioni híd, keleten az ipari területek térségében a vasúti pályával összekapcsolt híd a távolsági közlekedés számára biztosít jelenleg jó megoldást.

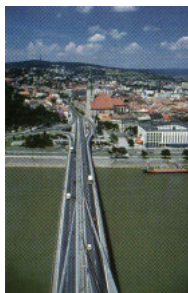
A városnak metrója nincs és tervbe vétele a jelenlegi városnagyság mellett a terepadottságok, valamint a Duna miatt nem is indokolt. Kötőpályás (villamos) közlekedése a belvárostól keletre eső sík területen van, de a város és az agglomeráció fő tömegközlekedési eszköze az *autóbusz*. A város területe és közvetlen környéke néhány kerékpár úttal jól feltárt. A környező hegyvidék turista utakkal lehetővé teszi a kedvező természeti célpontok felkeresését.



A város *zöldterületi* szerkezete jónak mondható. A belső területeken a régi palotakertek és egyes közparkok kedvező kialakítást biztosítanak. Az agglomeráció terepadottságai miatt a zöldterületekkel való tagoltság jó fellazítást ad. Zöldterületi problémák a keleti városrészekben (Nové Mesto, Ruzinov) jelentkeznek. Ezek a keleti területek igényelnek minden vonatkozásban rendezési beavatkozásokat. A vasútvonalak áthaladása is itt a legkevésbé megoldott az egész agglomerációban.

ÉPÍTÉSZETI ÉRTÉKVÉDELEM, VÁROSKÉPFOMÁLÁS

Az építészeti értékvédelem és a városkép alakítás szempontjából a 20. század derekán nagy *hibák történtek*. Az első ilyenek a Manderla ház harmincas évekbeli megépítése mondható a történeti belváros keleti határán. Részint magassága, de inkább tömegalakítás a zavaró a belváros finoman megformált tornyai közelében. Második és kellemetlenebb beavatkozás mintegy negyven év után az egy pilléres híd megépítése. Maga a híd esztétikai megjelenése is vitatott, de a folytatásában az óvárosi oldalon a széles forgalmi út idegen funkciójú vonalának a történeti városrészen való áttörése annyiban is kellemetlen, hogy a város egyik legértékesebb műemléki épülete, a Szent Márton székesegyház környezetét sérti. *Műemléki épületet környezetével együtt* kívánatos védeni, ill a művészeti értékű épület mellé megfelelő környezetet kívánatos teremteni. Ennek szép példája Pozsonyban a három barokk (Grassalkovich-, Aspremont-, érseki nyári-) palota barokk kertjének megtartása. Ugyanakkor a Grassalkovich palotának a forgalmi térrel való kapcsolata nem megoldott.



Az utóbbi időben a történeti belvárosban igen szép *közterület rehabilitáció* folyik. A belváros egységes beépítésű utcáit és attraktív történeti épületekkel rendelkező tereit a környezet által megkívánt burkolatokkal látták el. A történeti szobrokat, emlékműveket megfelelő "tisztességgel" illesztették a kortárs elemekkel gazdagított városképbe. A tereket humoros mai szobrokkal is jól élénkítették, a gyalogos utcákat élettellel megtöltő kávéházi teraszokkal népesítették be. - A Duna parti sétányok nagy lehetőségeket kínálnak a közterület gazdagítás terén. Jelenleg a 19.század végi kialakítást és megformálást hozzák.





A nagyobb léptékű városképi feltárulások különbözően értékelhetők. Kedvezőek a magaslatokról feltároló dombos területeken elhelyezkedő új épületcsoportok. A más szempontból is kritizált keleti városrészek városképe zavaros, néhány magas házának kubusa elhelyezése tekintetében esetlegességet mutat. A terület mai helyzete rendezetlenségre utal. A Petrzalka lakótelep nagy tömegű épületei a történeti kilátópontokról általában igen durván hatnak, a gyalogútjain sétálnak azonban kedvező városképek feltárulását engedi több esetben.



ÉPÍTÉSZETI "MINTA" PROJEKTEK

Az egyedi épületek és építészeti beavatkozások, melyek az utóbbi másfél évtizedben keletkeztek egyre inkább magas színvonalú útkeresésről tesznek tanúbizonyosságot. Beszélhetünk itt egyedi villa épületekről, egyedi többlakásos lakóházakról, nagyobb középületekről és a belvárosi átalakításokról, bővítésekről, korszerűsítésekről egyaránt. Az egyes új épületek a mai nemzetközi építészeti formanyelv gazdag tárházának ismeretéről tesznek tanúbizonyosságot, a helyi építészeti formanyelv kialakítására való törekvést azonban hiányoljuk bennük. A történeti városrészben a kialakult léptékhez történő igazodás, a realitások és a beilleszkedés mondható jellemzőnek a megvalósulások esetében.



VÁROSFEJLESZTÉSI TENDENCIÁK

A pozsonyi városfejlesztési elképzelések a nemzetközi szakirodalomban nem eléggé publikáltak. Részint az ország nyelvi elzártsága miatt, részint azért, mert az 1976-ban jóváhagyott általános rendezési terv készítése óta csak a legutóbbi hónapokban történt meg bizonyos fejlesztési stratégia kialakítása. Annyi mindenesetre megállapítható, hogy a városvezetés a fejlesztésekben a Duna vonalára helyezi a hangsúlyt. A téli kikötő mellett, Duna partí, meglévő ipari területek nagyvonalú



fejlesztésével számol. A londoni dokkokra történő utalás jelenik meg "jövőképek" vázolásában. A pozsonyi Duna part belvárosi reprezentatív házsorán kívül valamennyi partszakasz mindkét oldalon és mindkét irányban kihasználatlan. Ennek megoldása a közeli évek beruházási javaslatainak fő témája.

Luxuslakások, szórakozási létesítmények, szállodák szerepelnek a River Park nevű project létesítményeinek listáján. A külföldi tőkét a Ballymore és a Bruce Stronge befektetők biztosítják a szlovák fejlesztők partnereiként. A szlovákiai beruházások iránt a nemzetközi tőke érdeklődését jelenleg a kedvező adóviszonyok is ébren tartják. A Duna parti "város a városban" gondolatra Erick van Egeraat, az ismert holland építész dolgoz ki javaslatokat.



