

## **NEMZETKÖZI VÁROSFELJESZTÉSI PÉLDÁK JÓ GYAKORLATOK**

**MEGREDELŐ:  
BUDAPEST FŐVÁROS VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ KFT.**

**SZERZŐI MUNKACSOPORT:  
ZIMBORÁS GÁBOR - POLYÁK LEVENTE - SZEMEREY SAMU**

**NITEO Tanácsadó és Tervező Kft.  
2013.**

## TARTALOMJEGYZÉK

Jó gyakorlatok tematikus csoportosítása	1
Jó gyakorlatok csoportosítása az önkormányzati szerepvállalás szerint	3
Bevezetés	5
Aspern Seestadt, Bécs, 22. kerület (Ausztria)	8
Malmö Bo01, Nyugati Kikötő új városrész (Svédország)	15
RDM Campus, Rotterdam (Hollandia)	24
Tempelhofer Freiheit: Berlin volt városi repülőterének közösségi fejlesztése (Németország)	29
NDSM Werf, Amszterdam (Hollandia)	36
Eco-Viikki új építésű öko-lakóterület, Helsinki (Finnország)	39
FutureBuilt program, Oslo, Drammen, Asker és Bærum (Norvégia)	47
Vauban öko-lakónegyed, Freiburg (Németország)	56
Sargfabrik, Bécs (Ausztria)	62
Het Schieblock, Rotterdam (Hollandia)	65
Metropolzonen, Koppenhága (Dánia)	72
Superkilen, Koppenhága (Dánia)	80
Lent Space, Canal St, New York (Egyesült Államok)	83
Passage 56, Párizs (Franciaország)	87
Közösségi tér és könyvtár, Magdeburg (Németország)	94
High Line, New York (Egyesült Államok)	97
A8ernA, Zaanstadt (Hollandia)	101
Sustainable Streets Initiative. New York (Egyesült Államok)	106
Grüne Bogen Paunsdorf, Lipcse Heiterblick (Németország)	114
Asograng Urban Farm, Bogotá, Ciudad Bolívar (Kolumbia)	118
HausHalten, Lipcse (Németország)	121
Kalasadama Temporary, Helsinki (Finnország)	124

## JÓ GYAKORLATOK TEMATIKUS CSOPORTOSÍTÁSA

<b>KOMPLEX VÁROSRÉSZ-FEJLESZTÉS</b>	
Seestadt Aspern, Bécs, 22. kerület (Ausztria)	8
<b>BARNAMEZŐS, KOMPLEX REHABILITÁCIÓS PROGRAMOK</b>	
Malmö, Bo01, Nyugati Kikötő városrészfejlesztés (Svédország)	15
RDM Campus, Rotterdam (Hollandia)	25
Tempelhof Park, Berlin (Németország)	29
NDSM Werf, Amszterdam (Hollandia)	36
<b>KLÍMABARÁT VÁROSRÉSZEK, SZOMSZÉDSÁGI SZINTŰ ENERGETIKAI VÁROSFEJLESZTÉS</b>	
Eco-Viikki új építésű öko-lakóterület, Helsinki (Finnország)	39
FutureBuilt program (Oslói Régió) alprojektekkel (Furuset, Bellona) / (Norvégia)	47
Vauban-negyed, Freiburg, (Németország)	56
<b>LAKÁSÉPÍTÉS, ÉPÍTŐCSOPORTOK</b>	
Sargfabrik, Bécs (Ausztria)	62
Vauban-negyed, Freiburg (Németország)	56
Eco-Viikki új építésű öko-lakóterület, Helsinki (Finnország)	39
<b>BELVÁROS-MEGÚJÍTÁS</b>	
Het Schieblock, Rotterdam (Hollandia)	65
Metropolzonen, Koppenhága (Dánia)	72
<b>KÖZTÉRMEGÚJÍTÁS, ZSEBPARKOK</b>	
Superkilen, Koppenhága (Dánia)	80
Lent Space, Canal St, New York (Egyesült Államok)	83
Passage 56, Paris (Franciaország)	87
Magdeburg szabadtéri könyvtár (Németország)	94

<b>INFRASTRUKTURÁLIS ELEMÉK ÚJRAHASZNOSÍTÁSA, A VÁROS ÉS A KÖZLEKEDÉS VISZONYÁNAK ÚJRAGONDOLÁSA</b>	
High Line, New York (Egyesült Államok)	97
A8ernA, Koog aan de Zaan (Hollandia)	101
Sustainable Streets Initiative, New York (Egyesült Államok)	106
<b>VÍZPARTI, FOLYÓPARTI PROGRAMOK</b>	
RDM Campus, Rotterdam (Hollandia)	25
<b>VÁROSI MEZŐGAZDASÁG</b>	
Grüne Bogen, Lipcse-Paunsdorf (Németország)	114
AsoGrang Urban Farmers, Bogotá (Kolumbia)	118
<b>KÖZTES (ÁTMENETI) HASZNÁLAT</b>	
HausHalten egyesület, Lipcse (Németország)	121
Lent Space, Canal St, New York (Egyesült Államok)	83
Magdeburg szabadtéri könyvtár (Németország)	94
Kalasadama Temporary (kikötői átmeneti köztér), Helsinki (Finnország)	124

## JÓ GYAKORLATOK CSOPORTOSÍTÁSA AZ ÖNKORMÁNYZATI SZEREPVÁLLALÁS SZERINT

AZ ÖNKORMÁNYZAT MINT PROGRAMOZÓ (MASTER PLAN, TELEPÜLÉSTERVEZÉSI SZABÁLYOZÁS, JOGI, SZERZŐDÉSES SZABÁLYOZÁS)		
Seestadt Aspern, Bécs (Ausztria)	Felülről szervezett	8
Malmö Bo01, Nyugati Kikötő (Svédország)	Felülről szervezett	15
Eco-Viikki, Helsinki (Finnország)	Felülről szervezett	39
Metropolzonen, Koppenhága (Dánia)	Felülről szervezett	72
High Line, New York (Egyesült Államok)	Alulról kezdeményezett, felülről segített	97
A8ernA, Zaanstadt (Hollandia)	Felülről szervezett	101
Sustainable Streets Initiative, New York (Egyesült Államok)	Felülről szervezett	106
Grüne Bogen, Lipcse-Paunsdorf (Németország)	Felülről szervezett	114

AZ ÖNKORMÁNYZAT MINT TERÜLETELŐKÉSZÍTŐ, FEJLESZTŐPARTNER, FEJLESZTŐ, TULAJDONOSI JOGOK GYAKORLÓJA		
Seestadt Aspern, Bécs (Ausztria)	Felülről szervezett	8
Malmö Bo01, Nyugati Kikötő (Svédország)	Felülről szervezett	16
RDM Campus, Rotterdam (Hollandia)	Partneri	25
Tempelhofer Freiheit, Berlin (Németország)	Felülről szervezett	29
Eco-Viikki, Helsinki (Finnország)	Felülről szervezett	39
Vauban-negyed, Freiburg (Németország)	Alulról kezdeményezett / partneri	56
Metropolzonen, Koppenhága (Dánia)	Felülről szervezett	72

AZ ÖNKORMÁNYZAT MINT KOORDINÁTOR, KATALIZÁTOR, TUDÁSÁTADÁST BIZTOSÍTÓ SZERVEZET		
Eco-Viikki, Helsinki (Finnország)	Felülről szervezett	39
Malmö Bo01, Nyugati Kikötő (Lakni Élni Dialógus) / (Svédország)	Felülről szervezett	15
FutureBuilt program, Oslói Régió (Norvégia)	Partneri	47

AZ ÖNKORMÁNYZAT MINT SEGÍTŐ, BEFOGADÓ (INGATLANNAL, PÉNZÜGYI SEGÍTSÉGGEL, KÖNNYÍTÉSEKKEL STB.)		
Vauban-negyed, Freiburg (Németország)	Alulról kezdeményezett / partneri	56
Passage 56, Párizs (Franciaország)	Alulról szervezett	87
HausHalten, Lipcse (Németország)	Alulról szervezett	121
Het Schieblock, Rotterdam (Hollandia)	Alulról szervezett	65
NDSM Werf, Amszterdam (Hollandia)	Partneri	36
Lent Space, New York (Egyesült Államok)	Partneri	83
Magdeburg szabadtéri könyvtár (Németország)	Alulról kezdeményezett	94
Asograng Urban Farmers, Bogotá (Kolumbia)	Alulról szervezett	118
Kalatatama Temporary, Helsinki (Finnország)	Felülről szervezett / partneri	124

## Nemzetközi városfejlesztési példák - jó gyakorlatok

### Bevezetés

A jó gyakorlatok példáin keresztül a Budapest számára is tanulságos városfejlesztési projekteket kívántunk bemutatni. A példák tematikus sorrendben követik egymást. Egy összefoglaló táblázatban pedig bemutatjuk a projektek besorolását az önkormányzati szerepvállalás jellege szerint. Szintén ebben a táblázatban mutatjuk be, hogy a fejlesztés jellemzően (i) felülről szervezett volt-e, (ii) partnerségen alapult vagy (iii) alulról szerveződött.

A modelleket a közösségi szektor szerepvállalása szerint, alapvetően négy fő csoportba soroltuk be:

- (1) Az önkormányzat mint programozó, Master Plan-készítő, településtervezési szabályozást készítő, illetve jogi vagy szerződéses módon szabályozó szereplő
- (2) Az önkormányzat mint területelőkészítő, fejlesztő partner, fejlesztő vagy a tulajdonosi jogok gyakorlója
- (3) Az önkormányzat mint koordinátor, katalizátor, tudástranszfert elősegítő szervezet
- (4) Az önkormányzat mint a kívülről jövő kezdeményezéseket — ingatlannal, pénzügyi támogatással vagy egyéb könnyítésekkel — elősegítő szervezet

Természetesen egy-egy városfejlesztési projekt egy-egy egymást követő szakaszában, különböző típusú szerepvállalásokkal találkozunk, illetve párhuzamosan is előfordul többféle szerepvállalás párhuzamos kombinációja.

A közösségi szféra oldaláról az alábbi városfejlesztési eszközök alábbi listáját emeljük ki:

- transzparens fejlesztési stratégia
- fogadókészség, flexibilitás és transzparens struktúra (alapfeltételek)
- programozás
- szabályozás: előírások és kedvezmények, szabályozás alóli felmentés, engedélyek,
- fejlesztési jogok, településrendezési szerződés
- ingatlantulajdonosi jogosítványok
- monitoring (városi folyamatok & innovatív kezdeményezések)
- támogatási programok
- mikrotámogatások
- tudástranszfer
- koordináció, felek összekapcsolása, együttműködési keretek biztosítása
- közlekedési- és infrastruktúra-fejlesztés fókuszálása » felértékelő hatás

- köztérfejlesztés fókuszálása » felértékelő hatás
- tiltás
- promóció / kommunikáció

Az esetek leírásában, a klasszikus önkormányzati programozó-szabályozó szerepkör jelenik meg jellemzően a Seestadt Aspern bécsi városrész-fejlesztésnél, ahol egy igen hosszú távú Master Plan alapján zajlik a projekt lebonyolítása. A tipikus településtervezési szabályozás kiegészül kötelezően előírt ökológiai kritériumokkal a helsinki Eco-Viikki lakónegyed és a Bo01 kiállítással indított malmói Nyugati Kikötő városrész-fejlesztési projekt esetében. A New York-i High Line példáján keresztül megismerhetjük a fejlesztési jogok átcsoportosításának egy lehetséges módját, ami például szolgálhat a Budapesten oly sokszor emlegetett településrendezési szerződés gyakorlati megvalósításához.

A nagyobb léptékű fejlesztések példái azt mutatják, hogy egy-egy komolyabb projekt esetében a közösségi szféra aktív területelőkészítő, illetve hosszabb-rövidebb távú tulajdonosi szerepköre szükséges a projektek elindításához és ellenőrzés alatt tartásához. A bécsi Seestadt Aspern esetében ez kiegészül aktív ingatlanfejlesztői szerepvállalással. Ezzel szemben a malmói modell esetében — az önkormányzati szennyezettség-mentesítést, telekalakítást és telekeladásokat követően — szétválik az ingatlanfejlesztői tevékenység és a közösségi célú fejlesztési tevékenység. A rotterdami RDM Campus példájában, a városi önkormányzat, a kikötői hatóságon keresztül, az állammal közösen résztulajdonosa a területnek. Majd, a projektet kezdeményező oktatási intézményekkel való megállapodás után, részfinanszírozó és forrásszerző szerepkört is vállalt. Számunkra ismeretlen megoldás a helsinki Eco-Viikki projekt, ahol a magánszféra fejlesztései az önkormányzattól hosszú távra bérbe kapott területen valósultak meg, és a közösségi szféra, ezen a módon, a megvalósulás végéig benne tudott maradni résztvevőként a projekt irányításában.

A közterületi projektek esetében az önkormányzat jellemzően a fejlesztő és koordinátor (pl. a koppenhágai Metropolzonen, a berlini Tempelhofer Freiheit vagy a zaanstadti A8-as autópálya alatti A8ernA esetében.)

A társadalmilag hasznos programokat elindító majd ezeket koordináló önkormányzati katalizátor szerep a leghangsúlyosabban az oslói régió FutureBuilt programjában jelenik meg, amely egyben kiváló példa a széles körű partneri együttműködésre a közösségi szféra különböző intézményei között, a jó gyakorlatok promóciója és a tudásátadás érdekében. Az önkormányzat, a fejlesztők és a leendő lakók ökológiai és minőségi célokat felvázoló dialógusát mutatja be a malmói Nyugati Kikötő fejlesztés Kreatív Párbeszéd folyamata.

Egyre komolyabb jelentősége van az önkormányzati szféra alulról jövő kezdeményezéseket befogadó szerepvállalásának mikrotámogatásokkal vagy kedvezményekkel, a működést lehetővé tevő (sokszor kihasználatlan) ingatlanokkal, köztér biztosításával, avagy teret adva a kísérletezésnek, az általános szabályok felfüggesztésével. Ezek a kis projektek (pl. a magdeburgi



szabadtéri könyvtár, a lipcsei üres ingatlanok átmeneti hasznosítását menedzselő Haushalten egyesület tevékenysége, a zsebparkok, a közterületek alternatív használata) nagyban hozzájárulnak a nagyvárosok élhetővé tételéhez.

Napjainkban a városfejlesztési folyamatokban egyre inkább előkerül a fokozatosság szükségessége, az elképzelések tesztelése és az eredmények visszacsatolása, a köztes használat jótékony hatása. A hosszú távú folyamatok esetében elengedhetetlen a flexibilitás és az adaptivitás.

A társadalmilag hasznos városfejlesztés elengedhetetlen kelléke az innováció, amely származhat az önkormányzati intézményrendszeren belüli innovációs szervezet tevékenységéből. A közösségi szférának azonban mindenképpen nyitottnak kell lennie a külső innovációra, amely az egyetemek, kutatóintézetek, szakmai szervezetek, valamint a jól előkészített különböző típusú pályázatok révén tud megjelenni a projektekből.

A jó gyakorlatok példáiban, a szereplőkön és a fejlesztési folyamatokon kívül, igyekeztünk bemutatni a fejlesztések nagyságrendi finanszírozási igényeit. A lezárult projektek esetében szólunk a fejlesztések monitoringjáról. A projektek leírása minden esetben értékeléssel és a budapesti alkalmazhatóság mérlegelésével zárul.

Az esettanulmányok sorozata adott alapot a városrehabilitációt elősegítő településfejlesztési modellek felvázolására, melyeket külön kötetben összegeztünk.

## Aspern Seestadt, Bécs, 22. kerület (Ausztria)

**Kategória:** komplex városrész-fejlesztés, kivitelezés alatt, felülről szervezett

**Fejlesztés típusa:** új multifunkcionális városrész (egy felhagyott repülőtér területén)

**Volumen:** 240 ha-os terület. 2017-ig tervezett beépítés: br. 650.000 m<sup>2</sup>. Végleges tervezett beépítés: br. 2.200.000 m<sup>2</sup> (8.500 új lakás 20.000 embernek, 20.000 új munkahely)

**Időszak:** tervpályázat / Master Plan: 2005; közművek és infrastruktúra kialakítása, I. építési fázis 2009-2017; II. építési fázis 2017-2022; végső konszolidáció 2022- 2030



*Forrás: Wonderland*

**Projekt célja:** Egy új multifunkcionális városrész kiépítése kutatási központtal; Bécs és Pozsony ikerváros szerepének erősítése

**Résztvevők:** *Fejlesztési terület előkészítése, infrastruktúra, úthálózat, tó és zöldterületek kiépítése:* Wien 3420 Aspern Development AG (74% Bécs önkormányzata, 26% állami tulajdon).  
*Metró, autópálya, vasútállomás:* osztrák állam és Bécs városa közösen.  
*Lakás, iroda, munkahely:* magán ingatlanfejlesztők, kitelepülő vállalatok, Bécs önkormányzata, építőcsoporthok

**Program mix:** iroda, lakás, kereskedelem, szolgáltatások, kutatás és fejlesztés, metróállomások, vasútállomás, autópálya kapcsolat

### *Tervezett funkcionális összetétel*

	<b>2009 -2017</b>	<b>teljes kiépülés</b>
Lakás	br. 240.000 m <sup>2</sup>	br. 850.000 m <sup>2</sup>
Iroda, munkahelyek	br. 250.000 m <sup>2</sup>	br. 950.000 m <sup>2</sup>
Szolgáltatások / Kutatás	br. 100.000 m <sup>2</sup>	br. 200.000 m <sup>2</sup>
Szociális infrastruktúra / Kultúra / Oktatás	br. 60.000 m <sup>2</sup>	br. 200.000 m <sup>2</sup>
<b>Összesen</b>	br. 650.000 m <sup>2</sup>	br. 2.200.000 m <sup>2</sup>

Központi park	9 ha
Tó	5 ha

### *A fejlesztés tervezett ütemezése*

<b>I. ütem 2009 - 2017</b>	<b>I. ütem 2017 - 2022</b>	<b>I. ütem 2022 - ca. 2030</b>
Központi tó és park	Új vasútállomás	Az új vasútállomás körüli területek fejlesztése
Tó körüli infrastruktúra	Csatlakozás az A 23-as autópályához.	Végleges formát ölt a központi bevásárlóutca
Metróvonal meghosszabbítása	Nagy arányú lakásépítés	Optimalizálódik a terület mixed-use struktúrája
Kutatás-fejlesztési központ	Irodanegyed kiépülése	
2000 lakás (DNY-i szektor)	Vegyes funkciójú épületek	
Kiszolgáló kereskedelem, ellátás		
Oktatási központ		
Irodák		

### **Projekt leírása**

Az Aspern Seestadt városrész-fejlesztést Bécs és Pozsony ikervárosi régiós szerepének erősítése indikálta. A fejlesztési helyszín — Bécs egykori nemzetközi repülőtere — vasúton 17 percre van Bécs belvárosától, illetve 28 percre Pozsonytól. Az osztrák főváros fejlesztési dokumentuma, a STEP 2005, az egykori repülőtér fejlesztését, Bécs fejlődésének meghatározó projektjeként vizionálta.

2005-ben a svéd Tovatt Architects and Planners iroda nyerte meg a városépítészeti pályázatot, és az iroda tervei alapján fogadta el a bécsi önkormányzat 2007-ben, az ütemezést is tartalmazó Master Plan. A Tovatt iroda terve egy miniatűr metropoliszként képzei el az új városrészt, egy saját körúttal, szabályos tengelyekkel és egy városi parkkal körülvett központi tóval. A Master Plan meghatározza a lakások, irodák és egyéb munkahelyek zónáit, valamint kijelöli a kereskedelmi és egyéb szolgáltatásokat biztosító főutcákat.

A fejlesztés menedzselésére létrehozták a Wien 3420 Aspern Development AG-t, amely 73%-ban a Bécsi Vállalkozásfejlesztési Alap (WWFF), és 26%-ban az állami Bundesimmobilien-gesellschaft (BIG) tulajdona.

## Branding

A Wien 3420 AG egy urbanisztikai laboratóriumként tekintett a projektre. 2007-ben megbízták a Brains marketingügynökséget azzal az utópisztikus feladattal, hogy egy branding stratégiát készítsenek a semmiből létrejövő városra. Az ügynökség benchmarking tanulmánya a koppenhágai Ørestad és a hamburgi Hafencity projektekkel vetette össze a bécsi lehetőségeket, kiegészítve ezt Bécs demográfiai trendjeivel, illetve a Centrópa régió ingatlanpiaci helyzetével. A Wien 3420 munkatársai eredetileg egy közép-európai nemzetközi városrészt vizionáltak a területen.

A beépítési tervek kezdeti építészeti modellezésére a Wonderland hálózathoz tartozó közép-európai építészirodákat hívtak meg, és az egész városrész bejárható 3D modelljét mutatták be a 2008-as müncheni Expo Real vásáron. Külön pályázat alapján elkészült egy közterületi kézikönyv. Majd szintén a Wonderland hálózatot kérték fel, hogy adjon ötleteket a városi kereskedelem új formáira. A projekt kommunikációja később átkerült a Schreinerkastler kommunikációs ügynökséghez, amely a fenntarthatóságra helyezte a hangsúlyt, illetve a laikus közönség által jobban befogadható víziót és látványterveket prezentált.



*Forrás: Schreinerkastler*

A fejlesztési helyszínen építettek egy kilátó- és információs pontot, és ehhez kapcsolódva különféle közösségi rendezvényeket szerveztek, hogy fenntartsák a lakosság és a sajtó érdeklődését a projekt iránt. Az érdeklődőknek a metrómegálló és a fejlesztési helyszín között ingyenes kisbusz-járatot indítottak be.

A Wien 3420 Aspern Development Ag, az eredeti marketingstratégiára épülő, folyamatosan frissített honlapot tart fent német és részben angol nyelven.

2009-ben indult el a fejlesztési terület dél-nyugati szektorának környezeti hatásvizsgálata, és a fejlesztés első etapja 2010 végére kapott zöld utat. Az építkezések közül elsőként a központi tó durva-tereprendezése, egyes zöldterületek kialakítása és a metró meghosszabbítása indult meg, illetve felállítottak egy építési logisztikai központot.

## Geotermikus energiaellátás kudarca

Bécs azt tűzte ki célul, hogy 2030-ig a fővárosban az épületfűtési energia 50%-át megújuló energiákkal biztosítják. Az asperni fejlesztési terület szélére egy 40 MW-os geotermikus erőművet terveztek, amely 40.000 lakás ellátását biztosította volna. Az erőmű költségeit 45 millió EUR-ra becsülték, és az eredeti tervek szerint 5000 m-es mélységből lehetett volna kinyerni a geotermikus energiát. A projekt kezdeti fázisai felemésztettek kb.12-13 millió EUR-t. A fúrások azonban megoldhatatlan technológiai problémákba ütköztek 4000 m mélységben, és ezért fel kellett adni a földhőt hasznosító erőmű-építés terveit.



*Forrás: [www.wieninternational.at](http://www.wieninternational.at)*

Így, ezt követően az energiafogyasztás csökkentése és a napenergia hasznosítása váltak a legfontosabb célkitűzésekké.

## Kutatási központ

Az eredeti koncepcióban hangsúlyos elemként szerepelt volna egyetemi kutatóközpontok kiköltöztetése az új városrészbe, de mind a Bécsi Műszaki Egyetem, mind a Közgazdaságtudományi Egyetem, már a projekt korai fázisában, nemet mondtak a lehetőségre. Így Bécs városa, a Bécsi Vállalkozásfejlesztési Ügynökségen keresztül, kénytelen volt létrehozni saját kutatóközpontját, az Aspern IQ technológicentrumot. Az épületkomplexum tervezésére 2011-ben előminősítéses tervpályázatot írtak ki, amit a bécsi ATP iroda nyert meg. A technológicentrum 2012 végén megnyitott, passzívház minősítésű 11.850 m<sup>2</sup>-es irodaháza lett Aspern Seestadt első megépült épülete.



*Fotó: ATP*

## **Lakásépítés**

A projektet sok kritika érte a kezdetekben, hogy nem nyújt elég izgalmas befektetési lehetőségeket a piaci alapon működő lakásépítő cégeknek. Úgy tűnt, hogy ezeket a vélekedéseket támasztja alá az is, hogy Ausztria egyik meghatározó ingatlankonzernje, a Bauen und Wohnen GmbH (BUWOG) nem kívánt részt venni a fejlesztésben.

Végül a bécsi önkormányzat által támogatott Wohnbauinitiative révén indult meg az első 1.600 lakás építése a Vienna Insurance, az Erste Bank és nyolc lakásépítő vállalat által alkotott konzorciumi formában. Az ebben a programban épülő lakások bérleti jogát fix m<sup>2</sup>-áron lehet megvásárolni, és a továbbiakban is fix bérleti díjakat fizetnek a beköltözők (150 EUR/m<sup>2</sup> / 6,10 EUR/m<sup>2</sup>/hó). Az új lakóegységeknek ki kell elégíteniük bizonyos minőségi követelményeket.

A fentiekén túl, Bécs 760 db alacsony bérleti díjú bérlakást és 300 diákapartmant is felépít a területen. A lakások harmada ún. Smart-lakás (egyedülállóknak, illetve kisjövedelműeknek tervezett lakóegység). Ezen kívül, öt építőcsoport hoz létre öt társasházban összesen 150 lakást, a bécsi Sargfabrik modellje alapján.

2012 végén felmerült, hogy meg kellene emelni a Master Planben eredetileg meghatározott 8.500-as lakásszámot 10.500-ra. Az önkormányzat hivatalos indoklása szerint ezt az indokolja, hogy a betelepülő cégek nagyobb létszámot fognak foglalkoztatni kisebb alapterületen (nem nagy alapterület-igényű munkahelyek jönnek létre). A fővárosi ellenzék szerint azonban illuzórikus az eredeti koncepció szerinti 20.000 munkahely létrejötte, így ők ebben is a terület alvóvárossá válásának jeleit látják.

