

# KÖZ-TÉR-ALAKÍTÁS

A városi rendeltetés és a helyi használat a köztértervezés gyakorlatának tükrében

DLA értekezés

készítette:  
Varga Péter István  
építész

témavezető:  
Pálfy Sándor DLA  
építész,  
tanszékvezető egyetemi tanár

BME Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék  
2011

tartalom

<b>Bevezető</b>	<b>3</b>
<b>I. A városi rendeltetés és helyi használat, mint a köztér meghatározó tényezői</b>	<b>8</b>
1.1 A városi rendeltetés	11
1.2 A helyi használat	15
1.3 Az időszakos használatok	17
1.4 A köztér programja	21
1.5 Ütközési pontok	24
<b>II. A közterek alakítása</b>	<b>30</b>
2.1 A köztéralakítás szempontjai és közreműködői	33
2.2 Az építész szerepe	36
2.3 A köztéralakítás célja	37
<b>III. Következtetések</b>	<b>40</b>
3.1 A közterek rendszere, mint szervező erő	41
3.2 A köztéralakítás a városfejlesztés katalizátora	44
3.3 A szemléletmód változása	47
<b>Összegzés / Abstract</b>	<b>51</b>
<b>Irodalomjegyzék</b>	<b>54</b>
<b>Esettanulmányok</b>	<b>58</b>
<b>Mellékletek</b>	<b>74</b>
Publikációk jegyzéke	75
Nyilatkozatok	76
Önéletrajz	79
<b>Az értekezéshez kapcsolódó további szakmai tevékenység rövid áttekintése</b>	<b>80</b>
<b>A mestermunka bemutatása</b>	<b>108</b>

## BEVEZETŐ

*„Most sokkal inkább magára a kérdésfelvetésre van szükség, s nem bevett válaszokra: a dolgok megváltoztak, az alkalmazott eszközök sem azonosak többé. Úgy is mondhatnám, vannak jelei bizonyos pozitív folyamatoknak: a Stílus visszafordíthatatlan krízise, az építészet mint autonóm diszciplína vége és a technológia redukálódása egyszerű eszközökké.”<sup>1</sup>*

*Massimiliano Fuksas*

---

<sup>1</sup> Részlet a 7. Velencei Építészeti Biennálé kiáltványából. Massimiliano Fuksas: The city: less aesthetics, more ethics. Rizzoli, 2001.

## Miért köztér?

Az ezredforduló utáni európai városépítészet egyre nagyobb figyelemmel fordul a közterek kérdése felé. Mindenekelőtt Barcelona az a város, ahol a köztér-rehabilitáció, a városi közterek megújítása és új közterek létrehozása a városfejlesztési programok fő mozgatórugójává vált. A „barcelonai modell”<sup>2</sup> nagy hatással volt az európai városfejlesztési folyamatokra; sok európai város indította be saját, átfogó köztér-rehabilitációs programját, amelyeknek mára megannyi példaértékűen megújult kortárs köztér az eredménye. Berlinben az újraegyesítést követő városfejlesztési koncepció egyik markáns elemévé vált a városi zöldfelületek és közterek megújítása; a lyoni Rhône-partvonal teljes városi szakaszának átépítése 2007-ben fejeződött be, új értelmet adva a város és a folyópart kapcsolatának; a Bordeaux-i villamosvonalak kiépítése során a kortárs köztéralakítás új építészeti értéként jelent meg a történeti belvárosban – a felsorolást szinte a végtelenségig lehetne folytatni portugál, német, holland, cseh vagy skandináv városok köztérmegújítási példáival.<sup>3</sup>



1. | Rakpart rehabilitáció Lyonban (forrás: flickr.com)

Természetesen a köztér mindig is jelen volt városaink életében. Az ókori agora, a középkori vásártér, a barokk reprezentáció terei és utcái, a XX. század korzói vagy politikai rendszereinek terei mind a városi közélet fontos helyszínei és városaink térbeli struktúrájának markáns alkotóelemei voltak. A városi beépítés és a köztér, a tömörség és az üresség egysége és folyamatos alakulása pedig elválaszthatatlan része az európai város történetének.<sup>4</sup> A XX. század végére azonban a városi terek használatában és a város felépítésében valami végérvényesen megváltozott. A közterek történeti funkciójukat végleg elvesztették; a vásártér, a piactér, a templomtér már régóta nem hordoznak átfogó jelentést a városi élet szempontjából. A történeti jelentés kiüresedésével a városi köztereken mind markánsabb igénnyel jelentek meg a város működési szükségletei: az infrastruktúrák és a közlekedési rendszerek. Ezzel együtt a közterek használata is átalakul; megjelenik, illetve felerősödik a szabadidő, a rekreáció, a turizmus, a vélemény-nyilvánítás stb. mint köztérhasználati igény. A közterületek állapota, használati és építészeti minősége tehát a városi életminőség meghatározó tényezőjévé válik.

<sup>2</sup> Barcelona városmegújítása tulajdonképpen már a 80-as években megkezdődött. A legkülönbözőbb szakmák szoros együttműködésén, a nyilvánosság előtt zajló vitákon, a városfejlesztést egyszerre helyi és globális léptékben kezelő gondolkodásmódon alapuló várostervezés máig modell értékű. A barcelonai modell részleteiről, előzményeiről és működéséről lásd például: Marshall, Tim (ed): Transforming Barcelona. Routledge, 2004

<sup>3</sup> Az európai köztérmegújítás példáinak egyik reprezentatív gyűjteménye a Centre of Contemporary Culture of Barcelona (CCCB) kezdeményezésére jött létre, az európai városi közterek díját pedig (European Prize for Urban Public Space) 2000 óta szintén a CCCB szervezésében nemzetközi építész zsűri ítéli oda a legjobbnak tartott köztérprogramnak. [www.publicspace.org](http://www.publicspace.org)

<sup>4</sup> „A városépítész az építészet legösszetettebb megnyilvánulása. A várost azonban nem csak sok-sok épület jellemzi. A város minőségileg más. Ez a másság mindenképpen az egyes épületek egymáshoz és a környezethez való térbeli viszonyában rejlik.” Meggyesi Tamás: Városépítészeti alaktan. Terc, 2009. p.11.

Mindemellett a város egyre bonyolultabb, összetettebb rendszernek tűnik, ahol egyre nehezebb érvényesíteni a város egészére kiterjedő, átfogó városépítészeti koncepciókat.<sup>5</sup>



2. | A budapesti Kálvin tér történeti használati módja (1900) és a városi működés mai dominanciája (2003)

(forrás: Klösz György és saját felvétel)

Mindez egyúttal a városfejlesztési eszközök átalakulását is jelenti. A barcelonai modellben, illetve a fent említett példákban az a közös újdonság, hogy e városfejlesztési programokban a közterek átalakítása, fejlesztése, rehabilitációja vagy új közterek létrehozása a alapvető *városfejlesztési eszközzé, értékteremtő erővé* válik.

A közterek felértékelődése, meghatározó, gyakran egyedüli szervező erővé válása történelmi előzmények nélküli jelenség, ami a klasszikus urbanisztikai eszközök átalakulásával is jár. Ezen belül a köztértervezés önálló szakterületté alakulása is megindult, amely több szakterület integrálásával és kooperációjával a városfejlesztési programok meghatározó részévé válik.

E nemzetközi folyamatok – módosulásokkal – a hazai városok és közterek esetében is megfigyelhetők. A hazai városi közterek erkölcsi és műszaki amortizációja már évtizedekkel ezelőtt megindult; a közterekkel kapcsolatos használati igények megváltozása a városi életmód – a nemzetközi folyamatokhoz hasonló – átalakulásával a hazai közterek vonatkozásában is megjelent. A 90-es évek hazai köztereire tehát egyszerre volt jellemző a korábbi használati igények kiüresedése vagy eltűnése, valamint a (még csak csírájukban jelen lévő) új használati módok megjelenése. Az ezredforduló után a közterek átalakulása felgyorsult, hiszen jelentős uniós forrás állt rendelkezésre a városi közterek fejlesztésére.<sup>6</sup> Köztérfejlesztési programok indultak be<sup>7</sup>, köztértervezési tervpályázatok jelentek meg; a köztéralakítás felértékelődése és önálló szakterületté válása hazánkban is elkezdődött.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> „Fél évszázaddal ezelőtt a civilizáció és a kultúra közötti dialektikus kölcsönhatás még lehetővé tette, hogy a városi szövet formáját és jelentését valamilyen szinten kontrolláljuk. Az elmúlt harminc év azonban gyökeresen átalakította a fejlett világ metropoliszainak központjait” Kenneth Frampton: Hét pont az ezredfordulóra. In: Mérhető és mérhetetlen, szerk. Kerégyártó Béla, Typotex, Budapest, 2000. p. 404.

<sup>6</sup> Az Új Magyarország Fejlesztési Tervben 2007-2010 között mintegy 200 milliárd forint uniós forrás állt rendelkezésre városfejlesztésre. Az úgynevezett „városközpont funkcióbővítő” beruházások során az önkormányzatok a rendelkezésre álló források jelentős részét közvetlenül a városi közterek megújítására költették el.

[http://www.nfu.hu/megjelentek\\_a\\_ropfunkciobovito\\_varosrehabilitaciot\\_tamogato\\_palyazat](http://www.nfu.hu/megjelentek_a_ropfunkciobovito_varosrehabilitaciot_tamogato_palyazat) (2009. 08. 11.)

<sup>7</sup> Néhány a legfontosabbak közül: Budapest Szíve program; pécsi EKF köztere; Miskolc Integrált Városfejlesztési Stratégiája

<sup>8</sup> A köztértervezést hazánkban a mérnöki szempontok uralják: köztereink kialakítását döntően a város működési igényei (közlekedés, infrastruktúra) és az ezt képviselő mérnöki szakmák szempontjai és tárgykultúrája határozzák meg.

## Az értekezés tárgya

A közterek városi szerepének átalakulása, jelentőségének növekedése egyúttal a közterekkel kapcsolatban megjelenő működési és használati *igények* megjelenését és átalakulását jelenti. A közterek átalakítása, fejlesztése, rehabilitációja során e legkülönfélébb igények adják a tervezési program és a tervezés alapját.

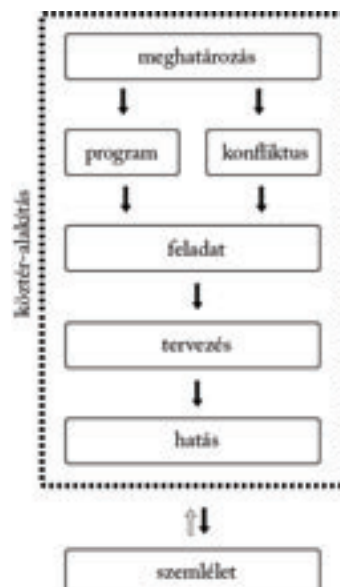
A közterek történeti használati módjainak és jelentőségének fokozatos eltűnésével és átalakulásával a *funkció* önmagában már nem képes leírni a közterek komplexitását. A közterek működését sokkal inkább a városi és a helyi léptékű igények két nagy csoportja határozza meg: az igények e két csoportját jelen értekezésben városi rendeltetésnek és helyi használatnak nevezzük.

*Jelen értekezés a köztéralkítás egyes tervezési kérdéseit tekinti át a városi rendeltetés és a helyi használat szempontjából.*

Az értekezés az alábbi kérdésekre keresi a választ:

- A köztereken megjelenő működési és használati tényezők hogyan határozzák meg a köztereket; e különböző igények alapján hogyan alakul ki a köztér tervezési programja, s a különböző igények hogyan kerülnek összeütkezésbe egymással?
- A tervezési program alapján hogyan határozható meg a köztértervezés célja és feladata?
- A köztértervezés milyen hatással jár, s mindebben mi a tervező építész szerepe?

Az értekezés e kérdésekre ad tézisek formájában válaszokat. Az értekezés három részből áll, s az egyes fejezetek gondolatmenetét a fejezetek végén tézisek foglalják össze. A tézisek közötti összefüggést az alábbi ábra szemlélteti:



A városi rendeltetés és helyi használat fogalmát és szempontjait a *saját köztértervezési gyakorlatom* alapján, új fogalomként határoztam meg. Az értekezés témájához közvetlenül kapcsolódó gyakorlati munkáim rövid áttekintését a melléklet tartalmazza. A gondolatmenet kialakítása során nagy segítségemre voltak a vizsgált (és számos esetben személyesen is tanulmányozott) közterek tanulságai, amelyek közül a legfontosabbakról a melléklet tartalmaz egy kivonatos ismertetőt.

A közterek kérdése egy rendkívül aktuális, éppen alakulóban lévő téma. Számptalan szakmát és tudományterületet érint, így a kérdés tárgyalása is számtalan szempontból és tudományterület irányából lehetséges. A közterek kérdése önmagában az építészet irányából is sokféle (például alaktani, kompozíciós, építészettörténeti, mérnöki stb.) szempontból megközelíthető. Jelen értekezés gondolatmenetét a városi rendeltetés és helyi használat saját építész-tervezői gyakorlatomból eredő szempontjaira szűkítettem, s így e téma tárgyalása során a kapcsolódó tudományterületek és szakmák, illetve az építészet és városépítészet egyéb szempontjaira csak a kérdés vizsgálatához feltétlenül szükséges mélységben térek ki.

A közterekkel kapcsolatba kerülő szakterületek sokféle köztér-definíciót alkalmaznak.<sup>9</sup> Jelen értekezésnek a köztér fogalmának definiálása nem tárgya; közterek alatt itt a *közhasználatú városi szabadtereket*<sup>10</sup> értjük. A köztereket tehát minden esetben *városi* kontextusban vizsgáljuk<sup>11</sup>; a falusias környezetben megjelenő közhasználatú szabadterek vizsgálata az értekezésnek nem tárgya.

Jelen értekezésben a köztértervezés mellett és helyett gyakran használjuk a *köztéralakítás* kifejezést. A köztéralakítás fogalmát a tervezésnél tágabb értelemben alkalmazzuk; beleértjük a közterek fizikai valóját meghatározó valamennyi szakmai tevékenységet: tehát a tervezést megelőző vizsgálatot, a tervezési program megfogalmazását és magát a tervezést. A köztéralakítás fogalmában tehát nem csak az építész, hanem minden egyéb érintett szakma tevékenysége és szempontjai is megjelennek.

## Az értekezés célja

Jelen értekezés célja, hogy a *saját tervezői gyakorlat szűrőjén keresztül* áttekintést adjon a köztereket meghatározó alapvető tényezőkről, illetve a köztereket alakító szakterületek és az építészet legfontosabb kapcsolódási pontjairól. A köztéralakító tényezők definiálásával és rendszerezésével a köztértervezés könnyebben átlátható, könnyebben kezelhető kérdéssé válik. A dolgozat további célja, hogy e szempontok szubjektív számba vételével tovább segítse a köztértervezés önálló szakterületté válását, ahol e szerteágazó szakmai szempontok – gyakran a hagyományos építészeti gondolkodás számára szokatlan – integrálására és kezelésére van szükség.

---

<sup>9</sup> A különböző köztér-definíciók áttekintését lásd például Balogh Péter István: A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban. Doktori értekezés, KÉE KTT, 2004., 1.4.1. fejezet

<sup>10</sup> A szabadterek fogalmát Balog Péter István így definiálja doktori értekezésében. „A városi szabadterek a be nem épített települési tér („városi üres”) tájépítészeti eszközökkel alakított, emberi használatra feltárt részei.” (Balogh Péter István id. mű) Az építészetet és tájépítészeti e definícióban azonos értelmű fogalomként használhatjuk. A szabadterek fogalmáról lásd még Jámbor Imre: Kertépítészeti tér, szabad tér, zöld tér. In: Tájépítészet 2000/1

<sup>11</sup> A városi közterek városépítészeti szempontú tipológiáját lásd például: Meggyesi Tamás id. mű, p. 135.

**I. A VÁROSI RENDELTETÉS ÉS HELYI HASZNÁLAT,  
MINT A KÖZTÉR MEGHATÁROZÓ TÉNYEZŐI**



## Használat és rendeltetés

A „használat”, a „rendeltetés” és a „funkció” fogalmakat gyakran egymás szinonimájaként használjuk. A fogalmak között nyilvánvalóan szoros a kapcsolat, de a közterek kontextusában lényegi különbségek fedezhetők fel.

A funkció egyfajta *megfeleltetés*:<sup>12</sup> az a mód, ahogy az adott objektum (építmény, tárgy, tér) megfeleltethető a rá vonatkozó igényeknek és szükségleteknek.<sup>13</sup> A funkció tehát egy statikus, absztrakt *állapot*, amelyhez a probléma helyes felismerésén és megoldásán keresztül egyenes út vezet. Ebben az értelemben a funkció a dolgok sajátja: ha jól ismertük fel a problémát (igényeket, szükségleteket), akkor létre is tudjuk hozni a megoldást kínáló tárgyat vagy épületet.<sup>14</sup>

Látható, hogy a fenti értelemben a funkció fogalma azt is tartalmazza, hogy a dolgok (épületek, tárgyak, terek) funkciója, vagyis az, hogy *mire valók*, többnyire véglegesen és egyértelműen meghatározható. Ha változás áll be az igényekben és szükségletekben, akkor megfelelő beavatkozással az objektum (tárgy, épület, tér) módosítható, kiegészíthető, bővíthető, átalakítható stb.; vagy ha ez nem vezet eredményre, akkor új objektum hozható létre, amely már megfelel az aktuális szükségleteknek és igényeknek.

Épületek esetében a funkció többnyire könnyen azonosítható. Az épületek többsége funkcionálisan jól meghatározott. Pontosan tudjuk, hogy egy iskolát mire is kell (és lehet) használni. Bármennyire is differenciált, összetett és bonyolult egy épület funkciója, a működése során joggal várjuk el a rendeltetésnek való megfelelést, illetve többé-kevésbé pontos elvárással rendelkezünk a tekintetben, hogy az adott épületben mi is *szokott* történni, az épületet mire szokás használni. Egy kórház vagy egy atomreaktor meglehetősen összetett működésű épület, de ettől függetlenül nagyjából tudjuk, hogy mire „való”, mi a rendeltetése és ennek milyen használati módok felelnek meg.

A városi közterek tekintetében ugyanez nem mondható el ilyen egyértelműen. Természetesen a közterek is rendelkeznek funkciójukat tekintve meghatározottsággal; ám ez a meghatározottság korántsem mindig egyértelmű, tiszta és zavarmentes. A közterek jól tipizálhatók, használatuk vagy városi helyzetük szerint jól besorolhatók.<sup>15</sup> Mégis, a kategorizálás nem nyújt egyértelmű és kizárólagos támpontot a tekintetben, hogy az adott köztér pontosan mire és hogyan használható. Például egy „vízpart” vagy egy „vásártér” esetében lehetnek elképzeléseink arra vonatkozólag, hogy ott mi is „szokott” történni, de a funkcionális besorolás illetve a tér városi szerepe nem ad átfogó tájékoztatást a tér valamennyi működési és használati dimenziójáról.

---

<sup>12</sup> A funkció egyik első, építészeti meghatározását, elvi és gyakorlati alkalmazását a klasszikus modernizmus gondolkodásmódjában találjuk meg. Ezek szerint a funkció az objektum (épület, tárgy, tér) az igényeknek és szükségleteknek megfeleltetett optimális állapota. Ehhez az állapothoz a probléma-felismerésen és a megoldás eszközeinek (gazdasági, szociális, technológiai) optimalizálásán keresztül vezet az út. A II. világháború után mindez egybeesett azzal a felismeréssel, hogy a hagyományos építészeti gondolkodásmód sem módszereiben, sem stílusztikailag alkalmas a megváltozott (vélt vagy valós) szociális és környezeti igények kielégítésére. Lásd: Benkő-Fonyódi: *Glocal City*. Terc, 2009. p. 17-19.

<sup>13</sup> A modernizmus szempontjából például a modern város egyik feladata az „elemi komfort” biztosítása. *„Egész városokat kell felépíteni, újjáépíteni, hogy megteremtjük bennük az elemi komfortot, amelynek hiánya, ha még egy darabig eltart, a társadalom egyensúlyát veszélyezteti.”* Le Corbusier, 1923

<sup>14</sup> *„Ha korunkban valamilyen probléma felmerül, törvényszerűen megtalálja a megoldását.”* Le Corbusier, 1923

<sup>15</sup> a városi szabadter-típológia részletes áttekintését lásd: Balogh Péter István: A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban. Doktori értekezés, 2004., 1.4.1.4. fejezet

A mai városok értelmezésekor tehát a funkció csak részlegesen használható fogalom, amely önmagában nem képes leírni a városi helyzetek sokrétűségét. Az, hogy pontosan mi is a funkciója egy városi köztérnek, összességében, végérvényesen és teljes mélységében nehezen határozható meg.

A közterek működése sokkal pontosabban leírható a *városi rendeltetés* és a *helyi használat* fogalmával.

Bár a rendeltetés és a használat látszólag hasonló fogalmak, éppen a felhasználási *igények* szempontjából élesen elválnak egymástól. Egy kanállal szükség esetén vágni is lehet (erre is használható), de geometriai kialakítása folytán alapvetően folyadékok kanalizására találták ki (ez a rendeltetése). Látható, hogy a „mire való” kérdésre többféle válasz is adható; de valamennyi válasz besorolható a rendeltetés vagy a használat kategóriájába.<sup>16</sup>

Ehhez hasonlóan a „mire való a köztér” kérdésre is könnyebben adhatunk válaszokat a rendeltetés és a használat fogalmának segítségével. A közterek esetében a rendeltetés és a használat különböző igényeket foglal össze; olyan igényeket, amelyek a közterek általános vagy eseti használata, működése és működtetése, átalakítása stb. során jelennek meg. A két fogalom között tehát nem csak logikai vagy szemantikai különbség van. A rendeltetés és használat gyűjtőfogalmak: a közterekkel kapcsolatban fellépő, markánsan különböző eredetű igényeket foglalják össze. A rendeltetés alapvetően a *városi*, a város működésével kapcsolatos tényezőket jeleníti meg (például közlekedés, infrastruktúra), míg a használat fogalmát a *helyben fellépő* köztérhasználati igényekre (például szabadidő eltöltése, rendezvények) alkalmazzuk.



3. | A városi működés és a helyi használat igényei a budapesti Kálvin téren (forrás: flickr.com és S73 Kft.)

A közterek vizsgálata és tervezése során ismernünk kell a városi működéssel kapcsolatos igényeket és a helyi használat különböző igényeit. A közterek alakítását tehát érdemes megvizsgálnunk a városi rendeltetés és a helyi használat szempontjaiból is.

---

<sup>16</sup> A tárgyak kontextusának megváltozása (megváltoztatása) például több művészeti irányzat sajátja, kezdve a ready made irányzattól a konceptuális művészetekig. E művészeti ágak gyakran élnek a „rendeltetés” és a „használat” fogalmainak felcserélésével vagy relativizálásával. De tulajdonképpen az újrahasznosítás is a rendeltetés és a használat újradefiniálásának tekinthető: így lesz az autógumiból oldaltáska, a tejes zacskóból női kalap.

## 1.1 A városi rendeltetés

A köztetek rendeltetését az adott köztérre vonatkozó városi szintű igények határozzák meg. A rendeltetés ilyen értelemben egy statikus kategória, amely a város működésén, adminisztratív rendszerein, szabályozásán, gazdasági és tulajdonviszonyain alapul. A köztér rendeltetését tekintve tehát többnyire rögzített, általános érvényű vagy nagyobb léptékű tényezőkről beszélhetünk. Vagy megfordítva: a rendeltetés a köztér szerepe a város működésében. Kis túlzással: a város, az átfogó rendszerek, a „nagy egész” szempontjából egy adott köztér csak a város működése és működtetése szempontjából érdekes.<sup>17</sup>

A városi rendeltetést, a város működését az alábbi legfontosabb tényezők határozzák meg:

- városszerkezet
- közlekedés
- infrastruktúra, közműrendszerek
- tulajdonviszonyok, használati jogosultságok
- gazdasági érdekek
- szabályozások
- táji adottságok, zöld struktúrák, növényzet

A rendeltetés, mint városi dimenzió jól szabályozható, jogi és adminisztratív eszközökkel jól körülírható. A városfejlesztés gyakorlata alapvetően rendeltetés-túlsúlyos, azaz a különböző városi területek jogi és adminisztratív szabályozására, meghatározására, illetve ezek gazdasági vonzataira és feltételeire koncentrálnak. A tervezés ebben az esetben a városi rendeltetésnek való megfeleltetést jelenti: akkor „jó” a köztér, ha megfelel a rendeltetésének, illetve a rendeltetést körülíró adminisztratív, jogi, szabályozási paramétereknek.

A rendeltetés tehát egyfajta városi léptékű koncepció, amelynek egyik alapvető célja a város működtetése és fenntartása. Nyilvánvalóan a működtetéshez elengedhetetlen a rendeltetés minél pontosabb, szabatos megfogalmazása és szabályozása. A közlekedés például egy kifinomult és rendkívül komplex rendszer, amely csak jól szabályozott kereteken belül működtethető, hasonlóan az infrastrukturális hálózatokhoz. A rendszerekben beálló változás vagy hiba is csak a jól kialakított szabályozókkal, protokollokkal kezelhető; nem is beszélve a hatékonyságról és a fenntarthatóságról, amely a szabályozók és rendszerek folyamatos tökéletesítését kényszeríti ki.

Látható, hogy a rendeltetés, vagyis a város működtetése és fenntartása közterekkel kapcsolatban meghatározó igénnyel lép fel. A köztér tulajdonképpen a város működtetésének is a helyszíne, hiszen a működéshez szükséges valamennyi rendszer (közlekedés, infrastruktúra) többnyire a köztetek (közterületek) érintésével, alatta, felette vagy rajta halad. A köztér egyik alapfeladata tehát a város működéséhez szükséges rendszerek biztosítása.

---

<sup>17</sup> A budapesti Kálvin tér például a 4-es metró szempontjából közlekedési csomópont és átszállóhely. Egy fontos pont a város tömegközlekedési térképén. E térkép nem terjed ki a térre kitelepülő étterem igényeire, a kutyasétáltatásra vagy a téren találkozó egyetemistákra. A nagy városi rendszerek szemszögéből a helyi használatok nem látszanak.

*A rendeltetés tehát a köztér városi programja.*

Egyes közterek koncepcióját és kialakítását döntően a városi rendeltetés igényei határozzák meg. Ilyen esetekben a helyi használati igények vagy alig lépnek fel, vagy jelentőségük elenyésző a városi működés dimenzióihhoz képest.

Rendeltetés túlsúlyos köztér markáns példája a strasbourgi Terminus Nord villamos végállomás (Zaha Hadid Architects, 1999-2002). Strasbourg külvárosában felépült létesítmény a közlekedés által meghatározott köztér, igazi táji elem. A kompozíció minden részlete a közlekedési elemek mozgásából, végső soron a városi rendeltetés (a közlekedés) igényeiből és jellegzetességeiből ered. Az itt kialakuló közteret alapvetően és elsősorban a város nagy léptékű működése, a városi rendeltetés határozza meg. A villamos-végállomás „zöldmezős” beruházásként épült, a helyi használat igényei nem jelentek meg a tervezés során. A terület használata is a közlekedésen alapul; egy részletes helyi vizsgálattal valószínűleg feltárhatók lennének egyéb helyi használatok (pl. éjszakai menedék hajléktalanoknak), de a terület izolált helyzetéből fakadóan a városi közlekedési csomópontokra jellemző egyéb helyi használatok (kereskedelem, szabadidő, turizmus) itt nem jelennek meg.



4. | Strasbourg, villamos-végállomás (forrás: flickr.com, saját fotó)

Hasonló példa a lyoni agglomerációs villamosvonal kiépítése is (1997-2000), amely lényegében a közlekedés által meghatározott közterek összefüggő láncolatából áll. A közlekedéshez szorosan kapcsolódó köztéri elemeket (megálló, átkelők, átszállóhelyek, peronok, pálya) alapvetően a villamosvonal igényei és használata határozták meg. A beruházáshoz azonban tágabb értelemben vett köztér-rehabilitáció is kapcsolódott (megújultak egyes közvetlenül kapcsolódó utcák, terek), így a vonal kiépítése számos köztér átalakulását indukálta. Természetesen e kapcsolódó közterek tekintetében már a helyi használati igények fellépése jóval erőteljesebb – a villamos működéséhez közvetlenül kapcsolódó közterek vonzáskörzetéből kilépve a városi rendeltetés (a közlekedés) igényei már messze nem csak önmagukban érvényesülnek. Így egy izgalmas köztérrendszer keletkezett, amelyben az átfogó rendszert a villamosvonal határozza meg, míg a kapcsolódó köztereket már a város helyi sajátosságai befolyásolják.



5. | Lyon, villamos-vonal fejlesztése (forrás: flickr.com)

A köztértervezés mai hazai gyakorlatában megjelenő tervezési szempontok többsége a város működéséhez, a nagy városi rendszerekhez és ezek adminisztrációs hátteréhez, illetve a várostervezés kompozíciós alapelveihez kötődik. A köztértervezést meghatározó legfontosabb városi tényezők az alábbiak:

- területfelhasználás és adminisztráció
- a városi működés és fenntartás szempontjai
- volumetrikus városépítészeti szempontok

#### Területfelhasználás és adminisztráció

A terület-felhasználás a városi térségeket homogén, rendeltetési alapon megkülönböztetett egységekként kezeli, ahol a fejlesztés a rendeltetésen alapuló, terület-felhasználási egységnek megfelelő módon valósulhat meg (ipari zóna, kereskedelmi terület, intézményi terület, véderdő stb.). A terület-felhasználási besorolás döntően a rendeltetésen, illetve tulajdonviszonyokon és használati jogosultságokon alapulnak. A besorolás eszköze alapvetően a szabályozás, illetve a rendeltetésre vonatkozó jogszabályok rendszere.<sup>18</sup> A város fejlesztése, átalakítása ez esetben adminisztratív eszközök alkalmazását igényli (például át kell sorolni egy területet egy másik övezetbe, terület-felhasználási kategóriába, hogy a fejlesztés végrehajtható legyen).

#### A városi működés és fenntartás szempontjai

A városi működésre koncentrált tervezési programok alapján a köztér kialakítása a városi működésből következik; felülről lefelé, a nagy rendszer (a város) felől a kisebb részletek (a helyi magvalóság) felé mutató, egyirányú út. E szemléletmód gyakorlati következménye az infrastrukturális beruházásokhoz kapcsolódó, az infrastruktúrák által meghatározott közterek kialakulása. A jelenlegi hazai városi közterek alakítását alapvetően a rendeltetési igények, s a hozzájuk kapcsolódó mérnöki tevékenység határozza meg. A városi tájat, a köztereket ma döntően a mérnöki szakmák objektumai és tárgykultúrája alakítják.