A város egy másik potenciális *fejlesztési iránya* a Kis Kárpátok észak kelet felé induló vonulata lábánál elhelyezkedő Raca község mellett fekvő Vychnodné nevű hegyektől "védett" sík terület, mely jó közlekedési vonalai miatt kínál felhasználási lehetőséget (Luda project).

TANULSÁGOK

- A fejlesztéseknek a jó szerkezeti- és terület felhasználási adottságokra való szervezése hálás megoldást ígér
- Az új lakóterületek és jelentősebb városépítészeti együttesek hely kiválasztása a táji adottságok (folyópart, erdő közelsége) felhasználásával követendő példa
- Az új létesítményekkel a meglévő épített környezet morfológiai adottságaira tekintettel kell lenni. Különösen áll ez a magas házak és házcsoportok helyének kiválasztásánál a környezet "érzékenysége" kapcsolatban
- Új lakó együttesek szerkezeti- és belső kialakításakor sok tanulsággal szolgálhat a Petržalka lakótelep vizsgálata
- A fő közlekedési vonalakat a helyi kapcsolatokat lebonyolító utaktól elválasztva kell kialakítani még nagyobb terület igénybevétele árán is.
- A város jól megválasztott kerékpárutakkal való ellátása részint az egyes városrészek közötti kapcsolat, részint a turisztikai szempontok biztosítása miatt kívánatos
- Történeti városrészben nem elég az egyes utcák gyalogosítása, az "életet vonzó" létesítmények kialakítása és a gyalogos léptéknek megfelelő díszítő elemek, szobrok elhelyezése is fontos
- A műemléki épületek megőrzésénél nemcsak az épületet fenntartó funkció jó megválasztása lényeges, hanem környezetüknek az objektummal összhangban lévő kialakítása is
- A "globalista" korszerű építészet mellett az egyes építészeti alkotásoktól elvárható a "helyi szellemiség megjelenítése" is
- A jó gondolatok és elhatározások megvalósíthatóságát a tőke jelenléte tudja elősegíteni. Azt pedig kedvezményekkel lehet biztosítani.

FORRÁSOK

- Jan Lacika: Bratislava. Ismerjük meg Szlovákiát. (Dajama)
- Peter Zalman: Architektura Bratislavy 1980-2000
- Peter Zalman: Architektonický Atlas, Centra Bratislavy 1989-1999
- Benkő Melinda helyszíni fényképfelvételei
- Internet: Bratislava



ADATOK

Csehország (korábban Csehszlovákia) fővárosa

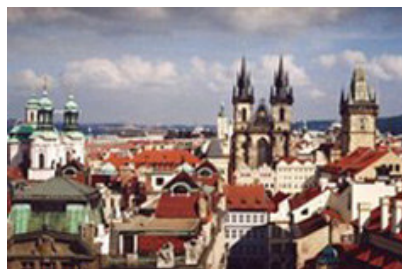
Területe:	496 km ²	Népesség változása:			
		1230	4.000 fő	1900	201.600 fő
Népesség:	1.2 millió fő	1370	40.000 fő	1950	931.500 fő
		1600	60.000 fő	1980	1.182.800 fő
Alapítása:	800 körül	1804	76.000 fő	2004	1.170.570 fő
		1850	118.000 fő		

Megjegyzés: A népesség növekedése egyben a város területének folyamatos növekedését is jelentette, az utolsó száz évben a korábban önálló településeknek a fővároshoz csatolása miatt.

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK / PÁRHUZAMOK

Prága városát történelme során nagyon sokféle névvel illették (Észak Rómája, Városok Királynője, Arany Prága, Városok Anyja, Caput Regni, 100 tornyú város), szinte becézték, ami általában a szeretet jele. De mi is olyan szeretni való ezen a városon, különösen egy budapesti polgár számára? Mindenek előtt a csodálatos fekvése a Moldva két partján, öt domb ölelésében.

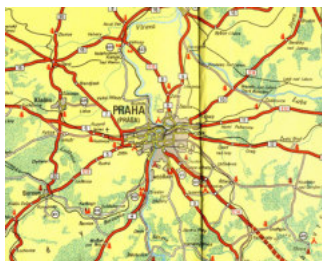
A budapestihez nagyon hasonló a szituáció, még a tájolását tekintve is, de egy kicsit „tömörítve”. A „pesti” oldal nem annyira sík, a „budai” nem annyira hegyes és mégis oly erős a hasonlóság, hogy a pesti ember nem véletlenül, nagyon gyorsan otthonosan érzi magát Prágában. Csak a Moldva ne folya délről észak felé! De hát a Kárpátok vízválasztó vonalán túl ez így természetes. Az éghajlat is hasonló a budapestihez, egy kicsit kevesebb nappal és több esővel. Éppen annyival, hogy a szőlőnek már nem elég ahhoz, hogy jó bor legyen belőle. Ezért aztán a prágai emberek nem az üveg bor, hanem a korsó sör(ök) mellett vitatják meg az élet fontos dolgait, és fogadják vendégszeretően asztalukhoz a mesziről jött idegent is. A prágai ember kulturált, szellemes, vidám, barátságos, büszke és öntudatos. Egy kicsit irigylésre méltó, mint maga a város, és annak az eltelt utolsó tizenöt éve.



VÁROSFEJLŐDÉS / PÁRHUZAMOS TÖRTÉNETEK

A történelmi párhuzam feltűnésége a két főváros között csak részben köszönhető az 1526-ban kezdődő, és 400 évig tartó közös Habsburg fennhatásának. Ezt megelőzően is voltak közös uralkodóink (rövid ideig III. Vencel, Luxemburgi Zsigmond, II. Lajos, Dobzse László), illetve utána is voltak közös elnyomó hatalmaink. A konkrét történelmi eseményeken – mint Szent István megkoronázása a Szent Adalbert prágai püspök által, vagy Mátyás első házassága Podjebrad Katalinnal – túl egyéb, szinte kísérteties párhuzamok is találhatók történelmünkben, mint például a két ország első királyi családjainak, az Árpád-ház és a Premysl család uralkodásának kezdete, valamint a családok kihalásának időpontjai. A dátumok mindkét esetben csak egy-két évvel térnek el egymástól.