## **Kereskedelem, ellátás**

A földszinti üzletek hasznosítása a Spar European Shopping Centers feladata, akik már a kezdeti időszakban komoly érdeklődésről, 200 megkeresésről számolnak be.

Az első lakásépítési ütemmel párhuzamosan az önkormányzat létrehozza az alapellátást biztosító oktatási központot is.

## **Munkahelyek**

Az új városrész a vállalatok számára eddig nem tűnt túl csábítónak. Ezért reális annak a veszélye, hogy az új városrész döntően alvóvárossá válik.

Végül a légtechnikai berendezéseket gyártó Svájci Hoerbiger Holding törte meg a szkepticizmust. A Bécsben már korábban megtelepedett vállalkozás 24.000 m<sup>2</sup>-en hoz létre irodákat és gyártást, 300 új irodai és 230 gyári munkahelyet teremtve.

## **Közlekedési koncepció és kapcsolatok**

Az Aspern Seestadt fejlesztéshez az FGM-Amor készített egy mobilitási kézikönyvet öt workshop tapasztalataira építve, ahol a várostervezők, a közlekedéstervezők, az önkormányzat, és különböző érintett csoportok (jogi, gender, kereskedők, biciklisták, vasút stb.) képviselői vettek részt. A koncepció az alábbi témaköröket érintette:

- mobilitási mód választás befolyásolása
- a fenntartható közlekedést elősegítő parkoló koncepció
- a közösségi közlekedés előmozdítása

- kerékpáros közlekedés
- shared space
- speciális mobilitási igények

Az elképzelések szerint a mobilitás 35%-a történne gyalog vagy kerékpárral (20-25% / 10-15% arányban), 40%-a közösségi közlekedési eszközökön és 25%-a gépkocsival.

A parkolási alternatívák vizsgálata során felmerült, hogy egy központi parkolóház jobban tudja csökkenteni a gépkocsi-használatot, viszont rossz üzenetet hordozna mindjárt a fejlesztés kezdetén egy nagy parkolóház megépítése. Ezért a kézikönyv a decentralizált parkolóépítést javasolta.

Egy jelentős koncepcionális javaslat volt az első fejlesztési ütem **kötelező gépkocsi-elhelyezési igényének csökkentése 30%-kal**, és a **megtakarítások egy részéből egy mobilitási alap létrehozása**, amelyből finanszírozható a fenntartható mobilitás elősegítése (pl. olcsó éves bérletek, mobilitási központ, elektromos biciklik, támogatott car-sharing). A számítások szerint a 30 %-os követelménycsökkentéssel (316 parkoló) 5,4 millió EUR megtakarítás érhető el, amelynek 30%-át ténylegesen felhasználva egy 1,6 millió EUR tőkés mobilitási alapot lehet létrehozni.

A koncepció szerint biciklis- és gyalogosbarát közterek és a kiváló közösségi közlekedési lehetőségek pozitív hatással kell, hogy legyenek a városrészre, és ennek a fejlesztői kommunikációban is jelentkeznie kell. A beköltözők, illetve munkavállalók fenntartható mobilitását pedig egy internetes közösségi közlekedési és szállítási információs portállal (tömegközlekedés, car-sharing, taxi, bicikliutak, car-pooling, szállítási szolgáltatások, akadálymentes megközelítés) és egy közlekedési információs és szolgáltató központtal kell segíteni (pl. car-sharing, city-bike, parkolás, valamennyi menetjegy árusítása).

Végül a mobilitási kézikönyv az alábbi területek monitoringját és értékelését tartja fontosnak a költséghatékonyság-elemzés, a közlekedésmenedzsment eszközök értékelése és a további döntések meghozatala érdekében:

- forgalomszámlálás
- parkolóhelyek kihasználtságának mérése
- car-sharing, citybike használati adatok
- megállapodások ellenőrzése
- közlekedési mód választási felmérés
- civil mobilitási tanácsadó bizottság létrehozását



Fotó: Wien 3420 AG

A terveknek megfelelően, a városrész-fejlesztés kezdeti szakaszában 2013-ra készült el az U2-es metróvonal 4,2 km-es meghosszabbítása, és két új megálló kiépítése. Ennek a 360 millió EUR-os költségeit a város és az állam közösen finanszírozta. Az új vasútállomás megépítése a 2017-2022-es időszakra tervezett.

Bár a közlekedési koncepció az autóközlekedés visszaszorításáról beszélt, a bécsi önkormányzat mégis elengedhetetlennek tartja a belváros irányába a gyorsforgalmi út kiépítését. A három kilométeres autópálya minőségű, az A 23-as pályával összekötő szakasz — a környezet- és zajvédelmi intézkedések miatt — 800 millió EUR-os bekerülési költséget jelentett volna. Ezért a jelenlegi tervek szerint, egy módosított nyomvonalú gyorsforgalmi kapcsolat épül, amelynek a költségeiből 230 millió EUR-t az állam, 170 millió EUR-t az osztrák főváros finanszíroz.

Az Aspern Seestadt-tól délre fekvő dunaparti Loben Nemzeti Park is attól tart, hogy a városrész létrejötte túlzott látogatói nyomást fog gyakorolni a védett területre. Továbbá kritikusak a 2025-re tervezett S1 északkeleti elkerülő útvonallal szemben is (amelynek van egy becsatlakozása Aspernhez), bár azt a Duna és a nemzeti park alatt 8,8 km hosszan alagútban tervezik vezetni.



Forrás: APA, ASFINAG

## Építési logisztika

A nagyberuházás komoly környezeti terhelést okoz. Ennek mérséklésére a területen az organizációt és a logisztikát is koordinálni kell. A központi tó kialakítása során kitermelt 500.000 m<sup>3</sup> földet pl. egy helyszíni ideiglenes depóniában helyezték el, és ezt a földmennyiséget a területen szétosztva fel fogják használni feltöltésekhez. Ezzel kb. 55.000 fordulónyi tehergépkocsi-fuvarot lehetett megspórolni. Az építőanyagok beszállításának megszervezése is külön logisztikai feladat. A szállítóknak tilos a lakott területeken keresztül fuvarozni és csak bizonyos méretű járműveket használhatnak.



## **Költségek**

Wien 3420 Aspern Development Ag a területelőkészítést, az alpinfrastruktúrák és a közterületek kiépítését 300 millió EUR nagyságrendben finanszírozza. (Ez az összeg nem tartalmazza a főváros és az állam által közösen finanszírozott közlekedési kapcsolatok megépítését.) Az új városrész kiépítésének összköltségét 4 milliárd EUR-ra becsülik.

## **A projekt értékelése**

A díjnyertes Master Plan egy nagyon szépnek tűnő önálló városrészt skiccelt fel, de valójában ez a struktúra egyáltalán nem flexibilis és nem tud alkalmazkodni a fejlesztés két évtizedes időtávlata során változó külső körülményekhez. Ráadásul egyáltalán nem támaszkodik semmilyen helyi identitásra, hanem azt egy rettentő nagy mesterséges tevékenység révén kívánja kiépíteni.

A projektet mind szakmai, mind politikai oldalról érték kritikák. Jogosnak tűnik az a felvetés, hogy az óriási közpénzeket felemésztő, gigantikus projekt a közösségi befektetés léptékéhez képest, eddig nagyon kevés fejlesztési pénzt tudott generálni a privát szektorból. A fejlesztési projekt dinamikáját csak mesterségesen, nagyon sok önkormányzati támogatás felhasználásával lehet életben tartani.

Egyelőre kérdéses, hogy az energiaellátást mennyire tudják majd megoldani környezetbarát módon. Az viszont majdnem biztosnak látszik, hogy a lakások és munkahelyek aránya nem tud olyan kedvező egyensúlyba jutni, aminek a révén el lehetne kerülni az alvóváros jelleget.

Úgy tűnik, hogy hiába készült el (az önmagában nagyon sok érdekes elemet felvonultató mobilitási koncepció), az elmaradó munkahelyek, a csökkentett programmal megvalósuló kutatási központ és az mixed-use koncepció városrészi koncepció be nem teljesülése miatt, még a főváros zöldpárti képviselői is szükségesnek tartják a gyorsforgalmi autópálya-kapcsolatot Bécs centrumával. Az anyagi terheken túl, ez megkérdőjelezi a fejlesztés fenntarthatósági mutatóit is.

Budapest számára intő példa, hogy egy ilyen léptékű zöldmezős fejlesztés tervbe vett munkahelyi és kutatási funkcióihoz még a nemzetközi gazdasághoz sokkal erősebb szálakkal kapcsolódó Bécs sem tudta megtalálni a partnereket. Már a közösségi kötőpályás közlekedés kiépítése is rendkívül nagy energiaforrásokat igényelt a várostól. A mobilitási koncepció nem foglalkozott az egyik kulcskérdéssel — a munkahelyek közösségi közlekedési csomópontok mentén való telepítésével — így az egyéni személygépkocsi-használat igénye bizonyosan megnő, ami kikényszeríti a közösségi forrásokból finanszírozott, komoly léptékű utépítéseket.

## **További információk**

[www.aspern-seestadt.at](http://www.aspern-seestadt.at)

[derstandard.at/r1256745303999/Seestadt-Aspern](http://derstandard.at/r1256745303999/Seestadt-Aspern)

## Malmö Bo01, Nyugati Kikötő új városrész (Svédország)

**Kategória:** komplex barnamezős fejlesztés, klímabarát városrészek, vízparti fejlesztés, részben megvalósult

**Fejlesztés típusa:** csökkentett forgalmú mixed-use városrész

**Volumen:** 175 ha, ebből eddig 76,5 ha épült be. Eddig 4.300 lakos, 2.600 lakás, 10.000 munkahely, 21 ha egyetem (tervezett 20.000 lakos, 10.500 lakás; oktatás 11.000 hallgatóval, négy iskola, 15 óvoda, 17.000 munkahely).

**Időszak:** 'Városi Víziók' koncepció: 1994-95, terület megvásárlása: 1996, Malmöi főiskola kiköltözése: 1998, városfejlesztési koncepció: 2000, Bo01: 2001, teljes kiépülés 2020 és 2026 között



Fotó: malmo.se

**Projekt célja:** Megújuló energiára alapozott, magas lakósűrűségű, a gyalogos és biciklis közlekedést prioritásnak tekintő új vonzó városrész kiépítése.

**Résztvevők:** Malmö városa, egyetem, ingatlanfejlesztő cégek, irodai munkahelyeket létrehozó cégek; svéd állam, Sydkraft regionális energiavállalat, SVEBO non-profit kiállításszervező

**Program mix:** lakás, felsőoktatás, irodák, megújuló energiarendszer, minőségi közterületek, vízparti sétány, új villamosvonal.

## **Projekt leírása**

A 175 ha-os kikötőterületen, tradicionálisan megtelepedett hajóépítő üzemek jelentős részét a Saab-Scania csoport építette át az 1980-as években a saját termelési céljaira. Az 1990-es évek elejére, azonban az autógyártást is teljesen leépítették, és Malmö városa, élve elővételi jogával, megszerezte a városközponttól (Központi pályaudvartól) mindössze 3 km-re fekvő területet. A csarnokokat vásár és konferencia funkciókra alakították át, és a területre átköltözött a Malmöi Vásár.

### ***Bo01 lakásépítési kiállítás***

2001-ben itt rendezték, az új típusú lakóház-és városnegyed-víziókat bemutató Bo01 (valós projektként megvalósuló) építészeti kiállítást, ahol a megépült 350 lakóegység azt mutatta be, hogyan lehet a fenntarthatóságot (építőanyagok, energiafelhasználás, mobilitás) ötvözni az építészeti minőséggel. A Bo01 finanszírozásában a svéd állam, Malmö városa és a Sydkraft regionális energiavállalat vettek részt.

A város a helyi fenntarthatósági intézkedések támogatására szolgáló LIP-programból (Local Investment Program) kapott 250 millió SEK állami támogatást, amit a szennyezett talaj mentesítésére, a terület infrastruktúrájának kiépítésére és oktatási programokra fordítottak. A projekt az Európai Uniótól is részesült támogatásban, az energiahatékonysági eljárások kifejlesztésére és mérésére. A kutatási tevékenység kiterjed a szennyeződés-mentesítésre, az energiahatékonyságra, a zöldfelületi rendszerekre, a csapadékvíz felhasználására és a városfejlesztésre.



*Fotó: Zimborás Gábor*

### ***Városrész első üteme***

A későbbi lakóterület-fejlesztést a kiállítás alapozta meg. A lakásépítés fókuszában az erőforrások gazdaságos felhasználása (pl. szélgenerátorok, napkollektorok, távfűtés, reciklálás, biogáz-erőmű stb.) és az új megoldásokkal való esztétikai és érzelmi azonosulás állt. Az új lakóterületi egységek magas sűrűséggel épültek ki, a terület súlyponti részein különféle szolgáltatásokkal.

Az egyedüli magasépületként kiemelkedő Turning Torso megépítése azoknak az önkormányzati ambícióknak az eredménye lett, amelyek egy új jelképet szerettek volna teremteni a városnak.

A lakóterületekkel párhuzamosan, egy 21 hektáros egyetemi negyed is elkészült. A 175 hektáros területből eddig 76,5 hektárt sikerült hasznosítani, és folytatódik a városrész kiépítése további lakásokkal, irodákkal, oktatási és sportintézményekkel, egy konferenciaközponttal és egy koncertteremmel.

Az új épületek tervezésénél a környezetre nem ártalmas anyagok használatát preferálták (ez feltüntetésre kerül az építkezési információs táblákon is). Cél volt az energiafelhasználás ellenőrzése, illetve az autóhasználat csökkentése, a gyalogos és biciklis forgalom prioritását biztosító közterületekkel. Tervbe volt véve egy elektromosautó-kölcsönző szolgálat kiépítése, ami eddig minimális mértékben valósult meg.



Fotó: Zimborás Gábor

A terület teljes elektromosenergia-ellátását szélgenerátorok biztosítják. A fűtési energiaszükséglet egy ötödét a háztetőkön elhelyezett napkollektorokból nyerik. A maradék fűtést részben a földhő biztosítja, részben Malmö igen hatékony távhő-ellátása. A szerves anyagokat külön gyűjtik reciklálás keretében, és ezekből a város biogáz telepén további energiát termelnek. Az energiával kapcsolatos információk megismertetése és tudatosítása érdekében, minden lakásban leolvasható az energiafelhasználás.

### ***Mobilitás***

A fejlesztési koncepció minimalizálni kívánta az új városnegyedben a gépkocsi-függőséget és a további közlekedési fejlesztések igényét. A terv jelentős mértékben a biciklis közlekedést preferálta (hiszen Malmöben 420 km kerékpárút van a város gyakorlatilag teljes területén) és az új negyedekben is 8,2 km új bicikliút épült, és az új városrészben a gyalogosoknak és a biciklistáknak van elsőbbségük.

Több technikai újdonságot is kipróbáltak, például a lámpáknál olyan korlátokat, amire a biciklisták rá tudnak támaszkodni, illetve a biciklisek látómezejében elhelyezett forgalmi tükröket a keresztezésekben. Továbbá, különböző éjszakai világításokat teszteltek a láthatóság javítására. Az útvonalak mentén több mini szervizállomást is telepítettek a biciklik felpumpálására, illetve kisebb javításokhoz. Harminc kereszteződésben a lámpák radarszenzorok segítségével, a biciklis forgalom szerint váltanak, és így a kerékpárosok

kapnak zöld hullámot. A fentiek kelőképpen bizonyítják, hogy a város a gyakorlatban is letette a voksát a kerékpáros mobilitás mellett.

Történtek lépések a közösségi közlekedés minőségének fejlesztésre is, egyrészt, hogy a buszokra való felszállás és az utazások a központba minél gyorsabbak legyenek, másrészt a megállók komfortjának javítására és az információs rendszerek korszerűsítésre.

Elindultak próbálkozások a car-sharing elterjesztésre is, de ez egyelőre nem bizonyult túl népszerűnek. Ma az új városrész lakosságának mindössze 3%-a rendelkezik car-sharing tagsággal. (A működő car-sharing rendszerekben az alapidő 149 SEK/hó — ca. 5.700 Ft , és a használat után óránként 28-38 koronát — ca. 1.000-1.400 Ft-ot — kell fizetni.)

A lakóépületekhez tudatosan kevesebb parkolót építettek az általános normáknál. Míg Malmö más részein lakásonként 1,1 parkolóhelyet kell létesíteni, itt lakóegységenként csak 0,7 parkoló került kialakításra.

A fejlesztés mutatói a kompaktság, a nem motorizált közlekedés és az energiafelhasználás területén érdemben jobbak a városi átlagnál. Az adatok az alábbi táblázatokban találhatóak.

#### *Városi kompaktság, és szgk.-adatok*

	<b>Nyugati Kikötő</b>	<b>Malmö</b>
<b>Lakosság</b>	4.300 fő	290.000 fő
<b>Terület</b>	76,5 ha (eddigi fejlesztés)	15.600 ha
<b>Népsűrűség</b>	56 fő / ha	19 fő / ha
<b>Lakások száma</b>	2.560 db	146.700 db
<b>Szgk. száma 1.000 lakosra</b>	440	480
<b>Parkolók száma lakásonként</b>	0,8	N.A.
<b>Car-sharing tagság</b>	3%	2%

*Forrás: Nicoletta Foletta / Malmö önkormányzata*

#### *Mobilitási mód*

	<b>Nyugati Kikötő</b>	<b>Malmö 2008</b>	<b>Malmö 2003</b>
<b>Személygépkocsi</b>	23%	41%	52%
<b>Közösségi közlekedés</b>	17%	16%	14%
<b>Bicikli</b>	31%	23%	20%
<b>Gyalog</b>	29%	20%	14%

*Forrás: Nicoletta Foletta / Malmö önkormányzata*

A közterületek rendszere vegyes. A főbb utcák hálózata négyzettrács-rendszerű. Az egyes szomszédsági egységek belsejében az utcácskák azonban jóval szűkebbek és organikus vonalvezetésűek. Több helyen, kis csatornákon a tengervíz is bevezették a területre, ami

fölött kis hidacskákon lehet átkelni. A tengerparti sétány nem csak az itt lakóknak, hanem az egész város lakosságának kedvelt pihenőhelyévé vált.

## Demográfia

A fejlesztés céljai között szerepelt egy ideális társadalmi mix létrehozása az új városrészben. Ez a célkitűzés azonban sok tekintetben sikertelennek bizonyult, mert a terület túlságosan felkapott lett. A városrész lakosságának 25%-a nem svéd születésű, ami megfelel a malmői átlagnak. A külföldi születésűek közül azonban 9%-ot tesz ki a Dániában születettek aránya. Ez mutatja, hogy a bevándorlók közül is jellemzően a jómódúak találtak itt otthonra.



Fotó: Flickr / Free Range Jace

## Költségek

A Bo01 negyed létrehozása még jelentős veszteséget jelentett a városnak. A 240 millió SEK (ca. 8 milliárd forint) önkormányzati pénzből történő területvásárlást követően, a telkek eladásából csak 143 millió SEK (azaz ca. 4,8 milliárd forint) folyt be, továbbá magának a "kiállításnak" a megszervezése 100 millió koronába (ca. 3,4 milliárd forintba) került.

A teljes kikötői projekt hosszú távú pénzügyi elemzése azonban azt mutatja, hogy Malmö valószínűleg enyhe nyereséggel kerül ki a 2020 és 2026 között befejeződő fejlesztésből. Az elemzés szerint a teljes önkormányzati költséghányad kevéssel meghaladja az egy milliárd svéd koronát (ca. 34 milliárd forintot). A teljes projekt pénzügyi eredménye pedig 2 és 25 millió korona (ca. 67 és 843 millió forint) között fog mozogni. (Ezek a tételek azonban nem tartalmazzák az utólagosan tervezett villamosvonal kiépítését, ami további 560 millió koronát, azaz több mint 20 milliárd forintot jelent.)

Az elemzés szerint a közvetlen pénzügyi eredményeken és a társadalmi hasznon túl, a város közvetetten is nyert a fejlesztésen, mert a vonzó környezetbe olyan vállalatok is beköltöztek, amelyek egyébként nem telepedtek volna le Malmöben.

## **Részvétel**

A projektet erősen jellemzi a felülről szervezettség. A Bo01 expót elméletileg, egy a várostól jogilag független, non-profit szervezet valósította meg. A gyakorlatban azonban a tevékenységét szinte teljes mértékben az adófizetők pénzéből finanszírozták. Sok kritika érte a projekt ezen korai időszakának a szervezetét amiatt, hogy túl nagy hatalom koncentráldott néhány ember kezében, illetve, hogy nem lettek világosan elhatárolva a projekt önkormányzati és piaci komponensei.

A megvalósításba privát ingatlanfejlesztőket vontak be. A terület fejlesztése során azonban erősen érezte a hatását a svéd várostervezés és fejlesztés kapcsolatát jellemző „top-down” hozzáállás. A város főépítési irodája kidolgozott egy kritériumrendszert a fejlesztés minőségi mutatóira, mindenképp előtte a környezeti hatások és az alacsonyabb energiafelhasználás tekintetében. A fejlesztők tartották magukat a város által meghatározott vízióhoz.

## ***A Kreatív Párbeszéd***

2004-ben a városi önkormányzat 13 fejlesztő céggel, építésszel és leendő lakosokkal közösen elindította a Kreatív Párbeszéd programot, azzal a céllal, hogy a Bo01 eredményeit felhasználva, a napi gyakorlat színterén is megfogalmazzák az épített környezeti fenntarthatóságot. Az volt a fő cél, hogy a folyamat eredményeit a bérlakásokat építő fejlesztők felhasználhassák a soron következő Flagghusen-szomszédság megépítése során, és a klíma- és környezetbarát megoldások teret nyerjenek a sorozattermelésben.

A malmói Kreatív Párbeszéd folyamat egy országos program — az Építési-Lakni Párbeszéd — része, amelynek az a célja, hogy a különböző érintett csoportok dialógusából 2025-re kikristályosodjanak a fenntartható ingatlanfejlesztés és kivitelezés jó gyakorlatai, a környezetvédelem, energiafelhasználás és a természeti erőforrások felhasználása terén.

A malmói dialógus a gyakorlatban egy két éves folyamat volt, ahol az önkormányzat képviselői, a 13 fejlesztő és egy lakossági testület kéthetente találkozott szemináriumokon és workshopokon. Ez az együttműködés egy közös megállapodással zárult, amiben meghatározták a fejlesztés fő céljait, és amit minden fél aláírt. A 2008-as megállapodás az alábbi tartalmi elemekkel született meg:

- a lakások korrekt bérletidő-szinten kerüljenek bérbeadásra (ca. 1.300 SEK/m<sup>2</sup>/év = kb. 44.000 Ft/m<sup>2</sup>/év),
- az épületek emberi léptékben épüljenek (max. 25 m-es homlokzatmagassággal), változatos építészeti kialakítással,
- a rezsiköltségek csökkentése érdekében alacsony energiaigényű lakások létesüljenek (max: 120 kWh/m<sup>2</sup>/év),
- az otthonok biztosítsanak egészséges belső klimatikus komfortot, a toxikus építőanyagok minimalizálásával,
- akadálymentes környezetet, a különböző korosztályok igényei szerint,
- a lakókörnyezet legyen biztonságos,
- a beépített területek egy részén is legyenek zöldfelületek,
- a zöldfelületek kialakításánál vegyék figyelembe a biodiverzitást,
- minden épület udvarában legyen szelektív hulladékgyűjtés.

## Értékelés

Sok tekintetben jó példának kell elkönyvelni a volt kikötői terület másfél évtizedes időtávlaton átívelő, folyamatos ütemekben zajló sikeres átalakítását. Az új Nyugati Kikötő városrészben példaértékű a kompakt városi beépítés kombinálása a magas minőségű, élhető közterületekkel. A vízparti sétányok kialakítása az, ami a tágabb közösség szempontjait is teljes mértékben figyelembe veszi, sem fizikailag, sem erkölcsileg nem kirekesztő a nem itt lakó városlakók számára sem.

Budapest részére is követendő példa lehet a fejlesztők tevékenységének összehangolása, és az egységes kritériumrendszer kidolgozása, amely egyenszilárdságú minőséget eredményezett az új lakások piacán. Egy-egy fejlesztési terület felosztása több fejlesztő között az önkormányzat kitérségét és kockázatát is csökkenti. Kisebb a fejlesztő "zsarolási potenciálja" és lecsökken a kockázata egy-egy komplett beruházás megíiusulásának.

A háromoldalú dialógus az önkormányzat-fejlesztő-leendő lakosok között jól mutatja, hogy hogyan lehet elkerülni azt a tipikus budapesti problémát, hogy a fejlesztők jelentős mértékben a legkisebb alapterületen kihozható szobaszámra és az épületek marketingjére koncentrálnak, a valódi lakásminőség (energiatakarékosság, komfort, klíma, funkcionalitás) helyett. (A példában szereplő fejlesztők bérlakás-befektetéseket hajtanak végre. A példából az is látszik, hogy az ilyen típusú beruházásoknál, a fejlesztő minőség iránti elkötelezettsége magasabb, mivel hosszabb időtávon érdekelt a bérlek díjából eredő megtérülésben.)

Nem volt sikeres az elképzelt vegyes demográfiai városrész-összetétel létrehozása. Ez általában a város egésze szempontjából jelent problémát, mivel a városi erőforrások aránytalan felhasználása a dzsentrifikálódó negyedekben, a város más negyedeinek leszakadását erősíti. Ebben a tendenciában nyilván szerepet játszott az is, hogy az önkormányzat aktív szereplőként egyáltalán nem vett részt a lakásépítésekben.