<sup>18</sup> A szabályozásról lásd például: Nagy Béla: A település, az épített világ. B+V Lap és könyvkiadó, 2005.

## Volumetrikus városépítészeti szempontok

A volumetrikus megközelítésmód a várost többnyire formák, épített elemek, tömegek együtteseként írja le. A tömegek között kialakuló tér, az üresség nem képzelhető el a tömegek nélkül; így a városi üresség ebben az értelemben a tömegek viszonyát fejezi ki, s e térbeli viszony elválaszthatatlan alkotóeleme. A városépítészet alaktani aspektusa tehát többnyire (némi leegyszerűsítéssel élve) a tömegek városi koordinálását, komponálását, a térbeli viszonyok urbánus megfogalmazását és az ehhez szükséges eszközök alkalmazását jelenti.

A városfejlesztés fenti alapelvei a közterület-fejlesztési, köztérmegújítási programok során is érvényesülnek. Ennek gyakorta az az eredménye, hogy a városi köztér a működés, a közlekedés és infrastruktúra művelei területévé válik.

## 1.2 A helyi használat

A közterek működésének másik összetevője a helyi használat. A használat azt mutatja meg, hogy az adott dolgot (tárgyat, építményt, teret) éppen aktuálisan *mire* használjuk.

*„A használat nem egy olyan minőség, amely a dolgok, építmények vagy terek egyértelmű sajátja; sokkal inkább egy társadalmi viszony megjelenési formája a tulajdon, a hozzáférés és a használatához való jog háromszögében.”<sup>19</sup>*

Látható, hogy a használat fogalmával a közterek működése, állapota és változása is sokkal gazdagabban kifejezhető. A használat fogalma és alkalmazása nem meghatározó, hanem lehetővé tevő; nem előíró, hanem feltáró.

A használat problémaköre abból a kérdésből ered, hogy a városi élet, a város működése, a közélet, illetve ezek változása a tulajdon és a hozzáférés szempontjából térben és időben hogyan strukturálható. A városfejlesztés területfelhasználás-alapú kategorizálása semmit nem mond arról, hogy voltaképpen *milyen* is az adott városrész, térség, köztér. A „lakóövezet”, „intézményi terület” ingatlanpiaci és adminisztratív szempontú besorolása szükséges, de messze nem elégséges szempont ahhoz, hogy egy térség, városrész köztereinek alakításába fogjunk. Egy jogi szempontú (például lakóövezeti) besorolás semmilyen támpontot nem ad annak meghatározásához, hogy az adott közteret mire is használjuk.

A városi rendeltetéshez szorosan kötődő mindennapi használatok mellett a köztereket meghatározó legfontosabb használati módok az alábbiak lehetnek.

- események, rendezvények, fesztiválok
- vásárok, piacok
- a szabadidő eltöltésének igénye, mint köztérhasználat
- a közéletiség megjelenési formái (tüntetés, gyűlés, aláírásgyűjtés, hittérítés stb.)
- a vélemény-nyilvánítás különböző formái (graffiti, választási plakátok stb.)
- turizmus és alternatív turizmus
- sport (például: a köztér mint gördeszka vagy bmx akadálypálya)
- művészeti tevékenységek (pl. a street art különböző formái)

Fontos hangsúlyozni, hogy természetesen a fent felsoroltak közül szinte minden használati mód lehet „rendeltetészerű”, a köztér rendeltetésének megfelelő használat. Az, hogy milyen használati módok következnek egyenesen a városi működésből, csak a konkrét köztér ismeretében dönthető el (a politikai nagygyűlés például a budapesti Hősök tere esetében rendeltetészerű – noha időszakos – használat, míg a Nagykörút esetében kevésbé az). A fent felsorolt használati módok azonban csak egyes viszonylag specializált közterek esetében tekinthetők a városi rendeltetésnek megfelelő

---

<sup>19</sup> Kohutek-Kamleithner: Temporäre Nutzungen, Deregulierung und Urbanität. In: Temporäre Räume. Birkhäuser, 2006. p. 26.



„rendeltetészerű” használatnak; a város *általános* közterein sokkal inkább atipikus vagy időszakos használatként jelennek meg.<sup>20</sup>

Mindezek alapján azt is mondhatjuk, hogy a városi szintű rendeltetés mellett a használati módok széles skálája az, ami tulajdonképpen a városi terek köztér-mivoltát adja. E használati módok hiányában egy városi térség valójában nehezen nevezhető köztérnek. Bár jogi, adminisztratív szempontból a közhasználatú városi szabadtereket rendszerint köztérnek, közterületnek nevezzük<sup>21</sup>, mégis a használati módok dimenziójában nem feltétlenül minden városi szabadter valodi köztér, közösségi tér (public space).<sup>22</sup>

*A használat tehát a köztér közösségi programja.*

Egyes közterek programját szinte kizárólag a helyi használati igények határozzák meg. A koppenhágai Sønder Boulevard megújítása<sup>23</sup> például a helyi használati igények mentén alakult ki. Az út Koppenhága egyik járműforgalommal leginkább túlterhelt útvonala volt; a forgalomcsillapítás után létrejött sétányt a helyi lakosság bevonásával alakították ki. Az új sétány központi zónáját a helyi használati igények szerint rendezték be: helyet kapott itt sportpálya, közkert, rendezvényter, bolhapiac stb. Így tulajdonképpen egy olyan köztér-sor jött létre, amely helyi igényeknek megfelelő kis egységekből áll össze. Az új sétány nem befejezett mű; használata a helyi ötletek alapján azóta is folyamatosan alakul.



6. | A koppenhágai Sønder Boulevard (forrás: publicspace.org és flickr.com)

<sup>20</sup> Mindemellett a használati módok időbeli változása is jellemző lehet egy adott köztérre. Megfigyelhetők olyan használati módok, amelyek nap mint nap megjelennek az adott köztéren, s lehetnek olyanok, amelyek csak igen ritkán bukkannak fel. Lehetnek rendszeresek (heti piac), s lehetnek rendszertelenek (tüntetés).

<sup>21</sup> „közterület: a közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közterületnek közútként szolgáló és a magánterületnek a közforgalom számára a tulajdonos (használó) által megnyitott és kijelölt részét, továbbá az a magánterület, amelyet azonos feltételekkel bárki használhat”. 1999. LXIII. törvény 27.§

<sup>22</sup> Amennyiben a köztér = közösségi tér egyenlőséget elfogadjuk. „A köztér a település közösségi életének nyilvános helye.” Tóth Zoltán: A települések világa, Ponte Press Kiadó, 1997. p. 100.

<sup>23</sup> tervező: Stig L. Andersson, Karen Margrethe Krogh, Filippa Berglund, Martin Birch Pedersen, SLA, 2005-2007



### 1.3 Az időszakos használatok

A használati módok közül egyre fontosabbak a különböző időszakos vagy átmeneti használatok. A városi események például (kiállítások, rendezvények, koncertek stb.) egyre jelentősebb szerepet kapnak a városok életében, ezért jelenlétük a köztér tervezési programjaiban is mind hangsúlyosabb. Az időszakos használati módokat jelen fejezetben ezért kiemelten tárgyaljuk.

*„Úgy tűnik, hogy ma egy új építészeti jelenik meg a horizonton; a hagyományos ikonográfián és a rögzített objektumokon túl ez az építészeti a változáshoz kötött: ez az esemény, az átmenet és a folyamatokból kifejlődő dimenziók építészete.”<sup>24</sup>*

A köztereken megjelenő használati módok rendkívül sokfélék lehetnek. Alapvetően megkülönböztethetünk általános, „mindennapi” használatokat (általános köztérhasználat, séta, közlekedés stb.) illetve atipikus, spontán vagy időszakos használati módokat. A különböző használatok kategorizálása és szétválasztása igen nehéz; az, hogy milyen használati mód tekinthető például atipikusnak, leginkább a városi rendeltetésnek való megfeleléssel fejezhetjük ki. Tehát, a városi köztér rendeltetésének megfelelő használatot nevezhetjük általános használati módnak (például a buszvégállomás közterein várakozás, közlekedés), a rendeltetésnek nem megfelelő használatokat pedig egyéb, atipikus vagy időszakos használati módnak (a buszvégállomás közterein focimeccs, rajzverseny). A használati módok sokféleségének feltérképezése és besorolása messze túlmutat e dolgozat keretein. Témánk szempontjából azonban nincs is szükségünk pontos használati kategóriákra, hiszen e dolgozatban alapvetően a városi rendeltetés és a helyi használat viszonyára és tervezési dimenzióira koncentrálnak. Tervezési szempontból a használati módok kategorizálásának inkább az adott tér (az adott tervezési feladat) összefüggéseiben van értelme, hiszen ami az egyik tér esetében atipikus vagy időszakos használat (aszfaltrajzverseny a kisváros főutcáján) addig ugyanez a használat más köztér esetében inkább általános használatnak minősül (aszfaltrajzverseny az iskola udvarán).

Az időszakos használatot számtalan körülmény okozhatja (gazdasági, adminisztratív, szociális): jellemző lehet a különböző okokból felhagyott városi területek, épületek használata. Időszakos használatok, események megjelenhetnek az „üzemszerű”, mindennapos városi rendeltetés átmeneti szüneteltetésével is.<sup>25</sup> Az időszakos használat mindemellett lehet programszerű is – mint utaltunk rá, az időszakos városi események *lehetősége* a köztértervezési programok egyre fontosabb része.

A legfontosabb időszakos használati módok a következők:

- események és rendezvények
- szabadidő eltöltése
- leállt projektek hasznosítása
- közéletiség
- köztéri művészet
- turizmus

---

<sup>24</sup> Manuel Gausa, in: The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture. ACTAR, 2003, p. 34.

<sup>25</sup> Ilyen például a Párizsban évente megrendezett Plázs, ahol a Szajna-rakpart teljes lezárásával strandot alakítanak ki.

Az időszakos köztéri használatok (különösen a közéletiség, a köztéri művészet és a turizmus) szerteágazó jellemzőinek áttekintése messze túlmutat e dolgozat keretein, ám rövid számbavételük a téma szempontjából mindenképpen szükséges.

### Események és rendezvények

A városi közterek egyik legerősebb, legnagyobb hatású időszakos használati módja. Az esemény ma már a várospolitikai eszköze; a városok világméretű versenyében a városok önmagukat eseményeken keresztül hatásosan pozícionálhatják. Az esemény-kultúra a nemzetközi jelentőségű eseményektől kezdve (olimpia, vásár, koncert) a legkisebb helyi eseményekig (utcakávészó, bolhapiac) mindent magába foglal.<sup>26</sup> Esemény-központúak a pécsi EKF 2010 rendezvénysorozat közterei, de az időszakos rendezvények befogadása kifejezett célja volt a barcelonai EL Forum fejlesztésének is.



7. | Koncert a barcelonai EL Forumon (forrás: flickr.com)

### Szabadidő eltöltése

A városi tereken megjelenő rekreációs igény és használati forma. A szabadidő társas eltöltésének olyan formájáról van szó, amely nem feltétlenül kötődik specifikus helyekhez, lényege sokkal inkább a városi terek nyújtotta *szabadsággal* élve egyfajta mobilitás, dinamizmus, állandó helyváltogatás, csatangolás.<sup>27</sup> Ide köthető a köztereken gyakran megjelenő sporttevékenység, ahol az adott közteret a használó sportpálynak tekinti és a köztér felszerelését, bútorait e sportpálya részeként használja, néha ki is egészíti vagy átalakítja (gördeszkapálya, bmx, focipálya stb.).<sup>28</sup>

### Leállt projektek hasznosítása

E tárgykör szintén nem tartozik szorosan e dolgozat témájához, ám érdemes megemlíteni, mivel félbehagyott projektek esetében időnként találkozunk köztér jellegű hasznosítással is.<sup>29</sup> Különösen a 2008-as gazdasági válság kitörése után jelent meg, többnyire a nagyobb nyugat-európai városok erőltetett ingatlanfejlesztésekkel érintett területein. Az átmenetileg leállított beruházások nyomán félbemaradt, befejezetlen épületeket, építési helyszíneket egyéb célra hasznosították. Az „egyéb cél” többnyire valamilyen vendéglátási funkció, vagy akár városi közpark. A leállt projektek átmeneti hasznosítását általában az érintett városok (pl. London) vezetése is támogatja, felismerve az ebben

<sup>26</sup> részletesebben lásd: Varga Péter István: Esemény-város – Várospolitikai és közéleti kérdések kortárs művészeti törekvések kapcsán. 4D Tájépítészeti és Kézművészeti Folyóirat, 2007/8.

<sup>27</sup> részletesebben lásd: Közterületek használata és megítélése Budapesten, Közvélemény-kutatási jelentés. Studio Metropolitana, 2004. A szabadidő tekintetében egyes épületek, például plázák belső tere is köztérnek minősül. Lásd: Düll-Demetrovics-Paksi: Pláza, ifjúság, életmód. L'Harmattan, 2009.

<sup>28</sup> Ilyen például a Kosztolányi Dezső téren megjelenő gördeszkapázás. Ez a használati igény a tervezés során nem volt ismert.

<sup>29</sup> Gondoljunk itt például a budapesti Erzsébet téri Gődörre, ahol a félbehagyott Nemzeti Színház maradványain a város egyik legkedveltebb köztere jött létre

rejlő, a város imázsát alakító erőt – és a félbehagyott építkezések negatív üzenetét.<sup>30</sup> Az átmeneti hasznosítás másik példája a berlini Volkspalast épülete, amelyet lebontása előtt (2008) évekig kulturális központként és kiállítóterként használtak. Az egykori keletnémet parlament épülete így egyfajta speciális köztérre vált.<sup>31</sup>

## Közéletiség

A városi események egyik legfontosabb időszakos használati módja a közéletiséghez kapcsolódik. A közélet egyik megnyilvánulási formája a köztéri vélemény-nyilvánítás. A demonstráció, a politikai-közéleti rendezvény, választási plakát, gyűlés stb. a városi közterek fontos használati módja. A köztéri vélemény-nyilvánításnak konkrét környezeti következményei vannak; a vélemény-nyilvánítás különböző formáinak környezeti kezelése így várospolitikai, építészeti, tervezési és fenntartási kérdéssé válik.



8. | Köztéri vélemény-nyilvánítás (forrás: flickr.com)

Különösen fontos kérdés a köztéri jelenlét, illetve a jelenléthez kötődő tárgyi környezet *változása*. A megváltozott vagy változó köztéri jelenlét a megváltozott vagy változó közéletiség jele, végső soron a változó társadalmi viszonyok köztéri lecsapódása. Vagy megfordítva: a társadalom és a közéletiség változása azonnal megjelenik a köztér megváltozásában is. *A köztér a közéletiség egyik indikátora.*<sup>32</sup>

## Köztéri művészet

A köztéri jelenlét rendkívül sokat tárgyalt megjelenési formái a különböző köztéri művészeti tevékenységek. A köztéri művészet tárgyalása e dolgozatnak nem célja; a jelenség azonban a köztérhasználat egyik alkotóeleme.

<sup>30</sup> például: <http://www.buildingexploratory.org.uk>, vagy 'The Temporary Use of Empty Space as Artists' Studios', <http://nfasp.org.uk/page.php?id=180> (2010. 11. 01.)

<sup>31</sup> Budapesti példa a 4-es metró szerkezetkész állomásainak időszakos használata. Bár az építkezés nem állt le, de (e dolgozat készítésének idején) jelentősen lelassult, lehetővé téve az állomási belső terek időszakos kulturális célú hasznosítását (pl. színház a Rákóczi téri állomáson, graffiti-bajnokság a Köztársaság téri állomáson stb.).

<sup>32</sup> Egyik első, még egyetemi pályázati munkámban a gyulai főtér rendezése volt a feladat. A főtér jelentős részét az egykori ünnepi (felvonulási) tér foglalta el. A felvonulási tér a szobrok eltávolítása után elvesztette egykori funkcióját és jelentését; a közélet megváltozásával egyidejűleg a politikai reprezentációnak ez a formája eltűnt a köztérről, torzókat és romokat hagyva maga után. A tér tehát fizikai valójában, indikátorként mutatta meg a közélet megváltozását, egy politikai rendszer eltűnését. A tér átalakítása iránti igény a közélet megváltozásából is következett.

A köztéri művészet, a művészeti és egyéb időszakos események lehetőségeit a várospolitikai, a városfejlesztés is egyre inkább felismeri. A brit *Banksy* munkássága turisztikai látványossággá vált; a közterek programozásának pedig egyik fontos eleme az időszakos, spontán események programszintre emelése és intézményesítése. A köztéri művészet egyik legjelentősebb európai fesztiválja a hágai *Today's Art* fesztivál, ahol a kísérleti művészeti projekteknek közös vonása a (városi) tér, a köztér, a köztérhasználat átértelmezése. A köztéri művészeti fesztiválok kínálata egyre bővül, jelentőségük a városi terek programalkotásában, a városok gazdasági potenciáljában egyre erősebb.<sup>33</sup> A köztéri művészet, a kreativitás köztéri jelenléte, a művészeti-kulturális esemény ma a közterek alakításának, a köztér programjának részévé vált.<sup>34</sup>



9. | Banksy Londonban és fényfestés Budapesten (forrás: banksy.co.uk és flickr.com)

## Turizmus

A turizmus a város közterein egyre erőteljesebben megjelenő használati mód. Egyes városok vagy városrészek esetében már meghatározó, néhol szinte egyedüli használat.<sup>35</sup> Az időszakos látogatásra komponált speciális közterek, városrészek a városok „programkínálatának” szerves részei (Disneyland, vidámpark, állatkert). A turizmus, mint időszakos használati mód a közterek programjának részévé válik.

<sup>33</sup> további jelentősebb köztéri művészeti fesztiválok: Future Everything (Manchester), Almelo Media Art Flow Festival (Hollandia), Club Transmediale (Berlin)

<sup>34</sup> részletesebben lásd: Varga Péter István, id, mű, in: 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 2007/8.

<sup>35</sup> szinte közhelyszerű példája ennek Velence.

## 1.4 A köztér programja

A 2010-es Köztér Európai Díját (*European Prize for Urban Public Spaces*) holtversenyben az oslói Norvég Operaház és a keletnémet Magdeburg városában megvalósult nyitott könyvtár nyerte.<sup>36</sup> A két tér – tervezési programjukat tekintve – két végletet képvisel. Az egyik nyertes, az Oslo-i Norvég Operaház<sup>37</sup> külső tere az épület és környezetének kifinomult megfogalmazása; exkluzív, grandiózus kompozíció; minden tekintetben építészeti mű. A másik nyertes, a magdeburgi Nyitott Könyvtár<sup>38</sup> az, aminek a neve mutatja: bárki által ingyenesen kölcsönözhető könyvek köztéri gyűjteménye. A mintegy húszezer kötetet a helyi lakosság gyűjtötte össze, s a könyvek elhelyezésére valósult meg az első, sűrös rekeszek felhasználásával készült építmény a város egyik közterén. A civil kezdeményezést a helyi önkormányzat felkarolta, s egy 1960-ban épült, lebontott épület beton homlokzati elemeinek újrahasznosításával készült el a végleges objektum.



10. | Az Oslo-i operaház és a magdeburgi közkönyvtár (forrás: publicspace.org)

A két díjazott tér a tervezési program *indíttatása* szempontjából a köztéralakítás két ellenpólusát képviseli. Az oslói operaház egy nagyléptékű városrehabilitációs program részeként, egy egykori ipari zóna területén valósult meg, s az így létrejövő köztér programját alapvetően városi koncepciók (új közlekedési útvonalak, reprezentáció) határozták meg. A magdeburgi tér esetében egy alulról jövő kezdeményezés során a város egyik elhanyagolt terét a helyi lakosok atipikus módon elkezdték használni: kisebb rendezvényeket tartottak s ingyenes kölcsönkönyvtárat üzemeltettek a téren.

Az oslói Operaház egy fejlett skandináv társadalom reprezentatív építészeti alkotása, a magdeburgi közkönyvtár pedig a népességvándorlás problémájával küzdő keletnémet város helyi, közösség-építő (megtartó?) civil kezdeményezése. Az egyik inkább a nagyléptékű városi koncepciónak megfelelő *befejezett mű*, a másik inkább a helyi használatokból kifejlődő *folyamat*. Mindkét végtermék végül magas minőségű építészeti produktumként valósult meg; programjuk, vagyis városi rendeltetésük és használati módjuk azonban gyökeresen más.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> <http://www.publicspace.org/en/prize/2010> (2010. 11. 01.)

<sup>37</sup> tervező: Snohetta

<sup>38</sup> tervezők: KARO és Architektur+Netzwerk

<sup>39</sup> A két díjazott terv részletes elemzését lásd: Wessely Anna: A köztér politikája - előadás az Országos Főépítési Konferencián. Megjelent az epiteszforum.hu oldalon: <http://epiteszforum.hu/node/16735> (2010. augusztus 30.)



E két tér a köztérprogramok indíttatásának két szélső értékét képviseli: az egyik döntően a városi rendeltetés (mint felülről jövő koncepció) alapján valósult meg, a másik a helyi használat (mint alulról jövő kezdeményezés) program-szintre emelését mutatja.

A két említett példa speciális eset; a városi közterek többségénél a városi indíttatású meghatározottság és a helyi indíttatású használati igények *együttesen* vannak jelen.

A rendeltetésnek való megfelelés (vagyis a működési, fenntartási, közlekedési, infrastrukturális stb. szükségletek és ehhez kötődő szabályozási igények kielégítése, a nagyléptékű városi koncepciók megvalósítása) a város, illetve a köztér működéséhez szükséges tényezők; a széles körű helyi használati igényeknek való megfelelés pedig a tér közösségi mivoltát teszi lehetővé.<sup>40</sup>

Úgy is fogalmazhatnánk: *a rendeltetés = szükség, a használat = lehetőség.*

A rendeltetésnek való megfelelés szükséges, „kell”, hiszen a város működését fenn kell tartani, s e szükségszerűség a köztereken tárgyokban, környezetalakítás formájában hangsúlyosan megjelenik. A használat ezzel szemben egy lehetőség, a „lehet”, ami azt mutatja meg, hogy az adott közteret voltaképpen mi mindenre lehet használni.<sup>41</sup>

*A rendeltetés szükségessége és a használat lehetősége együttesen adják a köztér tervezési programját.*

Tervezési szempontból a városi rendeltetés és a helyi használat viszonya és *aránya* különösen fontos. A rendeltetés és a használat aránya közterenként, városi helyzetenként más és más; s ez az arány időben is könnyen változhat. Egy döntően közlekedési teret például nem kizárólag és nem feltétlenül csak közlekedésre használunk; sőt, időszakosan magát a városi rendeltetést lehetetlenné tevő használatok is megjelenhetnek (strand a rakparton, kirakodóvásár a Lánchídon, felvonulás az Andrássy úton stb.). Az egyes tervezés programokban a városi rendeltetésnek való megfelelés illetve a helyi használat különböző igényei eltérő súllyal jelenhetnek meg, alapvetően meghatározva a tervezés eszközeit és folyamatát.



11. | A Lánchíd ideiglenes és rendeltetés szerű használata (forrás: flickr.com)

<sup>40</sup> másképp fogalmazva: a rendeltetés a városi „hardver”, amelyen a használat „szoftverként” jelenik meg.

<sup>41</sup> a „kell” és a „lehet”, mint a köztérhasználatot leíró fogalmakat részletesebben lásd: Közterületek használata és megítélése Budapesten, Közvélemény-kutatási jelentés. Studio Metropolitana, 2004.

Mestermunkám, a budapesti Kosztolányi Dezső tér esetében a rendeltetés és használat szempontjából egy speciális, átalakuló esettel szembesültünk. A Kosztolányi Dezső térhez kapcsolódó korábbi, városi funkció, az autóbusz-pályaudvar megszűnt. Bár a buszpályaudvar nem közvetlenül a tér területén működött, a Kosztolányi Dezső tér városi jelentőségét (és ismertségét) egyértelműen a buszpályaudvar adta. E városi rendeltetés megszűnésével a tér helyi szerepe erősödött fel. A tervezés során e „helyi szerep” nem volt tisztázott, így a tervezés egyik alapfeladata a térrel kapcsolatban fellépő használati igények megfogalmazása volt.<sup>42</sup> Fontos megjegyezni, hogy a köztértervezési feladatokat gyakran épp a tér működésében beállt változások indukálják (pl. ipari tevékenység megszűnése, közlekedési rendszer megváltozása).



12. | A budapesti Kosztolányi Dezső tér az átalakítás előtt 2002-ben és az új tér 2004-ben

---

<sup>42</sup> részletesen lásd a Mestermunka leírásánál.

## 1.5 Ütközési pontok

A közterekkel kapcsolatos különböző igények a rendeltetés és használat fogalmával könnyen leírhatók. A különböző igények egymásra hatása és ütközése a köztér működése és használata során azonban számtalan *konfliktus* forrása.

A leggyakoribb ütközési pontok:

- a városi rendeltetés és a helyi használat ütközése
- a városi működés összehangolatlansága
- a zöldfelületi rendszer visszaszorulása
- a léptékek konfliktusa
- korszerűség és hagyomány ütközése

A városi rendeltetés és a helyi használat ütközése

A városi működés és a helyi igények ütközése a leggyakoribb konfliktusforrás a közterek használata során. A köztereket gyakran nem „rendeltetészerűen” használjuk: időnként olyan használati módok jelennek meg, amelyek a városi rendeltetéssel nehezen egyeztethetők össze.<sup>43</sup> A használat és a rendeltetés ütközése a közterek tervezését, a tervezés programját alapvetően meghatározza.

A működtetésnek alárendelt városi közterek esetében gyakran maga a rendeltetés (illetve a rendeltetés tárgyi megjelenése, környezeti következménye) akadályozza a használatot. Létrehozzuk például az infrastrukturális rendszereket azért, hogy a várost működtetni lehessen, de a működés végül gyakran a használatot akadályozza, ami egyúttal a városi életminőség romlásával jár. Ez a folyamat például az állandósult, és várostervezési eszközökkel megoldhatatlannak tűnő közlekedési konfliktusokban jelentkezik: a járműforgalomnak alárendelt városi közterek gyakran a szűken vett közlekedésen kívül semmi másra nem használhatók, így (közösségi, használati értelemben) meg is szűnnek városi köztérként működni. A különböző városi szintű rendeltetések (közlekedés, közműhálózatok stb.) átstrukturálása azonban városi szintű koncepciók alapvető megváltoztatását, városi szintű döntések meghozatalát igényli: így a közterek helyi használhatósága, egyáltalán köztér mivolta a rendeltetés-használat kérdésében egyben városi szintű probléma is.

*Ez a köztéralakítás egyik legnagyobb ellentmondása: a különböző használatok lehetővé tétele sok esetben a rendeltetések (közlekedés, infrastruktúrák) városi szintű kezelését igényli, holott maga a köztér kialakítása többnyire lokális feladat (pl. helyi önkormányzati megbízás).*

A városi működés összehangolatlansága

A város működését gyakran önálló, egymástól független rendszerek alkotják s e rendszerek közötti összhang gyakran hiányos. Az összehangoltság hiánya nem csak a működésben, hanem a tervezés és

---

<sup>43</sup> például: aluljáróban hittérítés, illegális kereskedelem, átmeneti szállás; vagy az arra nem alkalmas köztereken megjelenő sporttevékenységek (pl. gördeszkázás).



a fenntartás feladataiban is megjelenik. Budapest köztereit jelenleg például több különböző fenntartó tartja karban (a buszmegállókat például a közlekedési vállalat, a fővárosi tulajdonú közterületeket a főváros, egyes kerületi tulajdonú területeket a helyi önkormányzat stb.). A probléma általában a különböző rendszerek találkozási pontjain jelentkezik (például a karbantartási feladatok ütközésében).<sup>44</sup>

### A zöldfelületi rendszerek visszaszorulása

A domináns rendeltetés problematikája, a rendeltetés és a használat ütközése a városi zöldfelületek esetében gyakran rendkívül erőteljesen jelenik meg. A metropoliszok kialakulása és túlbujánzása egyben az ember-természet eltávolodását is jelentette. Ezzel párhuzamosan egyre erősebb igény lépett fel a városi mesterséges zöld, egyfajta „szimulált természet” iránt<sup>45</sup>, s a városi zöld koncepciók alakulása és térnyerése a nagy európai városmegújításokban is döntő szerepet játszott.<sup>46</sup> Az urbanizálódás egyfajta szükségszerű „zöldtelenítést” jelentett, így az urbanizáció magasabb fokán erős igény jelenik meg a városi növényzet iránt. Ma a városi köztetek használatával, a köztetekkel kapcsolatos egyik leggyakoribb igény a zöldfelületek biztosítása és az ehhez kapcsolódó használati módok (rekreáció, sport stb.) jelenléte. A zöld koncepciók ütközése a városi szintű rendeltetéssel, a tulajdonviszonyokkal, az infrastrukturális és közlekedési hálózatokkal az egyik leggyakoribb konfliktusforrás a köztetek alakítása során.<sup>47</sup>



13. | Budapest zöldfelületi rendszere 1960-ban és 2000-ben

(forrás: Preisich Gábor: Budapest városépítésének története III. Műszaki Könyvkiadó, 1969; illetve Palatium Stúdió Kft.)

<sup>44</sup> A nagy városi rendszerek konfliktusai az adminisztrációs (szabályozási és engedélyezési) háttér működési zavaraiiban is megjelennek – ennek áttekintése azonban messze túlmutat e dolgozat keretein.

<sup>45</sup> Aldo Aymonino, More space, less volume. In: Un-Volumetric Architecture, SKIRA 2006, p. 16.

<sup>46</sup> részletesen lásd: Balogh Péter István: A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban. PhD értekezés, 2004

<sup>47</sup> A hosszú távú zöld koncepcióknak gyakran igen nehéz érvényt szerezni. Erre jó példa a budapesti „zöld gyűrű” koncepció megjelenése a XX. század elején, majd gyorsuló elsorvadása a század második felében és a rendszerváltást követő évtizedekben (részletesen lásd: Balogh Péter István id. PhD értekezés, 2004).

## A léptékek konfliktusa

A rendeltetés és a használat között jelentős léptékkülönbség van (rendeltetés – városi, használat – helyi), ezért a közöttük fennálló konfliktus gyakran a városi léptékek közötti ütközésben jelenik meg.

A városok növekedésével maga a „város” egyre inkább egy nehezen befogadható, távoli absztrakcióvá válik. A nagy léptékű koncepciók, a beavatkozások városi szintjei (pl. Budapesten: 4-es metró, rakpartfejlesztés) egyre távolibbnak tűnnek és egyre érthetlenebbek a helyi szintekről nézve. A várost elkerülő autópálya koncepciója az agglomerációs település hátsó kertjeiből szemlélve gyakran érthetetlen, haszontalan, „felülről jövő” beavatkozás.