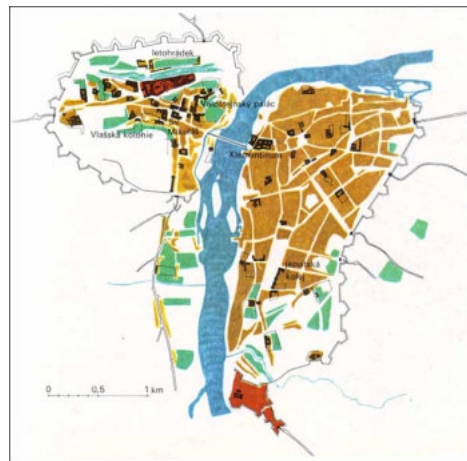
Prága területét már a kőkorból is lakták emberek. A kelta és germán jelenlét után a Kr. e. 4. században telepedtek meg a nyugat-morva szláv törzsek ezen a területen. A település magját a kelet-nyugati és az észak-déli fő kereskedelmi utak metszéspontja jelölte ki a térképen, és lett a mai Prága sugaras főúthálózatának középpontja. Ennek a sugaras rendszernek Prágában csak a várhegy áll az útjába, de a főutat itt is akadálytalanul átvették egy alagútban.



Várossá alakulásában és fejlődésében meghatározó szerepe volt a kereskedelemnek. Ennek jellemző következménye, hogy a város szerkezetének legfontosabb terei egykor mind –utak kereszteződésében kialakult piacterek voltak (Óvárosi piac tere, Károly tér = Marhavásárok tere, Vencel tér = Lóvásárok tere).

PRÁGA FEJLŐDÉSÉNEK LEGFONTOSABB ÉVSZÁMAI:

- 870. Hradzsín alapítása,
- 1050. A Hradzsín körüli földsáncok helyett kőfalak épülnek és elkezdi az Óváros kiépülését,
- 1070. A Vysehrad-i vár építése,
- 1230. Prága szabad királyi város, az óvárost kőfállal veszik körül és városi rangra emelkedik,
- 1257. A Kisoldal (Mala Strana) alapítása,
- 1320. Önálló Várnegyed (Hradzsín),
- 1348. Az Újváros (Nové Město) alapítása (Vencel tér, Károly tér),
- XVI.sz. második felétől a szabad városi jogok elvesztése, Prága a Német-Római Birodalom központja,
- XVII.sz.-tól Csehország örökös Habsburg tartomány, Prága Bécs mögött háttérbe szorul,



- 1784. A négy önálló városszék (Hradzsín, Staré Město, Nové Město és Mala Strana) egyesítése,
- 1875. Prága középkori városfalának elbontása, helyén Prikopy körút zöldterületekkel,
- 1922. Nagy Prága 37 település hozzácsatolásával,
- 1968. További 21 település Prágához csatolása.
- 1992. Az Óváros a Világörökség része
- 2000. Prága Európa Kulturális Fővárosa
- 2000. Prága stratégiai tervének elfogadása
- 2004. Megpályázta a 2016-os Nyári Olimpiai Játékok rendezési jogát

A XX. SZÁZAD UTOLSÓ ÉVTIZEDÉNEK VÁLTOZÁSAI PRÁGÁBAN

1989-ben az ún. „Bársonyos Forradalommal” Prágában is megtörtént a vér nélküli rendszerváltás. Mint valamennyi volt szocialista országban, itt is hihetetlen lelkesedést váltottak ki, illetve energiákat szabadítottak fel a történelmi események.

A várost annak idején szerencsés módon elkerülte a II. világháborús rombolás, az azt követő évtizedekben csupán az állagmegóvásra volt pénz, ám a rendszerváltást követő néhány év alatt szinte „virágba szökken” Prága. A miénknél áttekinthetőbb, korrektebbnek tűnő privatizációs folyamat nagyon gyorsan beindult,



ezért –különösen a történelmi belváros területén- az ingatlanok rövid időn belül gazdára találtak. A cseh főváros tíz év alatt a nyugati tőke kedvelt befektetési célpontja, továbbá a nagy multinacionális cégek Kelet-Európa-i központjainak helyszínévé vált. A történelmi város funkciójában és külalakjában is teljes egészében megújult. Az értékes épületek felújítása jól képzett szakemberek vezetésével, műemléki dokumentációk alapján folyt, teret adva a mai kor design-jának, korszerű anyagok és szerkezetek alkalmazásának. A minőség jellemzi –szellemi és anyagi értelemben egyaránt- az ebben az időszakban épült, illetve felújított új házakat. De ugyanez elmondható a közterületekről is, amelyek a házakkal együtt, azokkal azonos színvonalon újultak meg, sokszor nagyobb teret adva az alkotói fantáziának és kreativitásnak.



A minőség egyik kulcsa a szigorú szabályozás lehetett. Például az épületeken nagyon szigorúan korlátozták a cégfeliratok méretét és anyagát (többnyire névtábla méretű réztáblák az ajtókon), és ez vonatkozik a nagy állami intézményekre, pl. a minisztériumokra is. A történelmi belváros területén reklámok, (különösen fényreklámok) szinte nem láthatók. A megújulás minőségének tartásában nagy segítséget nyújthatott a városnak, hogy Prága történelmi belvárosát 1992-ben a Világörökség részévé nyilvánították. Vajon Budapest megfelelően élte-e a Világörökség-i védettség adta lehetőségekkel?



Az minden esetre követendő példa, hogy Prágában nem csak a történelmi építészetet, hanem a két világháború között épült házakat is értéknek kezelik. Az utóbbi években két ilyen épület is felkerült az Unesco Világörökség-i listájára: *Josef Plecnik temploma* és *Adolf Loos Müller villája*.

Prága látványos fejlődése az elmúlt 15 évben példaértékű volt, és annak eredménye a külső szemlélő számára irigylésre méltó. És mégis, a prágaiak menekülnek a belvárosból, egyre

kevesebben szeretnék ott lakni. Vajon mi lehet ennek az oka?