A mobilitási mód választásának tekintetében, az adatok érezhetően jobbak a gépkocsi helyett a kerékpáros és gyalogos közlekedést választók tekintetében (még úgy is, hogy átlagosan is Malmöben a legmagasabb a kerékpár-használat Svédországban). Ennek ellenére mégis úgy tűnik, hogy a kerékpáros-barát megoldások, az emberi léptékű biztonságos közterek kialakítása és a parkolóhelyek csökkentése nem volt elégséges eszköz. A városrész folyamatos fejlődésével erősödik az autós forgalmi nyomás a területre. A mobilitási célok fenntartása érdekében sokkal komplexebb összehangolt intézkedési rendszer szükséges (ennek a stratégiai koncepciója már elkészült), és nem kerülhető el a kötöttpályás közlekedés (villamos) kiépítése (aminek a várható költsége ca. 560 millió SEK = kb. 20,7 milliárd Ft).

A malmöi fenntartható mobilitást elősegítő komplex intézkedéscsomag a budapesti városfejlesztés számára is hasznos példával szolgálhat:

Stratégia	Intézkedés	Létezik-e már most is	Prioritás	Időpont	Költségek
Kommunikáció és együttműködés	Városrész víziója	Részben	+++	Azonnal	Alacsony
	A vízió kommunikációja az érintettekkel	Részben	+++	Folyamatosan	Alacsony
	A célok megmagyarázása a fejlesztőknek	Nem	++	Folyamatosan	Alacsony
	Monitoring (lakosok, dolgozók)	Igen	++	Folyamatosan	Alacsony



<b>Az utazási igények csökkentése és a fenntartható módok tervezése</b>	Mixed-use funkciók megkövetelése a szabályozásban	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Személyintenzitású munkahelyek létesítése Malmö Központi pu. körzetében	Részben	+++	Folyamatosan	Alacsony
	Munkahelyek telepítése a közösségi közlekedési tengelyek mentén	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Car-sharing előírások integrálása a szabályozásba	Nem	++	Azonnal	Alacsony
<b>Prioritást a gyalogosoknak</b>	Kerékpár-parkolók monitoringja	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Biztonságos és élménygazdag gyalogos útvonalak kialakítása	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Találkozó és pihenőhelyek kialakítása	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Út-jelzőtáblák	Nem	++	Azonnal	Közepes
	Sebességcsökkentési kialakítások a gyalogátkelőknél	Igen	+++	Folyamatosan	Alacsony
	Új gyalogos-biciklis híd	Nem	+++	Azonnal	Magas
	Kis távolságok a gyalogátkelők között	Nem	++	Folyamatosan	Alacsony
<b>A biciklis közlekedés lehetőségeinek kihasználása</b>	Elválasztott biciklisávot a megmaradt iparterületeken át	Nem	+++	Azonnal	Alacsony
	Új gyalogos-biciklis híd	Nem	+++	Azonnal	Magas
	Prioritást a biciklis-közlekedésnek a kereszteződésekben	Igen	+++	Folyamatosan	Alacsony
	Út-jelzőtáblák	Részben	++	Azonnal	Közepes
	Közterületi biciklitárolók	Részben	++	Folyamatosan	Alacsony
	Citybike állomások	Nem	++	Azonnal	Közepes
	Biztonságos gyalogos-kerékpáros utakat az iskolákba és óvodákba	Részben	+++	Folyamatosan	Alacsony

<b>A közösségi közlekedés legyen a mobilitás gerince</b>	Elválasztott sávokat a közösségi közlekedésnek	Nem	+++	Folyamatosan	Alacsony / közepes
	Prioritást a közösségi közlekedésnek a kereszteződésekben	Nem	+++	Folyamatosan	Közepes
	Villamosközlekedést	Nem	+++	2020	Magas
	Egyesített átszállóhelyet a buszoknak	Nem	++	???	Közepes
<b>Változatlan autós megközelítési lehetőségeket, de lassabb tempójú közlekedést</b>	Utcahálózat sebességklasszifikálás a	Nem	++	Azonnal	Alacsony
	Lassabb tempót eredményező fizikai környezet	Részben	+++	Folyamatosan	Alacsony
<b>A korszerű parkolási megoldások összehangolása</b>	Új parkolóház létesítése	Részben	++	Azonnal	Magas
	Gépkocsi-elhelyezési kötelezettség csökkentése	Részben	++	Azonnal	Alacsony
	Külön parkolók a car-sharingnek	Nem	+++	Azonnal	Alacsony

### További információk

[www.malmo.se/English/Western-Harbour.html](http://www.malmo.se/English/Western-Harbour.html)

[www.itdp.org/documents/092211\\_ITDP\\_NED\\_Vastra.pdf](http://www.itdp.org/documents/092211_ITDP_NED_Vastra.pdf)

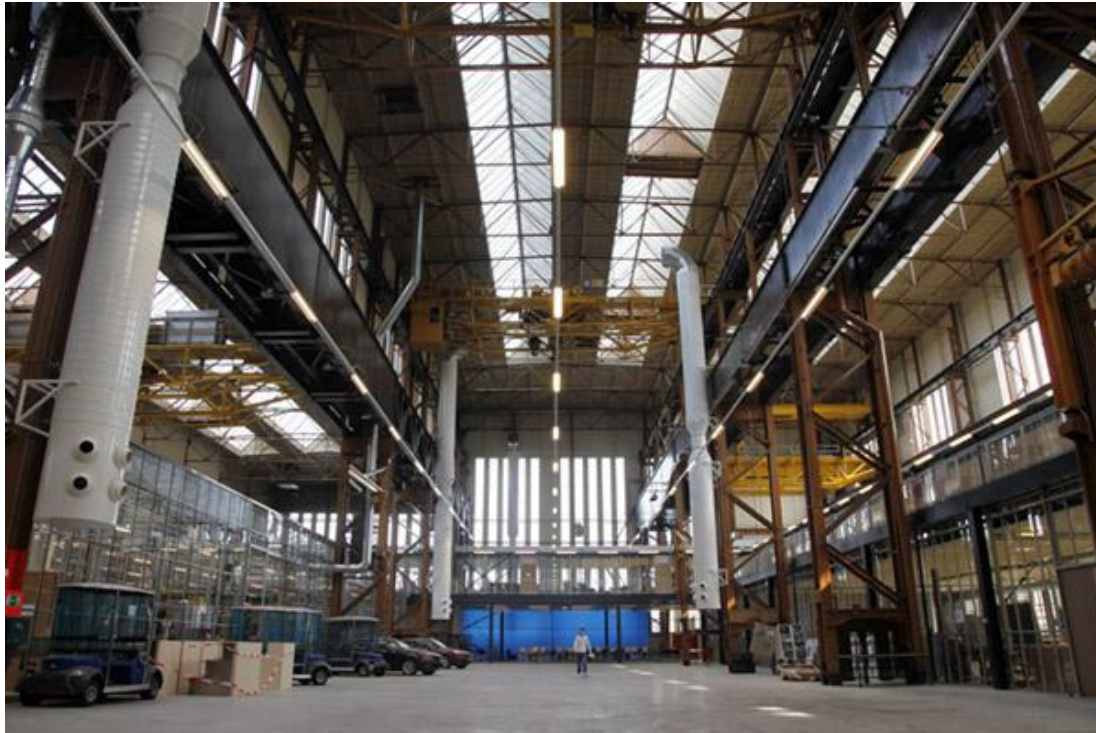
## RDM Campus, Rotterdam (Hollandia)

<b>Kategória:</b>	<b>barnamezős komplex rehabilitációs programok, vízparti projektek</b>
<b>Fejlesztés típusa:</b>	<b>kikötő terület vegyes használatú egyetemi és ipari innovációs zónává fejlesztése</b>
<b>Volumen:</b>	<b>6 hektár campus + 10.5 hektár kikötő vízfelület Innovation Dock: 23,000 m2, ebből 12,000 m2 oktatás, 11,000 m2 cégek Droogdok: 3600 m2 (rendezvények)</b>
<b>Időszak, fázisok:</b>	<b>2007-2009 a campus épületeinek felújítása és átépítése 2009- képzések beindítása, üzleti tevékenységek 2010- következő ütemek: kísérleti lakóövezet, úszó lakások és irodák tervezése és építése</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>a kikötő zóna rehabilitációjának részeként üzleti és oktatásbeli innovatív tevékenységek beköltöztetése a helyi örökségre építkezve</b>
<b>Résztvevők:</b>	<b>Albeda College (szakoktatás, felnőttképzés), Rotterdam University, Rotterdami Kikötő Hatóság (önkormányzati és állami tulajdonú)</b>
<b>Program mix:</b>	<b>Egyetem, oktatás + cégek, gyártás + események, rendezvények</b>



Az RDM épületcsoport (jobb oldalon) és az egykori igazgatósági épület (szemben) az öböl körül.

Forrás: Marijke Volkers



Az egyetemi oktatási tereket és a vállalkozói zónákat egyesítő csarnok. Forrás: Marijke Volkers

### **A projekt története:**

Az 1950-es években Európa egyik legnagyobb hajógyára Rotterdamban működött. A gyártás hanyatlásával üresen maradó területek mostani fejlesztése helyi szervezetek kezdeményezéseként indult, de kulcsszerepe van Hollandia gazdasági stratégiájában és Rotterdam globális kikötőváros szerepének megújításában is. Amíg az előbbi az országot Európa innovációs és kutatás-fejlesztésre alapuló gyártási központjává tervezi formálni, az utóbbi a folyótorkolatokban elhelyezkedő, globális jelentőségű kikötők és hátszagaik közötti kapcsolatokra helyezi a hangsúlyt. Ebben kiemelt szerepet kapnak az új gyártástechnológiák, az ipari tevékenységek által beszennyezett folyótorkolatok megtisztítása és a tiszta kikötők koncepciója, valamint a fejlődő világbeli hátszágok gazdasági és kereskedelmi igényeinek kiszolgálása.

Az RDM campus koncepciója egy a kiürült épületeket képzésre felhasználó szakiskola és egy bővítésekhez helyet kereső egyetem együttműködésekor fogalmazódott meg, amihez a háttérben a kikötői épületeket kezelő és a gazdasági hasznosításukkal foglalkozó hatóság támogatása adta. A konkrét program kialakítása egy 2005-ben szervezett, a kreatív iparágak és az üzletfejlesztés együttműködéséről szóló konferencia eredményeképpen jött létre.

Az RDM projekt az oktatás, a vállalkozás, a kutatás-fejlesztés és a gyártás integrációját tűzte ki célul. Ez a folyamat nem csupán az új oktatási formák, nyitott vállalkozói modellek és kísérletek

előtt nyitja meg a lehetőségeket, hanem a város és az ország stratégiai terveinek programmá alakításához is hozzájárul. A campus programja is ezeknek megfelelően alakult ki: a központi cél a fejlesztések és kísérletek integrációja a városfejlesztésbe, három irányban: az építőipar, a mobilitás és az energetika területén. Az egyetemi kutatási programok és a vállalkozói inkubátor fejlesztései Rotterdam régiójában közvetlen alkalmazásra is kerülnek, illetve a kikötővárosok hálózatán keresztül globálisan is értékesíthető tudássá és termékekké formálhatók.

### **A campus felépítése**

Az egykori csarnokokban egymás mellett kaptak helyet az egyetemi képzés oktatási helyiségei és laboratóriumai, a szakképzés műhelyei és a vállalkozások által kibérelhető, de a hallgatók által folyamatosan látogatható területek. A három tevékenység egymással is folyamatos kapcsolatban áll, vegyes csoportok dolgoznak konkrét projekteken, amik már a prototípus fázisban kikerülnek a város tereibe és használóihoz. Példák: úszó, teljes mértékben önfenntartó pavilonok (úszó lakás prototípusok), innovatív közlekedési eszközök (elektromos robogók) és jelzőrendszerek.

Az egyszerre hús vállalkozást befogadó vállalkozói zóna három éves időszakra állapodik meg a fejlesztési ötleteket hozó cégekkel vagy hallgatókkal. Ez alatt vegyes csapatok dolgoznak a termék fejlesztésén, gyártásán és üzleti modelljén, nyílt forráskódú modellt követve. A gyártás előkészítése után a cégeknek el kell hagyni a campust. 2009 és 2011 között több mint 60 vegyes csapatban 500 hallgató dolgozott projekteken, illetve 14 vállalkozás költözött be a fejlesztési területre.



DeltaSync - Public Domain Architecten: Floating Pavilion. Forrás: <http://www.publicdomainarchitecten.nl/?p=8>

## **Költségvetés**

A teljes fejlesztés költségvetése 31,760,000 Euro volt, három fázisban. Az első beruházási fázis (épületek felújítása, 10,000,000 Euro) költségeit a rotterdami kikötő hatóság finanszírozta, a második fázis (szakképzési és oktatási infrastruktúra kialakítása, 14,000,000 Euro) anyagi háttérét az Albeda College és a Rotterdam University teremtette elő. A harmadik fázis az vállalkozásokat befogadó terület kialakítása volt (7,760,000 Euro), ami vegyes finanszírozásban, az ERDF részleges támogatásával valósult meg.

### **További információ:**

<http://www.rdmcampus.com/english>

<http://www.aeidl.eu/en/projects/urban-development/docking-with-the-future.html>

## Tempelhofer Freiheit: Berlin volt városi repterének közösségi fejlesztése

<b>Kategória:</b>	<b>barnamezős beruházás</b>
<b>Helyszín típusa:</b>	<b>használaton kívül került repülőtér</b>
<b>Időszak:</b>	<b>1994-</b>

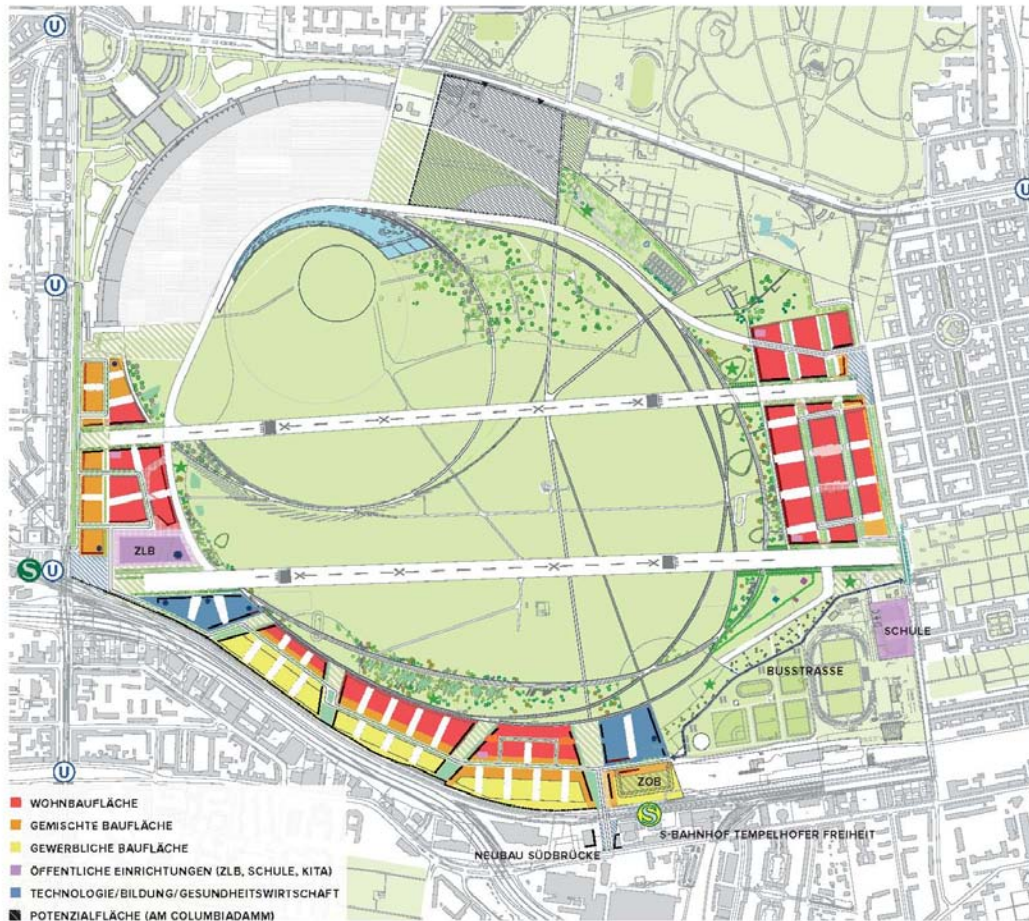


**Összefoglalás:** A “Tempelhofer Freiheit”, a bezárt tempelhofi repülőtér területén létesült park 2010-ben nyitott meg. A park egy hosszú fejlesztési projekt során alakul ki, nyeri el funkcióit. A park előzetes átalakítási terve alapján a lehetséges funkciók kialakítására 2007-ben közösségi ötletpályázatot szerveztek, amelyen a terület jövőjére vonatkozó több száz ötlet gyűlt össze. A győztes ötletek alapjául szolgálnak a park további fejlesztésének, az egykori repülőtér újraprogramozásának és rehabilitációjának.

**Kontextus:** A Berlin “városi repülőtérének” is nevezett Tempelhof Repülőtér 2008-ban zárt be véglegesen, a Schönefeld Repülőtér kibővítése miatt. Bár a bezárást sokan ellenezték, a bezárást megakadályozni kívánó népszavazás az alacsony részvételi arány miatt nem járt sikerrel. A Berlieni Városháza Városfejlesztési Osztálya 1994-ben kezdett el foglalkozni a terület újrahasznosításának lehetőségeivel. A város úgy döntött, hogy a rendkívül jó elhelyezkedésű, hatalmas terület jövőjét egy komplex részvételi folyamaton keresztül kell eldönteni.

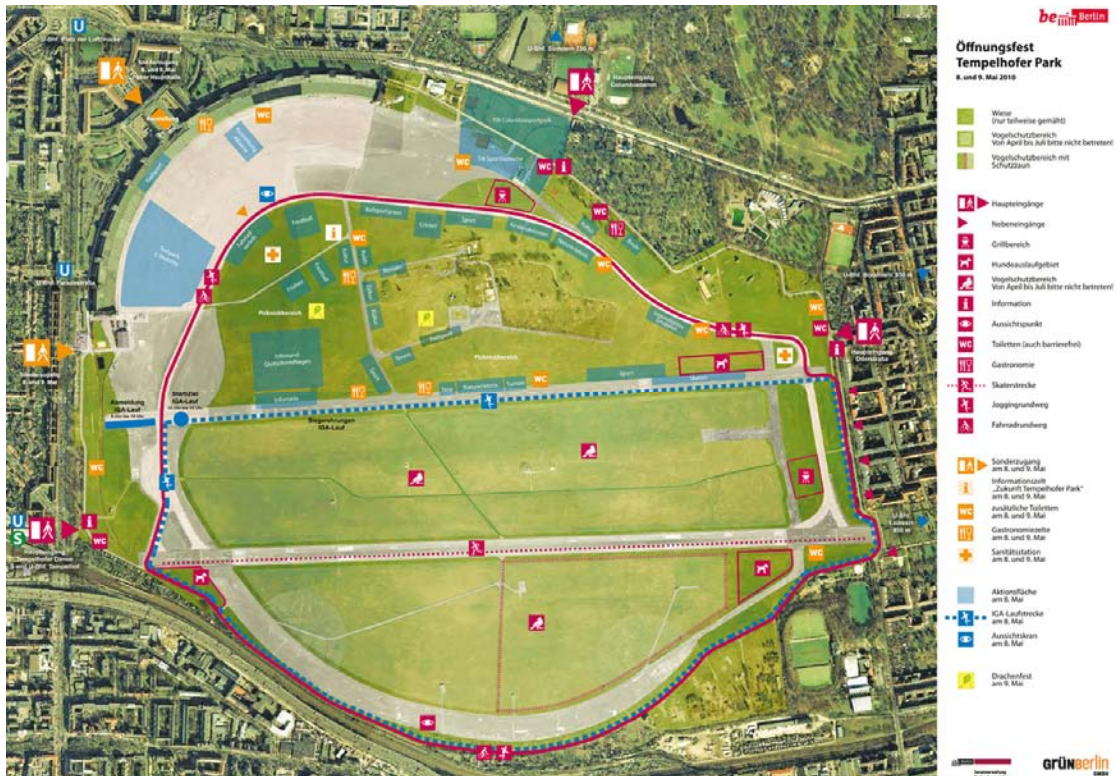
**Projekt célja:** A Tempelhofer Freiheit projekt célja, hogy a repülőtér területének átalakításával olyan park jöjjön létre, amely a városlakók különböző társadalmi és demográfiai csoportjai által megfogalmazott különböző igényeket is képes kielégíteni. A park mellett olyan tudományos és egészségügyi funkciók befogadása is cél, amelyek szerves kapcsolatba képesek kerülni a parkkal és a környező városnegyedekkel is.

**Program:** A Tempelhof Repülőtér átalakításának programja évek munkájának köszönhetően bontakozott ki. A konzultációs és részvételi folyamatok során kikristályosodó funkciók 4 alapvető témába rendeződnek: nyitott, zöld terület; sport; kreatív ipar; lakás.

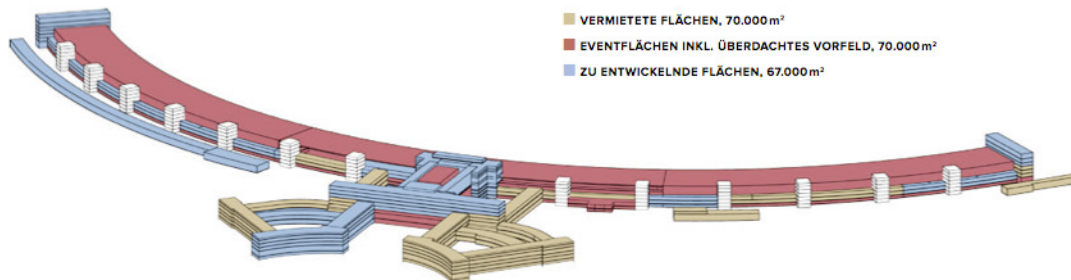


A Városháza Városfejlesztési Osztályának (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) a Tempelhof területével foglalkozó szerve, a Tempelhof Projekt GmbH egy sor irányelvet dolgozott ki a program előkészítésekor. Ezek az elvek a különböző tervpályázatok, valamint a közösségi és szakmai konzultációk eredményei alapján kerültek meghatározásra, és az oktatást, a társadalmi integrációt a forráshatékony gazdasági tevékenységeket, az egészséget és az innovációt elősegítő funkcióknak a berlini igényekkel való összekapcsolását jelölik meg a fejlesztés céljaként. Tempelhof sajátos helyzete különleges kapcsolatokat tesz lehetővé természet, gazdaság és városi élet között, események, információs terek és különféle kommunikációs helyzetek formájában.





A repülőtér területének középső tere, a Tempelhof Park a fejlesztés programjának központi eleme, elősegítve repülőtér széleinek fejlesztését is, értéket és vonzerőt kölcsönözve nekik. Az egykori kifutókból kialakított nyitott, zöld tér jelenlegi megjelenése csak átmeneti állapot, egy folytatódó fejlesztési folyamat kiindulópontja, amelyből a folyamat során egy közösségre meghatározott, multifunkcionális, strukturált városi park jön létre. A sport-, szabadidős és rekreációs tevékenységek összekapcsolásával a Tempelhofer Freiheit fontos helyé válhat Berlin egészségügyi térképén: különleges "egészségmegőrzési negyedként" a terület Columbiadamm-ot övező része különböző gyógyászati, prevenciós, rehabilitációs és sportorvosi szolgáltatásokat nyújt majd a látogatóknak és ide vonzza a szektor vállalkozásait. A Tempelhof Park megnyitása óta a berliniek birtokukba vették a zöld tereket. A sport- és szabadidős funkciók fejlesztése tovább növeli a terület vonzerejét és a város minden részéről fog látogatókat vonzani. A nyári kocogást, görkorcsolyázást vagy sárkányeregetést télen sielés és korcsolyázás váltja fel.



A védett műemlék reptérepület a program szerint megtartja formáját, és a parkkal együttműködve különleges “színpadként szolgál” különböző események és innovatív kezdeményezések számára. A főcsarnok, a hangárok és a manőver-tér, a park látványával és sajátos építészeti megoldásaikkal látványos rendezvénytérként tudnak működni. Az épület-komplexum déli vége a Cleantech szektor számára biztosít inkubációs tereket. A tervezett üzleti park az új Berlin-Brandenburg Repülőtér és a városközpont közötti befektetési folyosóban helyezkedik el.



BÜHNE DES NEUEN. DER FLUGHAFEN TEMPELHOF HAT SICH ZU EINEM ERFOLGREICHEN VERANSTALTUNGSORT ENTWICKELT.



DER FLUGHAFEN TEMPELHOF IST DAS GRÖSSTE BAUDENKMAL EUROPAS. ES WIRD SCHRITTWEISE UND BEHUTSAM ENTWICKELT.

Tempelhof programjának fontos része a környékkel való szerves kapcsolatok kialakítása. A repülőtér területe mintegy száz évig nem volt hozzáférhető a közönség számára, így a terület integrációja a környező városi szövetbe jelentős feladat. A terv megfogalmazza, hogy a Tempelhof területén kialakított oktatási projektek hálózatot alkossanak a környék iskoláival és óvodáival, egymás programjait erősítve. A “Tempelhofer Freiheit Tanulópont” oktatási szolgáltatásokkal segíti elő a környező városnegyedek lakóinak integrációját. Ezt az irányt már képviselik a park keleti részén, az Oderstrasse oldalán “Neukölln Városnegyedek” címen futó pionír projektek.