A városok növekedésével és szétesésével együtt a „köz” mint összetartó erő fogalma is idealisztikussá, távolivá, érthetlenné válik.<sup>48</sup> A „köz” fogalma egyre inkább helyi értelmet nyer: a városi közösség alatt egyre inkább a helyi közösségeket értjük.<sup>49</sup>

A léptékek közötti ellentmondás épp itt feszül: a helyi szint csak akkor működőképes, ha szervezett, jól működő rendszerekbe illeszkedik. A köztetek tekintetében ez azt jelenti, hogy a (helyi) használatnak megfelelő köztér is csak a városi kontextusba illesztve működtethető. A helyi struktúrák (kezdeményezők, használók, használatok) nem nélkülözhetik a város átfogó rendszereit.

Minderre jól rámutat például a közlekedés-tömegközlekedés, mint átfogó rendszer és a helyi viszonyok állandósult ellentmondása. Mai városainkban a köztetek rendeltetése többnyire közlekedés-túlsúlyos. Városi köztetereink döntő többsége közlekedési és parkolási terület. Működőképes (jól szervezett) tömegközlekedés, mint átfogó rendszer kialakítása (átalakítása) nélkül tehát esély sincs a használat számára nyitott (szabad) városi köztetek létrehozására. A köztetek alakítása során a különböző városi szintek (lokális-globális) konfliktusa leggyakrabban a közlekedési és infrastrukturális rendszerek, valamint a helyi érdekek (igények) között feszül.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Richard Sennett nagy hatású munkájában mutatja be, hogy a közösségek visszahúzódása hogyan idézte elő a klasszikus közéletiség és ezzel együtt a közélet színtereinek szétesését. (Richard Sennett: A közéleti ember bukása. Helikon, 1998)

<sup>49</sup> „A köztetereken zajló események, a közéletiséghez hasonlóan, szintén a személyes érintettség okán válnak fontossá. A közteterekkel kapcsolatos érintettség tekintetében vannak általános slágertémák (kutyapiszok, parkolás stb.), ám ha ezeket lebontjuk, akkor az objektív vagy absztrakt történések iránti általános érdeklődés nagyon kicsi. Egy buszvégállomás helyén megnyitandó kávézó ellen a helyi lakosság blokádot szervez, de városfejlesztési koncepciók ellen senki sem tüntet, holott az utóbbiból eredő következmények sokkal súlyosabbak lehetnek.” Varga Péter István, id. mű, in: 4D tájépítészeti és kertművészeti folyóirat, 2007/8.

<sup>50</sup> Két példa: 1) Buda egyik legszebb elhelyezkedésű, barokk-eredetű tere, a Batthyány tér ma kizárólag buszvégállomásként működik. A teret a parkoló buszok látványa és a fordulási sugarak által alakított útpályák és „maradék” gyalogos felületek határozzák meg. A helyi használati igényeket teljesen elnyomja a tömegközlekedés indokolatlan túlsúlya. 2) A Budapest Szíve program megvalósítását a belvárosi autós közlekedés radikális korlátozása tette lehetővé.



14. | A budapesti Batthányi tér mai állapota és fejlesztési koncepcióterve (forrás: Palatium Stúdió, S73 Kft.)

A városi rendszerek fejlesztése, kialakítása, a városi szint működőképessége tehát elengedhetetlen a helyi lépték működőképességéhez. A városi szint működőképessége nélkül jönnek létre a kontextus nélküli beavatkozások, amelyek a város töredezettségét csak tovább erősítik. Paradox módon a nagy rendszerek nélkül a helyi fejlesztések működőképessége, működtetése is komolyan megnehezülhet: a hely elérése közlekedési szempontból nehezkesse válhat, infrastrukturális ellátása problémákat okozhat. Az izolált helyi fejlesztések kerülnek egymás mellé, illeszkedés, kapcsolódás és rendszer nélkül. Ismert példa erre a budapesti Millenniumi Városcsopont együttese. A kulturális és irodai fejlesztés minden szerves városi kontextust, kapcsolatot nélkülöz: a terület elérése mind közösségi, mind egyéni közlekedéssel nehezkes; az egyes alkotóelemek (MŰPA, Nemzeti Színház, irodaházak) közötti átmeneti térség pedig egy sehová sem tartozó senkiföldje. Ehhez hasonló, a városi kontextust nélkülöző fejlesztés az Aréna bevásárlóközpont kialakítása is. Létrejön a „bélyegváros”, ahol az izolált fejlesztések bélyegekként kerülnek egymás mellé.

#### Korszerűség és hagyomány ütközése

A különböző léptékek, érdekek és elképzelések szembeállítására a hazai gyakorlatban sok esetben a korszerűség-hagyomány problémájaként és ellentmondásaként is megjelenik. A rosszul értelmezett hagyomány, a történetiség leginkább a közterek tárgyi világában, anyaghasználatában, utcabútoráiban testesül meg.<sup>51</sup>

A nyugat-európai köztérmelegítési programokban például a tömegközlekedés rendszerint a korszerűség szimbóluma. A Bordeaux-i új villamos-vonalak létesítése egyértelműen a minőséget és a korszerűséget képviseli a történeti belvárosban. A környezethez való illeszkedést nem formavilágában, hanem minőségében és a történeti várost tiszteletben tartó technikai megoldásaiban jelenik meg.<sup>52</sup> Ebben az értelemben tehát egy városi léptékű beavatkozás (villamosvonal) egyértelműen a korszerűség értékeit hordozhatja a helyi megvalósítás során.

Budapest esetében azonban az alacsony státuszú és működési problémákkal küzdő, népszerűtlen tömegközlekedési rendszer nehezen képviseli a korszerűséget a köztérmelegítések során. Mindez együtt jár a helyi értékekre koncentrálnak közösség általános idegenkedésével a „távoli” közéleti

<sup>51</sup> A budapesti Fashion Street átalakítása (2008) például a kortárs divat nagyágyúit vonultatja fel – egy történeti utánérzésekkel kialakított, szegényes tárgykultúrájú utcában.

<sup>52</sup> A Bordeaux-i villamosvonal tárgyait és környezeti elemeit (burkolatok, vakvezető sávok, peronok, megálló, lámpák, padok stb.) egységes rendszerben Elisabeth de Portzamparc építész tervezte (1998-2007). A villamos felsővezeték nélkül közlekedik a történeti belvárosban.

szférák és döntések irányába. Mindez a változások, a fejlesztések, a köztéralakításokkal szembeni gyakori ellenállásban is megnyilvánul: minden változás ellenszenves. A helyi szintekre koncentrááló közösségek és a városi szintek között a korszerűség képviselete mind szakmai-gyakorlati mind etikai értelemben nagyon megnehezül. Ezért gyakran nincs olyan szereplője a város- és köztéralakítási folyamatoknak, amely (vagy aki) hitelesen képes volna képviselni a korszerűség és az innováció eszméit. A hazai köztéralakítások eredményei, a megújított közterek tárgyi, környezeti szempontból gyakran igen sivarak, unalmasak, rendszerezetlenek; gyakorta már létrejöttük pillanatában mind esztétikailag, mind erkölcsileg elavultak.<sup>53</sup>

A nemzetközi példákat áttekintve megállapítható, hogy az európai köztérmegújítási programok általában az innováció első számú terepei. Bordeaux, Lyon, Barcelona, Párizs, Prága 1990 után megújított közterei létrejöttük pillanatában a legmagasabb technikai és esztétikai szintet képviselték. A köztér a város arca, s kendőzetlenül megmutatja azt is, hogy a város mennyire innovatív.



15. | A Bordeaux-i új villamosvonalat bemutató építészeti kiállítás és egy megálló átadás előtt 2003-ban (forrás: saját felvételek)

---

<sup>53</sup> Ilyen például a budapesti II. kerület belvárosi köztér-rehabilitációs programja során megépült közterületek sora (Lövőház utca), ahol a használati igényekre adott válasz gyenge építészeti koncepcióval és igen alacsony minőségű anyaghasználattal valósult meg. Pozitív példa a közelben korábban megépült Millenáris park, amely az egykori Ganz gyár területén a kortárs tájépítészet eszközeivel létrehozott közkedvelt, inspiratív köztér (Új Irány Csoport, 2001).

### első tézis – a meghatározás

**A közterek működésének két alapvető tényezője a városi rendeltetés és a helyi használat.**

*Rendeltetés és használat, noha rokon fogalmak, a közterekkel kapcsolatos igények két jól elkülönülő csoportját jelentik. A városi rendeltetés a város működését reprezentáló funkció (például: közlekedés, infrastruktúra); a helyi használat pedig a helyi igények megjelenési formája (például: időszakos rendezvények, szabadidő eltöltése, sport). A városi rendeltetés statikus funkció, a használat pedig időben és térben könnyen változó, dinamikus igény.*

### második tézis – a program

**A városi rendeltetés és a helyi használat igényei alakítják a köztértervezés programját.**

*Esettanulmányaim alapján megállapítottam, hogy a közterek tervezése során e két tényező súlya és aránya alapvetően meghatározza a tervezési programot. Az arány közterenként más és más; s bár egyes közterek kialakítását csak a rendeltetés vagy csak a használat önmagában is meghatározhatja, a közterek többségénél mindkét tényező egyidejűleg van jelen.*

### harmadik tézis – a konfliktus

**A köztereken megjelenő működési konfliktusokat leggyakrabban a városi rendeltetés és a helyi használat ütközése okozza.**

*Az eltérő igények közötti konfliktusok különböző formában jelentkezhetnek. Leggyakrabban a különböző léptékek (rendeltetés = városi, használat = helyi) közötti ütközésként, a városi működés igényeinek (pl. közlekedés) és a helyi használat (pl. szabadidő) konfliktusában jelennek meg.*

## II. A KÖZTEREK ALAKÍTÁSA

## Vizsgálat és programalkotás

A köztéralakítás folyamata *vizsgálati*, *programalkotási* és *tervezési*, illetve a megvalósulás utáni *fenntartási-üzemeltetési* szakaszra bontható. A vizsgálat tulajdonképpen az előkészítő elemzések összessége, a köztérrel kapcsolatban fellépő különböző igények feltérképezése és megfogalmazása. A szempontok és igények összesítése alapján fogalmazható meg a tervezési program (ez alapján írható ki például tervpályázat). A megvalósítás utáni üzemeltetést szintén a köztéralakítási folyamat részének tekinthetjük, hiszen a tényleges használat során a köztér sokat alakulhat, változhat. Ha egy köztér működését a város történetének nagyobb távlatában vizsgáljuk, akkor megállapíthatjuk, hogy maga a tervezés – bár meghatározó – ám mégis igen rövid szakasza egy köztér alakulásának.

A köztéralakítás folyamatában a tervezést megelőző előkészítő elemzések ezért rendkívül fontosak, hiszen a közteret hosszú távon meghatározó tervezés feladatai ebből következnek. A tervezést megelőző, előkészítő feladatok közül ezért itt külön kiemeljük a *vizsgálati* és a *programalkotási* szakaszt.

### A vizsgálat

A városi és helyi léptékek diszpozícióit, a működési-használati igényeket csak részletes elemzéssel, vizsgálatokkal lehet feltárni. A köztéralakítás valójában már a konkrét tervezést és megvalósítást megelőző vizsgálati szakasszal megkezdődik. A vizsgálati szakasz legfontosabb feladatai:

- a városszerkezet, a köztér városi „szerepének” és történetének vizsgálata
- a köztérrel kapcsolatos városi léptékű működési (közlekedési, infrastrukturális) adottságok, feltételek és igények tisztázása
- a tulajdonviszonyok, a használati jogok tisztázása
- a köztérre vonatkozó adminisztratív és szabályozási háttér tisztázása
- a köztérre vonatkozó városfejlesztési koncepciók, városi léptékű használatok, események igényeinek tisztázása
- a köztérrel kapcsolatos helyi léptékű használati, közösségi, szociális adottságok és igények vizsgálata
- a köztérrel kapcsolatos helyi attitűdök és vélemények környezetpszichológiai vizsgálata
- a köztérrel kapcsolatos táji, topográfiai viszonyok elemzése
- zöldfelületi adottságok és igények tisztázása

### A programalkotás

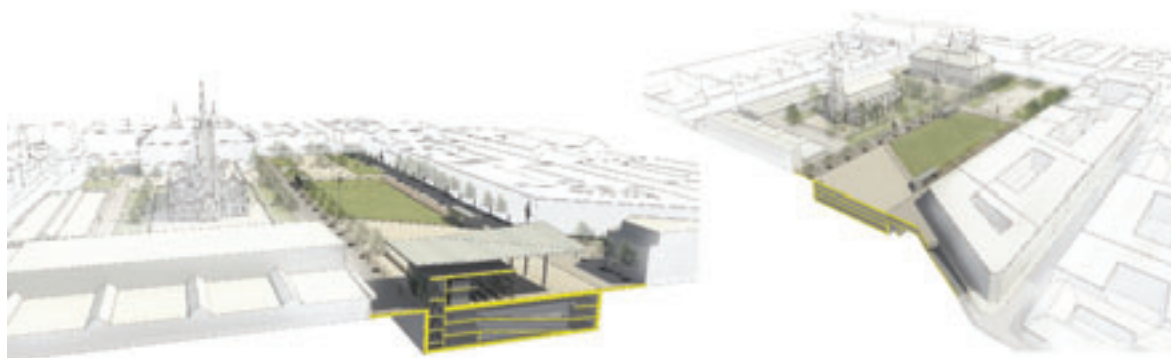
A programalkotás során a vizsgálati eredmények szintézise jön létre. A különböző adottságok, igények, prioritások, lehetőségek stb. ebben a szakaszban fogalmazhatók meg. A köztéralakítás (adminisztratív és használati vonatkozású) szereplői és érintettjei, illetve ezek szempontjai is e szakaszban egységesíthetők, tisztázhatók. Összességében a programalkotási szakasz az, amely a köztér absztrakt *definícióját* adhatja; s amely alapján jobban megválaszolható az adott köztérre vonatkoztatott „mire való a köztér” kérdés. A programalkotás során a köztér alakítására vonatkozó konkrét tervezési programot lehet megfogalmazni. A tervezési program alapján végezhető el a köztér konkrét tervezése, e program alapján írható ki például tervpályázat. A programalkotás



tulajdonképpen átmenet az előkészítő vizsgálat és a tervezés között; esetenként a tervezés során a tervezési program átalakítására, átfogalmazására is szükség lehet.<sup>54</sup>

A köztéralkítás teljes folyamata tehát tartalmazza a vizsgálati, programalkotási, tervezési és üzemeltetési-fenntartási fázisokat. A köztéralkításban közreműködők különböző szakmai szempontjai (a feladattól függően különböző arányokban) valamennyi fázisban érvényesülnek.

Egyik tervpályázati munkánk, az újpesti főtér tervpályázata esetében például egy mélygarázs és egy virágpiac létesítése, valamint a főtér teljes megújítása volt a tervezési feladat. A tervezési programban a mélygarázs (és a kiszolgáló úthálózat, valamint a hozzá kapcsolódó infrastruktúra) megvalósítása, a virágpiac kialakítása, illetve a főtérrrel kapcsolatos használati igények szinte azonos súllyal jelentek meg. A pályázati kiírás szerint a mélygarázs megvalósítása a tágabb városrész működése szempontjából különösen fontos: az itt jelenlévő városi jelentőségű funkciók (piac, önkormányzat, templom) jelentős célforgalmat generálnak. A tervezési program másik súlypontját a helyi használati igények rendkívül széles skálája jelentette (ennek részeként jelent meg a virágpiac létesítésének igénye is). A kiíró részletesen (időbeli ütemezéssel is) meghatározta, milyen használati módoknak kell a téren helyet biztosítani. Így a tervezési program a városi rendeltetés és a helyi használat együtteséből állt össze. Pályázati tervünkben ezért a mélygarázs és a főtér kialakításának szerves műszaki és építészeti egységére törekedtünk.



16. | Újpesti Főtér, mélygarázs és virágpiac tervpályázat (forrás: VPI Építész Kft.)

Egy másik munkánk, a gyöngyösi Barátok tere esetében a városi rendeltetés és a helyi használati igények aránya az előbbi példától jelentősen eltért. A Barátok tere Gyöngyös városában nem rendelkezik városi jelentőségű funkcióval, ellenben fontos eleme Gyöngyös történeti köztérrendszerének. Ezért a helyi használati igények erősödnek fel, amelyek a tér tervezési programját alapvetően meghatározták. A tér határait egy bevásárlóközpont, ferences rendház és templom, valamint a művelődési ház alkotják. Valamennyi funkció erős használati igényrel lépett fel a térrel kapcsolatban: a bevásárlóközpontból kávézó és étterem kitelepülése, a templom előtt körmenet, a művelődési ház előtt kirakodóvásár megrendezése jelent meg használati igényként (csak a legfontosabbakat említve). A tervezési program így a különböző, igen részletesen megfogalmazott használati igényekből állt össze. A tervezés során e használati igények megvalósítása, kiegyensúlyozása és összehangolása volt a legfontosabb feladat.

<sup>54</sup> Az újpesti nagyfelszíni vízmű ötletpályázata (2010) során a kiíró kifejezett igénye volt a tervezési program megfogalmazása is. Az ötletpályázatok legfontosabb – jogszabályban is rögzített – alapfeladata épp a tervezési programok tisztázása.



Tervünkben a teret – történeti előzményei alapján – „urbánus tér” és „városi kert” részekre osztottuk, ahol a különböző jellegű területek adnak helyet a különböző használati módoknak.<sup>55</sup>



17. | Részlet a Gyöngyös, Barátok tere tervpályázati anyagból. Történeti előzmény és elemzés. (forrás: VPI Építész Kft.)

## 2.1 A köztéralakítás szempontjai és közreműködői

A köztértervezést meghatározó legfontosabb rendeltetési szempontok:

- a terület-felhasználási egységeken, illetve a tulajdonviszonyokon és gazdasági (beruházói) érdekeken alapuló adminisztráció és szabályozás,
- a városi működés (közlekedési infrastruktúra) és fenntartás szempontjai,
- a városépítészeti-alaktani szempontok

A köztértervezés legfontosabb használati szempontjai:

- használók és a helyi lakosság igényei
- általános ergonómiai és környezetpszichológiai szempontok
- környezetvédelem és fenntarthatóság szempontjai
- időszakos használat szempontjai

A köztéralakítás közreműködői

A köztéralakítás különböző szempontjait különböző érdekeltek és szakmák képviselik. Az egyes szempontok többnyire a közreműködő szakmákhoz kötődnek (pl. a városi infrastruktúrák szempontjai a közműtervezők munkáján keresztül érvényesülnek).

<sup>55</sup> Részlet a terv műleírásából: „A mai Barátok terét két évszázaddal ezelőtt, majd utána mintegy százötven évig két, markánsan elkülöníthető rész alkotta: a ferences kolostor nyugati kertje és az azt övező városi térség. A történelem folyamán a tér rendeltetése és karaktere megváltozott, felépült a művelődési ház majd a bevásárlóközpont, utcák szabdalják fel a korábban egységes felületeket és parkoló autók lepték el a templom előterét. Mindez a tér lassú, de biztos avulásához vezetett. (...) A tervezett állapot kiindulópontja az eredeti térszerkezet: a kert és a városi tér kettőssége. A kert természetesen nem a kolostor kertje immár, hanem városi közkert, köztér, amelynek geometrikus rendje utalás a kolostorok kertjeinek egykori világára. A városi tér a bevásárló utca, a buszmegálló, a templom és a művelődési ház közötti városi élet színhelye, amely lazább térszerkezetű és – tekintettel a térfalak és funkciók különböző korára – mentes a konkrét történeti utalásoktól.” (forrás: VPI Építész Kft.)

A köztéralakítás legfontosabb szereplői az alábbiak:

- önkormányzat, állam, fejlesztő (megbízó)
- építész tervezők (építész, tájépítész tervező, tárgytervező, képzőművész)
- mérnöki tervezők (úttervező, forgalomtechnikus, közműtervezők, közvilágítás-tervezők, tartószerkezet-tervező, hírközlési és gyengeáramú tervező, vasúti pálya tervező, öntözőrendszer és vízgépész-tervező)
- humán közreműködők: környezetpszichológus, szociológus, akadálymentességi szakértő, környezetvédelmi szakértő
- hatóságok (közműcégek, építési hatóságok, tűzoltó hatóság, műemlékvédelem, környezetvédelmi hatóság stb.).
- kezelők és fenntartók (közműkezelők, városüzemeltetés stb.)

A közterek tervezésének hazai gyakorlata elsősorban a közlekedési és infrastrukturális szempontok érvényesítésére épül. Ennek az elsődleges oka az, hogy a köztérmegújítási programok többsége infrastrukturális beruházásokhoz, közlekedési rendszerfejlesztésekhez, ingatlanfejlesztésekhez kapcsolódik.<sup>56</sup> Az építészeti szempontok leginkább az olyan városfejlesztési vagy városrehabilitációs célú köztérmegújítási programokban érvényesülhetnek, ahol a generáltervező (jogi értelemben is) maga az építész tervező.<sup>57</sup>

A használat szempontjait a hazai köztértervezési gyakorlatban többnyire az építész tervező képviseli. A használati viszonyok, igények vizsgálatához és tervezéséhez azonban olyan információkra, ismeretekre és módszerekre is szükség van, amelyek tovább szélesíthetik az építészeti tervezés horizontját és kompetenciáját. Az emberi igények és a helyi közösségek elemzéséhez, közterek használati viszonyainak megismeréséhez és alakításához a *környezetpszichológia* eszközeit alkalmazhatjuk.<sup>58</sup>

A közterek tervezése során megjelenő számtalan szakma szempontjai közül ezért a környezetpszichológia szempontjait emeljük ki, hiszen ez az a szakterület, amely az utóbbi időkben különösen megtermékenyítő módon hatott a köztér-építészeti szempontok alakulására.<sup>59</sup>

*„(...) a pszichológia három főbb szempontot tud kibontani és részletesen leírni a környettervezés számára: (1) az emberek aktivitását: milyen típusú cselekvések zajlanak le, hol és hogyan, és mindezek változása; (2) a környezeti értékeléseket: milyen értékhierarchiák léteznek a tervezők és a felhasználók körében; és (3) a viselkedés-környezet kapcsolatot: nem pusztán ismernünk kell az embereknek az épített környezetre adott reakcióit, hanem interaktív szemlélettel fel kell tárni e kapcsolatok mögöttes okait is.”<sup>60</sup>*

<sup>56</sup> Például: budapesti 4-es Metró felszíni rendezései – 2010.; a budapesti Bartók Béla út átalakítása – 2002-2003.; a Bajcsy-Zsilinszky út felújítása – 2005.; a Március 15-e tér tervezett átalakítása; a Corvin-Szigony projekt – 2002-2010.

<sup>57</sup> Például: Budapest Szíve program – Teampannon Kft.; Pécs, Széchenyi tér – S73 Kft.; Győr, Széchenyi tér – Czita Építésziroda.

<sup>58</sup> A budapesti 4-es metró állomásainak tervezésében például környezetpszichológus szakértő is közreműködött.

<sup>59</sup> A pszichológia építészeti szempontjai természetesen nem előzmény nélküliek a városépítészeti szakirodalomban sem. Lukovich Tamás például külön fejezetet szentel a pszichológia építészeti vonatkozásainak. Lukovich Tamás: Posztmodern kor városépítészetének kihívásai. Szószabó Stúdió, 1997. p. 113.

<sup>60</sup> Düll Andrea: A környezetpszichológia alapkérdései. Helyek, tárgyak, viselkedés. L'Harmattan Kiadó, 2010. p.311

## A köztéralakítás környezetpszichológiai szempontjai

A környezetpszichológia az a szakterület, amely (témánk szempontjából) célzottan a helyi használatok kérdésére fókuszál. A környezetpszichológia az elmúlt egy évtizedben az ember-környezet interakciót vizsgálva erőteljesen a közterek kérdése felé fordult, így a közterekkel kapcsolatos megközelítésmódok, a módszerek változása leginkább a környezetpszichológia és a városépítészlet egymásra hatásában figyelhető meg.

*„Bár a város vizsgálata és alakítása az emberi jelenlét szükségességének és fontosságának közvetett elismerésével zajlik, mégis e jelenlét specifikus vizsgálata és konkrét számításba vétele soha nem történik meg. Ritkán tudjuk pontosan, hogy kik és mire használják a teret: nem látjuk, nem halljuk őket.”<sup>61</sup>*

A környezetpszichológia (tudományos premisszáinak megfelelően) elsősorban az egyes emberre fókuszálva vizsgálja az ember-környezet összefüggéseit. Némi leegyszerűsítéssel élve: az egyes környezeti tényezők, az ambiens hatások, az épített környezet és mindezek emberre gyakorolt hatása, humán következményei illetve az ember-környezet folyamatos és egymást alakító interakciója állnak a környezetpszichológiai vizsgálatok középpontjában. A környezetpszichológiai vizsgálatok egyik hagyományos terepe a (többé-kevésbé funkcionálisan specializált) belső tér, illetve a térbelileg vagy funkcionálisan jól körülhatárolható térbeli környezet, ahol a környezetpszichológiai elemzés konkrét gyakorlati segítséggel szolgálhat az ember-környezet interakciójának megértéséhez, egyben az épített környezet kialakításához vagy átalakításához. Kórház, otthon, játszótér, munkahely – például e területek azok, ahol a környezetpszichológiai támogatás jelentősen befolyásolta az építész tervezői gondolkodást és gyakorlatot<sup>62</sup>. A környezetpszichológia csak a legutóbbi időkben fordult a belső terektől a városi léptékű problémák, s mindenekelőtt a közterek felé is. Ezzel azonban a már említett tudományközi terepre lép, ami a korábbi tudományos premisszáik kizárólagosságának elvesztésével is jár. Ezért nem véletlen, hogy a városi léptékű kérdések környezetpszichológiai-tudományközi megközelítését a szakirodalom egyre inkább egy gyűjtőfogalommal jelöli: ez az *environmental behaviour studies*.<sup>63</sup> A megnevezés jól kifejezi a megközelítésmód tudomány-köziségét; s ebben az értelemben a „környezeti” alatt valamennyi számba vehető (szociális, gazdasági, ökológiai, kulturális stb.) szempontot kell érteni.

A környezetpszichológia és az építészet megközelítésmódjában fontos különbség fedezhető fel. Míg a környezetpszichológia a *konkrét* ember (vagy csoport), az individuum szintjén aktív; addig a tervező elsősorban az emberek és csoportok *absztrakt* összességével, illetve a mögöttük álló rendszerekkel és intézményekkel dolgozik. Az építész tervezői gondolkodás a tereket, objektumokat előszeretettel ruhazza fel humán jellemzőkkel, illetve az emberben lecsapódó feltételezett érzelmekkel. Egyáltalán nem biztos azonban, hogy a tér feltételezett (tervezett) jellemzője az azt használóra valóban a feltételezett hatással van. Christopher Alexander már korán figyelmeztetett a modernizmus túlzó leegyszerűsítéseire. Szerinte *„a jó környezet nem annyira a szükségleteket elégíti ki, hanem lehetővé teszi az embereknek, hogy maguk elégítsék ki igényeiket. A környezet feladata, hogy biztosítsa ezt a lehetőséget”*.<sup>64</sup>

<sup>61</sup> Kallus & Churchman (2001), idézve: Handbook of Environmental Psychology (2002), 192. o.

<sup>62</sup> Gondoljunk itt a színek mára már közismert pszichés hatásaira, a közfoglalmű belső terek berendezéseire, a munkahelyi stresszt csökkentő megoldásokra, a világításra stb.

<sup>63</sup> magyarrá nehezen fordítható pontosan, szabadon fordítva talán a „környezeti rendszerek tudománya” lehet megfelelő

<sup>64</sup> idézve: Lukovich, 1997. p. 113.

A környezetpszichológiai megközelítésmódról tehát azt is mondhatnánk, hogy a környezetpszichológia az ember-környezet interakciójának szempontjából tulajdonképpen a *köztéri jelenlét humán aspektusait* veszi górcső alá, az egyes ember vagy embercsoport szempontjait, illetve az ember-környezet interakcióit vizsgálva. Épp az ellenkező irányból közelít, mint az építész tervezői gondolkodásmód, de a munkaterape, a célterülete ugyanaz. A környezetpszichológiai megközelítésmód képes olyan információkkal szolgálni az egyes emberre illetve épített környezetére vonatkozóan, amelyek a tervezés folyamatában, különösen a tervezést megelőző *vizsgálatok* során alapvető fontosságúak lehetnek.

A BME Urbanisztika Tanszékének köztér-tematikájú tantárgyainak (tanszéki terv I. és II.) immár harmadik éve része a környezetpszichológia. A tárgy indulásától kezdve nagy hangsúlyt fektettünk a köztéri elemzések környezetpszichológiai szempontjaira. A hallgatók a féléves terv készítése során környezetpszichológiai vizsgálatokat végeznek a tervezési területen (interjúk, mentális térképek készítése, ambiens hatások elemzése<sup>65</sup> stb.). A környezetpszichológiai vizsgálatok és eszközök nagyban hozzásegítik a hallgatókat a helyszín jobb megismeréséhez, a tervezési feladat differenciált megközelítéséhez.<sup>66</sup>

## 2.2 Az építész szerepe

A közterek összetettsége, sokrétősége az építészet szokásos (alakítási, kompozíciós stb.) eszközeivel már nehezen kezelhető. A nemzetközi gyakorlatban a városi forma és az épített elemek alakítása, illetve a primer működési igények kielégítése helyett ezért egyre inkább a városokat érintő komplex (nem csak építészeti-mérnöki) összefüggések megértésére és alakítására helyeződik át a hangsúly.

A köztereken megjelenő komplex összefüggések kezelése, a használati módok, igények és a résztvevők munkájának összehangolása merőben új kihívások elé állítja a köztér tervezőjét. A közteret a meghatározatlansága, az alakító folyamatok és érdekek sokrétősége eleve alkalmatlanná teszi az individuális, befejezett alkotás (mű) létrehozására. Az építész hagyományos eszközei mellett megjelenik, megjelenhet, és egyre fontosabbá válik a *moderálás* képessége és elve.

A moderálás feladata a köztéralakítás mellett a vizsgálati és a programalkotási feladatokra is kiterjed, hiszen nem csak tervezési feladatról van szó, hanem egyfajta kérdésfelvetési illetve szintetizáló szerepköréről is.<sup>67</sup>

*„Az építész nem a megváltó projektet keresi, amellyel a társadalom betegségei gyógyíthatók. Az építészet alapvetően egy etikai szerep, egyfajta közösségi elkötelezettségű civil szolgálat.”<sup>68</sup>*

<sup>65</sup> E fogalmak a környezetpszichológia alapfogalmai. A mentális térkép rajzi formában azt mutatja meg, hogy készítője milyen értékhierarchia mentén érzékeli az adott területet. Az ambiens hatás a nem tudatosuló környezeti hatásokat jelenti (zaj, illat, hőmérséklet). Mindezek környezeti vonatkozásait lásd: Düll Andrea, id. mű. (2010) p. 84.