A privatizáció során az ingatlanoknak nagyon nagy hányada került külföldi kézbe. A város nem csak üzletileg vonzó, hanem egyre több külföldi választja lakóhelyéül is. Különösen olyanok, akiknek hazájukban a történelmi városnak és építészetnek nincsenek hagyományai. Ennek köszönhető például, hogy az Egyesült Államok határain kívül Prágában alakult ki az utóbbi évek során – béke körülmények között - a legnépesebb amerikai kolónia. Egy idegen kultúrának ennyire intenzív megjelenése egy történelmi város életében bizonyára okoz feszültségeket az őslakosság körében.



Prága képéhez 45 éven keresztül hozzá tartoztak az aládúcolt, elszürkült homlokzatok, a hulló vakolatú házak, a sötét kapual-

jak. Ilyen környezetben felnőtt emberek számára elképzelhető, hogy nehéz megszokni a hirtelen váltást, a csillogást, a fényt és az óriási, zajos tömegeket. Mert a megújulásnak ez is következménye (ami egyben egyik célja is volt), felkelteni a világ érdeklődését, minél nagyobb tömegeket idevonzani. Az utóbbi évek idegenforgalmának ugrásszerű megemelkedése ugyanakkor a használatosság és élhetőség szélére sodorta a várost, és ez egy olyan veszély, amire nekünk jó lenne idejében felkészülnünk.



PRÁGA VÁROSÁNAK 1998-BAN ELKÉSZÜLT ÉS 2000-BEN JÓVÁHAGYOTT STRATÉGIAI TERVE

Prága rögtön a rendszerváltást követően hozzáfogott a város stratégiai tervének kidolgozásához, ami 1998-ra készült el. E stratégiai legfőbb elemeit foglaljuk össze:

A megváltozott társadalmi és gazdasági körülmények között, 50 éves elszigeteltség után köszönt Prágára a XXI. század. Hosszú távú 15-20 éves stratégiáról van szó, amely képes egyensúlyt teremteni a kívánságok és a lehetőségek, a realizmus és az optimizmus, valamint a városfejlesztés és a város-, a kultúra és a környezet védelme. Dinamikus és élettel teli program, ami ugyanakkor harmóniában van a város szükségleteivel és lehetőségeivel. A dinamika megköveteli a stratégia folyamatos karbantartását és rendszeres felülvizsgálatát.

SWOT (strengths, weaknesses, opportunities, threats) analízis Prága előnyös (erős) és hátrányos (gyenge) adottságairól, a lehetőségekről (teendőkről) és a lehetséges veszélyekről:

	Erősségek	Gyengeségek	Teendők	Veszélyek
Integráció az Európai struktúrához	Földrajzi helyzete Európában, közlekedési csomópont, a cseh nemzet politikai, kulturális és tudományos központja	Rossz külső kommunikáció, erőtlen részvétel a nemzetközi szervezetekben,	Párbeszéd kezdeményezése más európai fővárosokkal, nemzetközi központok alapításának támogatása, a rendkívül gazdag történelmi értékek mentén partnerség keresése az örökség, a műemlékvédelem területén	A lassúság és a kis lépések miatt az „egy a többi átlagos város közül” kategóriájába süllyedés, az érdeklődés csökkenése a város iránt a rosszul működő kommunikáció és infrastruktúrák miatt
A gazdaság és a humán erőforrások	Nyílt üzletpolitika, erős befektetői bizalom, jól működő magán szektor és kiszolgáló ipar a turizmus támogatására, erős tudományos és oktatási potenciálok, eleendő méretű belső és külső területek a fejlesztésre	Kiforratlan politikai és gazdasági alap, átláthatatlan kapcsolatok a politika és az üzleti szektor között, közép- és hosszú távú tervek hiánya, a meglévő tudományos és kutató kapacitás rossz kihasználtsága	Megteremteni a politikai-, társadalmi- és gazdasági feltételeit, hogy Prága vonzó legyen a cseh és a külföldi üzlet számára, a jól képzett munkaerő kihasználása,	Romló makroökonomiai körülmények bel-földön, külföldön, alacsony aktivitás a tudományos és kutató területen, a források rossz kihasználtsága, megvan a veszélye a társadalmi visszarendződésnek,