#### **Fázisok:**

1. Kiinduló jelentés: A Városháza Városfejlesztési Osztálya 1994-ben megbízást ad egy kiinduló jelentés elkészítésére, amelynek célja a tervezési folyamat kereteinek meghatározása.
2. Első terv a repülőtér területének átalakítására 1994-ben: a Hentrich-Petschnigg & Partner (HPP) iroda, a Seebauer, Wefers and Partner tájépítésziroda együttműködésével elkészítik a terület első rendezési tervét, amely a repülőtér széleinek fejlesztését javasolja, de a középső nyitott területet zöld térként megőrzi.
3. Konceptió-workshop: 1995-ben a HPP terveit egy nemzetközi szakértők részvételével megrendezett workshop fejleszti tovább. Továbbra is a koncepció köponti eleme marad a nyitott tér. a Szakértők egy nyitott, közösségi részvételi folyamat kialakítására tesznek javaslatot, amely meghívja a lakosságot a tervezésbe és hosszú távú folyamatokban gondolkozik.
4. Future Workshop Tempelhof: Az 1998-ban megszervezett újabb workshop a tervezési célok konkretizálásának céljával kerül megrendezésre. A Dieter Kienast, Vünther Vogt és

Bernd Albers által 1999-ben létrehozott rendezési tervek megőrzésre javasolják a repülőtér használatának különböző nyomait. A középső nyílt teret “körút” veszi körül, kapcsolatot hozva létre a nyílt tér és a környező épületek, illetve funkcióik között. A környező épületek sport, szabadidős, rekreációs, tudásközvetítő, technológiai fejlesztő, kereskedelmi és iroda-funkciókat kapnak.

5. Közösségi részvételi program: 2007. május és október között különböző formátumú konzultációs helyzetek, várostúrák, kiállítások, előadások segítik a lakossági vélemények artikulálását és szakértőkkel való megvitatását. A konzultációs folyamat konfirmálja az 1999-es rendezési tervek alapelveit, a központi nyílt térrel és a környező városrészekkel erős kapcsolatot építő fejlesztésekkel; megkezdődik az elvek integrálása az új fejlesztési szabályozásba.



6. Pályázat a Columbiadamm mentén történő fejlesztésekre: 2008-ban a város tervpályázatot ír ki a terület északi részén kialakítandó lakónegyedre, különös hangsúlyt fektetve a leendő épületek forráshatékonyására, környezettudatosságára és a környező városrészekkel való kapcsolatára, megőrizve a Tempelhofer Freiheit szerepét a városi klíma kiegyensúlyozásában. A pályázat eredménytelen.

7. A Tempelhof Projekt létrehozása: 2009 júniusában a Városfejlesztési Osztály megbízza a Berlin Régió tulajdonában lévő – és az Adlershof Tudományos Park kialakításáért felelős – Adlershof Városfejlesztő Ügynökséget (Adlershof Projekt GmbH) a Tempelhofi fejlesztés irányelveinek megfogalmazásával és az üzleti terv kidolgozásával. Létrejön a Tempelhof Városfejlesztő Ügynökség (Tempelhof Projekt GmbH), amely azóta a Tempelhofer Freiheit fejlesztője.

8. A park megnyitása: A Tempelhofer Park 2010 májusában nyílik meg a közönség számára, ideiglenes funkciókkal.

9. Pályázat a park kialakítására: A Városfejlesztési Osztály és a zöld területek fejlesztéséért felelős – a régió tulajdonában lévő – Grün Berlin GmbH pályázatot bonyolítanak le a park kialakítására, a legjobb 6 pályázatot nyilvánosan bemutatják. A szerződést menedzselő Grün Berlin GmbH egyenként egyeztet a második fordulóra jutott 6 pályázóval. Az eredmény 2011 áprilisában születik meg, a 78 pályázó közül a brit GROSS.MAX és Sutherland Hussey Architects győznek.

## **Szereplők:**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt: Berlin Városfejlesztési Osztálya, az egész tervezési folyamatot koordinálja és Berlin városát képviseli. Kezdeményezi az első tervek megszületését, a hazai és nemzetközi szakértők bevonását és a konzultációs folyamatot.

Adlershof Projekt GmbH: A Berlin-régió tulajdonában lévő városfejlesztési ügynökség: megfogalmazza a tempelhofi fejlesztés irányelveit és kidolgozza az üzleti tervet.

Tempelhof Projekt GmbH: A Tempelhof terület fejlesztésére létrejött, Berlin-régió tulajdonában lévő ügynökség. Elemzi a létező ötleteket és terveket, ezeket összefoglaló témák köré szervezi és ezek térbeli szervezhetőségét vizsgálja, konkrét használati javaslatokat tesz, összegzi a pénzügyi terveket és meghatározza a tervezési irányvonalakat. Ma a terület fejlesztő szerve.

Grün Berlin GmbH: A berlini parkok és zöld területek fejlesztéséért és fenntartásáért felelős szervezet, a Tempelhof Projekt GmbH-val együtt dolgozik a terület fejlesztésének adott szakmai aszeptusain.

Helyi szervezetek: A finoman kidolgozott részvételi folyamat lehetőséget ad a helyi szervezeteknek és lakóknak az igényeik megfogalmazására. A helyi szervezetek így kezdeményező illetve véleményező szerepet kapnak.

Szakmai hálózatok: A terület fejlesztésében jelentős szerepet játszó területek (sport, egészségügy, technológiai fejlesztés, tudástranszfer, stb.) képviselői meghívást kapnak a program definíciós folyamatába, ahol véleményeikkel, tanulmányaikkal és minőségkontrolljukkal hozzájárulnak a pontosabb javaslatok kidolgozásához. Ezeken az egyeztetéseken potenciális befektetők is részt vesznek.

**Pénzügyek:** A város mintegy 60 millió eurót költ a park felújítására 2010 és 2017 között. Az ideiglenes és pionír-használatok bevezetése a fejlesztési folyamatba segít a költségek jobb elosztásában és a jól működő használatok kikísérletezésében, ami biztosítja a befruházások sikerét. A környező fejlesztések hivatottak a költségek egy részét a privát szféra befektetéseiből finanszírozni. A park nagy sikere segíteni látszik a kereskedelmi funkciók megkötését a területen.

**Részvétel:** A Tempelhofer Freiheit programjának kidolgozásában különleges szerepet kapnak a helyi lakók, szervezetek és intézmények. A részvételi folyamat biztosítja a létrejövő funkciók valódi relevanciáját, mind a környék, mind az egész város lakói számára. A helyi közösségeket bevonó konzultációs folyamat több fázisban zajlik.

2007. májusában megkezdődik a területre vonatkozó közösségi konzultáció, a Kienast/Voigt/Albers-tervet használva kiindulópontként. A folyamatba az érdeklődő állampolgárok különböző pontokon csatlakozhatnak be. A Tempelhofer Freiheit elnevezésű folyamatban várostúrák, kiállítások, előadások segítik a lakossági vélemények artikulálását. A részvételi folyamat azokra a kérdésekre koncentrál, hogy milyen lehetőségeket rejt a repülőtér területe a város és a városlakók számára, és hogy miként képzelhető el a terület fokozatos használatba vétele: már itt felmerül az igény a város kreatív potenciáljának a területre való becsatornázására, illetve a pionír használatok fejlesztési tervbe való beépítésére.

2007. május és július között a helyszínen felállított iroda és a projekt számára létrehozott internetes platform a lakók és látogatók Tempelhofra vonatkozó különböző ötleteit, javaslatait gyűjti össze. A felmérésben mintegy 32000 látogató és 1000 regisztrált internethasználó vesz részt, elsősorban a zöld terekre, sport- és rekreációs tevékenységekre, oktatási funkciókra szavazva. 2007. október és november között a beadott javaslatok moderált nyilvános megvitatása zajlik; a prezentációkon összesen több, mint 36000 látogató vesz részt, az internetes platformot 1400 regisztrált használó látogatja rendszeresen. Az így összegyűjtött információkat a környék és a város különböző demográfiai és társadalmi csoportjaival készített interjúk egészítik ki. Az így nyert válaszok csoportokba szervezésével jönnek létre a terület fejlesztésénél kiindulópontként használt funkció-csoportok, amelyekből a konkrét javaslatok megszületnek. A lakossággal és a helyi szervezetekkel való konzultációt a különböző területek szakértőivel készített interjúk helyezik perspektívába.

A konzultációs folyamat megerősíti az 1999-es rendezési tervek alapelveit, a központi nyílt térrel és a környező városrészekkel erős kapcsolatot építő fejlesztésekkel; megkezdődik az elvek integrálása az új fejlesztési szabályozásba.



**Eredmények:** A Tempelhofer Freiheit a kiterjedt részvételi folyamatnak köszönhetően hamar az egyik legizgalmasabb berlini közparkká vált: 2010. május 8-9-i megnyitón mintegy 200.000 látogató vett részt. A jelentős átalakítások előtt ideiglenes használatokkal megnyíló park jó példája a fokozatokban történő, kísérletező fejlesztés sikerének, ahol a különböző érintett közösségek energiái becsatornázhatóak nem csak a végső kialakításra vonatkozó döntéshozatalba, de a

**Budapesti alkalmazhatóság:** Egy barnamezős fejlesztésben a különböző oktatási, egészségmegőrző és sport-funkciók összekapcsolása és a szektor privát klasztereinek a területre vonzása mindenképpen követendő és követhető példa a budapesti fejlesztésben. A valós részvételi folyamattal, fázisokban, kísérletezve fejlesztés pedig a várostervezés számos területén alkalmazható módszer.

## NDSM Werf, Amsterdam

<b>Kategória:</b>	<b>barnamezős komplex rehabilitációs programok, vízparti projektek</b>
<b>Fejlesztés típusa:</b>	<b>átmeneti használatra alapuló, alulról jövő kezdeményezést koordináló rehabilitáció, városrész léptékű hatásokkal</b>
<b>Volumen:</b>	<b>20,000 m2 (hajógyár épület), 86,000 m2 (teljes kikötő terület)</b>
<b>Időszak, fázisok:</b>	<b>1937-1984 hajógyártás / 1998-ig hanyatlás, kriminalizáció / 1999-től átmeneti használat, 2001-től tíz éves, majd meghosszabbított használati szerződés</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>kikötő terület közösségi használatú fejlesztése minimális beavatkozással</b>
<b>Résztvevők:</b>	<b>Amszterdam North városrész önkormányzata (kezelő, tulajdonos), Stealth group (program kezdeményező építészek), Kinetisch Noord (az önkormányzattal szövetségre lépő szervezet), beköltöző cégek és egyetemek</b>
<b>Program mix:</b>	<b>a gyárépületben kreatív startup központ és vegyes használatú kulturális tér, mellette konténerekből álló egyetemi kollégiumi campus, új irodaépületek és a kikötői rakodósínekre épített médiaközpont</b>



A teljes NDSM kikötő felülnézetből. Előtérben a média cégek székházai, mögötte középen közpark és a kollégiumi épületek, a háttérben a nagy hajógyári csarnok. Forrás: [www.ndsm.nl](http://www.ndsm.nl)



A nagy hajógyári csarnokban épített konténerváros. Forrás: [www.ndsm.nl](http://www.ndsm.nl)

## A projekt története

Az 1922-ben létrejött hajógyár Amszterdam legnagyobb ilyen üzeme volt, mielőtt a holland hajógyártás hanyatlásával az 1980-as évekre végleg tönkrement. A kikötői épületekbe rövidesen épületfoglalók, művészek, kreatív műhelyek és alternatív közösségek költöztek. Az önkormányzat 1992-ben cégeknek adta bérbe a hanyatló területet, de az ott kialakuló szervezett bűnözési tevékenységek miatt 1998-ban felbontotta a szerződéseket, és ehelyett az eredeti beköltöző csoportokkal lépett szövetségre. Az együttműködés alapja az önkormányzat "breeding ground" koncepciója, ami a spontán szerveződő kreatív kezdeményezéseket a városfejlődést energetizáló folyamatoknak tekinti.

A Kinetisch Noord alapítványi formába szervezett képviselete volt az épületfoglalóknak, akikkel az önkormányzat használati megállapodást kötött a nagy hajógyári csarnok kulturális és kreatív iparági célú használatára. A 2001-ben létrejött megállapodás tíz éves időtartamra szólt, majd 2011-ben meghosszabbításra került. Az alapítvány koordinálja a nagy csarnokban zajló tevékenységeket és a ellátja bérlők jogi és hivatalos képviseletét. A modell célja, hogy minimális bérleti díjak mellett működőképes, öfenntartásra képes kulturális és kreatív vállalkozói zónát teremtsen, ami ugyanakkor nem kényszerül hátrányos kompromisszumok megkötésére.

A nagy gyáracsarnokban zajló tevékenységeket minimális építészeti beavatkozással segítették elő: az alapvető szerkezeti és környezeti rehabilitáció után Kunststad (művészet-város) néven több szintes, konténerekből és fémszerkezetből épült mini-város fogadja be a cégeket és műtermeket, de ugyanebben a csarnokban működik egy a tetőszerkezet alá épített gördeszkapálya is.

A nagy csarnok mellett a kikötő többi épülete piaci cégeknek ad otthont, illetve részben az eredeti funkcióknak megfelelő programokat tartalmaz (pl. az egykori kintinban működik a mostani cégeket ellátó kávézó és étterem). A fennmaradó területeken, illetve a lebontott épületek helyén PPP konstrukcióban valósultak meg nagy céges beruházások, amik nemzetközi kreatív- és média profilú vállalatoknak adnak székhelyet (HEMA, MTV Europe, Red Bull, IdTV stb.). Ezek mellett ide épült meg egy sok kis lakásból álló ideiglenes egyetemi kollégiumi campus is. A szintén konténerekből álló diáklakások olcsó bérleti díja további közönséget és használókat vonz a környékre. A terület rendszeresen ad otthont fesztiváloknak és nagy rendezvényeknek is.

Az eredeti használó non-profit alapítvány és a később beköltöző vállalatok közötti együttműködést koordináló az önkormányzat mediátort alkalmazott, aki az eltérő célokból adódó feszültségek kezelése mellett sikeresen fordította kölcsönösen előnyössé a terület közös használatát. Ugyanakkor a jó közlekedési kapcsolatokkal is rendelkező terület mára az egyik legvonzóbb befektetési célponttá vált a városban, ami növekvő nyomással van az alapvetően kulturális háttérű és kevés forrással rendelkező használókra. A város célja, hogy hosszú távon is fennmaradjon a vállalati, non-profit és alternatív használatok egyensúlya és egymásra hatása.

### **Pénzügyek**

A terület használatát lehetővé tevő kezdeti állagmegóvó beavatkozás költsége 4.1 millió Euro volt. Ezt az önkormányzat részben EU forrásokból fedezte 1992-ben, az első bérbeadás előtt, illetve később saját forrásból. Jelenleg a csarnok a bérleti díjából önfenntartó, a város által nyújtott támogatások a fennmaradó épületek használatba vonását és a közterületek megújulását célozzák meg.

### **Kommunikáció**

A terület alternatív használata a kezdetektől pozitívként jelent meg a projekt kommunikációjában. Az 1990-es évek közepétől beköltöző médiavállalatok számára kifejezetten az itt működő kreatív szcéna volt a vonzerő, ami a befektetés mellett szólt. A kollégium ide költöztetése is a vegyes programok fenntartását és közönséggel, forgalommal ellátását célozta meg.

Az NDSM arculatában meghatározó tényező az egykori gyártás öröksége. A most itt működő kreatív cégek és programok magukat és tevékenységüket az egykori újító hajóüzemekhez mérik, az épületek kialakítása és arculata is ezt a hagyományt követi, hangsúlyozva az önfenntartás, a függetlenség és a kreativitás, a szabadság elveit a programok összeállításában.

### **További információ**

<http://www.ndsm.nl/>

[http://www.templace.com/project-pool/one08d8.html?prj\\_id=3122](http://www.templace.com/project-pool/one08d8.html?prj_id=3122)

<http://www.whatsupwithamsterdam.com/2011/10/24/ndsm/>



## Eco-Viikki új építésű öko-lakóterület, Helsinki (Finnország)

**Kategória:** klímabarát városrészek, szomszédsági szintű energetikai városfejlesztés, lakásépítés, megvalósult

**Fejlesztés típusa:** zöldmezős, új építésű kísérleti lakóterület  
**Volumen:** 23 hektár, ca. 70.000 m<sup>2</sup> lakás, ca. 1900 új lakos  
**Időszak:** előkészítés, pályázatok: 1994-98, kivitelezés: 1998-2004, monitoring: 1998-2004



Fotó: Helsinki város, Városfejlesztési Főosztály

**Projekt célja:** Mintaértékű környezetbarát és energiahatékony lakóterület létrehozása (szempontok: természeti környezetre gyakorolt hatás, közlekedés, energiafelhasználás, esővíz-gazdálkodás, hulladék-gazdálkodás)

**Program mix:** 50% magánlakás, 25% bérlakás, 25% lakásbérleti jog, kiegészítő szolgáltatások, közös használatú funkciók, közösségi kertek; piaci alapú lakások, bérleti jog alapú lakások, építőcsoportok

**Projekt prioritások:** Az első szomszédsági szinten tervezett környezetbarát és energiatakarékos lakóterület Finnországban.

## Projekt leírása

A Finn Építészek Szövetsége, több érintett gazdasági és társadalmi csoporttal együtt, 1993-ban dolgozta ki az Eco-Community Projectet. A program megvalósítására jelentkező 16 önkormányzat közül, 1994-ben történt meg a projekt céljára az optimális helyszín kiválasztása (megközelíthetőség, rendelkezésre álló terület, ütemezés szempontok szerint). Az év végén kiírt várostervezési pályázat alapján született meg a terület koncepciója. A 91 pályázó közül Petri Laaksonen "zöld ujjakra" felfűzött beépítése nyert. 1995-ben, a pályázat alapján, véglegesítésre került az 1989 óta készülő átfogó szabályozási terv.



*Forrás: Helsinki város, Városfejlesztési Főosztály*

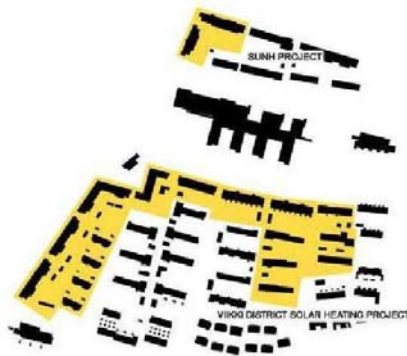
1996-ban, vegyes fejlesztői teamek (ingatlanfejlesztő, tervezők és környezetvédelmi szakember) pályázhattak a fejlesztésre. (A megfelelő partnerek egymásra találására egy külön regisztrációs rendszert készítettek.) Az volt a célkitűzés, hogy a pályázók olyan ökológia innovációkat ajánljanak meg, amit meg is tudnak valósítani. 29 pályázat érkezett be, köztük Finnország legjelentősebb ingatlanfejlesztő és generálkivitelező cégeitől.

A pályázatok az építészeti kialakítás és az alaprajzok tekintetében meglehetősen konzervatívak voltak. Láthatóan nehézséget okozott a pályázóknak a választott építőanyagok környezeti hatásainak a bemutatása. Az energiaellátásra a pályázók elsősorban a napenergia- és a földhő-hasznosítást javasolták. Az energia-megtakarítási ötletek között a szél és napenergia révén generált természetes szellőzés, fafűtésű közösségi szaunák és új típusú hideg tárolók is szerepeltek. A fejlesztői pályázat alapján kerültek kiválasztásra az egyes tömbök fejlesztői-tervezői csoportjai. 1997-ben elkészült a részletes szabályozási terv, és a következő évben megtörtént az infrastruktúra kiépítése.

A lakóterület 1999 és 2004 között épült ki teljesen. Ugyanezen az időszak alatt történt a projekt monitoringja. Folyamatosan működött egy projektirányító, illetve egy tanácsadó szervezet Helsinki, a Finn Építészek Szövetsége, a Környezetvédelmi Minisztérium, kivitelező cégek részvételével.

**Az egyik kulcsmomentum a célok betartásában a terület tulajdonviszonyainak a főváros általi kézben tartása volt.** A terület tulajdonosai Helsinki és a finn állam voltak, és egy területcsere révén úgy alakították a tulajdonviszonyokat, hogy a nagyobb összefüggő

fejlesztések területe a főváros tulajdonába került, egy kisebb területegység pedig az államéba (amit eladott az építőcsoportok részére). Helsinki a saját tulajdonát hosszú távú bérletbe adta a fejlesztőknek.



*Forrás: Helsinki város,  
Várostervezési Főosztály*

A területen lebonyolított Ekoviikki Solar Heat projekt a legnagyobb integrált napkollektoros kísérlet mindaddig Finnországban. A terület egységes napkollektoros rendszerét még az épületek megtervezése előtt tervezték meg, és a rendszer (a kollektorok, a hálózat, tárolók és leadók) az építményekbe teljes mértékben integrált módon épült be. Az elkészült rendszer a 380 lakás melegvízellátásnak 15%-os és a fűtési energiájának 6%-os hányadának biztosítására képes.

A megvalósítás során derült ki, hogy a pályázati ötletek közül sokat nem lehet a gyakorlatba átültetni. A várostervezési pályázatban kitalált, az épületek közti, zöld ujjak struktúrája, illetve az épületek délre tájolása (passzív szoláris energiahasznosítás) szintén megmaradt. A szokásosnál több közösségi használatú egység és tér került kialakításra (közösségi szaunák, közösségi kertek stb.) A terület a nagy fejlesztő cégek kísérleti terepeként is működött.

Egy-egy projektnek az egyedi ökológiai innováció mellett, teljesíteni kellett egy elvárt általános ökológiai szintet. Egy munkacsoport (a résztvevők nevei rövidítéseként) dolgozta ki az ún. PIMWAG-kritériumrendszert az alábbi öt területre:

- környezetterhelés (szennyezés, kibocsátás)
- környezeti erőforrások (elsősorban energia)
- egészséges lakókörnyezet
- biodiverzitás elősegítése
- kerti termények hasznosítása

A fenti szempontok alapján maximum 30 pontot lehetett elérni, de már a tíz pontot elért projektet is mintaértékűnek értékelték. A PIMWAG csoport szerint a fejlesztés ökológikus voltának a projekteknél négy szinten kell megtestesülnie:

- az ökológiai kritériumok elvárt szintje
- kísérleti épület
- újszerű építészeti kialakítás
- monitoring-eljárás.



Fotó: Helsinki város, Városfejlesztési Főosztály

## **A projektek ökológiai elemei**

A lakóterület kialakítása során az alábbi ökológiai megfontolások és újítások érvényesültek a tervezésben és kivitelezésben:

### ***Napenergia kihasználása***

Már a házak telepítésénél igyekeztek majdnem mindegyik házat dél felé tájolni, és ez a projekt volt a legnagyobb napkollektoros kísérlet Finnországban. Mindegyik lakáshoz készült beüvegezett loggia, erkély vagy üvegház; egyes helyeken naptér.

### ***A flexibilis fa tartószerkezetű emeletes ház***

Az egyik építészövezet kidolgozott egy olyan fafödémes és felmenő fa tartószerkezetű házat, amelyben a lakásbelsőben a válaszfalak szabadon mozgathatók.

### ***Természetes szellőzés***

Több száz természetes szellőzést biztosító forgó áramlásfokozóval kialakított szellőzőt szereltek fel a tetőkre. A rendszer szabályozása a széles területen azonban túl bonyolultnak bizonyult.

### ***Természetes anyagokból épült alacsony energiájú ház***

Az egyik leginnovatívabb projekt a háromlakásos fa tartószerkezettel, a külső falakban szalmabála hőszigeteléssel, vízszintes felületeken tőzeg-alapú hőszigeteléssel, a búvóterekben előmelegített frisslevegő-bevezetéssel készült alacsony energiájú ház lett.

### ***Közösségi funkciók***

Fával fűtött közösségi szaunák és hagyományos tároló vermekkel ellátott közösségi kertek létesültek.

### ***Középületek***

Két alacsony-energiájú bölcsőde és óvoda is létesült. Az egyikben a fűtési rendszer a bent tartózkodók és a funkció függvényében szabályozott. Továbbá létesült egy szomszédsági klubház különböző kézműipari tevékenységekhez, aminek a fenntartási díja a lakások havi bérleti díjában van benne.

### ***Stabilizált agyag útalap***

Egy 120 m-es szakaszon kísérleti jelleggel az útalap a munkagödörből kitermelt agyag felhasználásával épült. Az agyag cementtel és mészkőzúalékkal lett stabilizálva. Ez a módszer nem terjedt el.

### ***Különböző termőtalajú fák***

A Helsinki Egyetem Erdészeti Karának és a finn főváros közterületi és parkdivíziójának a közös kutatási projektjeként vizsgálták, hogy egyes sorfa-fajok különböző termőtalajba ültetve hogyan fejlődnek a városi környezetben. A projekt célja a városi fasorok ellenállóságának a legjobban megfelelő talajok kiválasztása volt.

### ***Csapadékvíz-menedzsment***

A területre leeső csapadékot és hóolvadékot a "zöld ujjak" rendszerén mélyedésekkel és árkokkal lelassítják (a víz nehezen szivárog be az agyagba), és több helyen kialakítottak kis tározókat, amiből kézi pumpával nyerik ki a tárolt vizet az öntözéshez. A maradék csapadékvíz a területen lévő meanderező kis vízfolyásba folyik.

### ***Vikkari park és találkozóhely***

A gyerekeknek és fiataloknak, egy meghívásos tervpályázat alapján, alakítottak ki egy parkot és találkozóhelyet, aminek az volt a fő koncepciója, hogy nem épül meg minden egyszerre, hanem csak bizonyos alapelemek, és később a használók igényei szerint fejezi be a parkot.

### ***Komposzt-menedzsment***

Egy magáncég bevonásával, a finn főváros és a Helsinki egyetem pilot projektként ki akartak dolgozni egy exportálható begyűjtési rendszert, amelyben az összegyűjtött biohulladékot marhatrágyával keverve, majd komposztálva jó minőségű humuszt állítottak volna elő. A projekt piaci szereplője azonban a végén nem tudta megszervezni a finanszírozást.

A gépkocsi-parkolók mennyiségét eredetileg korlátozni szerették volna: 80 m<sup>2</sup> lakásterület/parkoló helyett 160 m<sup>2</sup>/parkolóra. A magasabb igények miatt később mégis igénybe kellett venni tartalékterületeket.