<sup>66</sup> A tantárgy állandó oktatói: Pálfi Sándor DLA építész, Düll Andrea PhD környezetpszichológus, Balogh Péter István PhD tájépítész, Varga Imre építész, Varga Péter István építész

<sup>67</sup> A szereplők munkájának bemutatását lásd pl.: Balogh Péter István: Közterek, gyalogos központok. In: Jámor I. (ed): A kertépítés kézikönyve, Verlag Dashöfer, 2008

<sup>68</sup> James Wines: Un-Volumetric architecture, Some notes on a new critical fulcrum. In: Contemporary Public Space, SKIRA 2006. p. 387.

A moderálás a tervezés egyéb eszközei mellett jelenik meg. Természetesen a köztér tervezése során valamennyi tervezői megközelítés és eszköz, a koncepció, az anyaghasználat, a kompozíció, az alaktan stb. eszközeire is szükség van; ám ezen építészeti eszközök kiegészülnek a moderálás eszközeivel. A moderálás tehát nem helyettesíti az építészeti tervezést, hanem az építészeti szempontokat és eszközöket kiegészítve, azokat erősítve, egyfajta viselkedésmódként jelenik meg.<sup>69</sup>

*A moderálás tehát egy olyan szemléletmód, amely megpróbálja kezelni a köztérialakítás több szakmát integráló eszmei tartalmát és gyakorlati folyamatát.*

Az építész feladata a köztértervezés folyamatában kettős: egyrészt a köztér használati szempontjainak és a városi rendeltetés igényeinek összehangolása, másrészt a számtalan eltérő szakmai és közreműködői szempont szintetizálása. A hazai köztértervezési gyakorlatban a használati, humán és közösségi szempontok egyedüli képviselője is gyakran az építész tervező. Ezért a köztértervezés építészeti gyakorlata különösen nagy szakmai felelősséggel jár.<sup>70</sup>

### 2.3 A köztérialakítás célja

A köztérialakítás egyik legfontosabb feladata tehát a különböző igények kiegyensúlyozása és összehangolása. A használat a legtöbb esetben változékony, alakuló, nehezen definiálható, ezért a megfelelő környezet tervezése nehéz. A használat tekintetében ezért a tervezés célja nem a használati módok szisztematikus meghatározása és pontos kielégítése; sokkal inkább egy olyan környezet létrehozása, amely elsősorban *nem definiálja, hanem lehetővé teszi* a különböző használati módokat. Ez a funkcionális megfeleltetésen alapuló tervezői gyakorlattól sokszor idegen feladat. Egy jól tervezett köztér jelentős „nem definiált” tartalékkal rendelkezik, vagyis a rendeltetés mellett képes térben és időben olyan események, használatok befogadására is, amelyek a tervezés során még nem teljes körűen voltak ismertek.

*Egy jól alakított köztér tehát irányít, inspirál, helyet ad, de nem meghatároz és semmiképp sem túlhatároz.*

A köztér, mint „nyitott mű”<sup>71</sup> a használó számára lehetőséget ad a „befejezésre”, vagyis a használatok különböző módjaira. Ez ma egyben azt is jelenti, hogy a köztér hagyományos,

---

<sup>69</sup> A moderálás egyik fontos eszköze a részvételi tervezés, amelynek rendkívül kiterjedt irodalma és gyakorlata lelhető fel, különösen a holland, dán, német területeken. A részvételi tervezés e dolgozatnak nem tárgya; egy vonatkozó példa az Esettanulmányok között található (koppenhágai Sonder Boulevard).

<sup>70</sup> Mestermunkám, a Kosztolányi Dezső tér tervezése során építész tervezőként egy nagyobb mérnöki tervező iroda alvállalkozójaként vettünk részt a munkában; ebből a helyzetből a különböző szakmák igényeinek összehangolása egyértelműen egyfajta moderálási tevékenységet jelentett. A nagy rendszerek tervei (pl. közműhálózat, forgalomtechnika) az építészeti koncepciót megelőzően vagy azzal párhuzamosan készültek el. Ezért a különböző mérnöki szempontok (például: közmű, közvilágítás) nem az építészeti koncepciónak alárendelve, hanem legjobb esetben is mellérendelt (gyakran fölrendelt) módon jelentek meg. Annak ellenére, ha az építészeti és használati szempontok érvényesítéséhez nem áll rendelkezésre a hagyományos építész generáltervezői + szakági altervezői struktúra, mégis az építész az, akinek az asztalán valamennyi rendszer együttesen megjelenik, így a tervezési munka összehangolása informális módon is az építész kezébe kerül. Ebben a helyzetben a moderálás lehet az egyik megfelelő tervezői viselkedésmód.

<sup>71</sup> Umberto Eco-i értelemben: (a nyitottság) „gondolatmenete vezette Ecót abhoz, hogy megkülönböztesse a műalkotások kétféle nyitottságát, illetve a nyitottság három intenzitási szintjét, amelyeken ugyanaz a probléma jelenik meg. Az első szinten a kortárs művészet befejezetlen”, „mozgásban lévő” műalkotásaival találkozunk, melyek arra szólítják fel a befogadót, hogy „csinálja együtt a művet a szerzővel”. A második szinten helyezkednek el azok a művek, amelyek ugyan fizikailag befejezettek, mégis „nyitottak” abban a tekintetben, hogy a műélvezés során új és új

történetileg vagy egy kor által meghatározott használati (piactér, korzó, park stb.) és használati módjai feloldódnak, részben eltűnnek, s mellettük (vagy helyettük) sokkal nehezebben definiálható, sokszor átmeneti, ideiglenes, spontán használatok jelennek meg. Ez különösen jól megfigyelhető a rendszerváltás utáni magyarországi városok köztér-definíciós problémái során („mi is a főtér” – lásd a 2. fejezetet). Változó városainkban egyre nagyobb szükség van differenciáltan használható közterekre.<sup>72</sup>

Azt is mondhatnánk: a városi köztér egyfajta szabadságfokkal rendelkezik, ami a használhatóságát jelenti, a használatot teszi lehetővé. A városi köztér minősége a köztér szabadságfokán, meghatározottságán (meghatározatlanságán) múlik. Ilyen értelemben a köztértervezés módja, módszere alapjaiban határozza meg a városról kialakult képet, arculatot, végső soron a városi életminőséget. A városi köztér minőségének tehát két alapvető fokmérőjét fogalmazhatjuk meg:

- a rendeltetésnek való megfelelés,
- a városi köztér (használati) szabadságfoka.

*A köztértervezés egyik legfontosabb alapeladata: a rendeltetés és a használat összehangolása oly módon, hogy a rendeltetés (működés) biztosítása mellett a lehető legnagyobb szabadságfokot tegye lehetővé a különböző használatok számára.*

A berlini Potsdamer Platz mellett fekvő Tilla Durieux park kialakítására 1995-ben írtak ki tervpályázatot. A tervpályázati kiírás tulajdonképpen két park kialakításáról szólt, részletesen megfogalmazva a területtel kapcsolatos használati igényeket. A tervpályázatot a holland DS Landschaftsarchitecten tájépítész iroda nyerte egy olyan koncepcióval, amely a használati igények szisztematikus és részletes kielégítése helyett egyetlen városi léptékű táji struktúrává szervezi a rendelkezésre álló területet. A koncepció egyetlen, térben elcsavarodó torzfelületből áll. A torznégyszöget összefüggő zöldfelületek alkotják, a geometriai inflexiók pontban pedig egy óriási mérleghinta-sor mutatja képletesen is a felületek „átbillenését”. A differenciálatlan, összefüggő zöldfelület a helyi használatok lehető legnagyobb szabadságfokát teszi lehetővé: a terv semmilyen formában nem határozza meg, hogy a park mely részét mire lehet használni. Talán e szabadságban rejlik a park rendkívüli népszerűsége.

---

*viszonylatok sarjadnak belőlük. A harmadik szinten viszont láthatóvá válik, hogy minden műalkotás lényegileg nyitott, mert mindegyiküknek végtelen olyan olvasata lehetséges, mely – ahogyan Eco mondja – új életre kelti a művet valamilyen távlatból, valamilyen ízlés, személyes végrehajtás szerint”. Kelemen János, Umberto Eco. in: Világosság, 2007/2-3. p. 5.*

<sup>72</sup> A nyilvánosság szintjeinek differenciáltsága és megformálása a tér egyik legfontosabb minőségi dimenziója. Lásd Schneller István: Az építészeti tér minőségi dimenziói. Librarius, 2002. p. 100-105.



18. | A berlini Tilla Durieux park (forrás: DS Landschaftsarchitekten)

#### negyedik tézis – a feladat

**A köztéralakítás sokszereplős, több szakterületet és szempontot integráló, komplex tervezési feladat.**

*A közterek tervezése során a különböző (működési és használati) szempontokat különböző szakmák és szaktervezők képviselik. A használat szempontjai, melyeknek megismerését a környezetpszichológia eszközei is segítik, elsősorban az építész tervező munkájában jelennek meg. A különböző szakmai szempontok, a közreműködő tervezők összehangolása, moderálása gyakran az építész feladata, ami sok esetben túlmutat a hagyományos generáltervezői szerepkörön.*

#### ötödik tézis – a tervezés

**A köztértervezés során a városi tér működését oly módon kell biztosítani, hogy a lehető legnagyobb szabadságfokot tegye lehetővé a különböző használatok számára.**

*Tervezői munkám tapasztalata, hogy a köztértervezés során a városi működés szükségként, a használat pedig lehetőségként jelenik meg, ami a közterek tervezésében gyakran két tervezői megközelítésmód egyidejűségét jelenti. A városi működést szisztematikus, minden részletre kiterjedő, alapos tervezéssel kell biztosítani, a helyi használatok lehetővé tételéhez azonban csak a használatok kereteinek definiálása szükséges. A használatok szisztematikus és részletes megtervezése épp e használatokat lehetetlenítené el, ezért a jól tervezett köztér irányít, inspirál, helyet ad, de nem meghatároz és semmiképp sem túlhatároz.*

### III. KÖVETKEZTETÉSEK



### 3.1 A közterek rendszere, mint szervező erő

A városok szétesése<sup>73</sup>, térségekre darabolódása (környék, városrész, kerület, előváros, külváros, city stb.) egyben a különböző szintű koncepciók, igények és beavatkozások szét darabolódását, elaprózódását, illetve ütközését is jelenti. Mind a városi lépték felől nézve, mind a helyi igények szempontjából a város alakítása roppant bonyolult, összetett és egyre nehezebben művelhető tevékenységnek bizonyul.

A jelenség különösen erős Budapest esetében, ahol a kerületek nagyfokú autonómiája a rendszerváltás utáni húsz év alatt gyakorlatilag önálló kisvárosokat hozott létre, ahol – átfogó koncepciók hiányában – leginkább az egyes helyi (kerületi) elképzelések alakították a várost, a város arculatát. Maga a „főváros” pusztán jogi kategóriákban, tulajdonviszonyokban és adminisztrációs rendszerekben megnyilvánuló absztrakcióvá vált. A kerületekből mint kisvárosokból álló halmaz körül erős, külső súlypontok, agglomerációs települések rendszere jött létre. Az agglomerációs rendszer, illetve a szétesett város kisebb egységei együttesen alkotják a lakott térségek olyan laza szövődékét, ahol a városiasság különböző fokozatai váltakoznak.<sup>74</sup>

*„A Hálózatok, vagyis a jelenkor városa lényegében enklávék halmaza, amelyben az utcáknak alárendelt szerep jut, mert minden enklávében az egész város képződik le. A települési tájat miniatűr városok milliárdjai töltik ki, amelyek közt heterotópiák ezrei próbálják versengve megszűlni a jövő városát (...).”<sup>75</sup>*

Ez a laza szövődék, a lakott területek halmaza, illetve ezek időbeli változása a hagyományos rendeltetés-alapú, illetve kompozíciós várostervezési eszközökkel már nehezen kezelhető, nehezen érthető meg. A kompozíciós elvű, alaktani, volumetrikus városépítészeti megközelítések helyett egyre erősebben jelennek meg a *városi táj* koncepciók.<sup>76</sup>

*„A táj egy befoglaló fogalom: természeti adottságokra épülő, ember által alakított környezet magával az emberi cselekvésekkel, eseményekkel együtt. Tehát a természeti, épített és társadalmi környezet együttese. Összetettségéből adódóan megismerése és alakítása holisztikus, teljességre törekvő megközelítést igényel, mivel egészen más minőséget hordoz, mint alkotóelemeinek összessége. A táj áthatások révén formálódik, nem egységes, egyedi és zárt rendszer, hanem különböző egymást átfedő rétegek birodalma. Szükségszerűen határtalan, heterogén és dinamikus.”<sup>77</sup>*

---

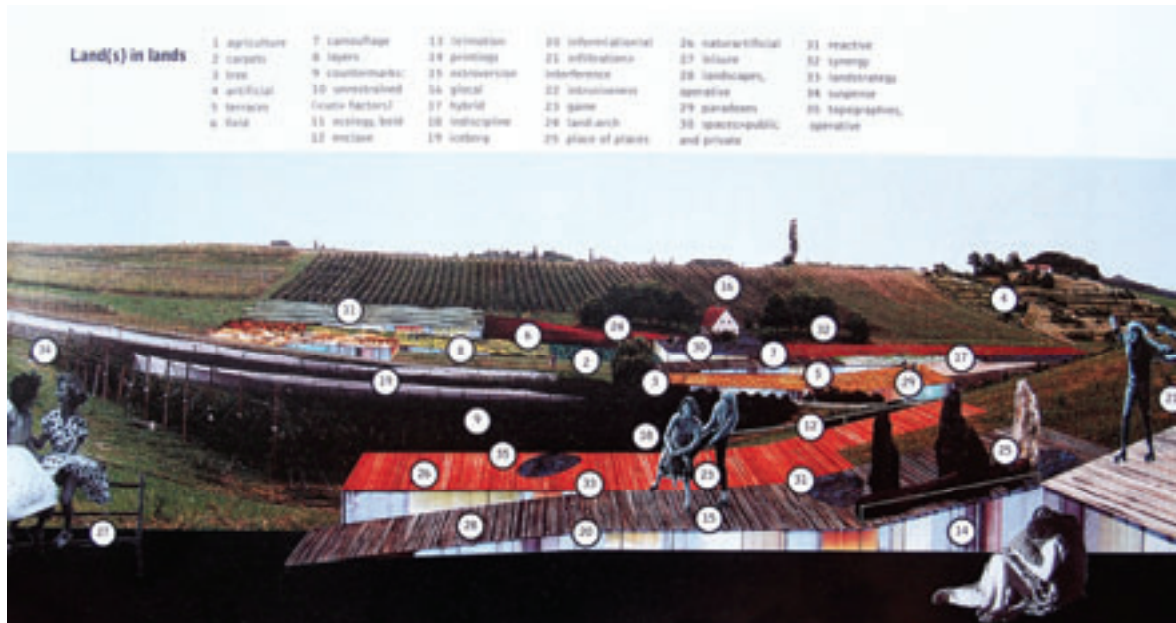
<sup>73</sup> „Az ezredvégi építészlet leginkább a fragmentációval jellemezhető, mely a széttöredezett világ, az egységes tudományos világgép és emberi értékrend hiányának tudatosulása, a társadalmi sokféleség, a szubjektívizualódás és az individualizáció építészeti megfelelője.” Benkő Melinda: Külső és belső tér közötti átmenetek. Doktori értekezés, BME ÉSZK, 2005. 7.3. fejezet

<sup>74</sup> A lakott térségek laza, végtelen szövődéke a jelenkor urbanizációjára jellemző, szinte történelmi tapasztalatok nélküli, általános jelenség, amely különösen a nyugat-európai, amerikai és a távol-keleti metropoliszok óriási fejlődése során tapasztalható. A civilizált világ megszűnt „természeti táj” lenni a szó hagyományos értelmében: mindenhol lakik, mindenhol *van* valaki.

<sup>75</sup> Meggyesi Tamás: Városépítészeti alaktan. Terc, 2009. p. 21.

<sup>76</sup> A város mint táj koncepció a '90-es években jelent meg a város- és építészettudományban. E koncepciók szerint a városok fejlődése során már nem érvényesíthetők átfogó városépítészeti elképzelések, az egységekre és térségekre szétesett város ellenáll az átfogó koncepcióknak. Ha e szétesett rendszert összefüggő tájként tekintjük, akkor e tájat szervező erők között felerősödnek a használati, zöldfelületi, működési összetevők. *„Mint ahogy a megapoliszra jellemző fejlődés mára világméretűvé vált, kevés olyan lehetőség maradt nyitva, amely képes lenne lényeges mértékben javítani az átlagos urbanizált terület társadalmi-kulturális és ökológiai karakterét. (...) csak egy stratégia látszik alkalmazhatónak: a zöldtakaró”.* Kenneth Frampton, in: Kerékgyártó id. mű, p. 406. Lásd még Szántó Katalin: A táj megdicsőülése – Transzparencia a holland városépítészetben. In: Hely és jelentés (szerk.: Kerékgyártó Béla). Terc, Budapest, 2002. p. 214.

<sup>77</sup> Benkő Melinda: Város – táj – építészlet. Építészforum, <http://epiteszforum.hu/node/14369> (2009. 10. 30.)



19. | Tájékoztató elemek (forrás: The Metapolis Dictionary of Advanced Architecture, Actar2003. p 387.)

A köztér a városi táj hangsúlyos alkotóeleme, része, sőt, a használaton és a használat dinamizmusán keresztül meghatározó minősége. A városi táj egyfajta „helyfoglalást” is jelent, s a helyfoglalásnak különböző sűrűségi szintjei jönnek létre. A lakott táj laza szövetében vannak kevésbé illetve intenzíven lakott térségek, a sűrűség különböző szintjei pedig rendszertelenül, térben és időben is dinamikusan változnak. A sűrűsödés, vagyis az urbanizálódás bizonyos fokán a folyamat „átbillen”, vagyis már nem helyfoglalásra, hanem hely kialakítására törekszik. A sűrűség létrehozza az üresség igényét; a mesterséges (épített) környezet pedig létrehozza a természet iránti erős igényt. Táj értelemben tehát köztérről inkább csak urbánus közegben beszélhetünk: a városi köztér létrejöttéhez el kell érni a sűrűség urbánus szintjét, ahol az üresség nem a legyőzendő, lakatlan természet, hanem a sűrűségből következő igény.<sup>78</sup>

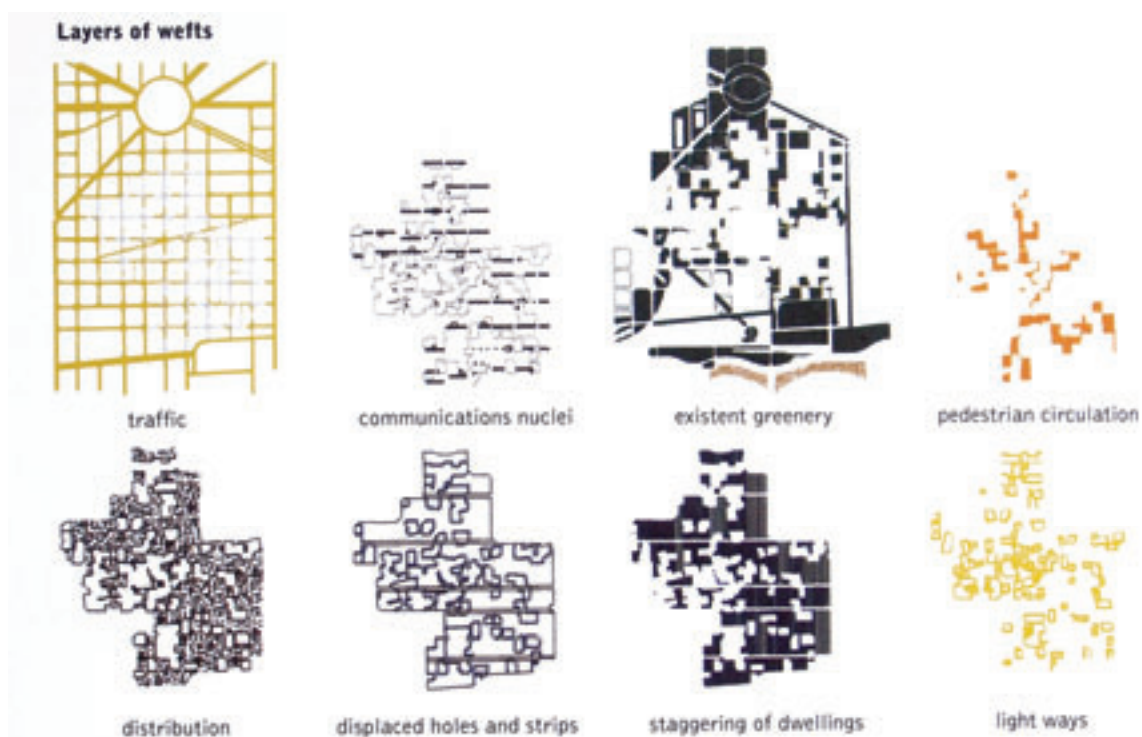
Látható, hogy a köztér a városi táj *urbánus sűrűségű* térségeinek alkotóeleme. A köztér „kialakulásához”, létezéséhez tehát szükséges a városi táj sűrűsége, vagyis az épített környezet és a lakosság (a közösség) olyan kritikus volumene, amely igényli a városi ürességet, a helyet, mind környezeti, mind használati szempontból.

A városi táj gondolata egyben egyfajta átfogó koncepciót, a rendszerszerű gondolkodás igényét is jelenti. Látható, hogy itt alapvető ellentmondás feszül a városi kompozíción alapuló, volumetrikus városépítéssel és a táji koncepciók gondolata között. A töredezett városi struktúra, a tömegek,

<sup>78</sup> A köztérek részleges eltűnése jól nyomon követhető a nagyfokú lakosságszám-csökkenést elszenvedő városok és térségek esetében, különösen az egykori kelet-német városok példáján. Az egykori kelet-német ipari városokban (Halle, Dessau stb.) 1990 után az ipari termelés drámai csökkenését nagyfokú munkanélküliség és elvándorlás követte. Halle-Neustadt lakosság száma például a '80-as években mért közel 100.000 lakosról a felére csökkent, de a legtöbb egykori kelet-német iparváros esetében is hasonló mértékű népesség-csökkenést mutatnak a statisztikák. Az elvándorlás következtében lakatlan épületek tömegei maradtak hátra; a városi léptékű sűrűség helyét üresség vette át. A laksűrűség csökkenésével és a lakosság eltűnésével egyidejűleg a köztérek is eltűntek: nincs, aki használja őket. A sűrűség e városokban sok helyütt arra a szintre csökkent, amely már nem éri el a városi működéshez szükséges urbánus szintet – s a városi sűrűség hiányában a köztérek sem működnek. Lásd Philip Oswald (ed): Schrumpfende Städte (Band 1), Internationale Untersuchung. Hatje Cantz, 2004 p. 625.

épületek szétszórt halma, a lakott térségek laza szövődése, illetve ezek adminisztratív rendszere és tulajdonviszonyai nem kezelhetők a hagyományos, volumetrikus és alaktani városépítészet eszközeivel. A tömegeknek már nincsen rendszere; a tömegekben, a tulajdonviszonyokban, a fejlesztési-gazdasági érdekekben, az adminisztrációs rendszerekben és a közösségek visszahúzódásában megnyilvánuló izolálódás eleve lehetetlenné teszi a nagyléptékű városi kompozíciók kialakítását. A köztes helyek, a maradékok, a „nem helyek” rendszere hirtelen felértékelődik: a városi táj koncepciójában a köztes helyek, a szabadterek rendszere válik szervező erővé.

*„Tájjal beoltott építészet születik, melyben a hagyományos természetes és mesterséges, táj és építészet kontrasztok helyett többértelművé, rétegzetté, átmenetek sokaságát magába foglalóvá válik a tervezésemélet és az általa alakított környezet. Megszűnik a korábbi hierarchikus viszony épület és környezeti háttér között, és gyakran már maga az összefogó táji háttér lényegesebb, mint az egyes épített elem.”<sup>79</sup>*



20. | Barcelona, Ávila út elemzése, 1999 (forrás: ADD Arquitectura)

Látható, hogy ez a koncepció nem a tömegek (az épület) felől közelíti meg a város szerveződését; az egyik elsődleges szervező erővé a táj, a szabad terek rendszere, a tömegek közötti térség válik. A köztér, mint a városi táj alkotórésze, maga válik az egyik városi szervező erővé.

*A várost szervező egyik erő a közterek rendszere.*

Szervező erők nélkül a város fragmentálódása folytatódik s a helyi fejlesztések lehetősége, használhatósága, működése ellehetetlenül. Ez azt is jelenti, hogy az egyes közterek alakításához

<sup>79</sup> Benkő Melinda: Külső és belső tér közti átmenetek, PhD értekezés, 2005. p. 26.

elengedhetetlen a köztetek (az átmeneti, köztes struktúrák) rendszer szintű, koncepcionális kezelése, mind adminisztratív-szabályozási, mind építészeti-eszmei, városépítészeti és városfejlesztési szempontból. A városi táj koncepció alapján létrejön a városi táj, mint városalakító és szervező rendszer – s ennek része a köztetek rendszere is.

### 3.2 A köztéralakítás a városfejlesztés katalizátora

A köztéri használati igények megerősödése és a köztérrendszer, mint szervező erő megjelenése együttesen emelik a köztéralakítást az egyik legfontosabb városfejlesztési eszközzé.

A társadalom, a közéletiség különböző megjelenési formái egyre inkább a közteterekre koncentrálnak, a lokális és globális városi arculat egyik meghatározó eleme így a köztér. Ezért a köztéralakítás, a köztetek komplex kérdésköre egyre inkább a várospolitikára, a városfejlesztés figyelmének középpontjába kerül.

A város köztetein megjelenő különböző használati módok rendkívül jelentős, esetenként meghatározó súlyúak lehetnek. A „városi táj” koncepciókkal párhuzamosan a köztetek (újra)felfedezése is zajlik, ami a köztetek tervezési programját egyre inkább a közösségi igények fajsúlyos megjelenése felé, illetve az ideiglenesség, az átmenet, és általában a nehezen definiálható használatok irányába mozdítja el. Mindez előidézte azt, hogy a városfejlesztési koncepciók eszköztárába (legalábbis Nyugat-Európában) bekerült a használati igények mind szélesebb körű felmérése és kezelése; illetve az ideiglenesség, az átmenetiség, az esemény, mint városalakító erő.<sup>80</sup>

*A „mire való a köztér” kérdésre egyre inkább közösségi-közéleti, illetve a működésen túlmutató használati válaszok születnek.*

A városi táj koncepciókkal párhuzamosan zajlik a köztérfejlesztésben, a köztetek alakításában és tematizálásában rejlő, városfejlődésre gyakorolt pozitív energiák felismerése és kiaknázása is. A köztetek jelentőségének városfejlesztési szempontú felhasználása több területen jelentkezik.

#### Zászlóshajó projektek

A helyi használati igényeket messzemenően integráló köztérfejlesztés minőségi dimenzióváltást jelenthet az adott városrész számára. A köztérmegújítás a város(rész), környék műszaki és minőségi megújulását indukálhatja, ami az ingatlanpiacra is jótékony hatással lehet.<sup>81</sup> Ehhez hasonló városfejlődési folyamatokat indíthatnak el az infrastrukturális fejlesztések, illetve a hozzájuk kapcsolódó köztérfejlesztés (pl. El Forum, Barcelona; a Bordeaux-i új villamoshálózat köztetei; a budapesti 4-es Metró projekt kapcsán megújuló köztetek; a stuttgarti tervezett főpályaudvar új köztetei; a berlini zöldfelületi rendszer fejlesztése, lyoni agglomerációs villamosvonal stb.)

<sup>80</sup> Lásd pl.: Peter Arlt: Stadtplanung und Zwischennutzung. In: Temporäre Räume, Birkhäuser, 2006.

<sup>81</sup> Ide sorolható például a Budapest Szíve program is, ahol a kiüresedett belváros megújulását és fejlődését várjuk a belvárosi köztérrendszer jelenleg zajló megújításától. Lásd például Egedy Tamás: A városrehabilitáció hatásai a lakásmobilitásra és a társadalmi mozgásfolyamatokra. In Egedy Tamás (ed): Városrehabilitáció és társadalom. Budapest, MTA FKI., 2005 p. 103-158. o. Az ingatlanpiaci hatások elemzése jelen értekezésnek nem tárgya.



21. | Installáció a barcelonai El Forumon (forrás: flickr.com)

## Város-arculat formálás

A közterek időszakos használata egyre fontosabb várospolitikai eszköz. A különféle események, rendezvények, vásárok, kiállítások stb. szerepe és üzenete egyrészt a „belső fogyasztás” irányában jelentős, hiszen a városi életminőségről kialakuló képet nagyban meghatározza. A „jó itt élni” érzés egyik összetevője az a kulturális és szociális kínálat, amellyel a város „elhalmozni” képes a lakóját. Az időszakos használatok külső üzenete a másik meghatározó tényező: a városok világméretű versenyében a városi esemény, vagyis az időszakos használatok rendszere a gazdasági és kulturális potenciál jele, így nem utolsó sorban létkérdés a turisztikai iparág számára (például: avignoni színházi fesztivál). Az időszakos használatok várospolitikai program szintre emelése tehát sokszoros gazdasági, kulturális és szociális előnnyel is jár. Emellett akár teljes régiók szerepének felértékelésében is jelentős szerepe lehet az időszakos használatok, az események rendszerének. Ezt látjuk például a 2010-es Európa Kulturális Fővárosa német programsorozatában, ahol a rendezvény, az események rendszere egy teljes régió közös produktuma.<sup>82</sup>



22. | Az EKF 2010 keretében időszakosan lezárt németországi autópálya és az avignoni színházi fesztivál (forrás: flickr.com)

## Szociális eszköz a periferizálódással szemben

A használati módok megváltozása lehetőséget adhat a városok izolálódással érintett vagy az ingatlanpiac érdeklődési köréből kieső területeinek kiüresedésével szemben is. A német urbanisztikai intézet (Deutsche Institut für Urbanistik, Difu) 2001-es tanulmányában mutatott rá arra a jelenségre, hogy az ingatlanpiaci forgalom változása hogyan vezethet egyes városi területek

<sup>82</sup> részletebben: <http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/> (2010. 11. 03.)



kiüresedéséhez.<sup>83</sup> Az időszakos használati módok program-szintre emelése, illetve az időszakos használat lehetőségének megjelenése a városi közterek programjában és alakításában az egyik alkalmas eszköz lehet a városi területek környezeti és szociális kiüresedésével, amortizálódásával szemben is. A súlyos szociális gondokkal küzdő budapesti Magdolna-negyed rehabilitációja szintén események és szociális programok mentén kezdődött meg. Ennek része volt egy helyi kulturális központ felállítása is, amely eseményeivel, programjaival szociálisan, kulturálisan és környezeti minőségét tekintve is tematizálja a városrészt.