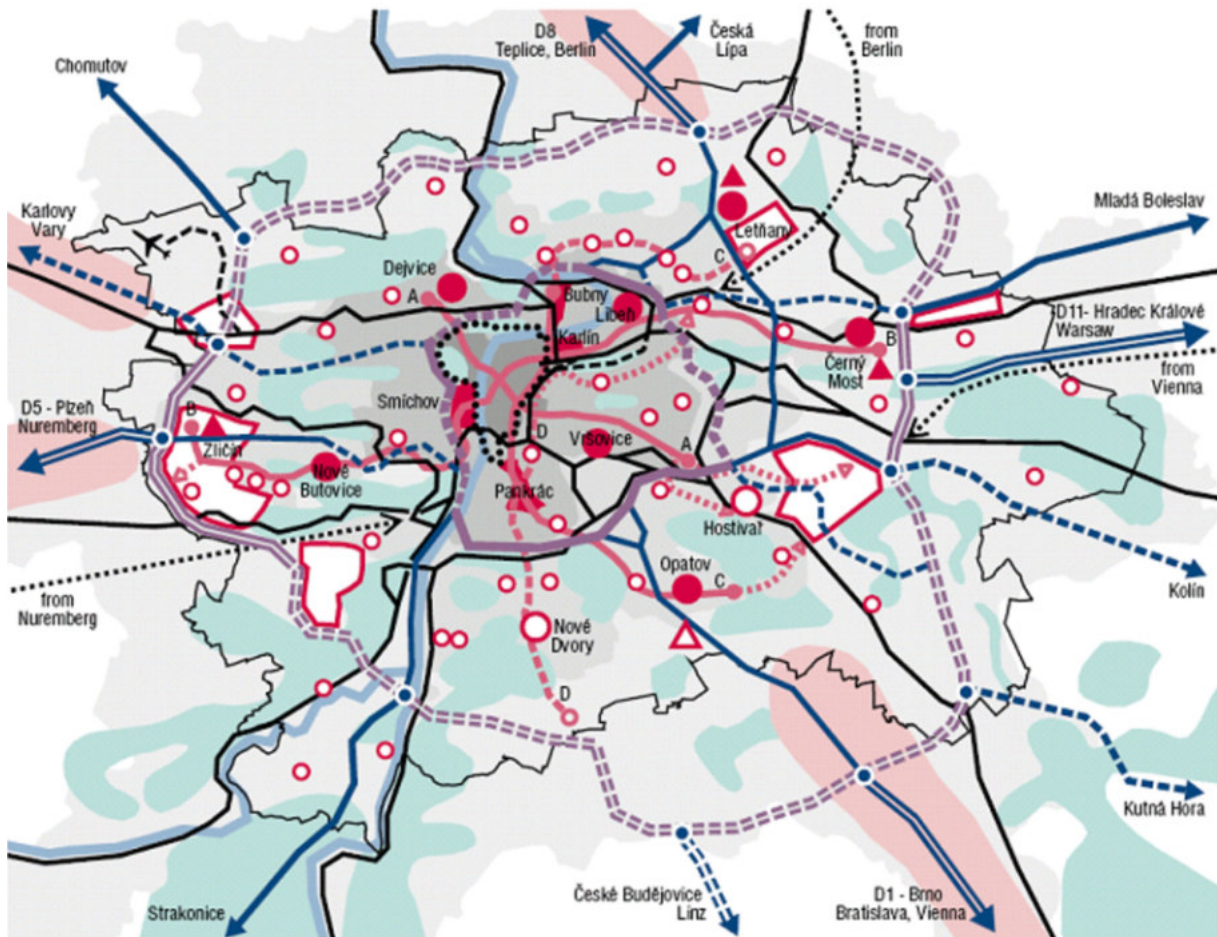
<p>Életminőség</p> <p>Cél: kedvelt és elégedett Prága</p>	<p>Folyamatos szelle- mi- és anyagi gya- rapodás, a szellemi környezet megerősí- tése, amely nyitott a különböző kultúrák és hatások befoga- dására, relatívan magas szociális stabilitás, erős kö- zéposztály</p>	<p>Előregedő népes- ség, csökkenő születésszám, problémás szociá- lis cso-portok, folyamatosan ala- acsony lakásépítési mutatók, a bűnö- zés emelkedése</p>	<p>Élni a Folyamatosan rom- multikulturális ló demográfiai tren- adottságokkal, és dek, a személyes profitálni a kulturális felelősség csökke- tis tőkéből, látvá- nése az ingatlanok nyos, egész éves és a környezet, programokat kínál- különösen a közte- va fokozni az ér- rületek és zöldfelü- deklődést a város letek fenntartásá- iránt, megőrizni és ban, a bevándorlók tudatosítani a vá- számának növeke- ros kulturális és dése miatt fokozódó esztétikai értékeit intolerancia az ide- genekkel szemben</p>	
<p>A környezet minősége</p> <p>Cél: vonzó és fenntartható Prága</p>	<p>A kultúra és a törté- nelem rendkívüli gazdagsága, egyedi és jól ismert génus loci, gazdag táji kör- nyezet városon belül és kívül</p>	<p>A belváros, külö- nösen a Világörök- ségi területnek a rendkívüli túlter- heltsége, erős levegő- és zaj- szennyezés, a közterületek és zöld-felületek nem megfelelő karban- tartása, vandaliz- mus</p>	<p>Csökkenteni a for- galmat a belváros- ban, a lakó- és ökológiailag érzé- keny területeken, a városi és külvárosi zöldfelületek revitalizáció-ja, az épületállomány felújítása és mo- dernizálása, több- központú város a központ túlterhelt- ségének a csök- kentésére</p>	<p>Tovább emelkedhet a forgalom környe- zet-romboló hatása, a történelmi helyek devalválódása a nem megfelelő fejlesztések miatt, elveszhet Prága génus loci-ja, a kontrolálatlan fej- lesztések tönkrete- hetik a város látvá- nyát, károsít-hatják a város történelmi szerkezetét</p>
<p>Közlekedés</p> <p>Cél: megbízhatóan működő Prága</p>	<p>Jól funkcionáló, kedvelt és kihasz- nált (különösen elektromos meghaj- tású) tö- megközlekedési eszközök</p>	<p>Főlegesen nagy igény a városon belső közlekedés- re a lakó- és mun- kahelyek szerve- zetlensége miatt, a közutak rossz minősége, az elke- rülő utak hiánya,</p>	<p>A tömegközleke- dés népszerűsíté- se a la-kosság és az idegenek köré- ben, az autós köz- lekedés visszaszo- rítása, a belső és külső gyűrű kiépí- tésével a nem kívánatos gépjár- mű forgalom csök- kentése a belváros területén</p>	<p>A tömegközlekedés nem megfelelő fej- lesztésével a szűk utak használhatat- lan-ná válnak a gépjárműforgalom számára, a környe- zet szennyezése emiat is fokozódhat</p>

Technikai infrastruktúrák	Ökológiai szempontból kedvezőbb lett a fűtőanyag, kerületi szintű fűtési rendszerek működnek, az energia hálózat felülvizsgálata és fejlesztése	A vízellátás nem kielégítő kapacitással, az átlagosnál magasabb víz- és energiafogyasztás a városban	A Moldva és az Elba vízminőségének javítása új szennyvíztisztító telep létesítésével, törekedni a víz- és csatorna hálózat optimális kihasználására, a légszennyezés csökkentésére mindenütt kerületi fűtőművek korszerű fűtőanyagokkal, az energiafogyasztás csökkentése az épületek jobb műszaki állapotával, hőszigetelésével	Függőségek bizonyos külső tényezőktől, amelyekre a városnak nincsen ráhatása, az infrastrukturális hálózat összeomlása azok megbízhatatlan működése miatt
Város vezetés és adminisztráció Cél: dinamikus és vendégszereplő Prága	Prága tradicionálisan független adminisztratív egység, folytonosság a hosszú távú tervekben, fejlett szisztémák az oktatásban és a kutatásban a jól képzett utánpótlás biztosítására,	Atláthatatlan, bonyolult és rosszul működő adminisztrációs rendszer, rossz együttműködés Prága és régiós szomszédjai között, Prága neglígálása a kormány által, a feladatok és a felelősségek megosztásának tisztázatlansága a politikusok és a szakemberek között	A jelenlegi adminisztráció hatékonyságának javítása magasabban képzett alkalmazottakkal, a prágai érdekekből minél többet beépíteni a távlati fejlesztési tervekbe, speciális, független szakértő csoportok létrehozása a politikától független városfejlesztési koncepció kidolgozásához	Folyamatos rivalizálás az összvárosi és a kerületi hatóságok között, a kooperáció alacsony szintje a hatóságok, az üzletemberek és a lakosság között