Fotó: Helsinki város, Városfejlesztési Főosztály

## **Részvétel, kommunikáció**

A megvalósítást a top-down struktúra jellemezte, de az egész megvalósítás során komoly együttműködés volt a főváros, a fejlesztők és a szakmai-tanácsadói oldal között.

A nagy médiavisszhangnak köszönhetően, a projekt kezdeti szakaszában, sorban álltak a környezetbarát öröklakásokért. A későbbiekben, a kereslet fokozatosan visszaállt a normális szintre. Maguk a fejlesztők a kommunikációjukban nem használták ki a projekt újszerűségét.

A projekt eredményeit részletesen publikálták, és a mai napig is tartó folyamatos energia-monitoring eredményei Helsinkiben honlapján megtalálhatók. A projektnek mégse lett átütő hatása Finnországban. Az eredményeit nem nagyon használták fel.

## **Költségek**

A recesszióból éppen kilábaló Finnországban a fejlesztők szkeptikusak voltak az iránt, hogy a környezetbarát fejlesztésekért a vevők hajlandók lennének többet fizetni. Ezért az építési költségeket igyekeztek alacsonyan tartani, és ezek csak kb. 5%-kal haladták meg a normál szintet.

A kedvezőtlen talajviszonyok miatti cölöpalapozás is megnövelte a költségeket, és ez a bérletekénél az elvárt kivitelezési szintet meghaladta, de végül ez elfogadhatónak bizonyult az alacsonyabb rezsiköltségek általi kompenzációval.

A Környezetvédelmi Minisztérium és a Nemzeti Műszaki Tanács az építőipari termékfejlesztéshez adott támogatást. Az országos új építési technológiák fejlesztésére létrehozott alap (4 M EUR) pénzének a nagy része az Eco-Viiki projektben talalta meg a helyét.

A napkollektoros projektekre egy Ausztriával közös EU együttműködés, a Thermie programból kapott a lakóterület 800.000 EUR támogatást. A kisebb léptékű fotovillamos projektet EU PV-Nord programja támogatta.

Támogatást kapott még a projekt az Északi Országok Alapjából, a Hammarby Sjöstaddal és az Ørestaddal való tudástranszfer érdekében.

## **Monitoring**

Az a célkitűzés, hogy az új lakóterület 33%-kal kevesebb távfűtési energiát vásároljon, nem teljesült egészen. A megtakarítás 25% körül van. A házak energiafogyasztása magasabb értéket mutat, mint ami a terv szerinti falszerkezetek hőátbocsátási értékeiből adódna. (sajnos nincsenek pontos adatok arról, hogy a rétegrendek teljes mértékben a terv szerint készültek-e el). A természetes szellőzőrendszerek beszabályozása nem lett teljesen tökéletes. Szeles időben az áramlásfokozóval ellátott szellőzés túl "hatékony". A napkollektorok nagyon jól teljesítettek, de itt is az derült ki, hogy meg kell tanítani az ismeretlen rendszerek beszabályozását és működtetését.

CO<sub>2</sub> ekvivalensre átszámított emisszió célértéke 3200 kg/m<sup>2</sup>-re lett kitűzve. A CO<sub>2</sub>-kibocsátás korrelál az energiafelhasználással (és az építkezésre fordított energia ebben az

esetben is minimális az üzemeltetéshez képest). A monitoring tanulmány alapján a tényleges használat során mintegy 9%-kal haladta meg a kibocsátás a célértékeket.

A monitoring idején nem volt elég adat az építőanyagok létrehozására és beépítésére vonatkozó energiafelhasználásra, úgyhogy ennek a hatását kihagyták a számításokból. Mindenesetre az kitűnt, hogy a fát mint megújuló építőanyagot bőségesen alkalmazták.

A háztartási hulladékok mennyiségével kapcsolatban az volt a célkitűzés, hogy az átlagoshoz képest 20%-kal kevesebb elszállítandó hulladék képződjön. Ennek a mérése problémákat okozott. A nagyon durva becslések alapján, a mennyiség az átlagos helsinki értékhez képest nem változott érdemben. A lakossági felmérésekből viszont az derült ki, hogy a viikki lakosok jobban odafigyelnek a hulladék szelektálására, mint az átlagpolgár.

A lakosság összetétele hasonló lett, mint más újépítésű lakóterületeken Helsinkiben. A városi átlaghoz képest felülreprezentáltak a fiatal, gyerekes családok. A felmérésből az is kiderült, hogy a lakosok 45%-a rendelkezik felsőfokú végzettséggel, ami szintén magasabb az átlagosnál.

## **Értékelés, adaptálhatóság**

Az elkészült lakóterület legsikeresebb eleme a "zöld ujjak" rendszere. (Sajnos végül a maximális parkolószám épült ki, és így ez elfoglal olyan területeket, amit közösségi célra lehetne hasznosítani).

Szakmailag hasonlóképpen kiemelkedően sikeresnek kell nyilvánítani a lakóterület integrált napenergia-hasznosítását, illetve kogenerációs (hulladékhő-hasznosításos) távfűtési megoldását.

A fejlesztők és építőipari cégek által megvalósított innovációk mennyisége az elvárások szintje alatt maradt. Ennek az egyik magyarázata lehet az, hogy ebben az időszakban még meglehetősen kevés ilyen tapasztalat állt rendelkezésre, másrészt a támogatások alacsony szintje is visszafogta az innovációt, és sajnos a megvalósult egyedi ötletek továbbfejlesztése is elmaradt. A nagyon rövid idő alatt kifejlesztett PIMWAG-értékelés hibái és hiányosságai igen hamar kiderültek, a Környezetvédelmi Minisztérium egy sokkal összetettebb értékelési módszert alakított ki (PromisE), ami egy fejlesztést 35-40 indikátor alapján vizsgál, és A-E kategóriákba sorolja be.

A déli homlokzatukon jellemzően nagy üvegfelülettel megépült jó beosztású lakások és a közösen használt kiegészítő helyiségek (szaunák, mosóhelyiségek stb.) közkedveltek lettek a lakók körében. A jövőre nézve az egyik fontos kérdés a lakások flexibilitása változó élethelyzetekre (amit a tervezők igyekeztek figyelembe venni).

A közösségi kerteket a lakók örömmel művelik, de ez a gazdálkodás inkább szimbolikus jellegű. A zöldmezős fejlesztés keretében nem sikerült megvalósítani a legkedvezőbb háromszintű növényzetet és ideális biodiverzitást a házak körül.

Komoly problémája a városrésznek, hogy elszakadt a szolgáltatásokat és munkalehetőségeket biztosító belvárostól. A buszközlekedés nem kielégítő. Ezért nagyon sokan a saját gépkocsi vásárlása mellett döntöttek, ezzel erősen lerontva az ökológiai célokat. A lakossági felmérések

szerint a helyiek 70%-a elégedetlen a szolgáltatások színvonalával. Hiányolja az orvosi rendelőt, postát és egy helyi sörözőt, ami a közösség találkozóhelye lehetne.

### **További információk**

*Eco-Viikki – Aims, Implementation and Results*  
([www.hel.fi/static/ksv/julkaisut/eco-viikki\\_en.pdf](http://www.hel.fi/static/ksv/julkaisut/eco-viikki_en.pdf))



## FutureBuilt program, Oslo, Drammen, Asker és Bærum (Norvégia)

<b>Kategória:</b>	klímabarát városrészek, szomszédsági szintű energetikai városfejlesztés, egyes projektjei megvalósultak
<b>Fejlesztés típusa:</b>	regionális program, energiatudatos épületek és városrészek
<b>Volumen:</b>	50 db mintaprojekt
<b>Időszak:</b>	Ecobox program: 2006-, FutureBuilt program: 2010-2020



Papirbredden tudásközpont, Drammen - Illusztráció / tervező: LPO arkitektur og design

<b>Projekt célja:</b>	minden egyes mintaprojektben legalább 50%-os klímagáz-kibocsátáscsökkentés; tudásátadás a mintaprojekttek révén
<b>Résztvevők:</b>	Oslo és három régióbeli város, állami ügynökségek és minisztériumok, Norvég Építészek Szövetsége, Zöld Építési Szövetség; állami és a magánszektor projektgazdái
<b>Program mix:</b>	mixed-use városrészek; oktatási és továbbképzési központok, irodaházak, iskolák, óvodák és egyéb középületek

### Projekt leírása

A FutureBuilt program a Norvég Építészek Szövetsége (NAL) Ecobox tagozata és az Állami Lakásbank fejlesztési ügynökség közös projektjéből nőtt ki magát.

#### *Ecobox program*

A NAL fenntartható építészeti megoldásokat szorgalmazó Ecobox programja 2006-ban indult el a Norvég Környezetvédelmi Minisztérium pénzügyi támogatásával. Az Ecobox több mint 250 építészeti projektet gyűjtött össze a fenntartható építészeti adatbázisába. Havonta egy-egy szakmai szemináriumot tartott, valamint kidolgozott egy fenntarthatósági tudáscsomagot (környezeti problémák, fenntarthatóság, energiahatékonyság, anyaghasználat) a norvég építészirodák számára, amit eddig több mint 100 cég vásárolt meg.

#### *FutureBuilt program*

A két kezdeményező szervezet eredetileg egy mintaértékű 'Lakás és városépítési kiállítás' akart megvalósítani (az IBA, CopenhagenX és hasonlóak mintájára). A program azonban hamar kibővült új partnerekkel, és az eredetileg a lakásépítésre fókuszáló koncepció tartalmilag is sokrétűbbé vált.

A FutureBuilt — mai formájában — egy 10 évre szóló partneri program Oslo és régiója három másik városa — Drammen, Asker és Bærum — önkormányzatai, a Husbanken (Norvég Állami Lakásépítési Bank), az Enova SF (a megújuló energiatermelést és felhasználást ösztönző állami társaság), a norvég Green Building Alliance, a Környezetvédelmi Minisztérium, az Építési Minőségi Tanács, a Transnova (a közlekedésből eredő üvegházhatású gázok csökkentését ösztönző állami intézmény) és a Norvég Építészek Szövetsége részvételével.

A FutureBuilt célkitűzése, hogy 50 olyan mintaprojekt megvalósítását vigye sikerre, ahol a közlekedésből, energiafelhasználásból és az építőanyagok teljes életciklusa során történő felhasználásából eredő klímagáz-kibocsátás legalább 50%-kal alacsonyabb a mai normáknál.

A mintaprojektek lehetnek városrész-fejlesztések, -revitalizációk vagy egyedi épületek is. A projekteknek a környezettudatosságon túl, kiváló építészeti minőséget is fel kell mutatniuk, valamint élhető városi környezetet kell teremteniük.

Az építészeti minőség és az új gondolatok felszínre törését a projektek indítását megelőző építészeti és/vagy városépítészeti pályázatok hivatottak biztosítani. A FutureBuilt program további célja, hogy mind nemzeti, mind nemzetközi szinten hozzájáruljon a tudásátadáshoz, a környezetbarát modern norvég építészet kirakata legyen.

### ***Szervezet***

A FutureBuilt önálló jogi személyként működik, amelynek Oslo és Drammen városa a tulajdonosai. (Elsősorban az ÁFA- visszatérítés érdekében választották ezt a megoldást.)

A szervezet éves költségvetése ca. 5 millió NOK (kb. 200 millió HUF). A legnagyobb befizetők: Oslo önkormányzata, az Állami Lakásépítési Bank, a Környezetvédelmi Minisztérium, Drammen önkormányzata, Buskerud önkormányzata, az Állami Építésügyi Hivatal és az Útügyi Hivatal

A programnak tízfős vezetősége van a különböző partnerek részéről.

### ***Tevékenység***

A FutureBuilt szervezete nem folytat önálló fejlesztési tevékenységet, de aktív munkát fejt ki a potenciális projektgazdák felkutatásában; illetve maguk a résztvevő önkormányzatok gazdái egyes önkormányzati vagy önkormányzati-magánfejlesztői partnerségen alapuló fejlesztéseknek.

A FutureBuilt program keretében a mintaprojektek a következő témakörökben kapnak szakmai segítséget:

- energiahatékonysági számítások és megoldások, passzívház-ismeretek,
- klímasemleges építőanyagok kiválasztása,
- közlekedési tervezés,
- klímagáz-hatás számítások (referenciaszámítások),
- a különböző kritériumok minőségbiztosítási rendszere.

A mintaprojektek hatósági engedélyezését Oslo önkormányzatánál külön szakmai csoport segíti elő, akik speciális szakmai képzést kaptak ezen a területen.

A FutureBuilt épületekre vonatkozó minősítése a BREEAM-mel kompatibilis tanúsítás. A minősítés része egy ún. "Gaia lista" a klímasemleges építőanyagokról, klímagáz számítások azonos funkciójú konvencionális épület referenciaértékeihez hasonlítva, három időpontban (a tervezés időszakában, a megépült épület számított értékei alapján, és a létesítmény első évi működése alapján.)

### ***Közösség bevonása, tudásátadás***

A városrész-fejlesztési projektek ötletpályázatainak előtt komoly elemző munka zajlik. A helyi lakosok különböző korosztályi csoportjaival workshopokat rendeznek, és ennek az eredményét jól dokumentált formában a pályázók rendelkezésére bocsájtják. Például a Furuset alvóváros revitalizációjára meghirdetett ötletpályázat előtt elkészítették a helyiek különböző életkori csoportjai mentális térképét a városrészről a biztonság, zöldterületek, pihenés, aktivitások stb. tekintetében. Az ötletpályázatokat még az elbírálás előtt széles körűen bemutatják az interneten és a helyi sajtón keresztül az érdeklődőknek, illetve a fejlesztési helyszínen állítják ki a pályaműveket zsűrizés előtt.

Minden mintaprojektnek nagyon fontos eleme a tudásátadás mind a szakma, mind a nagyközönség irányába. A projektgazdák vállalják, hogy az elkészült fejlesztéseket meg lehessen látogatni. A projekteket széles körben publikálják az interneten, szaksajtóban, napilapokban, szakmai előadásokon és kurzusokon.

A FutureBuiltnek egy jól strukturált — heti szinten hírekkel aktualizált — folyamatosan bővülő honlapja van, ahol minden mintaprojektről van egy összefoglaló (további linkekkel), információk az aktuális pályázatokról, rendezvényekről, projektpartnerekről. Továbbá tartalmaz a honlap egy tudásbázist a klímagáz-számításról, a közlekedési hatásokról, a program minőségirányítási kritériumrendszeréről és az energiatudatos tervezésről.

Maguk a tervezők és a projektgazdák az Enova megújuló energiatermelést és -fogyasztást ösztönző állami ügynökségtől kapnak szakmai támogatást a tervezés során. Továbbá, az Enova passzívház-kurzusokat is rendez. A FutureBuilt program szakmai kommunikációját a Norvég Építészek Szövetsége vállalta fel.

### **A FutureBuilt program mintaprojektjei**

Az alábbiakban két mintaprojektet részletesebben bemutatunk, és felvillantunk néhány további példát.

#### ***Furuset, Oslo (Norvégia) - FutureBuilt program***

<b><i>Kategória:</i></b>	<b><i>klímabarát városrész, szomszédsági energiakoncepció - tervezés alatt</i></b>
<b><i>Fejlesztés típusa:</i></b>	<b><i>alvóváros energiahatékony revitalizációja, városi alközponttá történő kiépítése</i></b>
<b><i>Volumen:</i></b>	<b><i>107,5 ha; 2.300-2.700 új lakás, 20.000 m<sup>2</sup> oktatás és kultúra, 8.500 m<sup>2</sup> kereskedelem, 8 ha új park</i></b>
<b><i>Időszak:</i></b>	<b><i>ötletpályázat: 2010-2011, új szabályozási terv: 2011-2013, fejlesztés 2030-ig</i></b>



*Pályázati terv:a-lab AS , cowi as og architectopia*

- Projekt célja:** Az 1970-es években kiépült alvóváros átalakítása városias központi funkciókkal, a beépítés sűrítésével, munkahelyek betelepítésével, egy városias köztér-hálózat kiépítésével. a FutureBuilt program klímabarát céljainak elérése.
- Résztvevők:** Oslo önkormányzata, lakossági csoportok, multidiszciplináris tervezői-tanácsadói team
- Program mix:** Lakások, könyvtár, kórház, oktatás, munkahelyek, új közterek (főutca), zöldfelületi hálózat (patakok kiszabadítása), autópálya feletti összekötő park.

A Furuset Oslo keleti részén fekvő 1970-es években épült alvóváros, amely kiváló közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik a norvég főváros központjával (metró, autópálya). A terület a Groruddalen nevű völgy keleti részén található. A város önkormányzata ebbe az irányba tervezi Oslo robosztus terjeszkedését.

A városrész nagy része telepszerűen épült ki, de egyes részei nagyon kellemes természeti környezetben található családi házas beépítések. A terület lakossága kb. 9.000 fő. Ennek az 53%-a nem európai származású, és a norvég származású lakosság aránya folyamatosan csökken. (Néhány éve itt épült meg Oslo első mecsetje.) A lakóterületek jelentős része önkormányzati tulajdonú, vagy bérleti jogi konstrukcióban használt lakás, ami lehetővé teszi, hogy az önkormányzat hatékonyan korszerűsítési programokat bonyolítson le.

A városépítészeti és energetikai tervpályázat célja az volt, hogy olyan robosztus városépítészeti beavatkozásokat javasoljanak a pályázók, aminek a révén átalakul a terület szerkezete, és létrejön egy városias központ a súlyponti részeken.

Ennek érdekében a pályázóknak javaslatokat kellett tenni a központi területek sűrítésére, egy főter kialakítására egy új központi könyvtárral. További célkitűzés volt egy valódi városias főutca létrehozása, a jelenlegi külvárosi bevásárlóközpont jellegű kereskedelmi egység átalakítása, a területen lévő kórház áthelyezése, új munkahelyek, szolgáltatások létesítése az újonnan létrejövő városközpontban.

Továbbá olyan sorházas karakterű lakóterületi zónákra is szükség volt, amelyek kellőképpen vonzóak, olyan új lakosok számára, akik javítják a terület negatív demográfiai viszonyait. A városias fejlesztésekkel párhuzamosan az is célkitűzés volt, hogy bővüljenek a zöldfelületi kapcsolatok, kialakítsanak egy négyhektáros Világ-parkot és kiszabadítsák a területet átszelő, a 70-es években föld alá süllyesztett bebetonozott patakokat.

Az épületek passzívház-kompatibilis (homlokzati) telepítésével, az épülettömegek kompakt kialakításával is figyelembe kellett venni az energetikai szempontokat. Hasonlóképpen a mixed-use területek révén a mobilitás csökkentésével, valamint motorizált közlekedés helyett a metrókapcsolat preferálásával.

Az ötletpályázatot az a-lab építésziroda, a multinacionális COWI mérnöki tanácsadó iroda és a fenntartható várostervezésre specializálódott Architectopia iroda közös csapata nyerte meg. A pályázók két egymásra merőleges tengelyre szervezték meg a városrész-fejlesztést. Az egyik tengely az új városias sűrűségű változatos funkciókat befogadó urbánus főutca. A másik erre merőleges tengely egy zöldfelületek, vízfelületek és közterületek láncolatából összeálló gyalogostengely, amit egy parkosított autópálya-lefedéssel átkötöttek az autópálya túloldalán lévő lakóterületekhez. a két tengely találkozásában, a metróállomás közvetlen közelben jön létre az új városrész főtere.

A nyertes pályázat alapján indult el egy új Master Plan elkészítése. A tervezet tárgyalása 2013 tavaszán folyamatban van. A norvég sajtóban már megjelentek kritikus hangok, hogy a területre előírt sztenderdeknek megfelelő lakásokat nem lehet majd piaci alapon megépíteni, mert az erkölcsileg leromlott terület piaci kereslete által generált árszínvonal nem fogja visszaigazolni a befektetéseket. A projekt iránt eredetileg lelkesedést mutató (az energiahatékony ingatlanfejlesztések éllovasának számító) Aspelin Ramm konzern is visszalépett attól, hogy részt kívánjon venni a fejlesztésben. Az oslói politikusok egyelőre hártják a kritikát, és azzal érvelnek, hogy nem a színvonal csökkentése a megoldás, hanem a kivitelezőknek kell új gazdaságosabb technológiákat alkalmazniuk.

### ***Vulkan / Bellona, Oslo kelet (Norvégia)***

***Kategória:*** barnamezős fejlesztés, szomszédsági energiakoncepció - megvalósult

***Fejlesztés típusa:*** város a városban, mixed-use

***Volumen:*** 26.766 m<sup>2</sup> telek, 64.700 m<sup>2</sup> mixed-use beépítés

***Időszak:*** tervpályázat: 2004 új szabályozási terv: 2005, megvalósítás 2012-ig



Fotó: Finn Ståle Felberg

<b>Projekt célja:</b>	Kereskedelmi célú mixed-use fejlesztés.
<b>Résztvevők:</b>	Aspelin Ramm ingatlanfejlesztő konszern, Bellona környezetvédelmi alapítvány, Westerdals School of Communication és Westerdals médiaügynökség, Scandic Hotels, Tánc Háza, műemlékvédelmi felügyelőség
<b>Program mix:</b>	irodák, lakások, szálloda, vásárcsarnok, kereskedelem, vendéglátás, rendezvénytermek, oktatás

Az Akerselva patak Oslo keleti — korábban ipari részét — szeli át. A patak mellett található Vulkan-terület elsősorban vasipari műhelyeknek adott helyet, ahol az ipar térvesztésével, a 70-es években megszűnt a tevékenység. Az épületek azonban hamarosan műemléki védetség alá kerültek, és a 90-es években egy nagyszabású állami terv színház, koncert- és kiállítótermeteket álmódott ide. Az állami beruházás lefűjását követően, két ingatlanfejlesztő cég vásárolta meg az ingatlanokat és 2004-ben tervpályázatot írtak ki a területre. A pályázati terv képezte az alapját az új szabályozási tervnek.

A műemlékvédelem a terület városszerkezeti kapcsolódásának javítása érdekében (a patak átellenes oldalához való kapcsolódás) konstruktív módon hozzájárult az egyik csarnoképület felének a lebontásához.



Fotó: Wikimedia Commons / Helge Høifødt

A fejlesztő cég koncepciója az volt, hogy a felhasznált energia nagy részét egy önállóan létesített saját energiaközpontban termelje meg. Ehhez felmentést kellett kapnia a területi távhő-szolgáltatóhoz való kapcsolódási kötelezettség alól, amit sikerült is elérni. Az épület ökológiai lábnyomának minimalizálását, a talajhőt hasznosító és a napkollektoros rendszereket összekötő saját energiaközponttal, a passzív megoldásokkal, és az építőanyagok többszöri revíziójával érték el.

A területen a következő funkciók kerültek kiépítésre:

Az északi szektorban: 117 lakás, parkolóház, kiszolgáló kereskedelmi funkciók (ca. 4.000 m<sup>2</sup>), irodák (ca. 1300 m<sup>2</sup>). A déli szektorban: vásárcsarnok, Bellona irodaház, Fabrikken rendezvényterem, Broverkstedet irodák, két szálloda (149 és 31 szoba), 27 lakás, ca. 3.500 m<sup>2</sup> iroda, ca. 2000 m<sup>2</sup> kereskedelem, Westerdals School of Communication, a Tánc Háza

A fentiek közül a leginkább jövőbe mutató a FutureBuilt program keretében megépült Bellona, az első norvég passzív irodaház (2010), amely a leginkább klímasemleges anyagokból és környezeti hatással épült meg (3400 m<sup>2</sup>, beruházás 62,5 M NOK, Enova-támogatás 2,9 M NOK). Az irodaház bérlője a Bellona környezetvédelmi alapítvány. Az ingatlanfejlesztő a gazdaságilag életképes legfenntarthatóbb irodaházat kívánta megvalósítani a bérlőnek (Iroda energiafelhasználása: 67 kWh/m<sup>2</sup>/év - napkollektor, talajvíz-hőszivattyú, csúcsergiához távhő.) Mivel a tervezők által eredetileg betervezett homlokzati anyagok nem voltak elég klímabarátak, menet közben új anyagokat választottak ki az épülethez.

A fejlesztés során az egyik házat sem alakították ki jelszerű épületté. A magas építészeti minőség az ipari műemlékekkel összhangban került kialakításra.

## **További városfejlesztési mintaprojektek**

### ***Strømsø városközpontja fejlesztése (Drammen)***

Drammen Oslótól 43 km-re fekvő 63.000 lakosú város. Strømsø Drammen város központi városrésze, amit a városi önkormányzat vezetése egy kompakt városias beépítésű mixed-use területté kíván felfejleszteni a meglévő városi szövetbe 220.000 m<sup>2</sup> új beépítéssel, a meglévő épületek passzívház-komponensekkel való felújításával és a folyóval való jobb kapcsolat megteremtésével.



*Pályázati terv: Norconsult, Alliance arkitekter*

### ***Papirbredden tudáspark, Drammen***

A fejlesztés három helyi főiskola, Drammen városa, a Drammeni Régiós Tanács és Buskerud megye együttműködéséből született. A főiskoláknak új ingatlanokra volt szükségük a bővülésükhöz. Buskerud városa egy új könyvtárat akart megvalósítani. A régió üzleti közössége pedig úgy ítélte meg, hogy a városnak szüksége több tudásalapú munkahelyre van

szüksége. A terveket egy közös projektben, egy volt ipari területen valósították meg 21.000 m<sup>2</sup>-es fejlesztéssel.



Fotó: papirbredden.no

### *Norvég Államvasutak oktatási központja, Drammen*

Drammen területén, a vasúttársaság 1900-as években épült telepét bővítette ki a fejlesztéssel megbízott cég, az alt arkitekter tervei alapján egy 7.000 m<sup>2</sup>-es új oktatási központtal. A további fejlesztési tervekben szerepel, az egész telep átalakítása egy vasúti oktatási campus-szá. Az oktatási központ Norvégia első A-kategóriás üzleti alapon megvalósított épülete volt 69 KWh/m<sup>2</sup>/év szintű energiabevitellel és 13 KWh/m<sup>2</sup>/év saját energiatermeléssel.