Az időszakos hasznosítás hasonló városalakítási eszközzé vált a kiüresedő, zsugorodó, gyors ütemű elvándorlással küzdő városok, különösen az egykori keletnémet ipari központok esetében. A radikális ingatlanpiaci leértékelődés, illetve a hasznosítatlan, lakatlan épületek és városrészek óriási méretű megjelenése, tehát egyfajta városi „üresség” a várospolitikai eszközeinek radikális átalakulását hozta magával. Ennek részévé vált a felhagyott városrészek, épületek időszakos hasznosítása, illetve a helyi közösségek újjáépítése a közösségi rendezvények, városi események segítségével.



23. | Nyári fesztivál egy elhagyott panelházban (Halle-Neustadt) és közösségi kertek Dessauban  
(forrás: Schrumpfende Städte, Hatje Cantz, 2004)

### Új használati módok megjelenése

Az európai városok többségében évtizedek óta, Budapesten pár éve zajlik a kerékpáros forradalom. A kerékpáros közlekedés megjelenése tulajdonképpen a közterek egy *nem tervezett* használati módja, hiszen a város semmilyen formában nincs felkészülve erre az új használati igényre. A kerékpáros közlekedés nem csak infrastrukturális igénnyel lép fel, hanem meghonosodása egyben egy újfajta köztéri (közlekedési) viselkedést is feltételez. Megjelenése erősen befolyásolja és alakítja a közterek használati módját és tárgyi világát. Végző soron befolyásolja azt a kérdéskört, hogy mire is „való” a köztér, hiszen pár éve a „kerékpározásra is” válasz csak marginálisan volt benne a budapesti közterekről kialakult képben. A kerékpározás, mint közlekedés és köztérhasználat egy kritikus tömeg elérése után a városfejlesztés és köztéralkítás megkerülhetetlen eleme lesz. Ilyen értelemben tehát egy használati mód megjelenése vagy megváltozása erős befolyást gyakorol(hat) a városfejlesztésre, illetve a közterek alakítására is.<sup>84</sup>

<sup>83</sup> Studie über die spezifischen wirtschaftlichen Nutzungszeiten von städtebaulichen Funktionen und Einrichtungstypen, Difu, 2000-2001.

<sup>84</sup> Ilyen erős használati igény lehet a szabadidő eltöltése, amely ma mintha növekvő intenzitással jelenne meg a városi köztereken.

### 3.3 A szemléletmód változása

A köztéralakítás egyre hangsúlyosabb és egyre általánosabb tervezői feladattá válik. A közterek fontos szerepet töltenek be a város működésében, a városfejlesztési programokban és a városokról kialakult képben. A köztértervezés jelentőségének felismeréséhez és kezeléséhez ezért a tervezői, beruházói, jogszabályi stb. szemléletmód megújulása is szükséges.

A köztértervezés gyakorlatának átalakulása már megindult. Bár egy alakulófélben lévő témáról van szó, egyes irányok és tendenciák már felismerhetők. A legfontosabb problémákat és a körvonalazódó megoldásokat az alábbiakban röviden összefoglaljuk.

#### Építész szempontok megerősödése

A közterek alakítása gyakran a mechanikus mérnöki-tervezői gyakorlat egysíkú terepévé válik. Ez a mérnöki mechanikusság a városi működést (rendeltetést) állítja a tervezői munka középpontjába, s egyszerű infrastrukturális és/vagy közlekedési szempontú problémaként kezeli a közteret (és a várost), amelyet a mérnöki tudományok, szabályok és szabványok mechanikus alkalmazásával kezelni lehet. Így alakulnak ki a fordulási sugarak vagy üldözőgörbék által „megkomponált” utcák, terek.

A közterek „finomhangolásához”, a köztérrel kapcsolatban fellépő igények képviseléséhez az építész szempontok megerősödése szükséges a köztérmegújítási feladatok során. E tervezői szempontok megjelenése nem csak a tervezési folyamatban, hanem a megbízói szemléletben is kívánatos. A megbízói (önkormányzati, állami) oldalon olyan szakmai háttérre lenne szükség, amely a köztéralakítás teljes folyamatában támogatja az építész szempontok érvényesítését.

#### A projektfelépítés megváltozása

A köztéralakítási programok – a városi működés és a mérnöki szemlélet túlhangsúlyozása következtében – előnytelen tervezői struktúrában zajlanak. A köztér-rehabilitációs programokban az építész a legtöbb esetben szakági altervezőként van jelen. Generáltervezőként rendszerint egy közmű vagy közúttervező mérnöki iroda jelenik meg. Szakági tervezői szintről a köztértervezés itt bemutatott komplex szempontjait rendkívül nehéz érvényesíteni.

A közterek differenciált tervezéséhez e projektstruktúra átalakítása is szükséges. Az építész szempontok képviselője a mellérendelt vállalkozói rendszerben vagy építész generáltervezői struktúrában lehetséges. A projektfelépítés megváltozását a köztértervezési tervpályázatok is indukálhatják, hiszen a tervpályázatot megnyerő építész tervező a munka generáltervezésére nyer megbízást.





24. | Építészeti szempontok érvényesülése különböző projektfelépítések esetén

### A tervezési folyamat összehangolása és az építész szerepe

A köztéralkítás szétdaraboltsága egyfelől a szakmák közötti szétdaraboltságot, másrészt az alakítási (tervezési) folyamat szétdarabolódását jelenti. A köztéralkítás során az érdekelt szereplők gyakran domináns pozícióra törekednek, többnyire az infrastrukturális-közlekedési, illetve adminisztratív szempontok érvényesítésével. A szakmák közötti kooperáció, az egyes szakmai szempontok összehangolása gyakran hiányzik. A részekre (pl. tenderekre, telekhatárokon alapuló helyszínekre, engedélyezési eljárásokra stb.) bontott köztéralkítás szintén akadályozza a sokszereplős munka összehangolását.

A köztértervezési feladatok során a tervezési folyamat lebonyolítása és megszervezése szorosan összefügg a projektfelépítéssel. A tervezési folyamat összehangolásához szükséges „generalista” szempontokat leginkább az építész tervező tudja képviselni. Ez esetben feladata nem csak az építészeti tervezés, hanem – az építész munkától esetenként igencsak távol álló – mérnöki munkák összehangolása is. Ez olyan eseteket is magába foglal, ahol olyan mérnöki szakágak tevékenységét kell összeegyeztetni, amelyek nincsenek közvetlen hatással az építész tervekre (pl. közműtervező és gyengeáramú tervező munkájának összehangolása). Ezért az építész generáltervezői feladata a köztértervezés során túlmutathat a szokásos generáltervezői szerepkörön.

### Az engedélyezési háttér megújítása

A köztéralkítására jelenleg nem léteznek átlátható, gyakorlati értelemben is alkalmazható, szakmai konszenzusra épülő protokollok. Az engedélyezési eljárás többnyire az egyes szakhatóságok állásfoglalását, hatósági szempontok primer kinyilatkoztatását jelenti; az adminisztráció egyes szereplői (pl. műemléki hatóság, közlekedési hatóság, közműcég) közötti összhang megteremtése gyakran óriási nehézségekbe ütközik. Mivel a köztéralkítás nem minősül magasépítésnek, így elvileg építéshatósági engedélyezési eljárás lefolytatása, tehát építészeti kontroll nélkül megvalósíthatók a köztéralkítás átépítései.

Az építészeti, használati, városépítészeti szempontok érvényesülése érdekében létre kellene hozni olyan eljárásrendet, amely a magasépítési engedélyezési eljárásokhoz hasonlóan az építészeti szempontokat is érvényesít a köztéralkítás teljes folyamata alatt. A köztéralkítás teljes folyamata alatt szükség van a használati és építészeti szempontok markáns képviselőire. Ebbe beleértendő a köztéralkítás programok előkészítése, a konkrét helyszínek széleskörű vizsgálata, a tervezési

programok megfogalmazása, tervpályázat kiírása, a tervezés lebonyolítása és az üzemeltetés feladatai. Mindehhez azonban a jogszabályi háttér olyan megújítása szükséges, amely a köztéralkítást egységes folyamatnak tekinti.

#### A szakképzés fejlesztése

Jelenleg a közterek komplex problémáit kezelni képes szakemberek hagyományos oktatása meglehetősen hiányos, ellentmondásos. Sem a mérnöki, sem az építészeti, tájépítészeti és dizájn területek, sem a társadalomtudományok, sem a várospolitikai és adminisztráció területei nincsenek felkészülve arra a szemléleti és szakmai komplexitásra, amelyet a jelenkor városépítészete és a köztéralkítás igényel.

Az egyes szakterületek közötti átjárás és információcsere azonban az utóbbi időben szerencsésen megindult. A BME Urbanisztika tanszékén például a köztéralkítás szempontjait építész, tájépítész és környezetpszichológus szakemberek oktatják. A köztértervezés oktatásában a különböző szakmák közötti információcsere további élénkítésére lenne szükség (például: mérnöki szakmák bevonása az építészek köztértervezési oktatásába.) Felvethető egy közterekre specializált szakmérnöki képzés beindítása is, ahol a mérnöki, építészeti, tájépítészeti, pszichológiai, szociológiai, ingatlanpiaci stb. szempontok együttes képviselőire, információcseréjére nyílna lehetőség.

#### hatodik tézis – a hatás

**A köztér-rehabilitációs programok a városfejlődés fontos katalizátorai.**

*Megvalósult példák vizsgálata alapján megállapítottam, hogy a köztérmegújítási programok közvetlen fejlesztő hatással vannak városi környezetükre. E fejlesztő hatás a városi életminőség javulásában és a kapcsolódó ingatlanok piaci felértékelődésében jelentkezik.*

#### hetedik tézis – a szemlélet

**A közterek rendeltetése és használata egyre nagyobb hatással van a városi életminőségre, ezért a köztértervezés jelentősége és felelőssége fokozatosan nő.**

*A köztértervezés önálló szakterületté válásának folyamata megindult. Ennek elősegítéséhez a szakképzés fejlesztésére, a projektfelépítés megváltoztatására és az engedélyezési háttér megújítására van szükség.*

## ÖSSZEGZÉS / ABSTRACT

## ÖSSZEGZÉS

szerző:	Varga Péter István
értekezés címe:	Köz-Tér-Alakítás, a városi rendeltetés és a helyi használat a köztértervezés gyakorlatának tükrében
mestermunka:	A budapesti Kosztolányi Dezső tér megújulása
témavezető:	Pálfy Sándor DLA, tanszékvezető egyetemi tanár BME Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék, 2011. április

Az elmúlt két évtizedben az európai városi közterek jelentős átalakulásának lehettünk szemtanúi. A köztér a mindenkori társadalom tükörképe; az itt megjelenő használati módok, a köztérrel kapcsolatos attitűdök az adott kor lelkiállapotára és viszonyaira is utalnak. Épp ezért a korszakváltások, a változások élénken és erőteljesen jelennek meg a városi köztereken; s e változásoknak közvetlen, konkrét építészeti következményei vannak.

A közterek kérdésköre ma a nemzetközi szakmai érdeklődés középpontjában áll. Az érdeklődésnek két fókuszpontja van: egyfelől a közterek rendszere lehet a töredezett városi tájat összetartó egyik legfontosabb erő; másrészt a köztérmegújítási programok beindítása napjainkban a városfejlesztés egyik legfontosabb eszközévé vált. A nemzetközi érdeklődéssel egyidejűleg jelent meg a hazai közterek megújítása és újradefiniálása iránti igény is, illetve indultak be a hazai köztér-rehabilitációs programok. A városi közterek tervezése önálló szakterületté válik.

Értekezésemben a saját tervezői gyakorlatom szűrőjén keresztül vizsgáltam a köztereket meghatározó alapvető tényezőket, illetve a köztereket alakító szakterületek és az építészet legfontosabb kapcsolódási pontjait. Kutatásaim során megállapítottam, hogy köztértervezés mai gyakorlatának legnagyobb kihívása az átfogó városi rendszerek és a lokális használati igények összehangolása. Dolgozatom első részében ezért a köztér működési és használati viszonyait vizsgáltam; s e problémakör pontos megfogalmazása érdekében új fogalomként vezettem be és definiáltam a *városi rendeltetés* és a *helyi használat* fogalmát, mint a közterek működését meghatározó tényezők két legfontosabb aspektusát. A rendeltetés és használat konfliktusokkal terhelt együttese alkotja a köztér tervezési programját; dolgozomban ennek tartalmát és tervezési vonatkozásait is vizsgáltam.

A közterek tervezésének hazai gyakorlata ellentmondásokkal terhelt. Sem a közreműködők szerepe, sem a tervezés szempontjai, folyamata és adminisztrációs háttere nem megfelelően tisztázott. Dolgozatom második részében ezért a köztértervezés szempontjait mutattam be. Gyakorlati munkáim alapján megállapítottam, hogy a köztértervezés speciális tervezői látásmódot igényel. Kutatásaim során megállapítottam, hogy a közterek megújulása katalizáló hatással lehet a kapcsolódó városrészek megújulására. Erre vonatkozó következtetéseimet az értekezés harmadik részében mutatom be.

Mestermunkámban, a budapesti Kosztolányi Dezső tér tervezése során a városi rendeltetés és helyi használat kérdéskörét gyakorlati szempontból jártam körül. A tér tervezése mellett a kivitelezés minden lépését végigkísértem, ami jó alpanyagul szolgált az értekezésben megfogalmazott tervezési szempontok kifejtéséhez és az építész köztér-tervezői szerepének bemutatásához.

Budapest, 2011. 04. 05.

Varga Péter István, építész

## ABSTRACT

Author: Peter Istvan VARGA  
Title of Dissertation: Shaping Public Spaces,  
The Global Function and Local Use of Public Spaces from the Standpoint of Architectural Design  
Masterpiece: The Renewal Project of Kosztolanyi Circus in Budapest  
Supervisor: Prof. Sandor Palfy DLA, Head of Department  
Institution: Technical Univerity Budapest, Faculty of Architecture, Department of Urbanisme  
Date: 5<sup>th</sup> of April, 2011

A considerable change to public spaces of European cities could be realized during the last two decades. The public space reflects society itself: the very different ways of use of public spaces represents the mood and attitudes of society at the time. Because of this, the change of eras has direct architectural consequences on public spaces.

The public space is definitely in the focus of architectural interest today. The different approaches and theories have two main points: first, the system of public spaces may hold the fragmented urban landscape together; second, starting public space renewal projects has became one of the most important tools of urban development. Paralel with the international trends, the demand on renewing and redefining public spaces has appeared and urban renewal projects have been started in Hungary, too. The practice of designing urban public spaces is transforming into a specific field of architectural design.

The basic factors defining public spaces and the joining points of different professions and architecture are investigated in the dissertation through my own design practice. During my research I have pointed out, that managing the global urban functions and the local uses of public spaces is the most challenging issue for public space design today. Therefore the factors of function and use of urban public space are investigated in the first part of the dissertation. In this part, I have defined the global function and the local use as the two main aspects of using and making public spaces. The programme for public space design, given by cooperation and conflict of these two aspects, are also analyzed here.

The practice of public space design in Hungary is controversial. Neither the role of participants, nor the considerations, process and administrative background of design are properly clarified. Because of this, several considerations of public space design are dealt with in the second part of the dissertation. During my research I have pointed out, that renewing public space may improve development in neighbouring areas. Conclusions of this are presented in the third part of the dissertation.

During the design of my masterpiece, the renewal project of Kosztolanyi Circus, I have worked with the aspects of global function and local use of the public space. In addition to design, I have followed the whole construction process, which has given a base for specific considerations about architectural design presented in the dissertation.

5<sup>th</sup> of April, 2011

Peter Istvan Varga

## IRODALOMJEGYZÉK



## Szakirodalom

- Akbar-Beeck-Krems (ed): Die anderen Städte. IBA Stadtumbau 2010. Jovis, 2005
- Appleyard-Lynch-Myer: The View from the Road. 1964
- Aronson, Elliot: A társas lény. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1980
- Augé, Marc: Orte und Nicht-Orte. Frankfurt am Main, 1994
- Aymonino, Aldo – Mosco, Valerio Paolo: Contemporary Public Space Un-volumetric Architecture. Skira, 2006.
- Bechtel - Churchman (szerk): Handbook of Environmental Psychology. Wiley, 2008
- Benevolo, Leonardo: A város Európa történetében. Atlantisz Kiadó, 1994
- Benkő Melinda, Fonyódi Mariann: Glocal city. Kortárs európai városépítészet. Terc, 2009
- Carmona-Heath-Oc-Tiesdell: Public Places - Urban Spaces. Architectural Press, 2003.
- Carr-Francis-Rivlin-Stone: Public Space (Environment and Behavior). Cambridge University Press, 1993
- Corbusier, Le: Az új építészet felé. Corvina Kiadó, 1981
- Düll Andrea: A környezetpszichológia alapkérdései. Helyek, tárgyak, viselkedés. L'Harmattan Kiadó, 2010
- Düll-Demetrovics-Paksi: Pláza, ifjúság, életmód. L'Harmattan, 2009
- Eco, Umberto: A nyitott mű poétikája. Európa Könyvkiadó, 1998
- Florian Haydn, Robert Temel (ed): Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung. Birkhäuser, 2006
- Frampton, Kenneth: A modern építészet kritikai története. Terc, 2002
- Gerő László: Történelmi városmagok. Corvina, 1978
- Granasztói Pál: Város és építészet. Műszaki könyvkiadó, 1960
- Granasztói Pál: Városaink sorsa : Az urbanisztika jelene és jövője. Magvető, 1976
- Huntington, Samuel P.: A civilizációk összecsapása és a világrend felbomlása. Európa, 2006
- Jámbor Imre (ed): A kertépítés kézikönyve. Verlag Dashöfer, 2008
- Jámbor Imre: Kertépítészet. Kertészeti Egyetem, 1988
- Jámbor Imre: Kertépítészeti tér, szabad tér, zöld tér - TÁJÉPÍTÉSZET 2000/1
- Jodidio, Philip: Az új évezred építésze. Taschen / Vince Kiadó, 1999
- Kerékyártó Béla (ed): A mérhető és a mérhetetlen. Építészeti írások a huszadik századból. Typotex, 2000
- Kerékyártó Béla (ed): Hely és jelentés. Terc, Budapest, 2002
- Közterületek használata és megítélése Budapesten, Közvélemény-kutatási jelentés. Studio Metropolitana, 2004
- Lukovich Tamás: Posztmodern kor városépítészetének kihívásai. Szószabó Stúdió, 1997
- Manuel de Solà-Morales, Dietmar Steiner, Rafael Moneo, David Bravo (ed): In Favour of Public Space. Actar, 2010
- Manuel Gausa, Vicente Guallart, Willy Müller, Federico Soriano, Fernando Porras, José Morales: The metapolis dictionary of advanced architecture. Actar, 2003
- Marshall, Tim (ed): Transforming Barcelona. Routledge, 2004
- Meggyesi Tamás: A külső tér. BME Urbanisztika Tanszék, 2001
- Meggyesi Tamás: Városépítészeti alaktan. Terc, 2009
- MMXC Tanulmányok és esszék a 90 éves Mőcsényi Mihály tiszteletére, 4D Könyvek. BCE TK, 2009
- Nagy Béla: A település, az épített világ. B+V Lap és könyvkiadó, 2005

- Oswalt, Philipp: Schrumpfende Städte, Band 1 Internationale Untersuchung. Hatje Cantz Verlag, 2004
- Oswalt, Philipp: Schrumpfende Städte, Band 2 Handlungskonzepte. Hatje Cantz Verlag, 2005
- Perényi Imre: Város, ember, környezet. Műszaki könyvkiadó, 1976
- Pietromarchi, Bartolomeo: The (un) common place. Art, Public Space and Urban Aesthetics in Europe. Actar, 2005
- Pogány Frigyes: Terek és utcák művészete. Építésügyi kiadó, 1954
- Preisich Gábor: Budapest városépítésének története 1945-1990. Tanulmányok. Műszaki könyvkiadó, 1998
- Rossi, Aldo: A város építészete. B28-30, 1986
- Rowe - Koetter: Collage City. The MIT Press, 1983
- Schneller István: Az építészeti tér minőségi dimenziói. Librarius, 2002
- Sennett, Richard: A közéleti ember bukása. Helikon, 1998
- Tosics Iván - Pallai Katalin (ed): Budapest Városfejlesztési Koncepciója, Városkutatás Kft., 2002
- Tóth Zoltán: A települések világa, Ponte Press Kiadó, 1997
- Tóth Zoltán: Építészet – városépítészet – hagyományok és modernizáció. Ponte Press, 2002
- Urban Pioneers: Berlin: Stadtentwicklung Durch Zwischennutzung. Jovis, 2007
- Vámosy Ferenc: Az építészet története. A modern mozgalom és a későmodern. Nemzeti tankönyvkiadó, 2002
- Zöch-Loschowitz (ed): Európai tájépítészet. Terc, 2008

#### cikkek

- Balogh Péter István, Erő Zoltán, Mohácsi Sándor: A budapesti “négyes metró” és a városi szabadterek. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 2007. 6.
- Balogh Péter István, Koszorú Lajos, Mohácsi Sándor: Utcákból főutca. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat. 2008. 9.
- Balogh Péter István: Szabadtér-tervezés történeti környezetben. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 2006. 3.
- Bardóczy Sándor: Hol a köztér? Építészfórum, 2010. 09. 20. <http://epiteszforum.hu/node/16902>
- Batár Attila: A hagyományos várostól a regionális városig. Európai füzetek, 1999/7
- Betsky, Aaron: Great Public Space. [www.architectmagazine.com/blogs](http://www.architectmagazine.com/blogs), 2010. augusztus
- Corajoud, Michel: The Rhône waterfront in Lyon. Topos Landscape Magazine, 10/1995
- Daragó László: Vásár - város - piac - áruház – bevásárlóközpont. Architectura Hungariae, V. évf. 2. szám, 2003
- Davson, Layla: Hamburg arabesque. AR, 11/2008
- Erő Zoltán: A városmegújítás lehetőségei. In: Budapesti Negyed, 2000/2
- Fainsten, Waldie és mások: Cities, Architecture and Society. AR 9/2006
- Flierl, Bruno: Public space: goods for sale. Topos Landscape Magazine, 33/2000
- Giseke, Undine: The face of Berlin's open space is changing. Topos Landscape Magazine, 28/1999
- Jirku, Almut: Berlin: The green connection. Topos Landscape magazine, 15/1996
- Kalttenbrunner, Robert: Gemeinplätze – Entwicklungsperspektiven des öffentlichen Raums. Detail, 2004/6
- Kelemen János, Umberto Eco. in: Világosság, 2007/2-3
- Koszorú Lajos: Térszerkezet-alakítás és városfejlesztés. In: Budapesti Negyed, 2000/2

Petrow, Constanze A.: Memorial to the murdered Jews of Europe, Berlin. Topos landscape Magazine, 50/2005

Varga Péter István: „Esemény-város” - Várospolitikai és közéleti kérdések kortárs köztéri művészeti törekvések kapcsán. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 2007. 8.

Varga Péter István: Köztéri dizájn és történeti környezet. Magyar Építőművészet (Post Scriptum), 2004/3

Varga Péter István: Művi természet – Zaha Hadid strasburgi villamos-végállomása. Alaprajz, 2002. december

Varga Péter István: Utcák, terek, bútorok. Alaprajz, 2003. augusztus

Wessely Anna: A köztér politikája - előadása az Országos Főépítési Konferencián. Megjelent az epiteszforum.hu oldalon, 2010. augusztus 30.

#### Doktori értekezések

Balogh Péter István: A szabadterek szerepváltozása a nagy európai városmegújításokban. Doktori értekezés, KÉE KTT, 2004

Benkő Melinda: Külső és belső tér közti átmenetek. Doktori értekezés, BME ÉSZK, 2005

Nagy Katalin: Közparkok és közkertek használata. Kandidátusi értekezés, KÉE KTT, 1997

#### Felhasznált jogszabályok, egyéb anyagok

OTÉK, 1997

Új Magyarország Fejlesztési Terv

#### Internetes források

[www.epiteszforum.hu](http://www.epiteszforum.hu)

[www.publicspace.org](http://www.publicspace.org)

[www.pps.org](http://www.pps.org)

[www.index.hu](http://www.index.hu)

[www.kek.org.hu](http://www.kek.org.hu)

[nolli.uoregon.edu](http://nolli.uoregon.edu)

[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

[www.urbancatalyst.de](http://www.urbancatalyst.de)

[www.creativecities.org.uk](http://www.creativecities.org.uk)

az urbanizáció interaktív térképe:

<http://news.bbc.co.uk/2/shared/spl/hi/world/06/urbanisation/html/urbanisation.stm>

## ESETTANULMÁNYOK

## Multimodális villamos-végállomás, Strasbourg

város: Strasbourg

ország: Franciaország

dátum: 1999-2002

terület: 28 000 m<sup>2</sup>

tervező: Zaha Hadid Architects

képek forrása: saját felvételek, flickr.com

Strasbourg külvárosában felépült villamos-végállomás a közlekedés által meghatározott, igazi táji elem. A kompozíció minden részlete a közlekedési elemek mozgásából, végső soron a városi közlekedés habitusából fakad. Az itt kialakuló köztereket alapvetően és elsősorban a város nagy léptékű működése, a városi rendeltetés határozza meg. A strasbourgi villamos-végállomás esetében valóban a fordulási sugarak válnak primer építészetté - egy magasabb rendű kompozíció jegyében.



## Lyon, agglomerációs villamosvonal kiépítése, 1997-2000

város: Lyon (445 452 lakos)

ország: Franciaország

dátum: 1997-2000

tervező: Atelier d'Architectes Bruno Dumetier

képek forrása: publicspace.org, flickr.com

Lyon két új, agglomerációs villamos-vonalának kialakítása a közlekedési hálózat fejlesztése mellett az érintett városrészek fejlesztését is alapvető célként tűzte ki. A villamosvonalak egyrészt nagy léptékű városfejlesztési potenciált hordoztak, vonzóvá és biztonságossá téve a közösségi közlekedést, alternatívát nyújtva az autós közlekedéssel szemben. A hálózatfejlesztés kis léptékben egyúttal az érintett köztér fejlesztését is jelentette, minőségi változást hozva az érintett városrészek köztér-rendszerében. A villamos által érintett köztér (megállók, átkelők, utcák) egy építészeti rendszert alkotnak, saját utcabútorokkal, köztéri elemekkel. A villamospálya több szakasza füvesített.





### **André Citroën Park, Párizs, 1985-1994**

város: Párizs (2 110 694 lakos)

ország: Franciaország

dátum: 1985-1994

terület: 138 000 m<sup>2</sup>

tervező: Viguiet, Jodry, Clément, Provost, Berger

képek forrása: [publicspace.org](http://publicspace.org), [flickr.com](http://flickr.com)

Az egykori iparterületen felépült lakónegyed központi eleme az André Citroën park. A park kialakítására kiírt tervpályázat világosan megmutatta a terület városszerkezeti jelentőségét: súlypontképző erőként kapcsolat a környező városrészek, a tömegközlekedés, valamint a Szajna között. A tervpályázat eredményeként létrejött, alapvetően a helyi használati igényeken alapuló park jól illeszkedik Párizs nagy zöld parkjainak sorába. Egyedi építészetével programadó parkká vált a következő évtizedek szabadter-építészete számára.





## Piazza Nera Piazza Bianca, Robbiano, 2005

város: Robbiano (25 000 lakos)

ország: Olaszország

dátum: 2003–2005

terület: 2 500 m<sup>2</sup>

tervező: Tagliabue, Toscani, Origgi, Ifdesign

képek forrása: publicspace.org

A kisváros központjában álló két templom (San Quirico és Giulitta) együttese által dominált teresedést a terv minimális beavatkozással formálja városi térré. A terv szinte végletes absztrakcióval fogalmazza meg a városi tér, hely és identitás kérdését a kisvárosi közegben. A minimális anyaghasználattal, magas minőségben megépített tér határozott állásfoglalással alakítja ki a város új terét. Az erőteljes városi tér mindezzel együtt épp annyira nem meghatározott, hogy megfelelő helyet (keretet) ad a templomi előterek városi használatainak.



## **Sønder Boulevard, Koppenhága, 2007**

város: Koppenhága (1 089 958 lakos)

ország: Dánia

dátum: 2005-2007

terület: 16 000 m<sup>2</sup>

tervező: Stig L. Andersson, Karen Margrethe Krogh, Filippa Berglund, Martin Birch Pedersen, SLA  
képek forrása: [publicspace.org](http://publicspace.org), [flickr.com](http://flickr.com)

Koppenhága XIX. századi városfejlődésének egyik iránya a Sønder Boulevard mentén alakult ki. A járműforgalommal túlterhelt főút revitalizációja a környező lakosság intenzív bevonásával zajlott. A forgalomcsillapítás során létrejött sétány programja a számtalan használati igény alapján alakult ki. Az új sétány középső zónája a használati igények szerint differenciált, számtalan mezőre oszlik. A térség nem befejezett mű: a helyi használók szabályozott keretek között tovább alakíthatják a közteret.



## **Erzsébet tér, Gödör, Budapest, 2000-2006**

város: Budapest (1 775 203 lakos)

ország: Magyarország

dátum: 2000-2006

tervező: Firka Építészeti Stúdió, Balogh Péter István, Bogner Zsuzsanna, Sándor Tamás

képek forrása: flickr.com

A főváros központi területén, a Nemzeti Színház félbemaradt építési helyszínén jött létre Budapest egyik legkedveltebb városi köztere. A Gödör klub és a vele szimbiózisban élő külső “gödör” jó idő esetén óriási tömegeket vonz; a köztér számtalan esemény, időszakos rendezvény helyszíne. Terhelhetősége mára a határára érkezett, ami (a karbantartás szinte teljes hiányával együtt) szembeötlő állagromlást idézett elő a néhány éve átadott köztéren.





### **Tilla-Durieux Park, Berlin, 2003**

város: Berlin (3 396 990 lakos)

ország: Németország

dátum: 2002-2003

terület: 40 000 m<sup>2</sup>

tervező: DS Landschaftsarchitecten

képek forrása: [publicspace.org](http://publicspace.org), [flickr.com](http://flickr.com)

Berlin új központjában, a Potsdamer Platz mellett jött létre a Tilla-Durieux park hatalmas zöldfelülete. A pályázati nyertes terv egyetlen geometriai kompozícióba szervezi a teljes rendelkezésre álló területet; hatalmas, differenciálatlan zöldfelületet biztosítva a legkülönbözőbb használatok számára. A geometrikusan megformált dombok megfelelően inspiráló városi helyet nyújtanak, mindenféle erőltetett túlhatározottság nélkül.