Az analízis után lássuk a 2000-ben jóváhagyott stratégia legfontosabb elemeit:

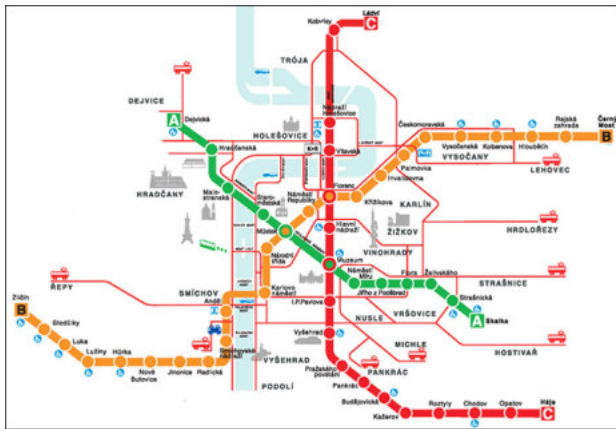
Prague - from monocentric to polycentric city structure

- new city-wide centres (with reduction of current pressure, new opportunities for development)
- district centres (revitalization of inner and outer city, less pressure on centre)
- local centres (amenities for each borough)
- shopping parks of regional importance (shops, leisure activities)
- large development areas (extensive and major projects)
- major commercial activity outside Prague (co-ordination necessary)
- underground routes (support of city public transport as the backbone of development)
- inner ring-road (protection of the centre from heavy car traffic)
- outer ring-road (protection of the city from heavy car traffic)
- motorways
- major roads
- railways of inter-regional importance
- future high-speed rail routes
- airport
- important green areas (harmony of urban and natural environment)
- city-wide centre (protection of cultural and historical heritage, sensitive development)
- inner-city (renewal and support of borough character)
- periphery areas (housing estate regeneration and opportunities for further development)
- regional surroundings (co-ordination and teamwork with region, protection of landscape)
- Prague historical conservation area boundary
- Prague administrative boundary



ÁLTALÁNOS STRATÉGIAI ELVEK:

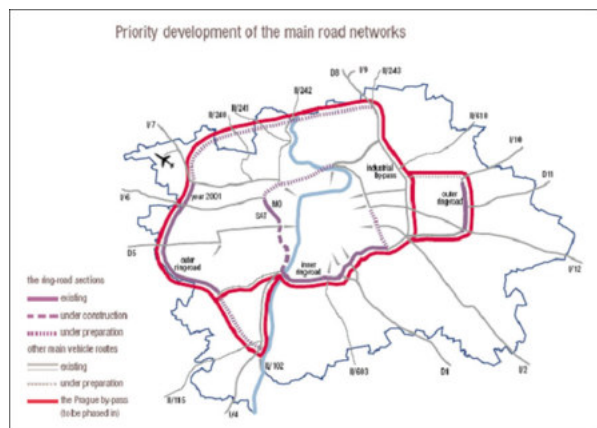
- Kiemelt figyelem a környezet- és a műemlékvédelemre,
- Nagy hangsúlyt fektetni a tömegközlekedésre, és elérni annak 65%-os arányát,



- Nagyobb hatékonyság a források kihasználásában: föld, víz és energia,
- Jobb együttműködés az európai nagyvárosokkal és az EU-val,
- A lakosság fokozott bevonása a tervezés és jóváhagyás menetébe.

A területfelhasználással kapcsolatban:

- Fejlesztani a többközpontú struktúrát, több egyenértékű lakó- és munkaterület együttest létrehozni a központ tehermentesítésére és az utazási távolságok csökkentésére,
- A munkaeő integrálása egy munkaeőpiacra,
- Új munkalehetőségeket teremteni különösen azokon a területeken, ahol nagy a lakáscsökkenés,
- Visszafogni a lakásbérleti rendszert, a keresletet a lakáspiac felé fordítani,
- Panelházak modernizációja, felújítása,
- Megőrizni és erősíteni a belvárosban a történelmileg kialakult funkciókat,
- A privát autó forgalmat a főutakra korlátozni, parkolási preferenciákat adni a helyben lakóknak,
- A kulturális örökség védelme érdekében korlátozni a magasházak építését,
- Megőrizni a lakófunkció arányát a történelmi belvárosban,
- A kettős körgyűrű mielőbbi befejezése a városközpont tehermentesítésére,
- Fedett parkolókat építeni, a felszíni parkolást visszaszorítani,
- Előnyben részesíteni a központi fűtőműveket.



A területfelhasználás két fő célkitűzése:

- A városi terek kiegyensúlyozottabb használata,
- Prága városszerkezeti és építészeti minőségének javítása

ÉPÍTÉSZETI, ÉS KÖRNYEZETI MINTA PROJEKTEK

Kétféle mintát mutatunk be ebben a fejezetben. A jó és követendőnek tartott példák mellett arra a veszélyre is fel szeretnénk hívni a figyelmet, amit a globalizációval együtt megjelenő nemzetközi sztárépítészek tevékenysége okozhat egy történelmileg kialakult, harmonikusan fejlődő városban. Azt gondoljuk, hogy mindkettő tanulságos lehet Budapest jövője szempontjából.