Fotó: Einar H. Lunøe / építész: alt.arkitektur as

A FutureBuilt további épület szintű projektjei közé tartozik a Norvég Meteorológiai Intézet, Oslo új központi könyvtára, az új Nemzeti múzeum, egy lakásokká átalakítható irodaház, több iskola és egy óvoda.

### **Értékelés**

Mindenképpen példaértékű az a sokszereplős széles körű együttműködés, amit a norvég főváros és a régióban lévő három másik város kialakított a kormányzati intézményekkel, és a szakmai szervezetekkel, hiszen a városi szintű klímabarát és energiahatékony megoldások metodikájának kialakítása túlmutat a hagyományos várostervezési szemléleten. Követendő megoldás, hogy a program jól kommunikálható módon, teljesen konkrétan, az 50%-os



klímagáz-kibocsátáscsökkentés mértékét írja elő a projektekben. Továbbá az is egy komoly pozitívuma a programnak, hogy nem az a túlzottan technokrata (a Passivhausinstitut által is követett) szemlélet jellemzi a projekteket, ami csak az energiafogyasztásra koncentrálna, hanem az élehető városi környezet, az építészeti minőség és a beépített építőanyagok környezetbarát volta is ugyanolyan fontos szempont.

Egyelőre a klímabarát városfejlesztési projektek közül azok tűnnek sikeresnek, ahol nagy százalékban előre nevesíteni lehet a végfelhasználókat, amelyek példamutató módon sokszor a közösségi szektor intézményei.

A nagyobb léptékű városrész-fejlesztési projektek esetében az a legkomolyabb eredmény, hogy kirajzolódni látszik egy közös metodika (beépítés sűrítése, megújuló energiák szomszédsági szinten szervezett felhasználása, mixed-use városi környezet kialakítása, passzívház-komponensek használata, mobilitási koncepció), amire fel lehet fűzni a további projekteket is. A legkevésbé sikeresnek egyelőre pont az energiaminimalizáló csoportos lakásépítés tűnik (valószínűleg ennek van a legnagyobb költségérzékenysége).

A norvég közösségi szektort valószínűleg az is motiválhatja, hogy Norvégiában a középületekre a közel zéró energiaigényű normák bevezetését már 2015-től tervezik.

Mindenképpen megfontolandó Budapest régiójában is egy a FutureBuilthez hasonló program előkészítése. Az EPBD Recast néven ismert EU-s irányelv előírja a tagállamoknak a nemzeti stratégiák kidolgozását. A Fővárosnak érdemes lenne ennek elébe mennie, hogy Budapest a saját projektjeivel és elképzeléseivel ne maradjon ki a folyamatból.

### **További információk**

*[www.futurebuilt.no](http://www.futurebuilt.no)*

## Vauban öko-lakónegyed, Freiburg (Németország)

<b>Kategória:</b>	klímabarát városrészek, szomszédsági szintű energetikai városfejlesztés, alulról szerveződő, partneri
<b>Fejlesztés típusa:</b>	ökologikus lakónegyed csökkentett gépkocsiforgalommal
<b>Volumen:</b>	38 ha, 5000 lakos, 600 munkahely
<b>Időszak:</b>	önkormányzati területvásárlás, lakhatási aktivizmus, kezdeti tervezés: 1993, Forum Vauban egyesület: 1994-2004, Stadteilverein Vauban egyesület: 2004- ; I. építési ütem: 1998-2001, II. ütem: 2000-2002, III. ütem: 2003-2005, villamosvonal: 2006



Fotó: Wikimedia Commons

<b>Projekt célja:</b>	Alulról szerveződő, részvételen és partneri viszonyon alapuló, környezetbarát, szociálisan, gazdaságilag és kulturálisan élhető városrész létrehozása.
<b>Résztvevők:</b>	Forum Vauban egyesület, városi önkormányzat, építőcsoportok, Genova lakhatási szövetkezet, lakhatási és ökoaktivista csoportok
<b>Program mix:</b>	alacsony energiájú lakóházak, passzívházak, pluszenergia-házak, kapcsolt helyi erőmű, napkollektor, napelem, csökkentet

### Projekt leírása

A Vauban-negyed 3 km-re található Freiburg központjától. 1992-ig a francia katonaság birtokában volt a terület és az itt lévő laktanya, amelybe a megüresedése után házfoglalók költöztek be. 1994-ben a város megvásárolta a területet a szövetségi kormánytól lakóterületi fejlesztési céllal.

A terület jövőjébe beleszólni akaró alulról szerveződő NGO-k 1995-ben ca. 300 fővel megalakították Forum Vauban egyesületet és elérték, hogy az 1/3 részben a zöldek által irányított önkormányzat elfogadja a koncepciójukat. 1996-ban az önkormányzat tervpályázatot hirdetett meg a Master Plan elkészítésére

A Master Plan 2.000 lakást és 500-600 munkahelyet javasolt a területre. 1997-től két évig tartott annak a döntésnek a meghozatala, hogy a területet speciális szempontok szerint fogják fejleszteni. Az egyik legradikálisabb koncepció az autómentes otthonok gondolata volt. 1998-99 között a zöldterületek tervezése a leendő lakosokkal közösen történt.

A legfontosabb kezdeti célkitűzések az alábbiak lettek:

- minőségi és élhető lakóterületeket biztosítsanak családok fiataloknak a város belső területén, a város szétterülése elleni lépések részeként,
- egy alacsony energia-felhasználású kompakt városi beépítés jöjjön létre, élhető zöldterületekkel, jó közösségi közlekedéssel (beleértve egy új villamosvonalat) és megfelelő szociális infrastruktúrával (óvodák és általános iskola).

A további célokat a Forum Vauban által koordinált részvételi folyamatban fogalmazták meg:

#### **Energetikai célkitűzések**

- minden ház max. 65 kWh/m<sup>2</sup> energiafogyasztással épülhetett (akkoriban a normál német előírások szerint kb. 100 kWh/m<sup>2</sup> volt a határérték)
- 42 lakóegység passzívházként (max. 15 kWh/m<sup>2</sup>) épült, itt épültek meg az első négyemeletes passzívházak Németországban
- 10 lakóegységet egy befektető referencia pluszenergia-házként épített meg
- a lakónegyed létesített egy saját kogenerátor erőművet és távfűtési hálózatot
- az első ütemben több mint 450 m<sup>2</sup> napkollektor létesült, és ebben az ütemben a fotovillamos rendszerek 120 kWp-t termeltek.

#### **A mobilitási célkitűzések az alábbiak voltak:**

- Csökkentett gépkocsiforgalom révén érezhetően magasabb minőségű és élhetőbb közterek megteremtése
- A gépkocsi-elhelyezés tiltása közvetlenül a házak mellett
- Fentieknek meg kellett teremteni a jogi kereteit a Vauban autómentes otthonok egyesület keretében, amelyek kivételt képeznek a szövetségi építésügyi előírások alól
- Helyi szolgáltatások biztosítása a gyalogosan könnyen elérhető területeken
- Közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése
- Car-sharing
- Kezdeti mobilitási kedvezménycsomag (ingyen bérlet, félárú vonatjegyek)

#### **Építésszervezési és részvételi célkitűzések**

- Építőcsoportok és a szövetkezeti építkezések támogatása (ezzel ca. 25%-os költségcsökkentés), valamint lakhatási diákcsoportok
- Helyi tudásátadás - a Forum Vauban kb. 40 nagy workshopot tartott az ökológikus építésről
- A résztvevők saját maguk tűzték ki ez után olyan célokat, mint az ökológikus építőanyagok-használata (fa, agyag, egyéb helyi anyagok)
- 'Learning by doing' folyamat a tervezésben

- Szociális interakció a közösségen belül
- Közterek és átmeneti (szemi-publikus) terek közös kialakítása

## Építési ütemek

2000-re épült meg az új lakóházak első üteme, ekkorra a lakhatási és diákcsoportok is felújítottak meglévő épületeket, és 2.000 lakosa lett a területnek. Az első ütem fejlesztései az alábbi arányban jöttek létre:

### I. ütem

Építőcsoportok	185 lakás
Egyéb magánépítők	48 lakás
Genova szövetkezet	36 lakás
Ingyatlanfejlesztő cégek	153 lakás
Lakhatási aktivisták (S.U.S.I.)	45 lakás
Hallgatói aktivistacsoportok	596 diákapartman

### Schlierberg

Schlierberg szolár lakónegyed	210 lakás
-------------------------------	-----------

### II. ütem

Építőcsoportok	200 lakás
Genova szövetkezet	45 lakás
Egyéb építők	400 lakás

### III. ütem

	85 lakás
--	----------



Fotó: Wikimedia Commons

## **Költségek**

Freiburg városa a szövetségi kormánytól 20 millió EUR-ért vásárolta meg a területet. Az infrastruktúra kiépítése 5.000.000 EUR-ba került. Ezt Badem-Württemberg és Freiburg városa (kölsönből) együtt finanszírozták. A kölcsönt a város telkek eladásából tudta visszafizetni.

A kísérleti programot az EU 1,7 millió EUR-val, a LIFE program 580.000 EUR-val, a Német Szövetségi Környezetvédelmi Alapítvány 170.000 EUR-ral támogatta. A Forum Vauban egyesület a pénzek felhasználása jogcíme körül vitába keveredett az EU-val, és az Unió visszakövetelte a támogatást, ami a Forum Vauban csődjéhez vezetett. (Ezt követően egy új egyesület vette át a program menedzselését.)

A PlusEnergy House programban résztvevő társasházak épületenként 6.000 EUR-t kaptak a napkollektorok telepítésére, ami kb. 9 év körüli megtérülési időt jelentett.

Autótulajdonosok évi 18.000 EUR-t kell, hogy hogy fizessenek a terület szélén lévő parkolóház használatáért.

## **Részvétel**

A Forum Vauban az első négy évben ca. 40 workshopot rendezett, három városrész-fesztivált és egy nemzetközi konferenciát. Freiburg városa 10 rendezvénynek a társszervezője volt. A workshopok célközönsége a jövőbeli lakosok, építészek, kivitelezők, szakmunkások és a finanszírozó intézmények voltak.

## **Önkormányzat kapcsolata az építőcsoportokkal**

Freiburg az egyik kedvelt terepe a németországi építőcsoportoknak. A 2000-es évek közepéig körülbelül 150 csoport több mint 2.000 lakást épített ezen a módon.

Az építőcsoportok belépése a fejlesztésekbe két módon történhet. Az egyik eset, amikor egy már megalapított építőcsoport jelentkezik a város lakásépítésre meghirdetett telkére.

A másik esetben az önkormányzat kifejezetten olyan döntést hoz, miszerint a tulajdonában lévő valamelyik területet építőcsoportok közreműködésével kívánja fejleszteni. Ebben az esetben, egyének, illetve kisebb csoportok is benyújthatnak szándéknyilatkozatot, és a jelentkezők segítséget kapnak, hogy összepárosítsák őket megfelelő méretű építőcsoporttá.

A Vauban negyed fejlesztésekor célkitűzés volt egy változatos demográfiai mix elérése, amit az első ütem statisztikai visszaigazoltak. 450 lakás (60% magántulajdon, 40% bérlet) vizsgálata alapján:

- 25% volt a munkások és alacsony jövedelmű dolgozók hányada,
- 55% volt a vezető pozícióban dolgozók aránya
- 20% az önálló szabadfoglalkozásúak részaránya.
  
- 10% egyedülálló szülő

- 25% gyermektelen párok
- 65% gyerekes családok
- 75%-a lakosoknak Freiburgból költözött a Vauban negyedbe
- 25%-uk máshonnan

Freiburg városának egyik alapelve, hogy egy lakóterület kiépítésénél a helyi lakosokból álló építőcsoportok elsőbbséget kapjanak az üzleti célú lakásépítéssel szemben.

Másodsorban az önkormányzat fix áron adja el a telkeket. Így nem az a kérdés, hogy mennyibe kerül a telek, hanem, hogy ki és milyen kiválasztási alapon kapja meg.

Ezen kívül, a Vauban-negyed építésének idejében az önkormányzat előírta a 65 kWh/m<sup>2</sup> fűtésienergia-maximumot.

Mivel az árak fixek, amennyiben verseny van, a város azt vizsgálja, hogy melyik jelentkező esetében változatosabb a demográfiai mix, illetve, hogy melyikük javasol környezetbarátabb megoldásokat.

A város részéről minden építőcsoporthoz kijelölnek egy koordinátort, aki ellenőrzi a működést. Az építőcsoport a tervezés során 15-20 gyűlést tart. Alapszabály, hogy minden kérdést a helyszínen kell eldönteni. Nyitott kérdések nem maradhatnak. A később csatlakozóknak el kell fogadniuk a korábbi döntéseket.

### **Az építőcsoportok jogi és finanszírozási kérdései**

Az építőcsoport létrejöttének egyik kulcsmomentuma, hogy minél hamarabb megalkossa az alapszabályát. Az építőcsoport önálló jogi entitásként létezik, és ez a szervezet köti meg a tervezési és kivitelezési szerződéseket, nem pedig a magánszemélyek külön-külön.

Az építőcsoportok Németországban olyan kedvezményes jelzáloghitelekhez és adókedvezményekhez jutnak, amire a piaci fejlesztők nem jogosultak. A finanszírozáshoz szükséges összeget a tagok részletekben fizetik be.

A Vauban negyedben az építőcsoportok által épített ingatlanok m<sup>2</sup>-költségei 1.800 EUR-ra jöttek ki, míg a terület piaci árai 2.200-3.150 EUR körüliek voltak.

### **A projekt értékelése**

A Vauban-negyed a közösségi részvételen alapuló tervezés egyik legjobb példája. A részvétel még sokkal intenzívebb volt, mint eredetileg gondolták volna, mind az előkészületek, mind a további közösségi események és projektek tekintetében.

A projekt a fő célkitűzések szempontjából sikeresnek bizonyult.

Az Öko-Institut itt folytatott le először egy teljes városrészre vonatkozó vizsgálatot, miszerint

- az éves energiamegtakarítás 28 GJ
- CO<sub>2</sub>-ekvivalens kibocsátás-megtakarítás 2100 t/év
- SO<sub>2</sub>-ekvivalens kibocsátás-csökkentés 4 t/év

A demográfiai összetétel tekintetében, a projekt későbbi fázisaiban az alacsonyjövedelműek nagyrészt kiszorultak a projektből a szociális bérlakás-megszorítások miatt. A gyerekbarát közterületek kialakítása miatt, a terület nagyon népszerű a gyerekes családok körében. Ez azonban erősen megterheli a szociális infrastruktúrát: már a harmadik óvodát építik és az általános iskolát is bővíteni kell.



Fotó: Wikimedia Commons

A résztvevő családok 70%-a választotta az autónélküli létformát. 57%-uk akkor adta el a kocsiját, amikor Vaubanba költözött. A gyakorlatban azonban létezik egy olyan réteg, akik hivatalosan nem birtokolnak autót, de névlegesen valamelyik rokonuk nevében lévő gépkocsit mégis rendszeresen használnak titokban, vagy nyíltan, és ezzel kijátsszák az autótulajdonosok éves 18.000 eurós díjfizetési kötelezettségét. Elvileg ezt az önkormányzatnak kellene ellenőrizni, de a gyakorlatban nem foglalkozik ezzel a kérdéssel. Ezért a közösség kénytelen informálisan nyomást gyakorolni a normákat be nem tartó személyekre, ami konfliktusos helyzeteket idéz elő.

A Freiburgi önkormányzat építőcsoportokkal kapcsolatos eljárásrendje figyelemre méltó. A jelenlegi lakásépítési írásban Budapesten is célszerű lenne támogatni az építőcsoportok működését, és ehhez egy külön koncepciót, eljárásrendet és egyéb támogatási lehetőségeket szükséges hozzákapcsolni.

### **További információk**

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

[www.forum-vauban.de](http://www.forum-vauban.de)

[www.susi-projekt.de](http://www.susi-projekt.de)

## Sargfabrik, Bécs (Ausztria)

<b>Kategória:</b>	<b>lakásépítés, építőcsoportok</b>
<b>Fejlesztés típusa:</b> kezdeményezés	<b>közösségi lakásépítés, új városi életformákat kiszolgáló alulról jövő</b>
<b>Volumen:</b>	<b>I. ütem - 4711 m2 telek / 2747 m2 beépítés / 7922 m2 hasznos terület II. ütem -850 m2 telek / 608 m2 beépítés / 4732 m2 hasznos terület</b>
<b>Időszak, fázisok:</b>	<b>előkészítés 1987-1994 / I. ütem 1994-1996 / II. ütem 1999-2000</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>a szűk kínálatú és drága lakás piac kínálatához képest alternatív, közösségi életformáknak helyet adó, befogadó ingatlanfejlesztés, a tulajdonosok bevonásával lefolytatott tervezési folyamat</b>
<b>Résztevők:</b>	<b>Verein für Integrative Lebensgestaltung (Egyesület a Befogadó Életformákért)</b>
<b>Program mix:</b>	<b>"falu a városban" - lakások, gyerekház, rendezvény tér, szemináriumi szoba, fürdő, étterem, játszótér, közösségi udvar, tetőkert</b>



A Sargfabrik lakóközössége. Forrás: [www.sargfabrik.at](http://www.sargfabrik.at)





Miss Sargfabrik. Forrás: [www.winter010.com](http://www.winter010.com)

## A projekt története

A Sargfabrik (Koporsógyár) mára a közösségi kezdeményezésű városi lakásépítés klasszikus mintapéldájává vált. A bécsi fejlesztés kezdeményezői olyan családok, párok és egyének voltak, akik az 1980-as években elérhető ingatlanpiaci kínálathoz képest nagyobb szabadsági fokot kínáló, befogadó lakóhelyen szerettek volna élni. Az 1987-ben létrehozott VIL egyesület célja a lakások megvalósítása mellett az azt megelőző tervezési folyamat és az azutáni együttélés formáinak közös kialakítása volt.

A "lakás - kultúra - integráció" egyesületi elv céljai voltak

- közös tervezés, megvalósítás és működtetés
- közös lakás, lehetőséget teremtve az egyéni, családi és közösségi életformáknak
- közös élet, csoportnyomás nélkül
- hátrányos helyzetű és speciális igényű lakók befogadása, társadalmilag vegyes közösség
- az épület energiafelhasználásában, hulladékkezelésében, cirkulációjában ökológiai szempontok érvényesítése
- a környezetet és a várost is támogató központ létrehozása étteremmel, előadó térrel és más programokkal.

Az egyesület 1989-ben vásárolt meg egy monarchiabeli koporsógyár épületet, amit azonban a tervek ellenére biztonsági okokból le kellett bontani, így ennek helyén épült meg 1994 és 1996

között a Sargfabrik nevet megőrző lakóház. A ház 73 lakásába 110 felnőtt és 45 gyermek költözött be. A rendezvénytér-kultúrház, szemináriumi helyiség, kávézó-étterem és uszoda külső látogatók számára is használható, ezek mellett 60 gyermeket befogadó óvoda is működik az épületben.

A második ütemben megépült Miss Sargfabrik további 39 lakást, könyvtárat, klubszobát, közösségi konyhát és irodát tartalmaz.

Utólagos beköltözésre van lehetőség, de ritkán adódik alkalom, mert a ház lakói gyakran egymás között cserélnék lakásokat az igények változásával. A lakások mérete 30 és 130 m<sup>2</sup> között változik és az egyes egységek egymással is összekapcsolhatók a lakóközösségek méretétől függően.

A rugalmas kialakítás mellett a Bécs önkormányzatától megszerezhető támogatások érdekében is lakóotthonnak (Wohnheim) nevezték a projektet, ami lehetővé tette a közfalak szabályozástól eltérő vékonyabb kialakítását. A beépített kulturális és nyilvános funkciók további támogatási forrásokat is megnyitottak.

A projekt számos építészeti, kivitelezői és fejlesztői díjat nyert el.

### **Pénzügyi és szervezeti modell**

Az első ütem építési költsége 13.6 millió Eur, a másodiké 5.4 millió Eur volt.

A VIL a projekt telektulajdonosa, építtetője, fenntartója és főbérelője. A lakók bérleti díja az építési hitel visszafizetését és a rezsiköltségeket finanszírozza. A hitel összege kb. 700 Eur / m<sup>2</sup>, a teljes rezsiköltség kb. 6-6.50 Eur / m<sup>2</sup>. Kiköltözés és az egyesületi szerződés felmondása esetén a lakók befizetéseit megtérítik, a lakások tulajdonjoga pedig az egyesületre száll.

Az egyesület üzleti és közösségi döntéseit közgyűlésen hozza, és ekkor választja meg a felügyelőbizottságot is. Az operatív munkát végző csoport az éves programokat, az üzleti tevékenységeket (kultúrház, rendezvények és szemináriumok, óvoda, étterem, fürdő) és a közösségi életet is irányítja, összesen kb. 20 alkalmazottal.

### **További információ:**

<http://www.sargfabrik.at/>

## Het Schieblock, Rotterdam (Hollandia)

**Kategória: köztes használat**

**Fejlesztés típusa: üres ingatlanok újrahasznosítása, belváros-rehabilitáció**

**Volumen: 12.000 m<sup>2</sup>**

**Időszak: 2009-**

**Bevezetés:** A Schieblock kísérlet a Rotterdam belvárosát jellemző kiüresedett irodaházak új funkciókkal való megtöltésére. A 2012-es Rotterdami Építészeti Biennálé középpontját jelentő Schieblock építészei, a Zones Urbaines Sensibles szándékai szerint olyan inkubátorház, amely a benne helyet kapó szervezetek, vállalkozások segítségével regeneráló motorja lehet a rotterdami belvárosnak. A beavatkozás kulcsa az épület visszakapcsolása a városi kontextusba egy gyaloghíd és vonzó földszinti funkciók által.

**Kontextus:** A Rotterdam belvárosát alkotó 1960-as évekbeli irodaházak mára elvesztették vonzerejüket, nem tudják kielégíteni a holland és nemzetközi nagyvállalatok ingatlanigényeit. Építészeti struktúrájuk, valamint a környező infrastruktúra elavultsága miatt az 1990-es években ezek az épületek megürültek és rehabilitációjukra azóta sem történt kísérlet, tervbe vett lebontásuk pedig nem valósult meg. A külső kerületek fejlesztési projektjei hatékonyan lobbiztak a különböző kulturális funkciók (mozik, Fotó Múzeum, Építész Akadémia) belvárosból a fejlesztendő területekre való kiköltözéséért, ezzel szegényítve a belváros kínálatát. A Schieblock-nak helyet adó épület két évtizede üresen állt, amikor a Zones Urbaines Sensible építésziroda kapcsolatba lépett a tulajdonossal és bérevelte annak egyes tereit. A ZUS 8 évig bérelte az épület egy részét szimbolikus 100 euróért, amikor az épület lebontásának terve megjelent a nyilvánosságban. A ZUS kampányba kezdett az épület lebontása ellen, és egy innovatív programmal, a Schieblock koncepciójával állt elő.



**Helyszín típusa:** belvárosi irodaházak

**Projekt célja:** A belvárosi funkciók peremkerületekre költözésével, a belvárosi infrastruktúra elavulásával és a gazdasági válsággal megüresedett épületek revitalizációja.

**Szellemiség:** A Schieblock koncepciójának alapelve, hogy a fiktív célközönség számára készülő beruházások és az ezeket előkészítő bontások helyett a már meglévő épületek és infrastrukturális elemek újrahasznosítását propagálja, azok új funkciókkal való megtöltésén, illetve az épület új funkciókhoz való fokozatos adaptációján keresztül. A Schieblock működési modellje szerint egy-egy funkció tesztelésre, kipróbálásra kerül, és a működő használatok rögzülnek a modellben, a sikertelenek pedig kikerülnek belőle. Ebben az értelemben a Schieblock programja folyamatosan alakul, fázisokban, próbák és értékelések sorozatán keresztül. A ZUS a „tervvel” szemben „fogatókönyvnek” nevezi ezt a fejlesztési és menedzsment-formát, az idővel változó, tanuló folyamatot.



**Program:** A Schieblock programjának lényege a különböző funkciók egymást megtermékenyítő párosítása és összekapcsolása, és ezen keresztül a gazdasági csere élénkítése, a különböző társadalmi csoportok közötti kapcsolatok létrehozása. Az épület különböző tereiben a következőképpen szerveződnek a Schieblock funkciói:

1. Közösségi terek az épület körül: az épülethez kapcsolódó közterek revitalizálása és élénkítése az épületben gyártott „instant bútorok” segítségével.



2. Közösségi terek a kapcsolódó gyalogoshidakon. Az épületet körülvevő gyalogoshíd („luchtsingel”) fontos eleme az épület-revitalizációs koncepciónak, amennyiben annak fizikai elszigeteltségét hivatott enyhíteni, az intenzív autóközlekedés által létrehozott

határokat oldani, a környező épületekkel és közterekkel való kapcsolatot erősíteni, az épület megközelíthetőségét javítani.



3. Vendéglátó- és oktatási a funkciók a földszinten. Az épület legfontosabb eseménytere a Dépendence elnevezésű tér, amely számos, helyszűkével küzdő oktatási intézmény (Rotterdam Academy for Architecture, Berlage Institute) kurzusainak, eseményeinek, valamint nyilvános vitáknak, konzultációs eseményeknek adott helyet. A Dépendence-hoz étterem és biciklikölcsönző is kapcsolódik, ez utóbbiból speciális városnéző túrák indulnak.