## **Millenáris park, Budapest**

város: Budapest (1 775 203 lakos)

ország: Magyarország

dátum: 2001

tervező: Új irány csoport (park)

képek forrása: saját felvételek, flickr.com

A budapesti Ganz gyár egykori ipari területén jött létre Buda egyik legkedveltebb, magasan urbanizált parkja. A Millenáris kulturális központ épületei között elterülő park a kortárs tájépítészet szinte teljes eszköztárát felvonultató koncepcióval készült. A park tematikus egységekre bomlik, úgy, hogy rendszerbe szervezett, markáns egységét mindemellett megtartja. A koncepció, az alkalmazott megoldások és részletképzések, a térstruktúra megfelelő közeg a differenciált köztérhasználat számára. Nem túlhatározott, de inspiráló; nem előír, hanem kínál.



## **Budapest Főutca Program, 2009**

város: Budapest (1 775 203 lakos)

ország: Magyarország

dátum: 2009

tervező: Teampannon Kft., S73 Kft.

kép forrása: S73 Kft.

A program alapvető célja a pesti belváros revitalizálása. A mintegy három kilométer hosszan kialakuló új, csökkentett forgalmú útvonal az érintett utcák és közterek teljes átalakítását jelenti. A forgalom radikális csökkentésével új, gyalogos dominanciájú közterek alakulnak ki, amelyek életet lehelhetnek az elhagyatott pesti belvárosba. A közterek kialakításához, vagyis a helyi használatok lehetővé tételéhez a nagyobb városi rendszer, azaz a belvárosi forgalmi hálózat átszervezésére volt szükség.





## **Budapesti 4-e Metró közterei (Kálvin tér), 2010**

város: Budapest (1 775 203 lakos)

ország: Magyarország

dátum: 2010

tervező: Palatium Stúdió Kft., S73 Kft.

képek forrása: S73 Kft.

A budapesti 4-es Metró építéséhez jelentős felszíni fejlesztések kapcsolódnak. Az egyik leginkább átalakított tér a pesti Kálvin tér. A felszíni közlekedés racionalizálásával és átszervezésével jelentős gyalogosforgalmi területek alakultak ki. Az új területeket a helyi használat azonnal visszahódította (például teraszok települtek ki), mutatva, hogy esetenként milyen intenzív igény léphet fel az egyes terek használatával kapcsolatban, más egyéb (többnyire városi) rendeltetések ellenében.





### **Parc Central de Nou Barris, Barcelona, 2007**

város: Barcelona (1 615 908 lakos)

ország: Spanyolország

dátum: 1998-2007

terület: 170 000 m<sup>2</sup>

tervező: ARRIOLA&FIOL architects

képek forrása: publicspace.org

A nagy méretű park Barcelóna legészakibb negyedében épült fel. A többnyire bevándorlók és betelepülők által lakott, koncepció nélkül beépült városrész központi parkja új súlyponti elemet képez a városrész területén. A nyílt városi szabadtér erős kontrasztban áll a környező beépítés sűrűségével. A park egységes koncepció alapján, erős építészeti karakterrel készült el, új minőségi szintre emelve a “városi lét” fogalmát a környező városrész számára.



## **Lyon, Rhone-part, 2007**

város: Lyon (468 000 lakos)

ország: Franciaország

dátum: 2003–2007

terület: 10 ha városi park, 4,7 km folyópart szakasz

tervező: In Situ, Jourda, Coup d'éclats

képek forrása: publicspace.org

A lyoni folyópart-rekonstrukció egy olyan nagyszabású városfejlesztési program, amely döntően közterek kialakításával valósult meg. Az egykori elhanyagolt, többnyire parkolásra és közlekedésre használt rakparti területeket városi közterekké alakították át. A köztér- és parkrendszer a folyó teljes városi szakaszán végigvonul, kialakításában érzékenyen idomulva az adott partszakasz sajátosságaihoz. A külső területeken természeti jellegű, míg a városközpontban markánsan urbánus közterek alakultak ki. A járműforgalom rakparti megszüntetését döntően a tömegközlekedés és a kerékpáros közlekedés intenzív fejlesztésével kompenzálták. A város az új közterein keresztül ismét a folyó felé fordult.



## **Hamburg, Hafen City, 2005**

város: Hamburg (1 733 846 lakos)

ország: Németország

dátum: 2003–2005

terület: 157 ha

tervező:

Hamburgplan, Kees Christiaanse / ASTOC, Rocchi, Unglaub, EMBT Architectes

képek forrása: saját képek, flickr.com

A hamburgi Hafen City projekt az egykori kikötő és raktárváros rehabilitációjával új, vegyes funkciójú városrészt hoz létre, nagy hangsúlyt fektetve a közterekre és a folyóparttal való kapcsolatra. A kialakított szabadterek intenzíven kapcsolódnak a vízfelülethez; a partvonal kialakítása tulajdonképpen egyben egy magas minőségű szabadtér-rendszer. A városi szabadterek így egyfajta áramló hálózatot alkotnak, amelynek részei a sétányok, terek, parkok és teraszok. E városi terek a vízfelülettel való állandó gyalogos kapcsolatot biztosítják.





## **El Forum, Barcelona, 2000-2004**

város: Barcelona (1 615 908 lakos)

ország: Spanyolország

dátum: 2002-2004

terület: 17 000 m<sup>2</sup>

tervező: Jose Antonio Martinez-Lapena, Elias Torres Tur, FOA

képek forrása: flickr.com

A Fórum fejlesztése Barcelona több évtizede tartó, példaértékű köztérfejlesztési stratégiájába illeszkedik. A mintegy 10 km hosszú tengerparti köztér-rendszer döntően egykori iparterületek hasznosításával jött létre. A folyamathoz az Olimpiai Játékok (1992) és az Európa Kulturális Fővárosa (2004) eseményei is nagyban hozzájárultak, illetve a terület felértékelődését a közösségi közlekedés fejlesztése is elősegítette. A nagy tömegek, változó intenzitású rendezvények, események folyamatos befogadására alkalmas köztérrendszer létrehozása alapvető cél volt. A barcelonai városmegújítási stratégiában a köztér nem a beépítés, az ingatlanfejlesztés kiegészítője, hanem a városfejlesztés alapvető eszköze.



## **Pécs, Széchenyi tér, 2010**

város: Pécs (157 000 lakos)

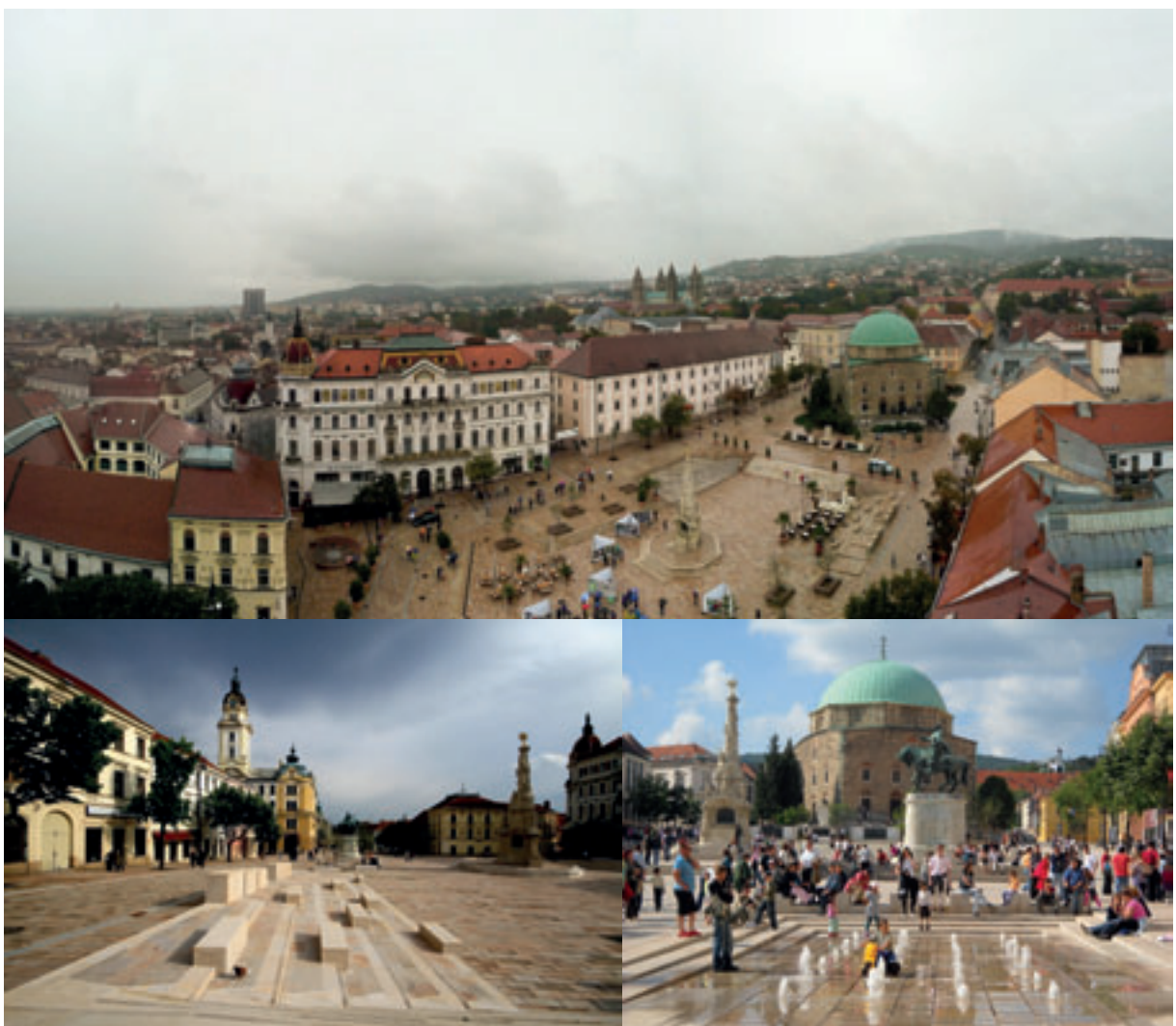
ország: Magyarország

dátum: 2009–2010

tervező: S73 Kft., Kecskés András

képek forrása: S73, flickr.com, Ládonyi Ákos

A pécsi belváros köztereinek átépítésére az Európa Kulturális Fővárosa programsorozat keretében került sor. A történeti Széchenyi tér átalakulása döntően a gyalogosforgalmi használatot célozta meg, a történetiség karakterjegyeinek átformálásával egy tulajdonképpeni klasszikus, történeti városközponti főteret hozva létre. A közterek átalakulása itt egyértelműen identitás-hordozó, város-imázs kérdés (az EKF programsorozatot övező problémák ellenére is). A köztérmegújítási program beindítása nagyfokú arculat-formáló erővé vált, hozzájárulva a városi életminőség és önmeghatározás javulásához.



## MELLÉKLETEK

## Publikációk jegyzéke

### Könyv, folyóirat

- Mozik. in: Középülettervezés (szerk.: Cságoly Ferenc), Terc Kiadó, 2004
- Urban Sampling Project (Kis Róka Csabával) in: LITTLE Conditions 2005-2008. Verlag Silke Schreiber, 2008. p. 40.
- Művi természet – Zaha Hadid strasbourgi villamos-végállomása. Alaprajz, 2002. december
- Utcák, terek, bútorok. Alaprajz, 2003. augusztus
- Köztéri dizájn és történeti környezet. Magyar Építőművészet (Post Scriptum), 2004/3. p. 31
- Házat nagykeráron. Alaprajz, 2007. március-április
- Látszóbeton: az építőipar felső osztálya. Magyar Építéstechnika, 2007/6.
- Látszóbeton-építés: trendek és lehetőségek. Magyar Építő Piac, 2007/7.
- „Esemény-város” – várospolitikai és közéleti kérdések kortárs köztéri művészeti törekvések kapcsán. 4D Tájépítészeti és Kertművészeti Folyóirat, 8. szám, 2007.
- Beyond the Blue – A Coop Himmelb(l)au kiállítása Bécsben. Építő Piac, 2008/3.
- Látszóbeton-építészet. Magyar Építéstechnika, 2008/7-8.
- Látszóbeton szerkezetek a 4-es metróban. Magyar Építéstechnika, 2008/7-8.
- Látszóbetonok felületi kialakítása és felületvédelme. Magyar Építéstechnika, 2008/10.

### Internet

- Villamos + Design (Erő Zoltánnal), Építészfórum.hu, 2003. november 22.
- Stari Most, a régi-új híd. Építészfórum.hu, 2006. augusztus 29.
- Látszóbeton. Építészfórum.hu, 2006. február 14.
- BMW Welt, München. Építészfórum.hu, 2006. május 23.
- Hauptbahnhof Berlin. Építészfórum.hu, 2006. május 31.
- Lakópark német módra. Építészfórum.hu, 2006. május 5.

### Fontosabb előadások

- „Látszóbeton-építészet” – előadás  
A beton látványa – a Magyar Betonszövetség konferenciája, 2008. június 6.
- „Urban Event – Esemény-város, Várospolitikai és közéleti kérdések kortárs köztéri művészeti törekvések kapcsán” – előadás  
Lippay – Ormos – Vas” Tudományos Ülésszak 2007  
Budapesti Corvinus Egyetem, Tájépítészeti Kar, 2007. november. 8.
- „Köztéri dizájn és történeti környezet” – előadás  
Megújuló közterületek, Holland-katalán-magyar szeminárium  
Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, 2004. november 3-4.
- Köztéri dizájn és történeti környezet – előadás  
Lélegző Örökségünk – Kortárs Építészeti Szimpózium  
Városi Művészeti Múzeum, Győr, 2004. szeptember 18.



## Nyilatkozatok

Nyilatkozat önálló munkáról és hivatkozásokról

Alulírott Varga Péter István kijelentem, hogy e DLA-értekezést magam készítettem és abban csak a megadott forrásokat használtam fel. Minden olyan részt, amelyet szó szerint, vagy azonos tartalomban, de átfogalmazva más forrásból átvettem, egyértelműen, a forrás megadásával megjelöltem.

Budapest, 2011. 04. 05.

Varga Péter István

Nyilatkozat nyilvánosságra hozatalról

Alulírott Varga Péter István kijelentem, hogy a 33/2007 Korm. rendelet 11. § (1) és (2) értelmében hozzájárulok értekezésem nyilvánosságra hozatalához.

Budapest, 2011. 04. 05.

Varga Péter István

## Társszerzői nyilatkozat

Alulírott Erő Zoltán építész nyilatkozom, hogy a Kosztolányi Dezső tér tervezését Varga Péter Istvánnal ketten végeztük. A tervezésben 30%-os társszerzői arányban vettem részt, Varga Péter István társszerzői aránya 70%. A Kosztolányi Dezső teret Varga Péter István építész alkotásaként ismerem el és hozzájárulok a DLA Mestermunkaként való megvédéséhez.

Budapest, 2011. 04. 05.

Erő Zoltán, építész

## Önéletrajz

Varga Péter István (1977)

### Tanulmányok

2005 – 2007	Akademie der Bildenden Künste Nürnberg, Németország Kunst und Öffentlicher Raum, posztgraduális képzés
2001 – 2005	Budapesti Műszaki Egyetem, DLA-tanulmányok
1995 – 2000	Budapesti Műszaki Egyetem, Építészmérnöki Kar Diploma: építészeti szakirány, Középülettervezési Tanszék

### Tervezői tevékenység

2007 –	VPI Építész Kft., építész tervező, ügyvezető
2001 – 2005	Palatium Stúdió Kft., építész tervező
2000 – 2001	Mobilia Kft., építész-belsőépítész tervező

### Oktatás, kutatás

2010 -	„Látszóbeton építészeti és tájépítészeti alkalmazásai” c. tárgy előadója a Corvinus Egyetem Tájépítészeti Karán
2008 –	külsős oktató a BME Urbanisztika Tanszék TT1 és TT2 tárgyain
2008 –	meghívott előadó a Főépítészeti szakmérnöki képzésen (BME, Urbanisztika Tanszék)
2008	Kortárs Városépítészeti kutatás, munkatárs (BME, Urbanisztika Tanszék, Benkő Melinda, Fonyódi Mariann)
2007 – 2008	külsős konzulens a „Város 3” és „Város 4” féléveken, BME, Urbanisztika Tanszék

### Tagságok, közéleti tevékenység

2011	a Kortárs Építészeti Központ kurátora (Látszóbeton konferencia)
2007	a Kortárs Építészeti Központ kurátora (INFRA konferencia)
2007 –	a Fiatal Képzőművészek Stúdiója Egyesület tagja
2005 – 2007	részvétel a Forschungsgruppe-f művészcsoport munkájában
2003 –	a Budapesti Építész Kamara tagja

**AZ ÉRTEKEZÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ TOVÁBBI SZAKMAI TEVÉKENYSÉG  
RÖVID ÁTTEKINTÉSE**



CORVIN SZIGONY PROJEKT  
KÖRNYEZETALAKÍTÁSI NYILVÁNOS TERVEZÉSI  
ÖTLETPÁLYÁZAT

I. díj

tervezők: Brückner Dóra, Vadász Orsolya, Varga Péter István,  
Kokesch Kató, Bálványos Levente

2003

A Corvin-Szigony projekt közterületeire és beépítésére kiírt első ötletpályázat készítése során a tömb-belsőben nyitott új közterület és a környező beépítés összefüggéseit, súlyát és arányát vizsgáltuk. A tervpályázati javaslatunk egy köztér-orientált, a köztér felől szerkesztett beépítést és szabadtér-koncepciót tartalmazott. A mára megépült együttes kialakításában az ötletpályázati javaslattól jelentősen eltérő koncepció megvalósulása tapasztalható.





Helyszínrajz

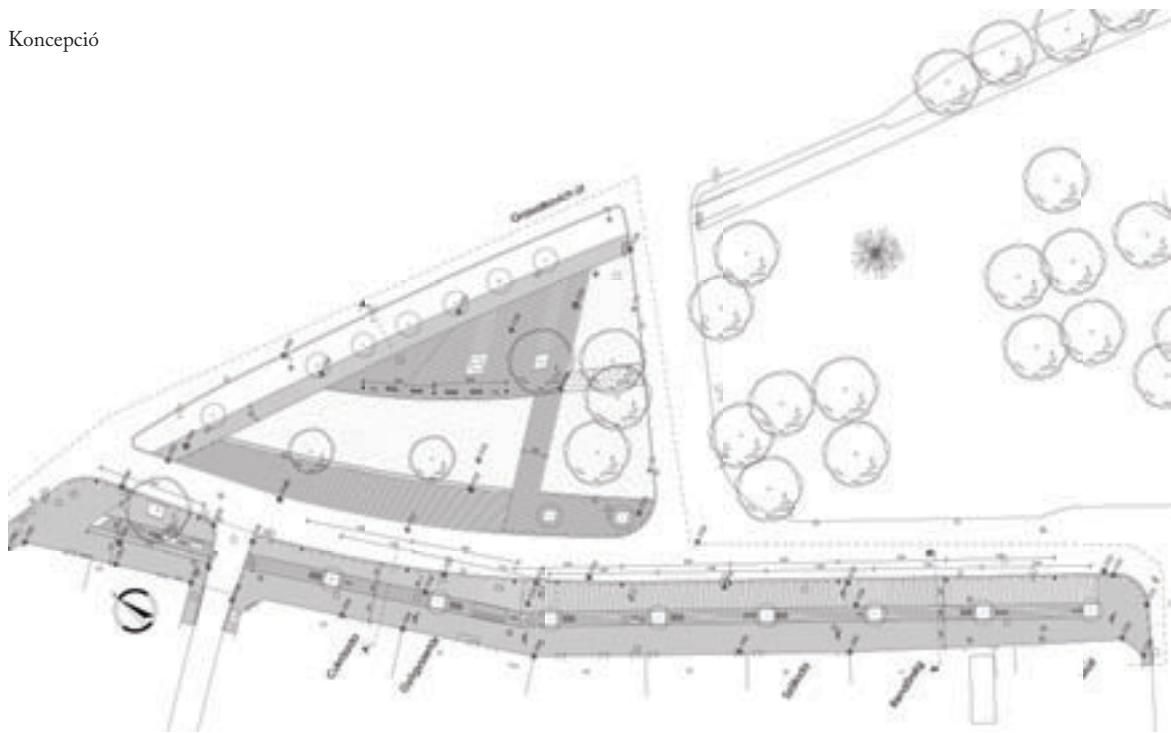
Makett



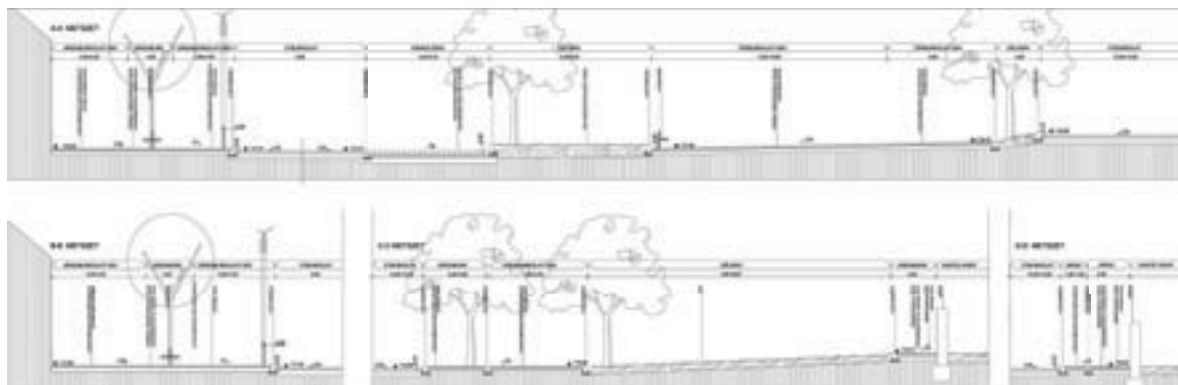




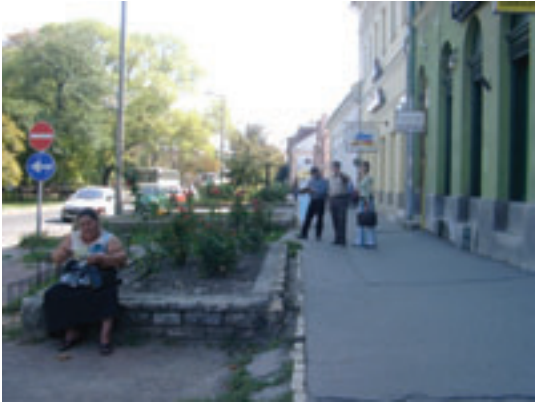
Konceptió



Kivitelei terv részletek







2003



2005





## A FŐVÁROSI KÖZTERÜLETEK MEGÚJÍTÁSÁNAK RÉSZLETES CSELEKVÉSI PROGRAMJA

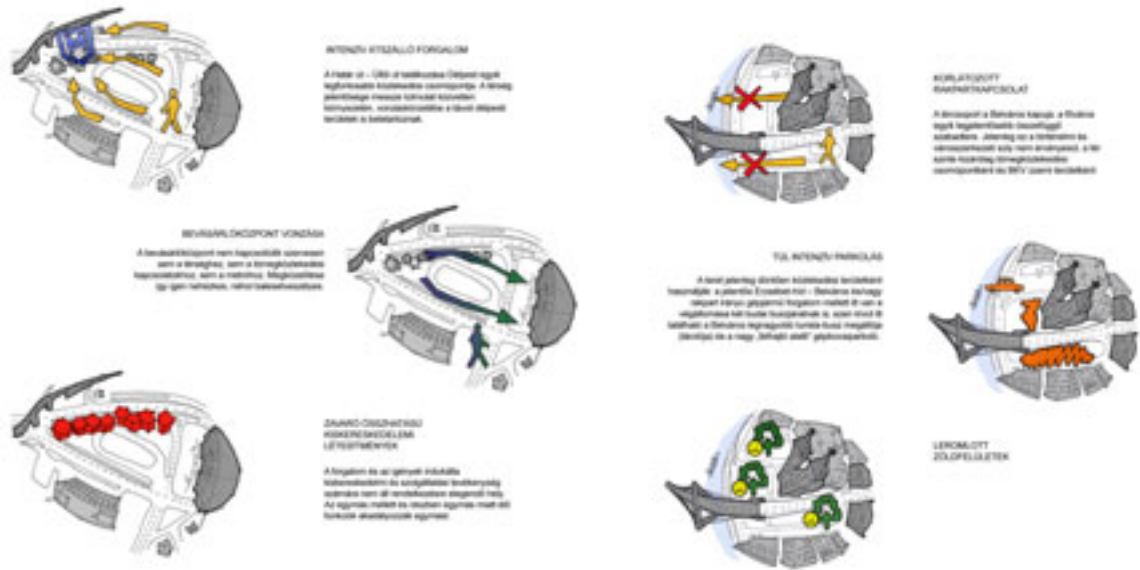
Budapest

tervezők: Balogh Péter István, Erő Zoltán, Varga Péter István

2004-2006

A közteterekről való gondolkodás városi léptékű munkája volt a budapesti köztérfejlesztési program kidolgozása. A 2004-2006 között, két lépcsőben készült munka során a főváros egyes, tipizált köztetereinek vizsgálata, majd a köztérfejlesztési lehetőségek feltérképezése készült el. A vizsgálatok egységesített, helyszíni adatfelvétel alapján készültek, az adatfelvétel alapján pedig körvonalazódtak az általános, „Budapest-specifikus”, illetve csak az adott helyre jellemző problémák. A munka második fázisaként a vizsgált közteterek fejlesztésére vonatkozó program készült el, amely az építészeti koncepció mellett a program finanszírozási lehetőségeire és ütemezésére is javaslatot adott.

Elemzések



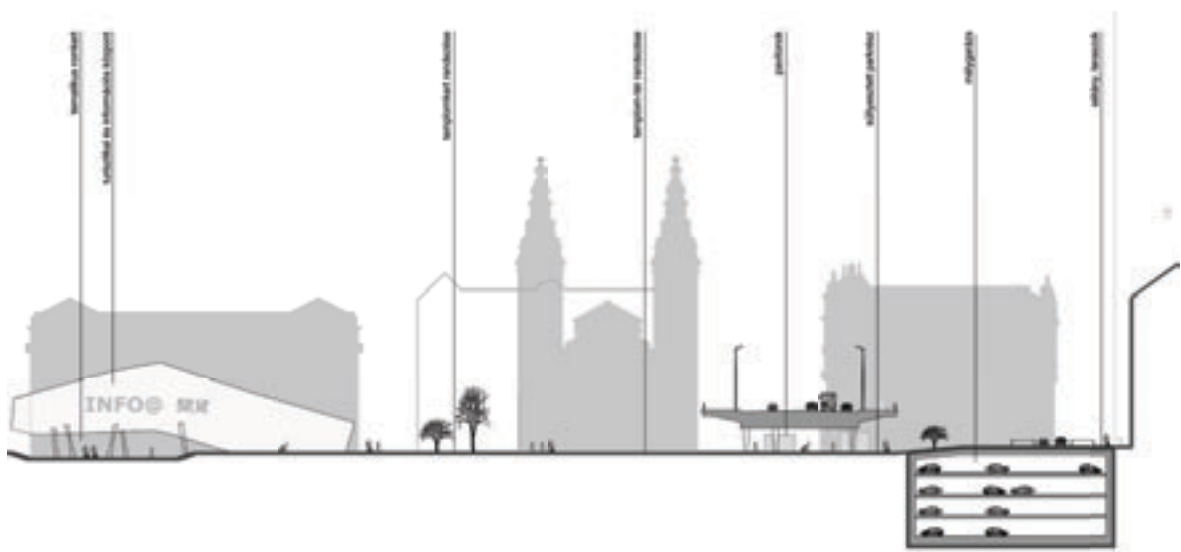
Batthyány tér

Határ út

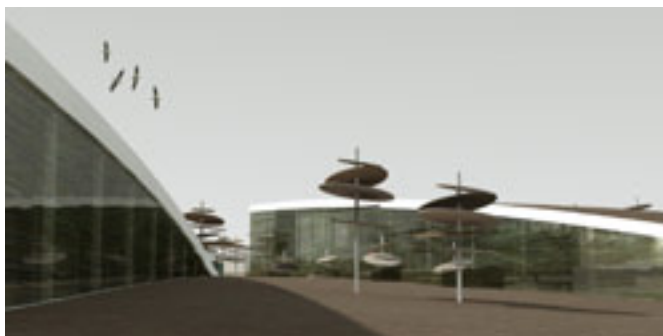
Ferenciek tere



Március 15. tér, metszet







## VÁROSRÉSZ-KÖZOPONT PESTHIDEGKÚTON ÖTLETPÁLYÁZAT

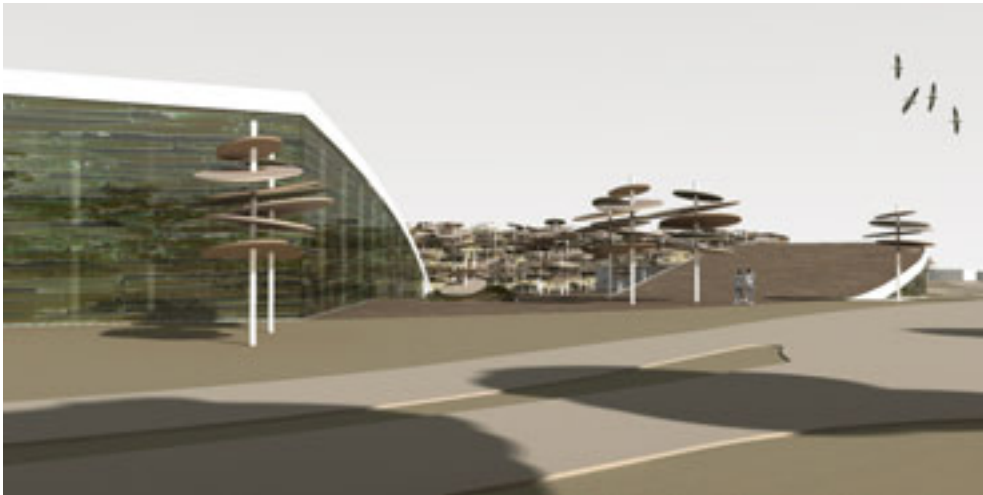
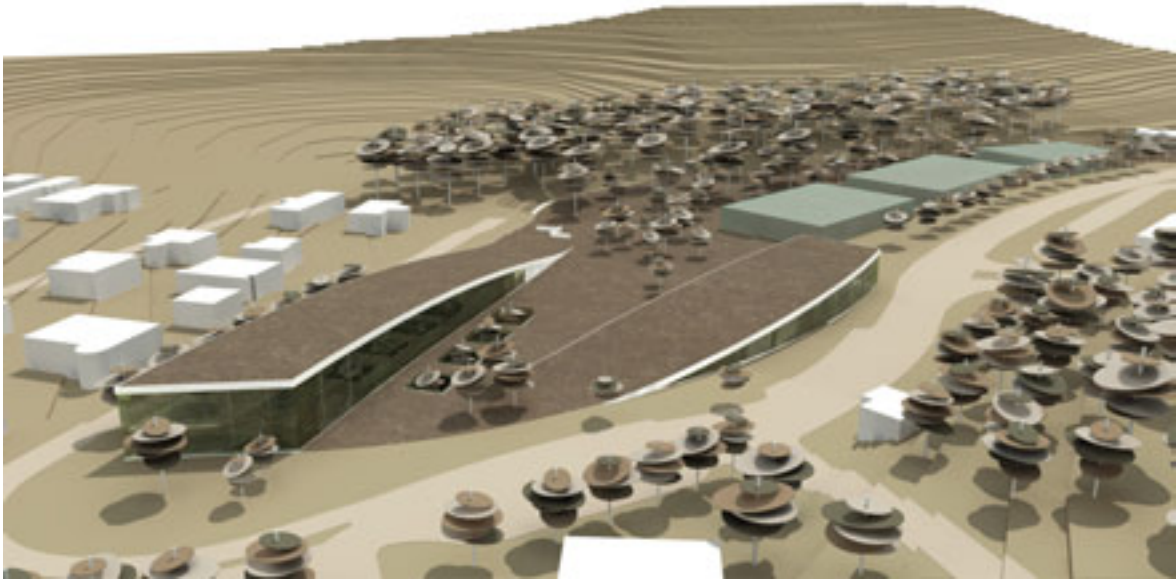
megvétel

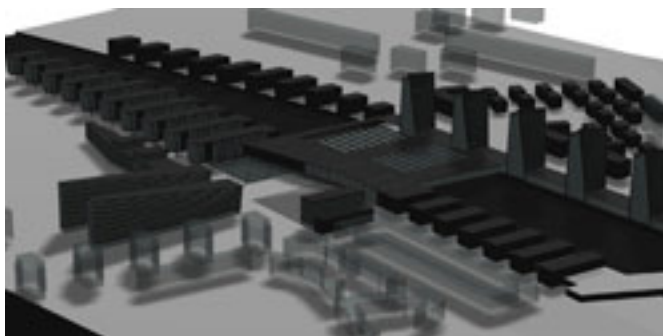
tervezők: Antal Máté, Brückner Dóra, Csipak Csilla, Varga Péter István,  
Kokesch Kató

2006

A budapesti pesthidegkúti városrészközpont kialakítására kiírt ötletpályázat során a nagy volumenű beépítés és a kisvárosias-falusias környezet kontextusát és ellentmondásait vizsgáltuk. Hogyan lehet a nagy volumen ellenére köztér-dominanciájú, a környezet falusias-kisvárosias kontextusába illesztett városrész-központot létrehozni? A pályázati javaslat a budai hegység topográfiai viszonyaiba illesztett, a kisvárosias léptéket táji elemként kiegészítő, markánsan zöld koncepcióval készült.