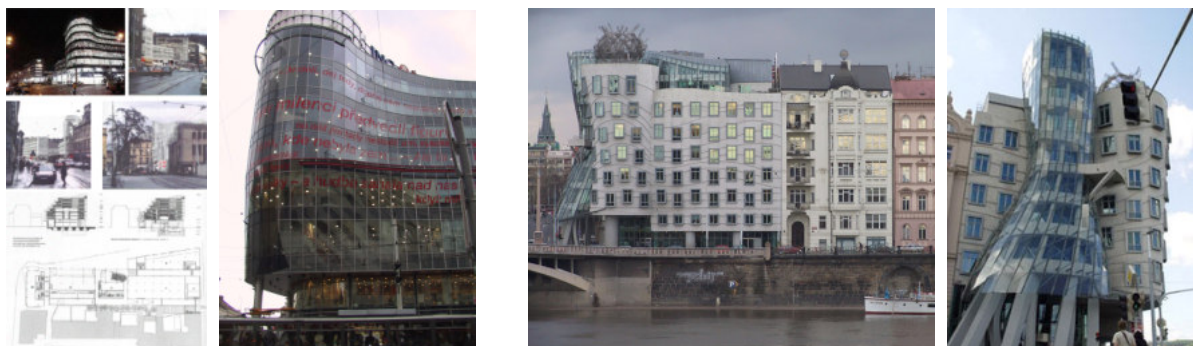
Talán érdemes a rossz példákkal kezdeni. Ezek közös vonása, hogy az azokat alkotó nemzetközi sztárépítészek házaikkal saját egyéniségüket és építészeti meggyőződésüket jelenítik meg a kor lenyomataként függetlenül attól, hogy a világ melyik részén kapnak erre lehetőséget. Környezetüktől idegen, importált épületek születnek ilyen módon, amelyek környezetük kultúrájáról, építészeti hagyományairól nem akarnak tudomást venni, sőt sok esetben ezen értékeknek a tudatos háttérbe szorítása a cél. Nem jellemzőek Prágára az ilyen típusú épületek, de az erős kontraszt miatt annál feltűnőbbek. És ha ott meg lehetett ezeket építeni, miért ne fenyegethet hasonló veszély Budapestet is?

JEAN NOUVEL ANDEL-HÁZA A TÖRTÉNELMI BELVÁROS HATÁRÁN

Az „Andel szó” angyalt jelent, és a középület több rétegében utal erre a szóra. Az ívesen előre feszülő sarok a fátyolszerű üvegszárnyakkal szándékosan és kimondottan Wim Wenders filmalakjára utal, a homlokzaton megjelenő cseh versidézetek témája szintén „angyal”. Mindez csak nevében utal az építési helyszín korábbi nevére, a környezetétől, annak beépítésétől és architektúrájától idegen épület „szállt itt a földre”. A legkülönfélébb és legkorszerűbb üvegszerkezeteket alkalmazó épülethomlokzatok feliratai között, fölött megjelennek a cégfeliratok és hirdetések szövegei is, ami a reklámhelyezés szigorú szabályainak az építészet eszközeivel történt kijátszását sejteti.

FRANK O' GEHRY „TÁNCOS” IRODAHÁZA A MOLDVA PARTJÁN:

A beépítés magasságában látszólag illeszkedő, de a környező épületek tektonikus rendjét tudatosan felrúgó építészeti magatartás –különösen a nagy rálátások miatt- jóval túlmutat egy ingatlan elhibázott beépítésén, város léptékben válik romboló hatásúvá. Ilyen lenne a „császár új ruhája”? Félő, hogy a „király meztelen”. A kérdést és a helytálló választ a jövő fogja megadni, de az már ma egyértelműen levonható tanulság, hogy egy város Világörökségi területe nem szabadna, hogy ilyen típusú kísérletezések színtere legyen.



Ezek után nézzük azokat a példákat, amelyekből tanulunk lehetne:

ADOLF LOOS - MÜLLER VILLA:

Elsőnek egy példa arra, hogy Prágában - ahol a két világháború közt kibontakozó modern építészet alkotásai sokkal intenzívebben vannak jelen, mint Budapesten- Világörökségi védeltséget lehetett elérni egy hetven éves épületre. Ennek köszönhetően az igen rossz állapotba került házat az eredetivel tökéletesen meg-



egyező állapotban állították helyre, ami az eredeti szaniter berendezések és teljes bútortat helyreállítását (néhol utángyártását) jelentette. Az épület mint látogatható múzeum üzemel, korhű képet adva a háború előtt feltörekvő építészetéről és polgári létről. (Milyen nehéz volt Budapesten keresztülinni a Napraforgó utcai épületegyüttes helyi védelmét, és milyen nehéz annak betartatása!?)

„RIVER CITY PRAGUE” (TERVEZŐK: VACLAV ALDA, JAN STEMPEL, PETR DVORZAK, MARTIN NIMEC):

Komplett kis városrész tervei készültek el Prága 8. kerületének Moldva parti – egykori ipari területére. A bevásárló központot, irodákat, lakó- funkciókat magába foglaló épületegyüttes egységes városépítészeti koncepciót mutat be, magas építészeti minőségben. A terv jól példázza, hogy a városi lépték és a „plaza” funkció nem zárja ki az építészeti igényességet, ha a feladat jó kezekbe kerül. (Érdekes látni, hogy egyre kevesebb az „egy személyes”, egy építészre épülő tervező iroda, egyre gyakrabban találkozhatunk több építészből álló team-ek munkájával a kortárs építészeti folyóiratokat lapozgatva).



A PRÁGAI METRO KOLBENOVA ÁLLOMÁSÁNAK ELŐCSARNOKA (ÉPÍTÉSZEK: MAREK CHALUPA, MIROSLAV HOLUBEC, STEFAN CHALUPA, KARNILA VENCLIKOVA):

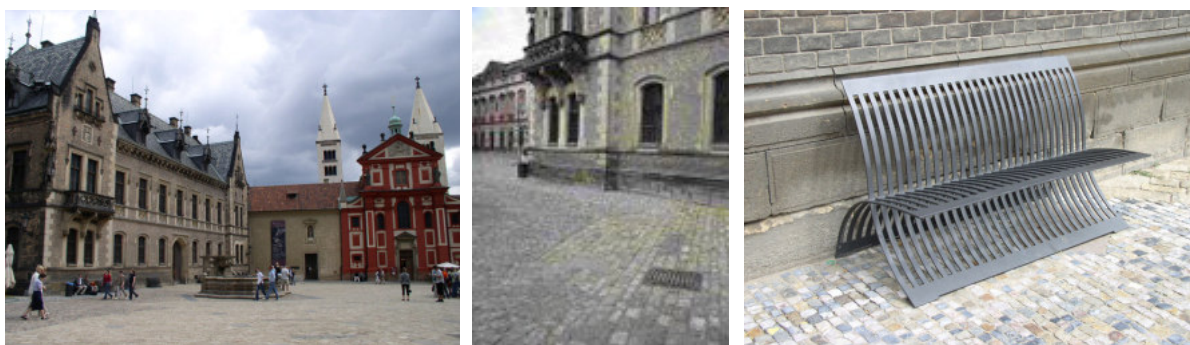
Az új metróvonalak, és állomásépületek Prágában is az építészeti kreativitás színterei. Nagy gondot fordítanak az egységes arcra és a magas építészeti minőségre. Ez még abban az esetben is így van, amikor egy meglévő, súlyos vasbeton szerkezetnek az átalakításáról van szó. A vasbeton szerkezet nehézségét az oldott alaprajz, és a minimális méretű profilokkal (ennek már hagyományai vannak Prágában a háború előtti időkben) szerkesztett csupaüveg homlokzatok könnyedsége oldja, és teszik a léte-sítményt vonzóvá az odaérkezők számára. Itt még az óriásméretű feliratnak is van építészeti üzenete.