4. A kreatív ipar képviselői az emeleteken. Az épület emeletein található irodák, műtermek olyan fiatal cégeket és szervezeteket fogadnak be, amelyek közvetlen vagy közvetett módon hozzájárulnak a belváros felvirágoztatásához. A design, építészet, film, könyvkiadás (vagy éppen nyomtatás) és más kreatív területeken dolgozó cégek a ZUS koordináló munkájának, a közös szellemiségnek és a megosztott tereknek köszönhetően egymással is gyakran munkakapcsolatba lépnek, ezzel olyan szinergiákat hozva létre, amelyek a Schieblock programja nélkül nem léteznének.



5. Kézműves és kisipari vállalkozások az emeleteken és a kapcsolódó épületekben. A komplexum több kisipari funkciónak is helyet ad: az épületben található, és a környéken kidobott anyagokat is recikláló bútor-manufaktúra az épületen belüli terek és az épülethez kapcsolódó közterek mellett a környező épületekbe is készít bútorokat, ezzel hozzájárulva a városnegyed identitásának kialakulásához. Az épület egy modell-készítő üzemet is befogadott, amely a házban dolgozó építészeti cégeknek szállít maketteket.

6. Közösségi terek az emeleteken és a tetőn. A program egyik alapelve, hogy az épület különböző részein különböző típusú közösségi terekkel serkentsék mind az épület használói közötti interakciót, mind az épület látogatottságát.



### **Projekt fázisok:**

1. Egyeztetés a tulajdonossal minden új funkció megjelenése előtt: reklámprospektus gyártása, amely bemutatja a leendő partnereket, a projekt fejlődésének lépéseit. A tulajdonos meggyőzése, elcsábítása kulcsfontosságú a folyamatban.
2. Háromhetes esemény a földszinten berendezett Dépendance kulturális központban, amely különböző kulturális intézményeket fogadott be. Figyelemkeltés, az épület ismertté tétele, a nyilvános- és médiaérdeklődés felkeltése az épület terei iránt.

3. A földszint átalakítása állandó galériává: jelentkezők megjelenése.
4. Az épület körülötte tér berendezése utcabútorokkal, kerékpáros csatlakozás megoldása, közlekedési akadályok enyhítése.
5. Közösségi kert létrehozása a tetőn.
6. Épület tereinek összenyitása: új terek létrehozása, az épület kibontása az állványok és palánkok mögül: az épület tereinek láthatóvá tétele. Az épület 3 hónap alatt történő felújítása üzleti partnerré váló kivitelezőkkel: az alapvető infrastruktúra (lift, elektromos hálózat, stb.) helyreállítása.
7. „Ingatlanügynökség” létrehozása egy ingatlanfejlesztővel az épület tereinek kiadására, potenciális bérlők megkeresése, reklám, információs központ létrehozása.
8. Első bérlők megjelenése: start-up cégek, oktatási intézmények, műhelyek, filmstúdiók. Az üzleti modell kialakítása: a piaci árat megközelítő bérleti díj az épület egyes részeiben, amely finanszírozza a számos közösségi teret.
9. Szinergiák létrehozása az épületen belül: egymásnak potenciálisan bedolgozó cégek összekapcsolása
10. A bérleti modellek diverzifikálása: co-working terek létrehozása, amelyek potenciálisan saját bérleti egységgé nőnek ki magukat a Schieblock-on belül
11. Kampany az épületet a környező épületekkel összekötő híd finanszírozására. A híd megépítése részben közösségi finanszírozásból, részben a Városháza pályázatán nyert projektköltségből.
12. A Schieblock modelljének a környező irodaépületekre való kiterjesztése.

### **Szereplők**

**Építésziroda:** A Zones Urbaines Sensibles megbízás nélkül, saját projektként látott neki az épület revitalizációjának. Az építésziroda itt ingatlanközvetítő és menedzsment funkciókat lát el, valamint az épület és környéke vízióját határozza meg a városfejlődés szempontjából.

**Tulajdonos:** A tulajdonos, aki évekig szimbolikus áron adta bérbe épületét, a lebontása mellett dönt, de végül elfogadja, hogy van ennél jobb üzleti terv, és támogatja a projektet. 5 éves bérleti szerződést köt a Schieblock-kal.

**Ingatlanfejlesztő:** Segít az épület egyes részeinek kiközvetítésében.

**Kivitelező:** Üzleti partnerként elvégzi a kivitelezést, maga is érdekelt a hely működésében.

**Vállalkozások:** Egymással partnerségre lépve bérelnek helyet.

**Városháza:** Pályázatot ír ki közösségi, alulról induló kezdeményezések számára, amelynek győztese az évi városfejlesztési büdzsé 0.01%-át, 4 millió eurót kap projektje megvalósítására. A jelentkezők nagy nyilvánosságot kapnak és így jelentős ismertségre tesznek szert a városban. A győztest a városlakók szavazása nyomán hirdetik ki. A Schieblock ezt a szavazást nyeri meg a szavazatok 48%-ával, és ezzel pénzt szerez az épületet a környező irodaházakkal és közterekkel összekötő gyalogoshíd kibővítésére. Ezzel a Városháza az alulról jövő kezdeményezéseket beemeli a hivatalos fejlesztések

körébe, intézményesíti őket, ez átmenetet jelent a tervező hivataltól egy lehetővé tevő hivatali szerepvállalás felé.

A Városháza a Schieblock példájától inspirálva, újragondolja saját tulajdonú ingatlanjainak kezelését. A mintegy 940 városi ingatlant (iskolák, kórházak, stb.) leltárba veszi és felajánlja különböző innovatív használatok számára. A Schieblock földszintjén található De Dépendance fogadja be az ezekkel kapcsolatos tárgyalásokat: havi rendszerességgel megrendezi a Self-Building Café eseményét, amelyen, mint egy, a város ingatlanjait „árverező” informális piacon, a szóban forgó ingatlanok kerülnek bemutatásra.

**Állam:** A Schieblock példája a 2016-2030 közötti időszakra vontkozó holland állami építészeti stratégia részévé vált, mint a gazdasági válság hatásait lehetőséggé formáló minta.

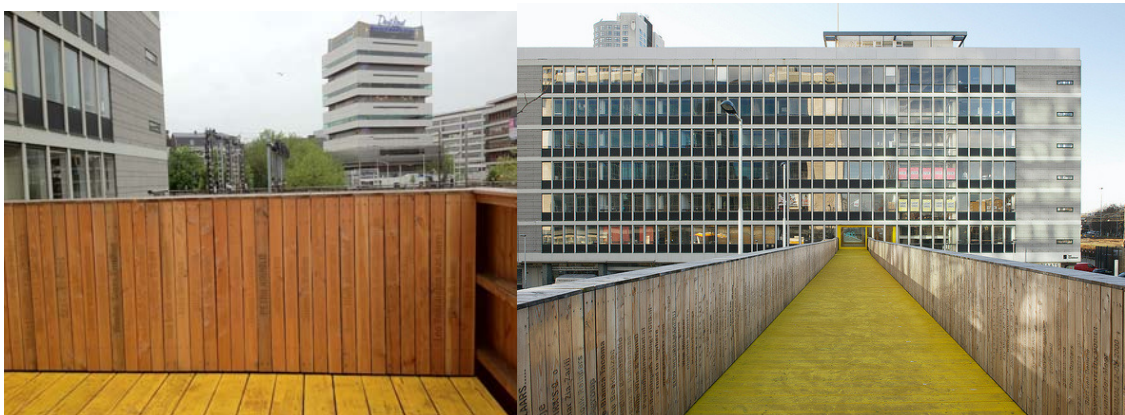
### **Pénzügyek:**

**Szervezet:** A ZUS céget alapít, amely az épület tereinek felújítását és kiadását tűzi ki célként.

**Felújítás:** A négy kivitelező beszáll a cégbe és egy időben elnyújtott fizetési megállapodást köt; a 3 hónapos felújítás költségeit a Schieblock 3 év alatt, közvetlenül a bérleti díjakból fizeti vissza.

**Bérletek:** Az épületet a Schieblock közel piaci áron bérlti a tulajdonostól. A Schieblock által bérlbe adott egy terek egy része piaci áron kerül kiadásra, ezek finanszírozzák a közösségi tereket és funkciókat egy fenntartható bérleti ökológia részeként. A bérlők számára jobban megérni a Schieblock-ban bérelni munkatereket, hiszen gyakran közösen bérlik az egyes tereket. A Schieblock új szolgáltatásként co-working tereket is megnyitott, amelyek bérletéből tovább lehet lépni teljes bérleti egységek bérletébe, egyfajta inkubációs folyamat részeként. 4 évvel a megnyitás után az épületben 80 különböző cég tartózkodik.

**Építkezések:** Az épületet a környező irodaházakkal és közterekkel összekötő gyalogoshíd első szakasza közösségi finanszírozásban (crowdfunding) valósul meg. A gyalogoshíd kiterjesztése a Városháza „City Initiatives” pályázatán nyert projektköltségvetésből készül el.





## **Kommunikáció:**

**Láthatóság:** A Schieblock sikerében jelentős része van a médiavisszhangnak. A ZUS által írt, az épület lebontását ellenző, rotterdami napilapokban megjelent cikkek nagy visszhangot keltettek, és megszerezték a közvélemény támogatását. A projekt vonzereje ezzel mind a tulajdonos, mind a városvezetők számára jelentősen megnőtt. A Schieblock népszerűségét növelte a számtalan internetes platform, amelyek beálltak a projekt mögé, valamint közzétették a közösségi finanszírozási felhívást, amely mintegy 100.000 eurót hozott a projekt számára. A Schieblock ismertségét tovább növelte mind a Városháza „City Initiative” pályázata, mind a 2012-es Rotterdami Nemzetközi Építészeti Biennálé, amelynek kurátorai a ZUS iroda tagjai voltak, és amelynek fontos részét képezték a Schieblock köré szervezett „teszthelyszínek” (test sites).



**Bérlők:** A potenciális bérlőket a Schieblock reklámmal és egyeztetések során nyeri meg. Ingatlanközvetítőként viselkedve, a ZUS építésziroda információs központot nyit az épületben, és találkozót szervez a kreatív iparágak képviselőinek megnyerésére. Cégenként átlagosan 7 tárgyalás szükséges a szerződés aláírásáig. A jelenleg az épületben dolgozó 80 vállalat mellett még 50 olyan céggel folytattak tárgyalást, akik végül nem költöztek az épületbe.

**Eredmények:** A Schieblock mind Hollandiában, mind nemzetközileg látványos sikert ért el. Követendő gyakorlatként helyet kapott a nemzeti építészeti stratégiában. A ZUS máshol is alkalmazható modellt készít a Schieblock tapasztalataiból, és ezt különböző fórumokon adja tovább: több országban születnek kísérletek a Schieblock modelljének felhasználására. A Schieblock épületével szomszédos irodaházak tulajdonosai is érdeklődnek és alkalmazni kezdik a modellt, sőt, a Városháza is újragondolja ingatlanpolitikáját és bevezeti a köztes használat elvét.

**Budapesti alkalmazhatóság:** Budapesten számos üres ingatlan található, mind állami, mind önkormányzati, illetve magántulajdonban. A flexibilis bérleti modellek kialakítása és alkalmazása, a Városháza intézményi támogatása jelentősen megnövelhetik a kihasználatlan épületállomány újrahaznosításának esélyeit. Ehhez megfelelő (i) jogi háttér, (ii) gazdasági keret és (iii) lebonyolító szervezetek szükségesek, valamint a (iv) program promóciója, népszerűsítése, a (v) flexibilis ingatlan-menedzsment elveinek elfogadtatása a különböző tulajdonosi körökkel, valamint a helyi politikával.

## Metropolzonen, Koppenhága (Dánia)

**Kategória:** belváros-megújítás, felülről szervezett - részben megvalósult

**Fejlesztés típusa:** komplex belváros revitalizáció

**Volumen:** 28.269 lakosú 20.000 munkahellyel rendelkező belváros

**Időszak:** ötletpályázat, workshopok: 2007, előkészítés: 2008-2009, kivitelezés: I. ütem - 2010-2013, II. ütem, metróvonal 2013-2018



Ötletpályázat - Építész: Effekt, látványterv : cenario.com

**Projekt célja:** A városlakók számára funkcionálisan kiüresedett belvárosi területek revitalizációja közterületi hangsúlyokkal, a közösségi és nem-motorizált közlekedés előtérbe helyezése, a magánszféra belvárost élénkítő fejlesztéseinek támogatása

**Résztvevők:** önkormányzat, privát fejlesztők

**Program mix:** új városi terek létrehozása, új vízpart-használat, vasúti területek lefedése, kulturális tengely; magánszektor projektjei: "Tivoli-homlokzat", mixed-use Sörgyár projekt, irodaházak

### Projekt leírása

2007-ben, a főpolgármester nagyszabású víziója mentén, Koppenhága önkormányzata egy egységes belvárosi fejlesztési koncepció kidolgozásáról döntött. A Metropolisz-zóna víziójára helyi workshopokat követően (helyi lakosok, egyesületek, helyi gazdasági szféra), nemzetközi ötletpályázatot rendeztek öt vegyes team (sztárépítészek, fiatal építészek, közlekedési és vasúti szakemberek) részvételével.

A javaslatokat (maketteket, terveket, látványterveket) a koppenhágai városháza aulájában mutatták be. A teamek egy modern és nyüzsgő metropoliszt vizionáltak ikonikus épületekkel és intenzív, élhető közterületekkel.

## A zsűri javaslatai

A városépítészekből, Malmö volt főépítészéből és fenntarthatósági szakértőből álló tanácsadó panel az alábbiakat emelte ki a javaslatokból:

- A kialakult közlekedési helyzet akadályává vált a koppenhágai belváros további fejlődésének. Ezen, csak a Metropolisz-zóna egészére érvényes, egységes közlekedési koncepcióval lehet változtatni. El kell kerülni, hogy a kis utcák összes területét a parkolás és közlekedés foglalja el, és ezekben az utcákban is helyet kell adni más közterület-használatnak.
- A közterületek minősége jelentősen hozzájárul a Metropolisz-zóna karakteréhez. Ezért a különböző típusú közterületek rendszerét kell kialakítani, amely a városlakók különböző csoportjai számára különféle használati lehetőségeket nyújtanak.
- Londonhoz hasonlóan, célszerű alacsony emissziós zónák (LEZ) kialakítása.
- A Metropolisz-zóna projekthez célszerű hozzárendelni egy kulturális és művészeti alapot.

## Tematikus tagolás

A zsűri a legjobbnak a *DSB arkitekter, Elkiær + Ebbeskov, Testbed Studio, Noema research and planning* és a *Rambøll* mérnökirodából álló team által javaslatát tartották, amely a Metropolisz-zóna négyes tematikus tagolását javasolta:

- (1) egy vendéglátó teraszokkal, divatüzletekkel élénkített kikötői sétányt;
- (2) egy világvárosias belvárost, amely a központi találkozóhely a városban (benne egy médiacentrummal, és a területet szétszabdalo lemélyített vasúti a sínek lefedésével);
- (3) egy kulturális tengelyt;
- (4) tengerparti zónát a sportolásra és rekreációra, az ezt kiegészítő vendéglátóhelyekkel

## Eszköztár

A team négy fő eszközt javasolt a célok elérésre:

- (1) **Kulcsprojekteket** — a súlypontokba helyezett stratégiai projekteket, amelyek a környezetük karakterét teljes mértékben átalakítják, és sok használót vonzanak.
- (2) **Transzformációt** — a "halott" területek funkcióváltását.
- (3) **Gerillaprojekteket** — rövid erőteljes eseményeket, pontszerűen egy-egy helyszínre koncentrálva.
- (4) **Funkcionális szabályozást** — pl. a nyitva tartás vagy köztér-használati szabályok megváltoztatásával egy új dinamikát lehet elérni a városrészben.

A különböző célokat szolgáló intézkedések gyakorlati megvalósítására pedig egy 'mit tegyünk' mátrixot állítottak össze:

Város és a közterek aktivizálása	Szabadabb hozzáférést a városhoz	Transzformáció
Közterületi sportolás, házikedvencek sétáltatása, pihenés elősegítése	Több szabadon megközelíthető közteret és bejárható épülettereket	Új, mindenki számára nyitott középületeket
Interaktív épületvilágítások, időszakos aktivitások	Több nem üzleti alapú aktivitást	Átmeneti használatot (fesztiválok, vásárok, sport és események)
Új típusú technológiák / információ	Nyitva tartások meghosszabbítása, együttműködés a kulturális és intézményi szolgáltatók között	"Gerillaeseményeket" (rövid távú alternatív használatot, a közterek meghökkenítő újszerű használatát)
Művészet bekapcsolása	Megismertetni a város eseményeivel a városlakókat és turistákat	Lehetőségeket a hozzáépítésre, beépítésre, funkcióváltásra
Mixed-use épülethasználat	A közterek és a vízfelületek aktívabb használatát rekreációs funkciókra	A maradéktérületek kihasználását
A különböző érzékszervekre ható hatások (fények, hangok, illatok, színek)	A meglévő közterek jobb kialakítását rekreációra, vásárookra és eseményekre	Nagyobb sűrűséget, magasabb épületeket, az épületek és terek multifunkcionális használatát
"Time-share": különböző funkciók a nap / év különböző szakában	Új közterületek létrehozását	

Kapcsolatok	Finanszírozás	Ösztönző programok
Szvk.közlekedés csökkentése - a gyalogosok és biciklisták körülményeinek javítása	A közterületek szponzorálását (pl. a közterületi reklámok révén)	A design, divat, kézműves és művészeti tevékenységeknek
Új gyalogos területeket	Legyenek bevételek a parkolásból	A kísérletező vállalkozásoknak, művészeknek és eseményeknek
A szomszédos területekhez vezető kapcsolatok javítását	Stratégiát a reklám, szponzorálási és eseménybevételek felhasználására	Partnerségi és mentor-programok
Mélygarázsok a terület szélére kerüljenek	Mentori programot a stabil és az újonnan induló vállalkozások között	
Alternatív közlekedési lehetőségeket (citybike, villamos, riksa, elektromos taxi, vízibusz)	Inkubátor-programokat a start-up vállalkozásoknak	
A közterületek láncolata több élményt nyújtson	Programot az elavult épületek bontására / átalakítására	

### Vizsgálat és stratégia

Az ötletpályázatot követően, a Gehl Architects egy részletes analízisre épülő átfogó stratégiai tervet készített a területre. A vizsgálat során feltérképezték a területen már folyamatban lévő részprojekteket (épületek, közterületek, bicikliutak, gyalogos közterületek, távlati

metróállomások), a lakosok számát és a lakóházak jellegét, a munkahelyek számát és jellegét, a fő célpontokat (vasút és metróállomások, legfontosabb attrakciók) és a látogató- / utazószámmal, a középületeket és kereskedelmi egységeket, a földszinti üzlethelyiségeket, valamint a különböző közlekedési módok forgalmi számait, a közösségi közlekedést, gépkocsi- és bicikli-parkolóhelyeket; a balesetek és a torlódások helyszíneit.

A vizsgálat kitért a Metropolisz-zónában a lezárt területekre és a fizikai akadályokra. Feltérképezte az unalmas utcaszakaszokat, illetve a terület attrakcióit; a rekreációra alkalmas köztérket, az ülőhelyeket és a nyári kinttartózkodásra alkalmas tereket, a benapozást; valamint azokat a helyeket, ahol rendezvényeket tartanak.



A tanulmány a vizsgálatokból és a lehetőségekből kiindulva nyolc intézkedési stratégiát javasolt:

- (1) A gyalogosok által használt városi terek vizuális és használati minőségének javítását és jobb gyalogoskapcsolatokat.
- (2) Gyors, kényelmes és biztonságos bicikliút-hálózatot a belvárosban.
- (3) A város érdekei szerint alakított autós forgalmat.
- (4) A tömegközlekedési eszközök könnyű elérhetőségét, valamint a jó átszállási lehetőségeket a bicikliseknek a kerékpárról a tömegközlekedésre.
- (5) Új rekreációra alkalmas köztérket létrehozását (a nem indokolt helyen lévő parkolók helyén is).
- (6) Zöldebb városrészeket (több zöldfelületi elemet).
- (7) Metropolisz-identitást, eseményekkel és pulzáló élettel.
- (8) Helyi identitást az egyes negyedeknek.

A stratégia is megtartotta a metropolisz-zóna alábbi négyes tematikus tagolását az ötletpályázat eredményeinek megfelelően:

- északi vízparti zónára
- belvárosi központi zóna
- kultúr-tengely
- déli tengerparti zóna

A tanulmány bemutatta a meglévő köztér-hálózatot, és egy ennél sokkal gazdagabb közterületi térstruktúrát rajzolt fel, kiegészítve azt a vízparti és zöldterületekkel. A tervezett térstruktúrán belül hét projektre tett javaslatot: két vízparti közterület-fejlesztésre, egy központi sétálóutca és főtér kialakítására, két forgalmas útvonalon a gyalogos kapcsolatok javítására, valamint a múzeumok és galériák kulturális tengelyére az utcán is megjelenő művészeti projektekkel.

A javaslatok között a jobb gyalogos kapcsolatok mellett, 'city lounge'-jellegű ötletek is felmerültek. Azaz a közterületek intenzívebb használata, sokkal több rekreációs lehetőséggel és pihenőhellyel.

A Metropolisz-zóna 49%-a önkormányzati tulajdon, de a közösségi projektekkel párhuzamosan, az eredeti főpolgármesteri vízió hasonlóképpen domináns elképzelése az volt, hogy Koppenhága belvárosában egy nagyobb város sűrűség jöjjön létre, súlyponti helyeken elhelyezett magasépületekkel ("tornyokkal") vagy hangsúlyos középületekkel.

### **Magánszféra projektjei**

Az eredeti vízió alapján, a magánszféra öt nagy projektje is beépült a tervekbe.

- A "Tivoli-homlokzat" (egy háromemeletes üvegcsík a Tivoli-telek szélén éttermekkel és szórakozóhelyekkel / 2013-as átadással tervezve — a projekt egyelőre késik),
- a Realdania alap által finanszírozott, hatalmas vízparti mixed-use fejlesztés a "Sörfőzdetelken" (a nagy vitákat kiváltó épületet Rem Koolhaas / OMA tervezte, elkészülte 2016-ra várható)
- a Kristallen bankszékház (2011-re megépült)
- a Smaragden irodaház (a projekt eredeti tervezője Eric Egeraat, de túl drágának bizonyult, és helyette más tervezete iroda épült),



*Gyáripárosok Háza, esti homlokzat - Fotó: Karsten Iversen*

- a Gyáriparosok háza, ami 2013-ra megépült (ennek a projektnek a volumene, és köztérhez való viszonya is komoly vitákat váltott ki)

### **Részvétel és kommunikáció**

A város vezetése a projekt megkezdése előtt széles körű közös megbeszéléseket folytatott a jelentős intézményi szereplőkkel (Realdania Alap, Gyáriparosok Szövetsége, Nykredit bank, Tivoli, Dán Államvasutak, további fontos cégek). Továbbá komoly prioritást kapott, hogy kellőképpen időben elkezdődjön a párbeszéd a lakossággal (Dialogus a Koppenhágaikkal).

A Metropolisz-zóna, a workshopok, az ötletpályázat és annak a városházi kiállítása kezdetben nagy lelkesedést és médiavisszhangot váltott ki Koppenhágában.

A magasházak, a Tivoli beépítése és a vízparti Sörfözde-telki 17.000 m<sup>2</sup>-es projekt ellen azonban protestcsoportok szerveződtek, akik komoly nyomást gyakoroltak a politikusokra. Egyes projektek ellen több tízezer aláírást is összegyűjtöttek, és az akcióik eredményeképpen lefűjték Norman Foster tervezte 25.000 m<sup>2</sup>-es felhőkarcoló megépítését a Tivoliba, és gyakorlatilag megakadályozták a többi még csak ötletként létező magasház-projekt kibontakozását. (Végül 4-5 év vita után, a magasházakkal kapcsolatban, az a kompromisszum alakult ki, hogy 40-50 m-es épületek egyedi elbírálás alapján még elfogadhatók a belvárosban, és ilyen léptékű fejlesztések el is indultak.)

A Realdania Alap által kezdeményezett 17.000 m<sup>2</sup>-es vízparti "Sörfözde-projekt" ellen szerveződött csoport is mindent megtett, hogy megakadályozza a projektet, de több éves procedúrát követően, végül elutasították az utolsó fellebbezésüket is.

A protestcsoportok több saját alternatív honlapot is üzemeltettek, ahol a kritikai észrevételeiket és az alternatív javaslatukat közzétették. A kritikai észrevételek két fő témája a történelmi városkép tönkretétele, illetve az volt, hogy a belvárosi magasház projektek egy szűk gazdasági elit érdekeit képviselik. A csoportok aktív tevékenysége körülbelül 2009-ig tartott.

### **A projekt megvalósítása**

A 2010-es főpolgármester-váltással a projekt lendülete alábbhagyott, de végül az új testület is a projekt folytatása mellett tette le a voksát. Több jelentős részprojekt azonban meghiúsult:

- A lemélyített vasúti sínek lefedését a főváros, az államvasutakkal, a pályaudvarok és a vasúti pályák vagyongazdálkodó cégeivel együtt megvizsgálta, de végül azt állapították meg, hogy a projekt megvalósítása túl költséges lenne.
- A Gehl Architects elemzése rámutatott, hogy a belváros legforgalmasabb autós útvonala a H.C. Andersen boulevard egy komoly fizikai akadályként jelenik meg a gyalogos belváros szerkezetében. Felmerült, hogy az optimális megoldás az autóforgalom föld alá süllyesztése lenne. Kiderült, hogy egy ilyen földalatti alagút megépítést a város nem tudja finanszírozni.
- Pipilotti Rist és Carlos Martinez művészeti projektje a Sankt Jørgens-tavat és a mögötte lévő Nyropsgade-negyeden keresztül kígyózó pink szalag és ennek a csomópontjaiban színesre festett city-lounge köztér megkezdte az előkészítés stádiumában. (Csak a projekt kidolgozására szavaztak meg költségvetési pénzeket.)