## A KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE VÁROSÉPTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT

III. díj

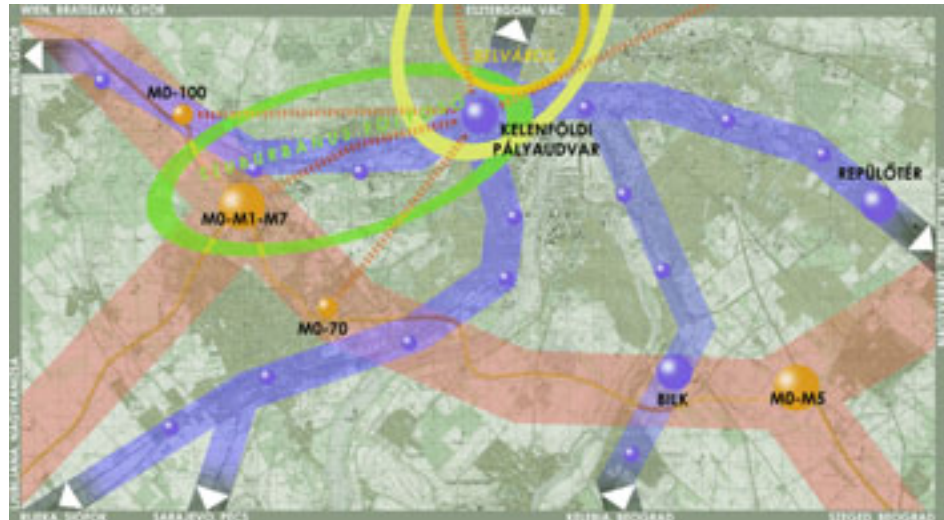
tervezők: Koszorú Lajos, Szenderffy Gábor, Erő Zoltán, Balogh Péter István  
munkatársak: Babos Gyula, Szilágyi Tibor, Varga Péter István, Szőke Tamás,  
Zöldi Péter, Csapó Balázs, Brückner Dóra, Pintér Klára Kata, Pécsi Máté,  
Mlakár Vivienne, Turáni Zoltán, Kosztolányi Zsolt, Antal Máté,  
Kucsora Zita, Tábori Attila

2007

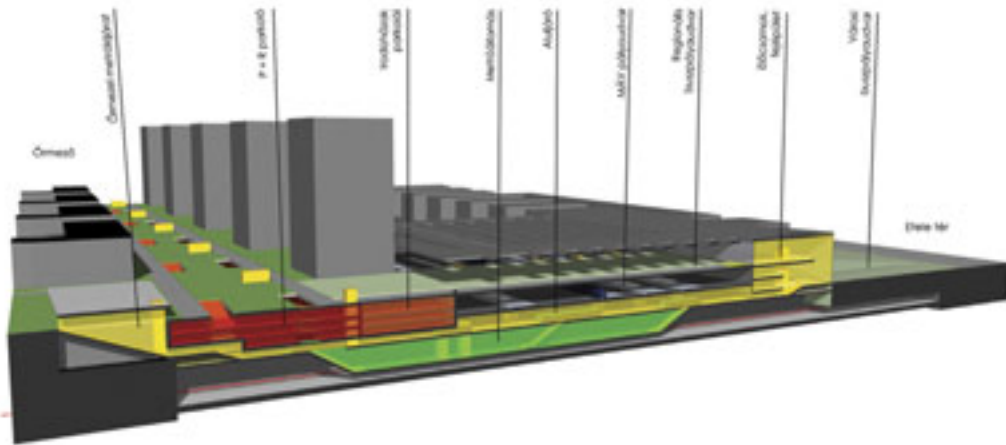
A kelenföldi pályaudvar és térségére benyújtott tervpályázati munkánk a 4-es metró beruházása által jelentősen felértékelődő városrész jövőjét és lehetőségeit vizsgálta. A tervpályázati anyag a regionális összefüggések és a városi működés alapján fogalmaz meg konkrét javaslatokat a térség fejlesztésére. A javaslat fő eleme a metró és a kapcsolódó közlekedési rendszerek által kialakuló intermodalitás erősítése. A tervjavaslat a vasúti vágányok által kettészelt városrész összekapcsolását is előíranyozza, lehetővé téve a kelenföldi térség egységes fejlesztését és működését.



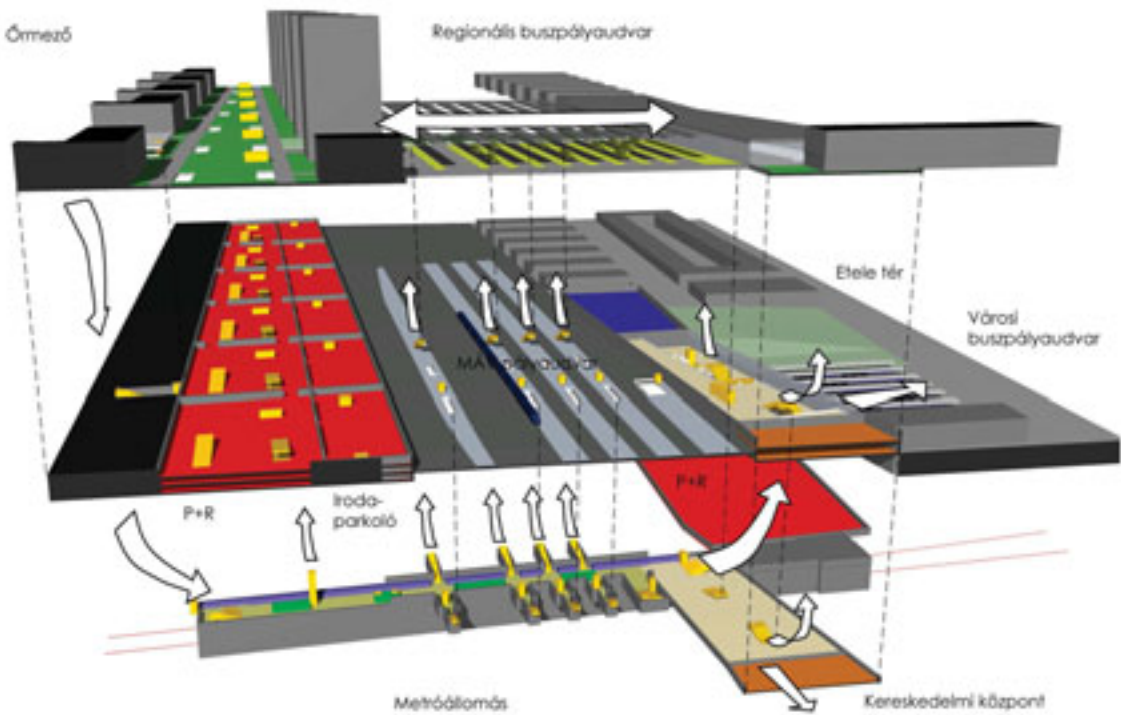
Regionális összefüggések



Hosszmetszet



Gyalogos áramlás



Helyszínrajz



Metszetek







„TERCA JÖVŐTÉR” – FEHÉRTÓ, DÓZSA GYÖRGY TÉR  
ORSZÁGOS, NYÍLT, TITKOS TERVPÁLYÁZAT

II.díj

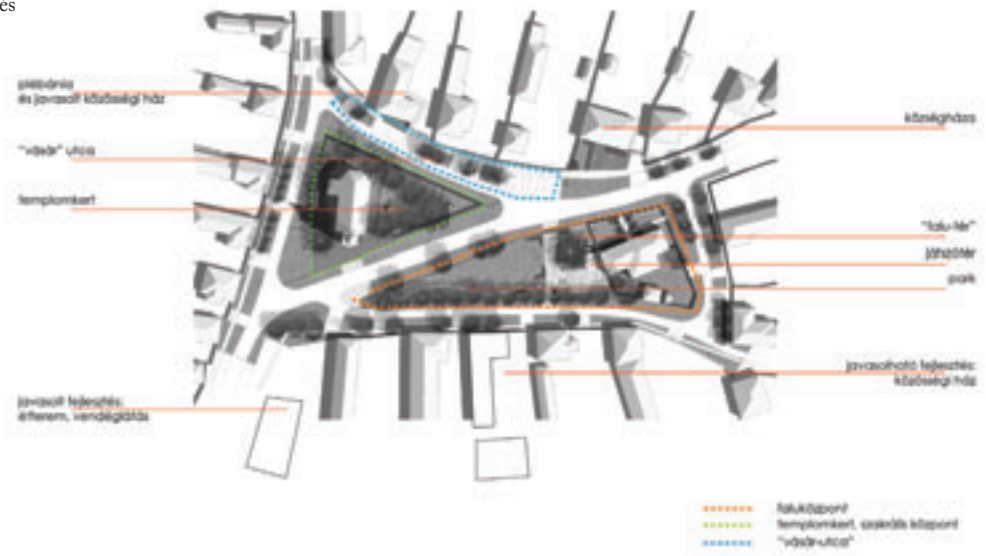
tervező: Varga Péter István

munkatársak: Pintér Kata Klára, Radics Mónika

2007

A fehértói faluközpont tervpályázata azt mutatta meg, hogy a közterek alakításának szempontjai hogyan és milyen mélységben érvényesülnek falusi kontextusban.

Konfliktus-elemzés



Részletek



Helyszínrajz





„TERCA JÖVŐTÉR” – GYÖNGYÖS, BARÁTOK TERE  
ORSZÁGOS, NYÍLT, TITKOS TERVPÁLYÁZAT

I. díj

2007

tervező: Varga Péter István

munkatárs: Pécsi Máté

engedélyezési terv, kiviteli terv: 2008–2009

társtervező: Balogh Péter István

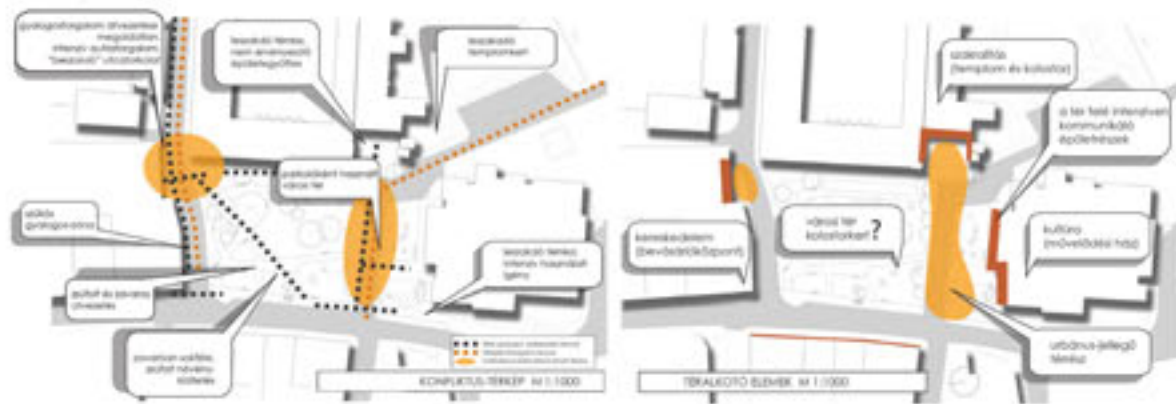
a kivitelezés előkészítés alatt

A gyöngyösi Barátok tere tervpályázata és tervezése során a köztéren megjelenő, határozott városi-intézményi igények, használati módok összehangolása, valamint a kötelezően alkalmazandó építőanyag (a klinkertégla) jelentették az elsődleges feladatot. A pályázat megnyerése után a tervezést generáltervezőként folytattuk; s a tervezői struktúra jó támpontul szolgált az építész, mint moderátori szerepkör felfedezéséhez, egyben a dolgozat idevágó fejezetének megírásához.

Történeti térstruktúra



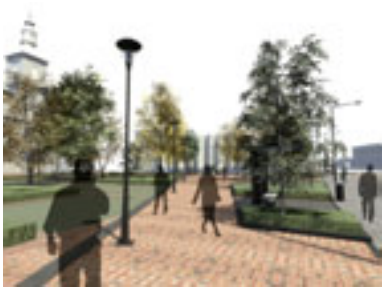
Vizsgálatok



Koncepció









ÚJPEST, SZENT ISTVÁN TÉR RENDEZÉSE II.ÜTEM,  
MÉLYGARÁZS ÉS VIRÁGPIAC  
NYÍLT, TITKOS ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

I. díj

tervezők: Varga Péter István

munkatársak: Fábry Katalin, Karst Erzsébet, Román László,

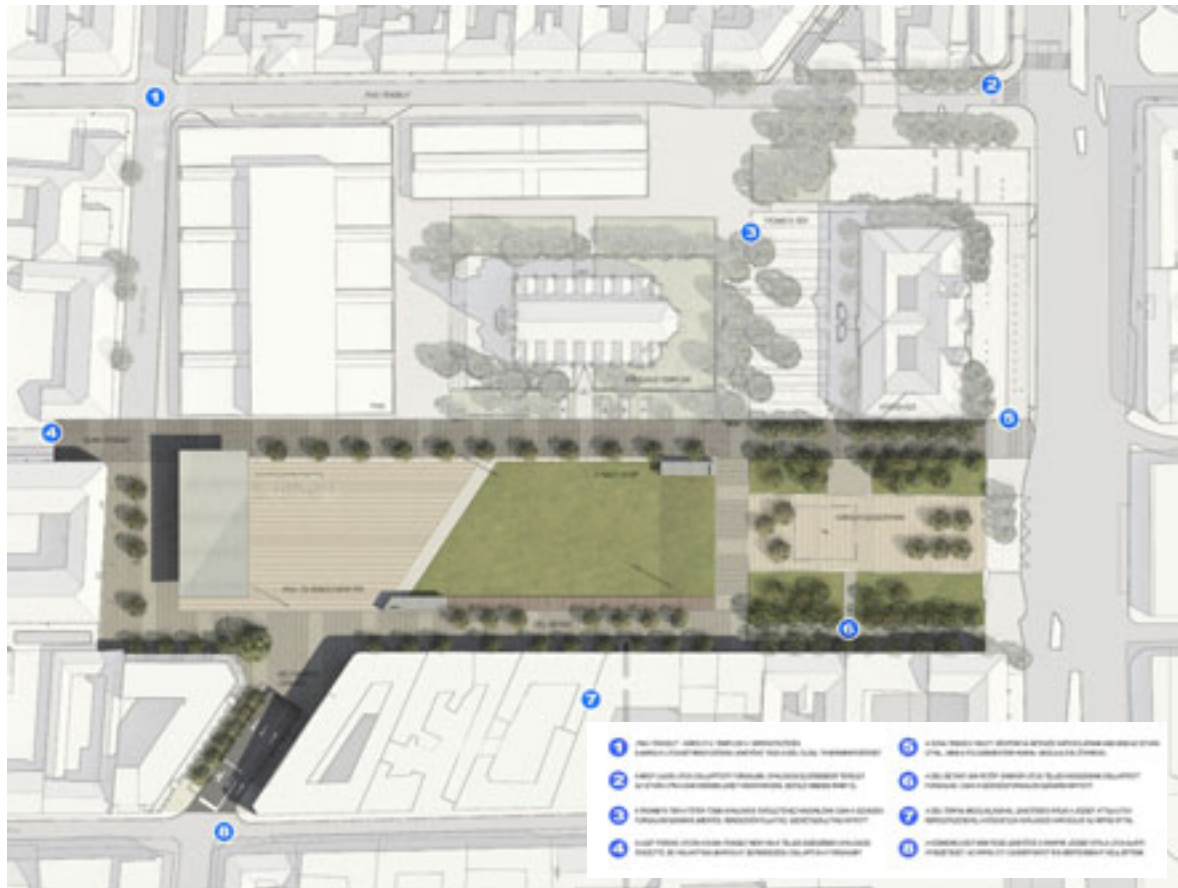
Csapó Balázs, Rodé Lajos, Felhős Koppány, Pécsi Máté

2009

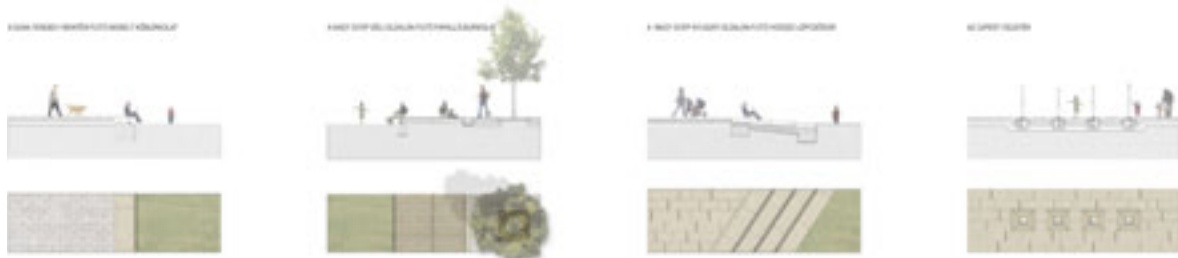
Az újpesti mélygarázs, virágpiac és főtér tervpályázata során a városi műtárgy és a szabadterek komplex összefüggése jelentették a kihívást. A tervpályázat legfontosabb kérdése: hogyan tervezhető meg úgy egy városrész főtere, hogy a városi szabadterek, a környező városi kontextus, illetve a megépülő mérnöki műtárgy (mélygarázs) harmonikus, konceptuális és műszaki egységet alkosson.



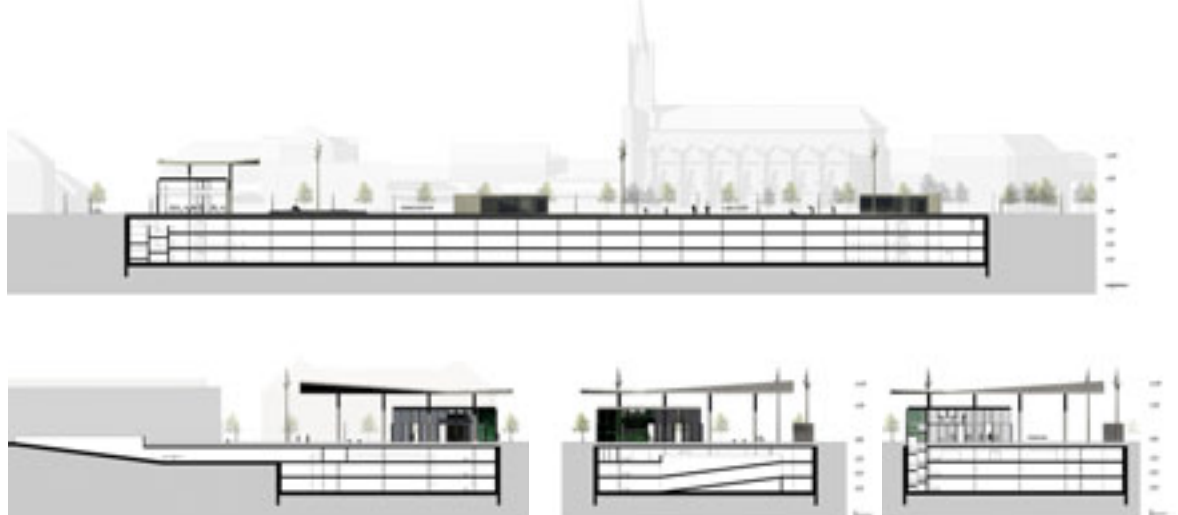
## Helyszínrajz



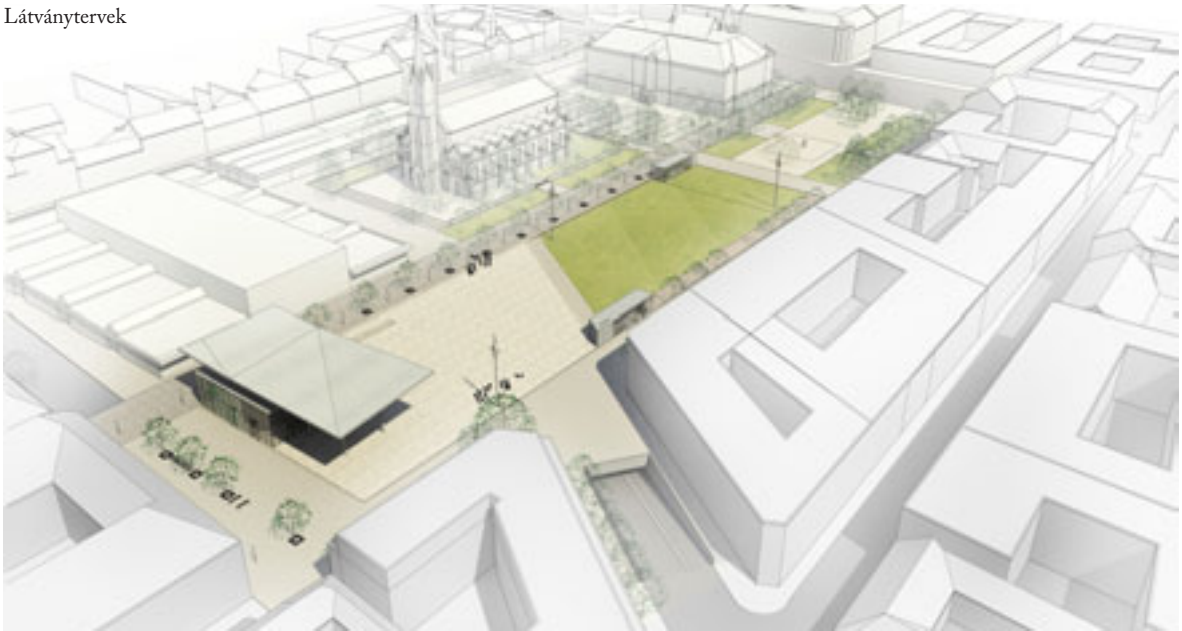
## Részletek



## Metszetek



Látványtervek





## ÚJPEST, NAGYFELSZÍNI VÍZMŰ HASZNOSÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZAT

megvétel

tervezők: Balogh Péter István, Varga Péter István

munkatársak: Hollósi Krisztina, Karst Erzsébet, Markos Miklós,

Mohácsi Sándor, Pécsi Máté, Rieger Gergely, Say Orsolya,

Gelencsér Éva, Ládonyi Ákos

2010

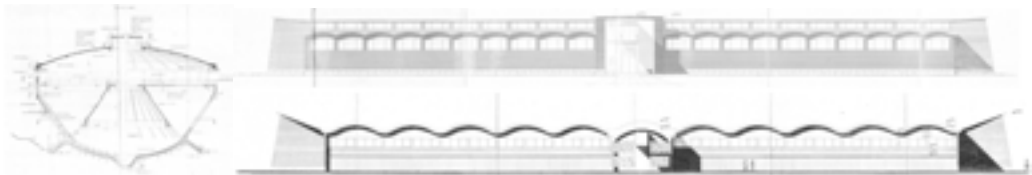
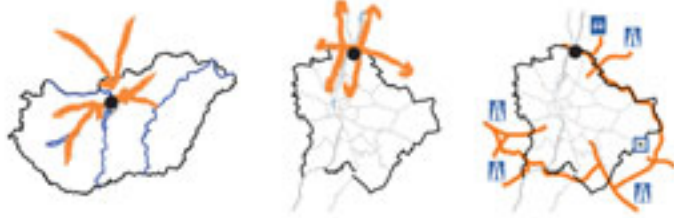
Az újpesti nagyfelszíni vízmű tervpályázata a területhasznosítás, a városi és befektetői szempontok érvényesülésére és kezelésére irányította rá a figyelmet. Mi legyen egy térség rendeltetése? Hogyan definiálható újra egy terület, a korábbi rendeltetésének megszűnése után? Mindezek során hogyan kerülnek konfliktusba a fejlesztői és a várostervezői szempontok?  
– E kérdések jelentették a tervpályázat fontos kérdéseit. A tervpályázat készítése során különösen nagy hangsúlyt kapott a vizsgálati munkarész.

Elemzések

hol?



miből?

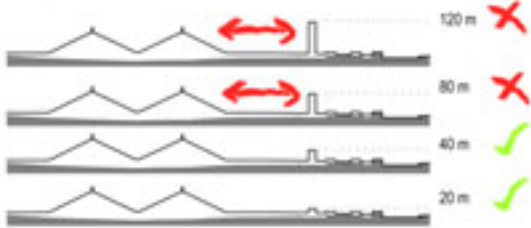


mit?

miért?

mit ne?

landmark?



belső tér alakja



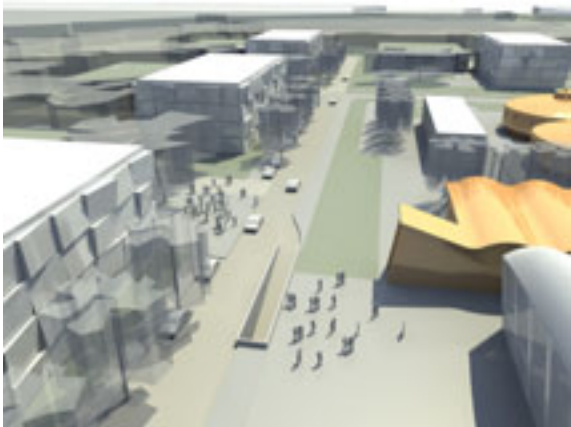
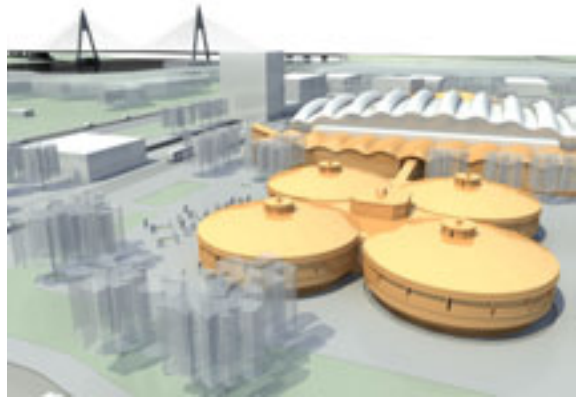
védők

szervezők

személyek







Vezérszínti alaprajz





## VÁROSLIGETI CSÓNAKÁZÓ TÓ TÁRGYI RENDSZERE TERVPÁLYÁZAT

III. díj

tervezők: Kukorelli Péter, Orlai Balázs, Varga Péter István, Markos  
Miklós, Hukaya Simon, Török Judit, Vas Gabriella

2010

A városligeti csónakázótó tárgyi rendszerének tervezése azt mutatta meg, hogy a köztereken megjelenő tárgyi környezet, dizájn, arculat milyen mélyen gyökerezik a városi környezetben; a közterek arculata alapvetően összefügg a város önmagáról alakított képével, a városi kontextussal és használati módokkal. A tervpályázat készítésén dizájnér, grafikus, építész és copywriter dolgozott együtt, már kis léptékben is megmutatva azt a komplexitást, ami a közterek tervezése során a közreműködő szakmák számára is tetten érhető.