KÖZTERÜLETEK ÉPÍTÉSZETE:

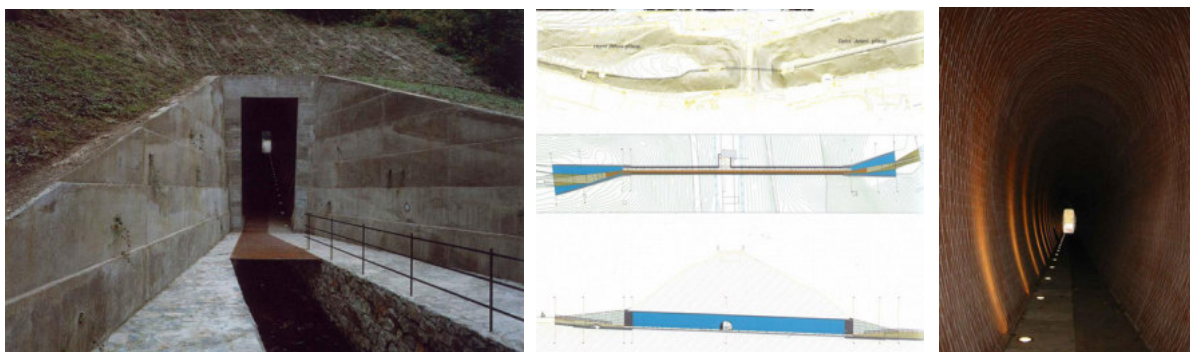
Az épület állomány és az infrastruktúra megújulásával együtt a közterületek világszínvonalon történő átalakítása külön bekezdést érdemel a jó példák között. Az időtálló nemes anyagok, a humorral fűszerezett, találékony design, a gyalogosok által kedvelt, élhető közterületek hoztak létre a korábban jármű közlekedésre fenntartott területeken. De, ahol megmaradt a villamos, ott a város életének elválaszthatatlan, természetes velejárójaként jelenik meg. Két történelmi helyszínről csak képeket mutatnánk be, mert azok magukért beszélnek.



A Vencel tér (korábban Lóvásárok tere) funkcionális átváltozásait is érdemes a képeken figyelemmel kísélni.



A Hradcsin több udvarból álló közterületi rendszerének minden eleme külön-külön a történelmi hagyományokra és a környező épületekre reagáló sajátos karakterrel jelenik meg. Közös bennük az igényes, magas színvonal burkolatban, utcabútorokban egyaránt.



Végül egy teljesen mai példa, amely nemzetközileg is nagy sikert aratott (a Brick pályázat győztese volt). A Várhegy alatt átvezetett gyalogos alagút -amely egyben víz-áteresztésként is üzemel- külső rávezetésének finom mozdulataival és anyaghasználatával, az alagútnak az épített csatornák formájára és anyagára utaló megoldásával igazi, magas szintű építészet, pedig épületről szó sincsen. A környezet alakításának elvárható építészeti minősége, mint tanulság feltétlenül megszívlelendő (Tervező: Josef Pleskot)

TANULSÁGOK

Mind a tíz kiválasztott városban találhatunk példát arra, amit jobban csináltak mint mi, de Prágára érdemes fokozottan odafigyelnünk. A földrajzi, a nagyságrendi hasonlóságoknak és a történelmi- és a városfejlesztési párhuzamoknak köszönhetően nagyon hasonló problémákkal találták magukat szemben a rendszerváltás idején 1989-ben, de az azóta eltelt idő alatt sokkal előbbre jutottak, mint mi. Mi az, amit meg kellene tanulnunk tőlük? Talán a következőket:

- Várost fejleszteni csak távlati céljaink elhatározásával, és azok elérésének megtervezésével lehet. Hosszú távú stratégiai terv, és annak folyamatos kontrollja nélkül a város csak sodródik az eseményekkel, miközben egyre jobban elveszti önmagát.
- A stratégiai tervnek a várost egy egységként kell kezelni, elsődlegesen a város egészének érdekeit kell képviselni és érvényesíteni.
- A város fejlesztése elsősorban szakmai kérdés (és csak másodjára politikai), amit a politikától függetlenül, az összéárosi érdekeket képviselő szakember-csoportnak kell megtervezni.
- A városnak –egyedi, önmagán túlmutató értékeinek a védelmében– fel kell készülni, és szükség esetén ellent kell állni a globalizáció kihívásainak (pl. koncentrált kereskedelmi központok, magasházak, sztárépítések, stb.).
- Az építészeti minőség nem szabad, hogy az épületekre korlátozódjon, hanem a közterületek minőségének is meghatározója. Sokkal inkább érzékelhető, tapintható, lemérhető az építészeti minőség a bejárható közterületeken, mint lezárt épületek külső megjelenésén.
- Becsülni kell önmagunkat és értékeinket, és másoktól is el kell várnunk, hogy megbecsüljék.
- Önbizalommal kell keresnünk minden olyan lehetőséget, amikor megmutathatjuk magunkat a világnak, és ha adódik, bátran élnünk kell az ilyen alkalmakkal, mert sokat profitálhat belőlük a város és az ország.

FORRÁSOK

- Személyes tapasztalatok,
- A MÉSZ Mesteriskola 2002-es útja,
- www.wikipedia.org
- www.cities.com
- www.praha.czso.cz