Csónakázás + Vendéglátás + Budapest = Piknik-Tó

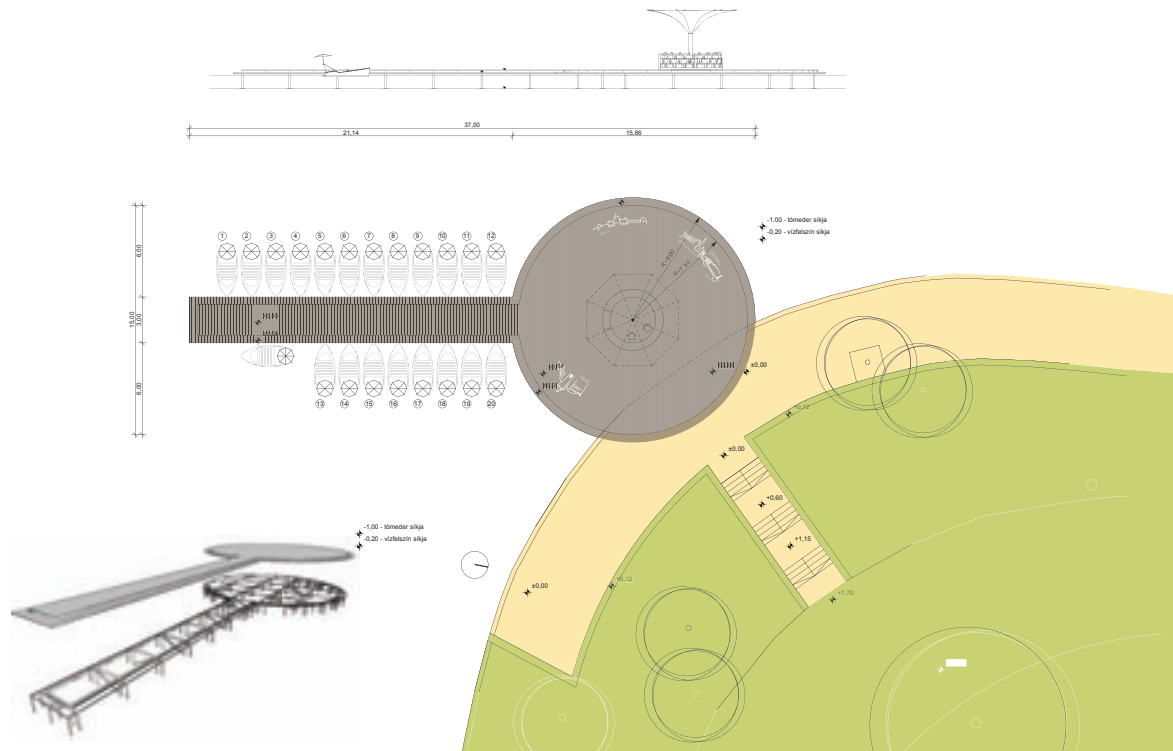


Piknik-Pont

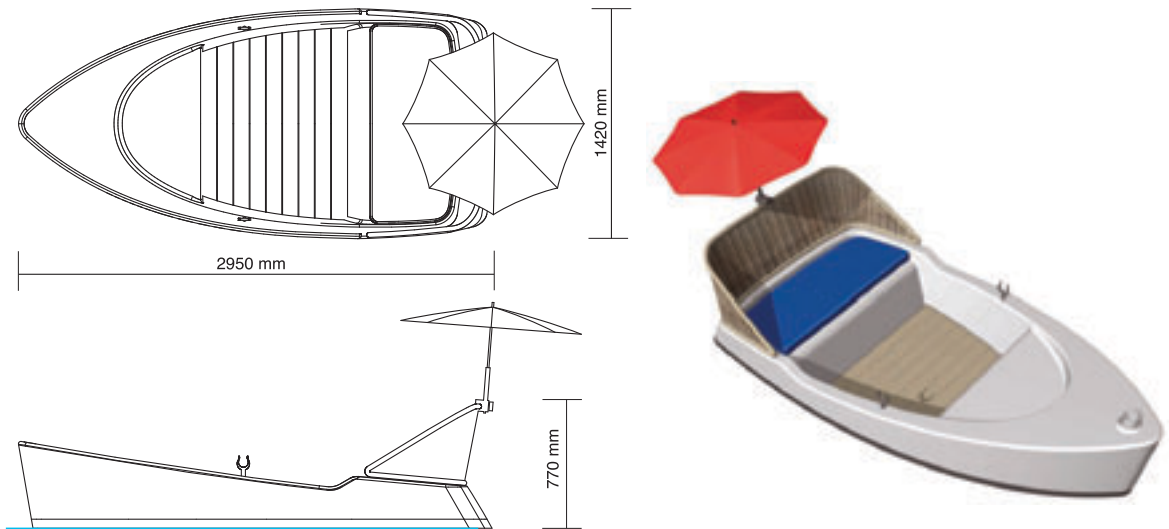


Piknik-Kosár

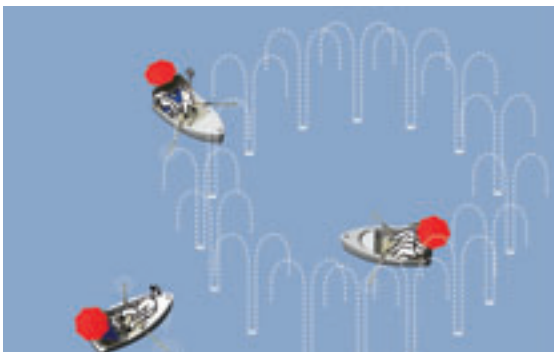
Piknik-Pont, helyszínrajz



Piknik Csónak



Szökőkút



Piknik-Sziget



## A MESTERMUNKA BEMUTATÁSA

## Adatok

téma:	<b>A budapesti Kosztolányi Dezső tér megújítása</b>
megbízó:	BKV DBR Metró Projektigazgatóság
generáltervező:	Főmterv Zrt.
építész tervező:	PALATIUM Stúdió Kft. Erő Zoltán, építész tervező Varga Péter István, építész tervező
tájépítész:	Korzó Stúdió
vízgépészet:	Technoconsult Kft.
mérnöki tervezés:	Főmterv Zrt.
lebonyolító:	Eurometro Kft.
generálkivitelező:	Swietelsky Útvasút Kft.
szerkezetépítés:	Bábel '91 Kft.
betontechnológia:	Sika Magyarország Kft.
építési eng. száma:	VIII-2340-5/2002
tervezés:	2002
kivitelezés:	2003







## Előzmények

A Kosztolányi Dezső tér a budapesti 4-es metró előrehozott felszíni munkálatainak részeként valósult meg. A tér tervezése a Bartók Béla út rekonstrukciójának tervezésével egyidejűleg 2002-ben zajlott, s a tér a felújítási munkálatok részeként 2003-ban épült meg. A tervezési feladat a tér teljes átépítését, illetve egy levegőminőség-mérő pavilon elhelyezését és megtervezését tartalmazta.

### Az egykori Kosztolányi Dezső tér

A tervezést megelőző időkben a tér autóbusz-végállomásként élt a köztudatban. Az 1963-2004 között itt működő, Félix Vilmos tervei alapján megépült buszvégállomás tulajdonképpen nem magán a téren, hanem a Bukarest utcában működött. Az épület magán hordozza a kor minden karakterjegyét: mintázatos téglaburkolat az épület hátsó falain, büszkén megnyíló repülőtetők a váróterem felett, a belsőben mozaik falburkolat, monolit műkő padló. A peront lefedő vasbeton gombafödém-jellegű tetőszerkezet anyaghasználata, illetve geometrikus, szerkesztett gondolkodásmódja és részleteinek mivessége a tér tervezésére is hatással volt.



25. | Az egykori MÁVAUT pályaudvar a Kosztolányi Dezső téren (forrás: www.old-ikarus.hu)

Bár maga a Kosztolányi Dezső tér elnevezés a helyrajzi számok szerinti, kör alaprajzú városi teret jelölte, a köztudatban a tér egybemosódott a buszvégállomással. Ez érthető is, hiszen a buszpályaudvar városi léptékben is jelentős funkció volt, míg maga a tér rendeltetés nélküli, meglehetősen rossz környezeti minőségű térség. A buszpályaudvar 2004-es elköltöztetése után a tér egyetlen, városi jelentőségű rendeltetése megszűnt. A Kosztolányi Dezső teret már nem lehetett a Kosztolányi Dezső téri buszpályaudvarral azonosítani, a hangsúly azonnal áttolódott a „valóságos” Kosztolányi Dezső térre. Így tehát a tervezés során egy komplex városi *definíciós problémával* szembesültünk. A Kosztolányi Dezső tér fizikai és városi valójában is Kosztolányi Dezső térére vált a korábbi rendeltetés (buszpályaudvar) megszűnése következtében. De milyen is ez a régi-új tér? Mi a rendeltetése? Kik használják s kik fogják használni? Mi a városi jelentése, jelentősége, identitása? Mindez meghatározható-e, s meg kell-e határozni egyértelműen?



26. | A Kosztolányi Dezső tér a tervezés előtt, 2002-ben (forrás: saját felvétel)

A tervezés során tehát a tér városi kontextusban elfoglalt *helyét, szerepét, jelentését* is újra kellett fogalmazni.

#### Városi környezet és kompozíció

A Kosztolányi Dezső tér a Bartók Béla út külső részén helyezkedik el. A Bartók Béla út külső része, a Kosztolányi Dezső tér környéke többnyire modern, '30-as évek körüli beépítés. Az épületek architektúrája és a külső Bartók Béla út sugárutas jellege erősen különbözik a Gellért tér – Móricz Zsigmond körtér közötti historikus belső szakasztól. Az átmenet a Móricz Zsigmond körtér; a város rendszere itt „vált”, s a kanyargós belső Bartók Béla út széles, nyílegyenes, szellős sugárúttá változik. Maga a Kosztolányi Dezső tér e szellős sugárút súlypontjában helyezkedik el. A tér ilyen értelemben a Bartók Béla út része; a Kosztolányi tér kialakításánál a sugárút egyszerűsége, a geometriai komponáltsága és vizuális tisztasága mint alapvető szempont jelentkezett.



27. | A Bartók Béla út és a Kosztolányi Dezső tér elhelyezkedése (forrás: saját ábra)

A C-alaprajzú tér két részből áll: az egykori buszpályaudvar felőli, déli oldala a Feneketlen tó felé nyílik fel; a déli térrész épületekkel körülvéve zárt, városi karakterű. A tér északi része – ahol a C alaprajz megnyílik – feloldódik a Feneketlen tó parkjában, átmenetet képezve a városi tér és a park között. A tér geometriáját tehát alapvetően a Bartók Béla út – Bocskai út tompaszögű kereszteződése közé feszülő C alaprajz határozza meg, rendeltetését és működését pedig a park és a városi tér kettőssége, valamint e funkciókat (és a C formát) kettévágó, intenzív városi forgalom adja.



28. | Városi elhelyezkedés, geometria, koncepció (forrás: saját ábra)

A tér geometriai és rendeltetésbeli kettőssége a tér átalakításának alapvető koncepciója volt. A koncepció e városi és rendeltetésbeli kettősség együttállására s állandó kiegyensúlyozására épül. Az egykori buszpályaudvar, a Kosztolányi Dezső tér és a Feneketlen tó (illetve a Bartók Béla út egy szakaszának) városi együtteséből egy izgalmas, lazán felfűződő városi szabadter-sor keletkezett; úgy, hogy a térsor egyetlen eleme sem túlzottan hangsúlyos, hanem egyenként is kiegyensúlyozott, egymástól markánsan különböző, ám elválaszthatatlanul összefüggő városi térsort képviselnek. A Kosztolányi Dezső tér e szabadter-láncolatban, a városi kapcsolódásokban és a sugárutak által kimetszett geometriában találja meg új városi helyét, rendeltetését és formáját.

### Program és rendeltetés

A program megfogalmazására helyszíni vizsgálatokat végeztünk. A helyszín elemzése azt mutatta, hogy a buszpályaudvar megszűnése után a rendeltetés erős definiáltsága, homogenitása megszűnt; várhatóan sokféle, homogén használati móddal kell számolnunk. A tér használata két különböző síkon jelentkezett, attól függően, hogy a használó *átmeneti térként* vagy *célterületként* használja-e a teret.

Az átmeneti térként való használat leginkább a közlekedési eszközök elérését jelentette (villamosmegálló, busz megálló, távolsági busz megállója); illetve a tér fontos kapocs a (déli) városrész és a Feneketlen tó parkja között. Ebben az értelemben a téren megjelenő használatok egyik markáns eleme az *áthaladás*. A tér koncepciója során az áthaladást, az átmeneti térség jellegét mindenképpen erősíteni kellett.

A tér célterületi használata már kevésbé volt egyértelmű. A buszpályaudvarért már nem jön ide senki; a célterületként megjelenő használatok többsége „részleteiben rejtett”, lokális, vagy időszakos, illetve egyes korosztályhoz, korcsoporthoz és helyszínhez köthető. A tervezést megelőző vizsgálatok, informális beszélgetések két markáns használói csoportot és használatot mutattak ki. A tér egyrészt a helyi, idősebb korosztály kedvelt találkozási helye, akik rendszeresen sakkoznak a téren lévő sakkasztaloknál. Másrészt a kisgyermekes anyukák is egyfajta „célterületként” tekintenek



a térre, mint a Feneketlen tó parkjának „meghosszabbítására”. (Érdekes, hogy a park használójának szempontjából a Kosztolányi Dezső tér már a park része, előfutára – ez a tény a tér átmeneti jellegét, kapcsolat mivoltát hangsúlyozva a tervezési koncepcióban markánsan megjelent). A koncepció kialakítása során egyértelmű volt a sakkozási lehetőség fenntartása, erősítése, illetve a tér park jellegének hangsúlyozása.



29. | Sakkozók az átalakítás előtt (forrás: saját felvétel)

A vizsgálatok megmutatták, hogy a használat módjában és intenzitásában, illetve a célterületi és az átmeneti használat *arányában* az északi és déli térrész között markáns különbség van; s ilyen határozott különbség mutatható ki a keresztező sugárutakhoz közvetlenül köthető gyalogos felületek esetében is.

#### A déli térrész

A déli térrész alapvető használati módjának a *gyalogos átközeledés* bizonyult; a tér használati súlypontja a buszpályaudvar megszűnése után a közlekedési csomópontba és a közlekedési eszközök irányába (villamosmegálló, buszmegálló) eltolódott. Ebből az következett, hogy a déli térrész alapvető feladata a közlekedési csomópont zavarmentes elérésének biztosítása, a gyalogos átközeledés, a gyalogos mozgás átlátható szervezése. Ez a használati mód az egykori buszpályaudvar kávézóvá alakítása (2004) után tovább erősödött. Összességében a déli térrész elsősorban a *mozgás, az áthaladás, az összekötés, összekapcsolás* tere. A tér geometriai megformálása során ezt a szerepét, mint elsődleges (és új) rendeltetést erősítettük. Ezért a tér formálása során szakítottunk téren nyomokban fellelhető korábbi, a Feneketlen tóra és a Villányi úti Szent Imre plébániatemplom homlokzatára vizuálisan komponált téralakítással. A C alaprajz Bukarest utcai zárt ívében új megnyitással kapcsolatot hoztunk létre a tér központja és a Bukarest utca között. Ez a megnyitás vált a tér legfontosabb közlekedési irányává, gerincévé, ahol (várakozásainknak megfelelően) ma is intenzív gyalogosforgalom zajlik. Az átkötés mentén, a tér súlypontjában helyeztük el a levegőminőség-mérő pavilont, az előtte húzódó vízmedencével együtt.



30. | A déli térrész (forrás: saját felvétel)

### Az északi térrész

A tér északi térsége tulajdonképpen már a Feneketlen tó parkjának része. A C alaprajz itt már nem érvényesül, a térrész alapvetően kapocsként működik a park és az útkereszteződés között. A sakkozási lehetőséget ide, a park közvetlen közelébe telepítettük át, így ezen a térrészen az átközlekedő jelleg mellett új, markáns célterületi használat is megjelent. A két használat szinte azonos súlyú, hiszen a sakkozók tulajdonképpen már a Feneketlen tó parkjában ülnek. A terület átmenetet képez a park és a városi tér között; lokális jellegét, helyi léptékét pedig az itt megvalósult ivókút-szoboregyüttes is hangsúlyozza (tervező: Csontos Aladár, építész). Szintén itt található Kosztolányi Dezső, a tér névadójának<sup>85</sup> szobra (Borbás Tibor, 1979).



31. | Sakk, görkorcsolya, betonszobor (forrás: saját felvétel)

<sup>85</sup> A tér 1947 óta viseli a költő-író nevét, előtte Lenke térnek nevezték.

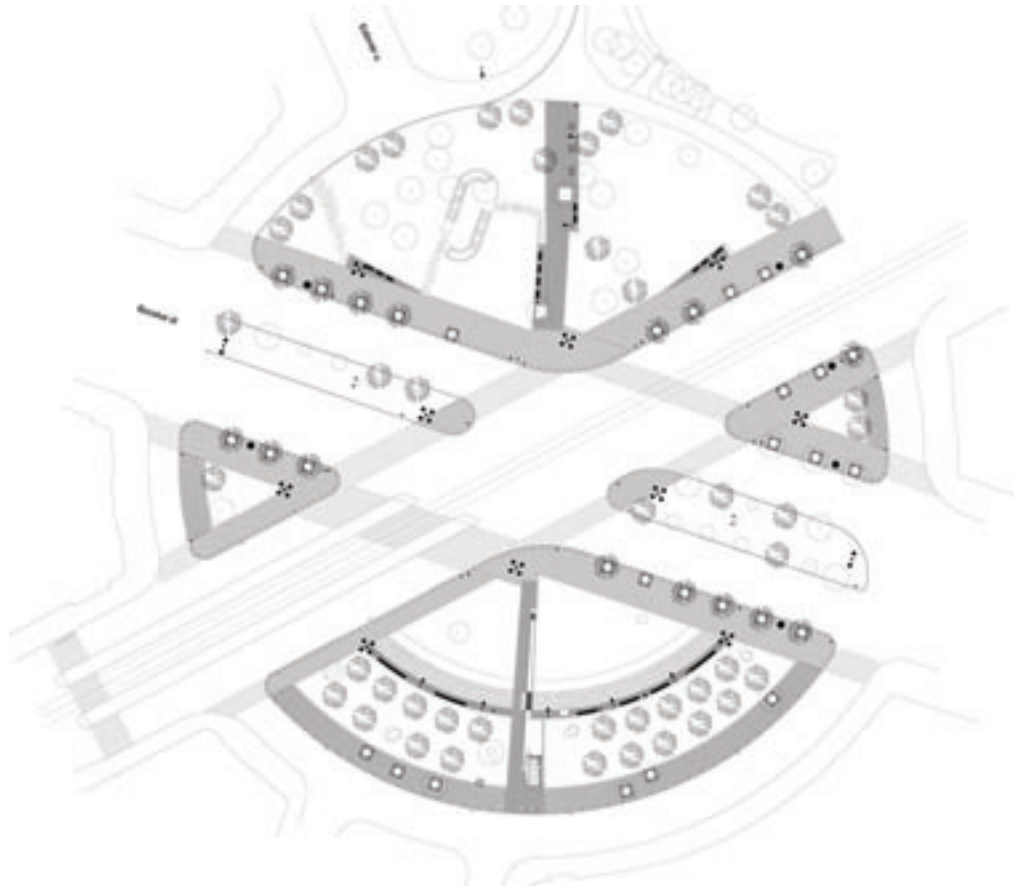




32. | Az északi térrész Csonthos Aladár beton ivókútjával (forrás: saját felvétel)

### A téregyüttes

Már a vizsgálatok során érzékelhető volt, hogy a két térrész közötti használati és vizuális különbség olyan nagy, illetve a forgalmas útkereszteződés oly mértékben vágja ketté a teret, hogy az már a tér egységét, a két térrész összetartozását alapvetően veszélyezteti. Miközben a két térrész közötti használati különbség megjelenítésére szükség volt, a két térrész összetartozását, egységét mindenképpen hangsúlyozni kívántuk. A tér egységben tartását a C alaprajz hangsúlyozása oldja meg.



33. | A tér helyszínrajza (forrás: Palatium Stúdió Kft.)



34. | Íves támfalak, sétány, beton (forrás: saját felvétel)

A kör alaprajz a kört határoló hengerpaláston nehezen érzékelhető (hiszen frontálisan nézve nehezen dönthető el, hogy síkokat vagy valamilyen íves formát látunk), így a kör (vagy íves) forma hangsúlyozását alaprajzi értelemben kellett kezelni, a római *Piazza del Campidoglio* teréhez hasonlóan (1536–1546). Ezért a térre az íves alaprajzi térhatárt követő, kiemelt és a tér felé döntött gyeptérfők készültek. A kiemelés és megdöntés a tér határát hangsúlyozza, a C alaprajz lekötése a térrészek egységét erősíti (illetve a szét daraboltságot ellensúlyozza). A gyeptérfők kiemelése egyben a tér határán húzódó parkoló eltakarását is szolgálja. Mindezzel egy tiszta, átlátható, *nyílt városi tér* jelenik meg a szemlélő előtt – használati és vizuális értelemben egyaránt.

#### Anyagok, növények

Az anyaghasználat és a tér használati-építészeti koncepciója egymással összefüggő, elválaszthatatlan egységet képez. A tér koncepciója alapvetően a tiszta, egyértelmű szerkesztésmódon, a felületek és síkok anyagszerűségén, valamint az anyagok tartósságán alapul. Ennek megfelelően a járósíkok homogén kőburkolattal, a téri elemek (támfalak, pavilon) nyers látszóbetonként épültek. A térburkolat kialakítása során a budapesti és francia hagyományokat követtük, ahol a mozgásra, illetve a magállásra szolgáló területek eltérő minőségű (faktúrájú) felülettel készülnek. A mozgásra szolgáló helyeken sík felületű, míg a padok sávjában tört (hasított) felületű burkolóelemeket használtunk. A sétányok szegélyezésénél megidéztek a budapesti közparkok békebeli hagyományos elemét, a kerti alacsony kerítést, ám ezt egyedi betonelemekké transzformált alakban. Az egyedi szegélyelemek döntött formája és éle a kerítés elválasztó-kijelölő szerepét tölti be.

A növényalkalmazás a meglévő növényállomány értékelése alapján alakult ki. A meglévő növényállomány részleges megtartása mellett a tér geometrikus kompozíciójába illeszkedő új fajok betelepítése történt meg. A növényzet itt részben téralkotó szereppel rendelkezik, részben egyedi elemekként, „objektumként” jelenik meg. A déli térrész ívesen telepített faállománya a tér szerkesztésmódjához illeszkedik. Főleg az északi térrészen található olyan faegyedek, amelyek meglévő helyzetüknél fogva befolyásolták a tér geometriai kialakítását. E fajokot egyedi elemekként integráltuk a tér geometriai és használati rendszerébe.



35. | Látszóbeton támfalak

## A pavilon

Az Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat rendszer részeként a téren az átalakítás előtt is működött egy levegőminőség-mérő állomás. E funkció megtartása alapvető megbízói igényként jelentkezik; a levegőminőség mérésére szolgáló berendezések és mintavevő készülékek számára azonban a tér koncepciójába illeszkedő egyedi építményt terveztünk.

A pavilont hangsúlyozottan tárgyként formáltuk meg, a beton, mint önthető anyag a szabad formálásra kiváló lehetőséget nyújtott.



36. | A pavilon (forrás: saját felvétel)

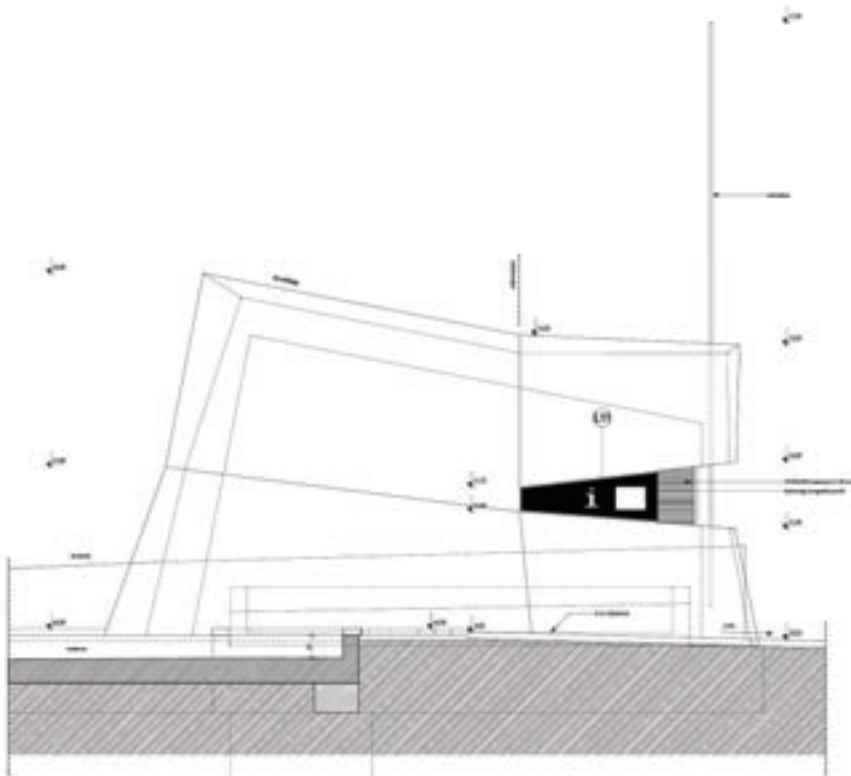
A mérőállomás egyben kútház is: előtte medence épült, amely a tér közepe felé nyúlik. A pavilon látszóbeton falból, és a berendezéseket rejtő fémdobozból áll. A látszóbeton fal hasítékában, üvegtábla mögött információs monitor üzemel, amelyen a levegőminőséggel és környezetvédelemmel kapcsolatos aktuális információk, mérési adatok jelennek meg.<sup>86</sup> A mérőállomás ilyenformán egy olyan építmény, amely folyamatos, aktív kapcsolatban áll a környezettel; mintát vesz, érzékel, elemez; az eredményeit közli is a szemlélővel.

<sup>86</sup> A mérőegységet a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség üzemelteti. A légszennyezettség mérési adatai – köztük a Kosztolányi Dezső téri pavilon mérései – a [www.kvvm.hu/olm](http://www.kvvm.hu/olm) oldalon folyamatosan nyomon követhetők.

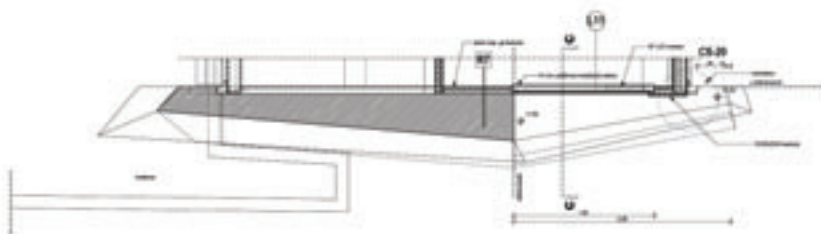
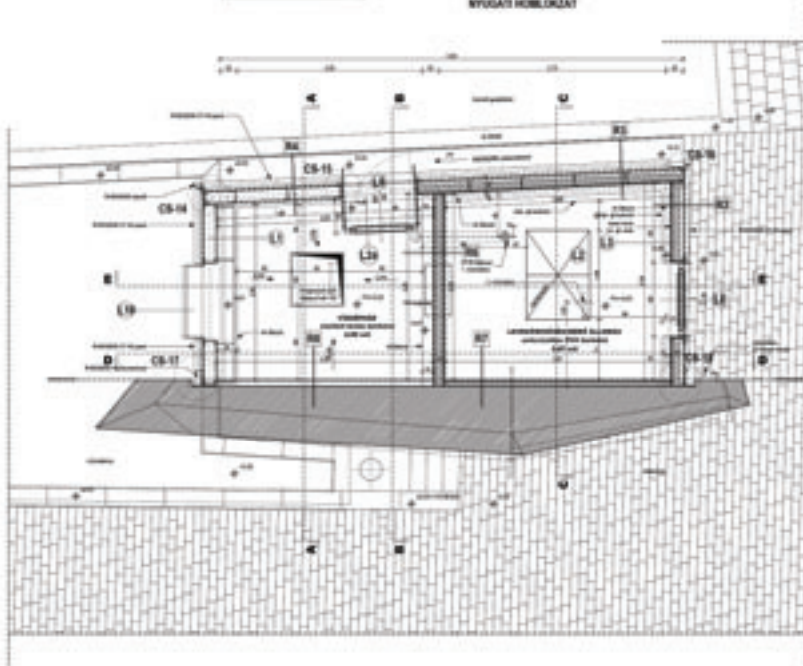




37. | Betontárgy (forrás: saját felvétel)



NYUGATI HOMLOKZAT





## A kivitelezés

A tér tervezése és építése –a látszóbetonok alkalmazása miatt – szoros összefüggésben állt. A látszóbeton egy ambivalens anyag: egyszerre magas kivitelezői technológiai felkészültséget, tervezői szakértelmet kíván meg, s egyszerre anakronisztikus, a kivitelezés hagyományait megidéző módon a helyszínen nyeri el egyedi, végső formáját és minőségét.

A látszóbetonok sajátosságai miatt a tér tervezése jelentősen áthúzódott a „hivatalos” tervezési időn túl a kivitelezés szakaszába. A látszóbeton elemeket lényegében a kivitelezővel együtt terveztük. Az ívesen futó támfalak esetében már a tervezés során a zsaluzat ismeretében osztottuk ki a zsalutáblákat és a dilatációs szakaszokat. A betonozás dilatációs szakaszonként ütemezve történt; az öntömörödő beton alkalmazása többnyire jó minőségű látszóbeton felületet eredményezett.

A levegőminőség-mérő állomás plasztikusan megformált fala különösen nagy kihívást jelentett a kivitelezők számára. A felület zsaluzásához kétféle tervezői támpontot adtunk. Egyrészt elkészültek a felületek síkba kiterített szabásmintái, másrészt az épületen belül felvettünk egy relatív koordináta-rendszert és az objektum sarokpontjait ehhez viszonyítva, térbeli koordinátákkal adtuk meg.



39. | A pavilon zsaluzása és betonozása (forrás: saját felvétel)

A zsaluzat tulajdonképpen egy nagyméretű, teljesen zárt öntőformaként készült, amelyen oldalt, illetve felül több betonozónyílás maradt szabadon. A betonozás során ezt az öntőformát töltötték fel betonnal, a betonozónyílások folyamatos lezárása mellett. A betonozás közel 9 órát vett igénybe; itt is öntömörödő betont használtak. A kiszaluzott felületen nem mindenütt alakult ki egybefüggő cementfilm, így a felület foltos lett, kisebb árnyalateltéréseket mutat.

A Kosztolányi tér megújítása során egy minden tekintetben mai, nyílt, tiszta geometriájú teret kívántunk létrehozni. Olyan teret, amely a városrész megújításának generálója is lehet, hiszen a közterületek fejlődésével a környező ingatlanok esetében is pozitív folyamatok kezdődhetnek (felújítás, rehabilitáció), így az ingatlanok értéke nő, a városrész környezeti minősége, élhetősége jelentősen javul.