- A művészeti és kulturális tengely kialakítására 2008-ban workshopokat tartottak és 2009-ben a résztvevő intézmények egy javaslatot terjesztettek a városháza elé. A New York-i Museum Mile mintájára felvázolt "Copenhagen Mile" koncepció azonban elhalóban van.

A Metropolisz-zóna, mint egységes projekt fővárosi kommunikációja is minimálisra csökkent. Az egyes részprojekteket sokkal szívesebben említik úgy, mint önálló fejlesztéseket.



Fotó: Politiken / Jens Dresling

A nagyszabású vízió közösségi részének végeredménye végül nagyrészt konvencionális eszközökkel megvalósított köztér-megújítási projektekből jelenik meg, amelyek 2013-ban érnek a befejezésükhöz.

A legérdekesebb megvalósuló közterület a vízbe elnyújtott W-alakban benyúló Kalvebodmóló. A JDS Architects által tervezett számtalan innovatív részlettel kialakított, térben is hullámzó alakú móló megkétszerezi a vízparti pihenőhelyek hosszát. A vízbe benyúló része napozásra lesz alkalmas, lesznek rajta sport- és játszóterek, pihenőhelyek; és lehetővé teszi, hogy kajak és kenusportokat lehessen üzni a város belsejében. (A mólóról, az eredeti koncepcióhoz képest lehagytak két csápot, ahol rámpaszerűen föl lehetett volna menni a két szomszédos hídra.)



Építész: JDS / jdsa.eu



## **Költségek**

A projekt előkészítése, a vizsgálatok és a kapcsolódó kommunikáció 2 millió DKK-ba (ca. 77 millió Ft-ba) került. Majd, a dán főváros a Metropolisz-zóna közösségi közterületi és művészeti projektjeire összesen 133 millió dán koronát (ca. 5,1 Mrd Ft-ot) szavazott meg.

Egy-egy közterületi projekt költségvetése 26 és 46 millió korona között mozog, és 10-20 %-ban sikerült társfinanszírozást találni a projektekhez (pl. a Gyáripárosok szövetségétől, fejlesztési alapokból).

## **A projekt értékelése**

A koppenhágai esettanulmány jól bemutatja, hogy a történelmi városmaggal rendelkező európai város belvárosának a fejlesztése, még a mégoly gondos szakmai előkészítés mellett is, komoly indulatokat kavart, és csak a több lépcsőben történő kompromisszumos eljárások lehetnek relatíve sikeresek. Sajnos a koppenhágai projekt példamutató interdiszciplinaritása a tervpályázati szakaszban nagyon hamar kifulladásra vezetett és az intézkedések javasolt eszköztármátrixa kihasználatlan maradt ebben a projektben. (Ettől függetlenül, a javasolt mátrix jó alapja lehet más hasonló programok intézkedéseinek.)

Az is látszik, hogy a belvároson átvezető személygépkocsi-forgalom problémáit teljes mértékben még Európa egyik legbiciklisbarátabb nagyvárosában sem tudják megoldani pusztán közterület-átalakítási és műszaki megoldásokkal.

A példa arra is rámutat, hogy a történelmi belvárosok problémáira a helyi innovatív építészek érzékenyebb megoldásokat tudnak kínálni, mint a nemzetközi sztárépítészek.

## **További információk**

<http://subsiste.kk.dk/sitecore/content/Subsites/Metropolzonen/SubsiteFrontpage/English.aspx>

<http://jdsa.eu/kal>

## Superkilen, Koppenhága (Dánia)

**Kategória:** közterek, közösségi fejlesztések

**Fejlesztés típusa:** tárgyi léptékű elemekre és helyi közösségre építkező, városépítészeti léptékű rehabilitációs program, minimális költségvetésből

**Volumen:** 30,000 m<sup>2</sup>, 750 m hosszú park és köztér sor

**Időszak, fázisok:** 2010 - kutatás, közösségi tervezés / 2011 építés

**Projekt célja:** bevándorló közösségek által lakott városrész fejlesztése, a közösségek hagyományainak és tárgyi kultúrájának beépítése a közterek arculatába, ezen keresztüli társadalmi integráció

**Résztvevők:** Koppenhága önkormányzata, Realdania alapítvány (megrendelők), BIG (építész tervező), Topotek1 (tájépítész tervező), Superflex (design és közösségi programozás)

**Program mix:** közpark, közösségi terek, köztéri kiállítás, három zónában piac-kultúra-sport / városi nappali / sport-játék programok



Fekete tér - városi nappali zóna. Forrás: superflex.net



Vörös tér - piac / kultúra / sport zóna. Forrás: superflex.net

## A projekt története

A Superkilen városi park Koppenhága egyik legtöbb bevándorló által lakott kerületének közepén, egy korábban felszámolt vasútvonal nyomvonalán vonul végig. A park környékén több, mint 60 ország közösségei élnek. A projekt célja olyan városrehabilitáció megvalósítása volt, ami rendkívül szűk anyagi keretek között is képes a sokféle közösséget megjeleníteni és kötődést kialakítani köztük és a város között. Ez a célkitűzés elsősorban a környék társadalmi feszültségeinek enyhítésére és kezelésére irányult. Ugyanakkor cél volt egy a dán kultúra közhelyszerű homogenitásával szembenelő projekt megvalósítása is, ami képes kommunikálni a főváros sokszínűségét.

Ezért a park hagyományos építészeti eszközök és térbútorok helyett a bevándorlók anyasországaiból emelt be egy-egy tárgyat a végleges kialakításba, a csatornafedelektől a padokon át a lámpákig, mászókáig vagy közlekedési tábláig és cégérekig. Így a Superkilen több, mint 60 ország köztéri részleteinek világkiállításaként is működik. A tárgyakat a bevándorlók választották, továbbá öt kiválasztott helyszínre közös utazást is szerveztek, ahonnan kiemelt elemek kerültek át Koppenhágába. Ezzel a park a kertépítészet világot modellező, játékosra építkező hagyományait is folytatja. A park növényeit a közelükben álló tárgyak eredetének megfelelően választották ki.

A park három nagy program zónára bomlik: a vörös zóna témája a piactér és a kultúra, a fekete zóna a városi nappalit mintázza szökőkutakkal és padokkal, a zöld zóna a sport és rekreáció területe. Az itt elhelyezett tárgyak és programelemek is követik a témákat és a környékeliek kívánságait.

A projekt megvalósulása óta számos elismerésben részesült, 2013-ban elnyerte a red dot design nagydíjat.

### **Költségvetés**

A projekt költségvetése 7,700,000 Euro (75,000 HUF / m<sup>2</sup>) volt, amit Koppenhága önkormányzata és a Realdania alapítvány teremtett elő.

A Realdania alapítvány egy 150 éves múltú lakáshitel alapból jött létre 2000-ben, az alap vagyonának egy egyesülés utáni konszolidációjával, azzal a céllal, hogy a felhalmozott tőkét filantróp célokra, a jövő generációk épülésére használják fel. Az alapítvány célterülete az épített környezet (városok, épületek, örökség) aminek innovatív fejlesztését anyagilag és szakértelemmel támogatja. Ebben önkormányzatokkal és más cégekkel működik együtt.

### **Részvétel és kommunikáció**

A projekt folyamatában központi jelentősége volt a környékbeli bevándorlókkal fenntartott kapcsolat, a tárgyak kiválasztásán túl a hozzájuk kapcsolódó hagyományok, személyes és közös történetek gyűjtése, strukturálása és megjelenítése is. Ezért és a tér átadás utáni aktivitásainak koordinálására több eszközt is kifejlesztett a tervező Superflex. A tér saját weboldallal rendelkezik, ami a közös és személyes programokat egyezteteti és megjeleníti, egyben nyilvános felületet nyújtva a korábban háttérbe szoruló bevándorló közösségeknek. Emellett egy mobil és webes alkalmazás is elérhető, ami a kiállított 108 tárgy történetét, származását mutatja be az itt lakóknak és az ide látogatóknak.

A programok szervezésében a környéken működő sportklubok és közösségi helyek is részt vesznek, illetve az eddig keveredő aktivitások (hoki pályán szervezett piac, stb.) a tér végleges működésének is modelljeivé váltak, kiterjedve a park teljes területére.

### **További információ:**

<http://superflex.net/tools/superkilen/> (projekt leírás)

<http://superflex.net/superkilen> (mobil és web alkalmazás, tárgyak katalógusa)

<http://superkilen.dk/> (a tér közösségi oldala)

<http://publicspace.org/en/works/g057-superkilen>

<http://www.realdania.dk/English.aspx>

## Lent Space, Canal St, New York

<b>Kategória:</b>	<b>köztérmegújítás, zsebparkok, átmeneti hasznosítás</b>
<b>Fejlesztés típusa:</b>	<b>ideiglenes park és művészeti-kulturális tér egy parkoló helyén</b>
<b>Volumen:</b>	<b>2000 m<sup>2</sup></b>
<b>Időszak, fázisok:</b>	<b>2009-</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>magántulajdonú telek bevonása nagyobb köztéri fejlesztésbe az ingatlanfejlesztés időszakát megelőzően, kölcsönös előnyökkel járó együttműködés önkormányzat és fejlesztők között</b>
<b>Résztvevők:</b>	<b>Trinity Real Estate (teletulajdonos), Lower Manhattan Cultural Council (kulturális programozás, a tér működtetése), Hudson Square Connection (kerületi fejlesztő szövetség), Interboro Partners (építész tervezők, köztéri program kialakítói), civil és piaci partnerek</b>
<b>Program mix:</b>	<b>ideiglenes köztér kialakítása, kiállító tér, kulturális események</b>



A tér felülnézetben, előtérben a faiskolával, a háttérben a mobil kiállító fallal, körben a nyitható kerítéssel. Forrás: [www.lmcc.net](http://www.lmcc.net)



A park nézete, ideiglenes installációval. Forrás: [www.lmcc.net](http://www.lmcc.net)

## A projekt története

A Lent Space ("kölsönadott tér") Manhattan déli részén, a nagy forgalmú Canal Street és a Hatodik sugárút kereszteződésében álló területen létrehozott kulturális tér. A több beépítetlen, nagyrészt köztér funkciójú telekkel körülvett kereszteződés legnagyobb eleme magántulajdonban állt, amikor a gazdasági válság következményeképpen beépítése a jövőbe tolódott. A tulajdonos Trinity Real Estate, a kerületi cégeket, civil szervezeteket és önkormányzatot összefogó Hudson Square Connection fejlesztő szövetség és Manhattan déli részének legfontosabb kulturális szervezete, a Lower Manhattan Cultural Council együttműködése eredményezte a telek ideiglenes kulturális célú hasznosítását.

A program meghatározásánál cél volt a nagy forgalmú kereszteződés melletti telek emelt színvonalú hasznosítása és a közösségi szempontok érvényesítése a magántulajdonos érdekeinek figyelembe vételével. Az utóbbihoz kapcsolódik például a terület bekerítése, ami viszont a tervezés során a megnyitható mobil kiállító fal koncepciójához vezetett. A területen található növények faiskolaként működnek és az építkezés megkezdésével a környék utcáin kapnak végleges otthont.

A tér ideiglenes kiállítások mellett heti rendszerességgel nap közbeni és esti programokat, koncerteket, előadásokat, workshopokat fogad be, amiket az LMCC koordinál jelentkezések és saját koncepciók alapján. Emellett a nyitva tartási időben mozgó ételárusok is működnek a térenél.

## **Részvétel, nyilvánosság**

A Lent Space, sok más New Yorkban működő közpark és tér mintájára az önkormányzatokhoz képest egyre nagyobb szerepet kapó magáncégek és civil szervezetek változó együttműködésében fenntartott részleges közterek közé sorolható. A létrehozásban és működtetésben szerepet vállaló szervezetek által kezelt terek a POPS (Privately Operated Public Space - magán fenntartású köztér) kategóriától a nyilvános eléréssel bíró magánterekig terjednek. A Lent Space esetében a magántér korlátozó jellege a nyitvatartásban és a bekerítettségben nyilvánul meg, aminek ugyanakkor előnye az így létrejövő kiállítási, komplex programozási lehetőség.

Különös jelentőséget adott a projektnek, hogy a kulturális szervezeteket különösen súlyosan érintő válság időszakában új helyszínt lehetett létrehozni kifejezetten kulturális és művészeti programmal, ugyanakkor elkerülve a nagy beruházások költségeit és építészeti, kommunikációs és intézményi nehézségeit.

A projekt kulcsszereplője a nonprofit szervezetként működő Hudson Square BID, azaz a tér környékének utcáit összefogó fejlesztési tanács (Business Improvement District). Ennek felügyeletét közösen alkotják az itt működő cégek, civil szervezetek és Manhattan önkormányzati képviselői. A BID-ek működési költsége a cégek által fizetett helyi adóból áll elő, amit a környék fejlesztésére fordítanak. A Hudson Square BID területén 35,000 alkalmazott dolgozik, elsősorban média, hirdetőipar, design és kommunikáció területen. A szervezet tevékenysége a közterek fejlesztésén túl a cégek ide vonzására, a bérelhető helyek közvetítésére és érdekképviselőre, illetve érdekegyeztetésre is kiterjed.

A Lower Manhattan Cultural Council negyven éves szervezet, ami New York pénzügyi negyedének kulturális életét formálja. Az LMCC a kezdetektől aktívan foglalkozott a közterek kulturális használatával, saját helyszínként csak produkciós irodát tart fent. Vendégműterme és archívuma a World Trade Center elleni támadásokban elpusztult, mára azonban az eredeti tevékenységi köreit ki is bővítette, együttműködve a város üzleti, civil és művészeti szereplőivel.

## **Költségvetés**

A tér építésének költsége kb. 500,000 USD volt, a teljes projekt költsége összesen kb. 1,000,000 USD.

## **Utóélet**

A Lent Space a sajtóban és a város kommunikációjában is modellként jelent meg az üres építési telkek időközi hasznosítására. Ennek fő kritériumai a szereplők számára kölcsönösen előnyös

kialakítás, a kiemelkedő színvonalú, az időbeli korlátokat tudatosan kezelő építészeti minőség és a folyamatos, egyedi karakterű, a hely és az időszak adottságait kihasználó programozás.

**További információ:**

<http://www.interboropartners.net/2012/lent-space/>

[http://www.lmcc.net/cultural\\_programs/lentspace](http://www.lmcc.net/cultural_programs/lentspace)

<http://www.hudsonsquarebid.org/>



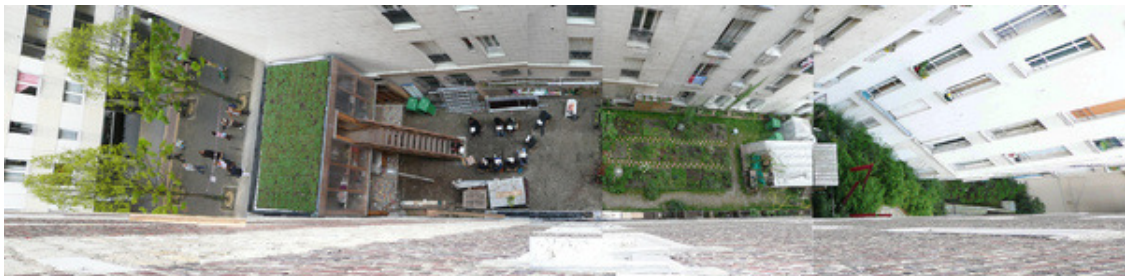
## Passage 56, Párizs (Franciaország)

<b>Kategória:</b>	<b>Köztérmeújítás, zsebparkok</b>
<b>Címszavak:</b>	<b>közösségi kert, részvétel</b>
<b>Helyszín típusa:</b>	<b>Üres telek egy alacsony jövedelmű külvárosi lakóövezetben</b>
<b>Volumen:</b>	<b>200 m<sup>2</sup> (6.50m x 30m)</b>
<b>Időszak:</b>	<b>2006-2009</b>



**Bevezetés:** A Passage 56 egy rendkívül sűrűn beépített párizsi negyedben, egy szűk foghíjtelken kialakított közösségi kert és központ. Az önkormányzat, helyi szervezetek és egy építésziroda együttműködésével egy közösségre kezelt tér jött létre, amely a kertkultúra és a helyi árucserre különböző igényeinek ad helyet. A Passage 56 a 2010-es Mies van der Rohe díj egyik kiemelt projektje volt.

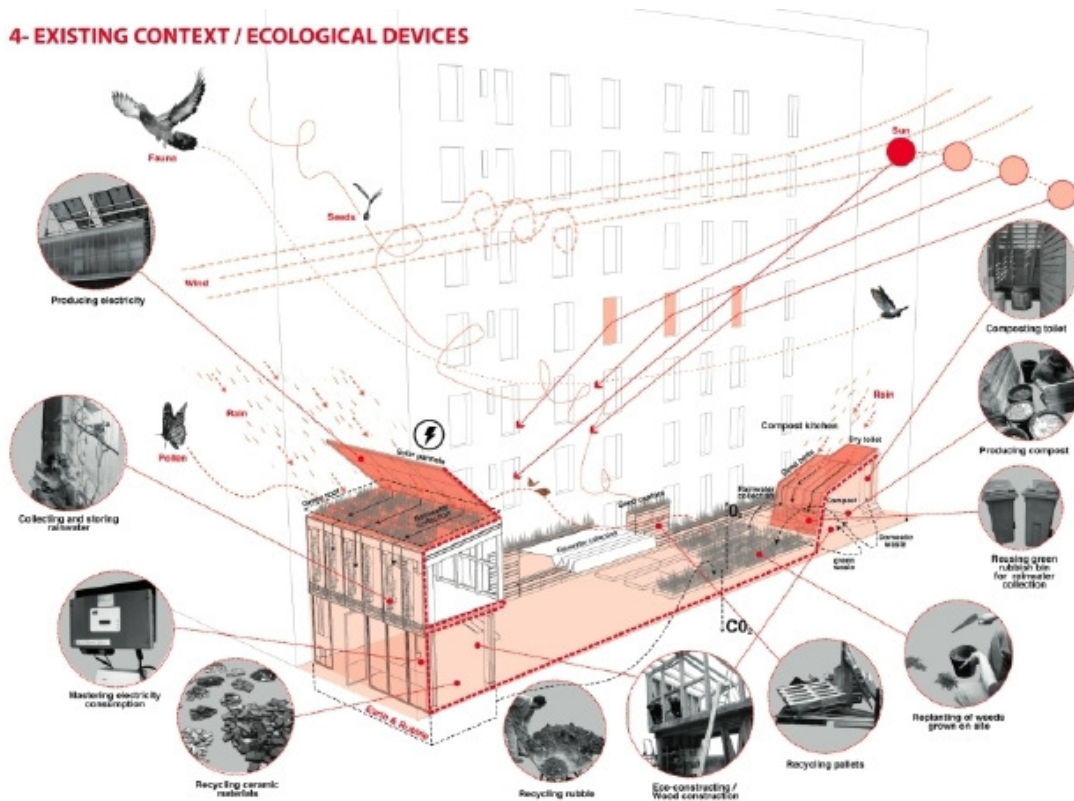
**Kontextus:** A Rue Saint-Blaise Párizs egyik keleti, alacsony jövedelmű, főként bevándorló családok által lakott, magas beépítettségű negyedében található. Az 56-os szám alatt található átjárót az 1980-as években zárták le a szomszédos épület építkezése idején, és azután nem került újra használatba. Mivel a telek alkalmatlannak tűnt mind építkezés, mind jelentős köztér kialakítására, lezárása után elhagyottan állt, leginkább személtlerakóhelyként funkcionálva.



**A projekt célja:** Az évtizedek óta üresen álló telek felkeltette a párizsi Atelier d'Architecture Autogérée platform figyelmét, akik meglátták a lehetőségek egy minőségi, közösségi alapon, nyitott részvételi folyamat során kialakított és működtetett közösségi tér létrehozására, amely különféle funkciókat tud befogadni, például találkozót, vetítéseket, workshopokat, játékokat, a kereskedelmi csere különböző formáit, valamint a gasztronómia és a kertészet köré szerveződő különböző tevékenységeket. A Passage 56-ban az AAA tagjai egy olyan köztér létrehozására törekedtek, amelynek a lényege nem a megépített épület vagy tér, hanem maga a társadalmi és kulturális kapcsolatokat létrehozó közösségi együttműködés, amelynek kimenetele előre nem pontosan meghatározható.

**Szellemiség:** Az Atelier d'Architecture Autogérée, a Passage 56 létrehozói egy 2001-ben alapított – építészeket, művészeket, kutatókat, aktivistákat és helyi lakosokat összefogó – kollektív platform, amely kutatásokat végez és különböző projekteket épít az önszerveződő kulturális és építészeti kezdeményezések területén. Az AAA előnyben részesíti a forrásmegosztáson alapuló közösségi részvételi folyamatokat és az ökológikus építkezés technikáit. Az AAA gyakran dolgozik megbízás nélkül, ahol a „megbízás” a leendő használók folyamatba való belépésével körvonalazódik.

#### 4- EXISTING CONTEXT / ECOLOGICAL DEVICES



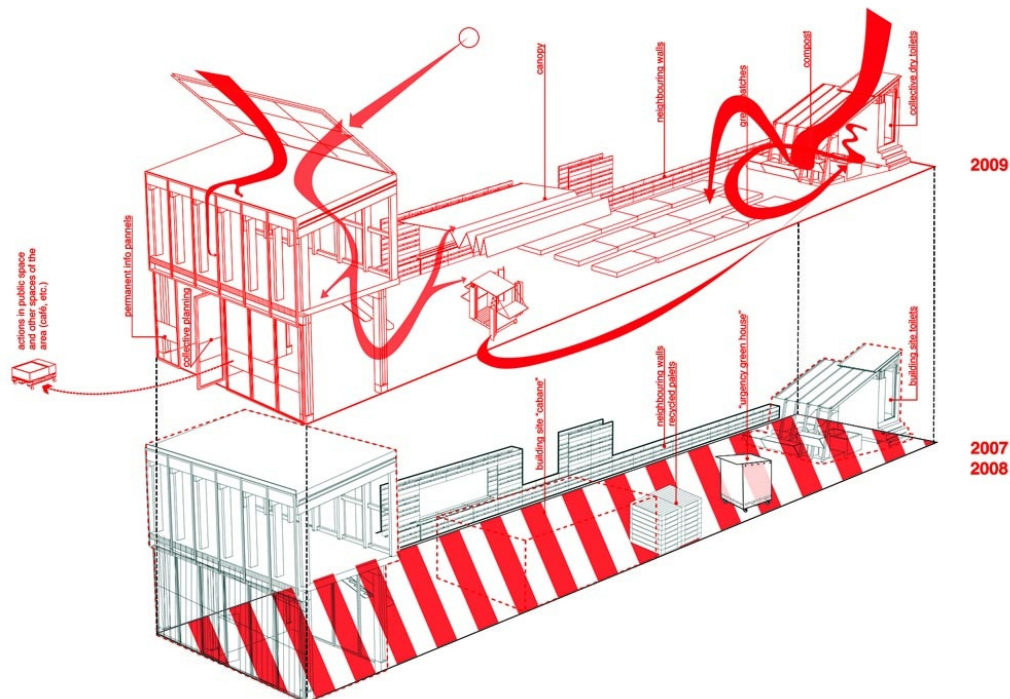
**Program:** A Passage 56 programjának a lényege az üres telek reaktiválása. Az AAA kollektívája és a környék lakói együtt határozták meg a közösségi kert programját, amely azóta is folyamatosan alakul. A hosszú egyeztetés során kidolgozott program egy közösségi kertet és egy kisméretű, a talajtól elemelt faépületet foglal magába. Az épület a két szomszédos épület között felfüggesztve, az utca és a kert között vonzó „küszöböt” képezve fogadja a látogatókat, és a kerttel kapcsolatos tevékenységek szervezési

munkáinak ad otthont. Mivel a kert kapujaként is szolgáló központ közösségi munkában készült el, tervezői törekedtek egy könnyen megépíthető, low-tech épület megtervezésére. A komplexum szándéka szerint elenyésző ökológiai lábnyommal rendelkezik: zöldtetővel, napelemekkel, komposztálóval, esővízgyűjtővel hasznosítja újra a helyben található erőforrásokat.



### Fázisok:

1. Felkérés: 2005-ben, amikor az AAA helyet keres újabb projektje számára, a Városháza érzékeny városnegyedekkel foglalkozó osztálya (Délégation à la Politique de la Ville et à l'Intégration, DPVI) felkéri a kollektívát, hogy a Rue Saint-Blaise üres telkét vegye használatba.



2. Helyi partnerségek kialakítása: Az AAA felveszi a kapcsolatot a helyi szereplőkkel: lakókkal, egyesületekkel, iskolákkal, stb. Az AAA egy közösen definiált, ökológiai alapelvekkel történő fejlesztésre tesz javaslatot a helyi szereplők avagy a helyszíni jövőbeli használói felé. A helyszínen megvalósított program ezen egyeztetések során kristályosodik ki.

3. A telek rendbetétele: az AAA szervezésében, a környékbeli lakók és szervezetek részvételével, kerti sülésekkel egybekötve.

4. Események szervezése: a telek megszervezett és spontán eseményeket, installációkat fogad be, nyitott, participatív folyamatként generálva ötleteket a telek hasznosítására vonatkozóan, ezzel próbálva ki a hely adottságait, lehetőségeit. Ebben a fázisban konzulensként már a leendő épület kivitelezői is résztvesznek, segítve a projekt részleteinek kidolgozásában. A lehetséges jövőbeli helyzetek elképzelését mobil bútorok segítik.

5. Építkezés: egy, az ökológikus építkezésre specializálódott kivitelező (APIJ) segítségével zajlik, főként a lakók által összegyűjtött, újrahasznosított anyagokból. A 6 hónapos építkezés során a közösségi események nem állnak le: az építkezés megfelelő keretet ad a telek lehetőségeinek feltérképezéséhez és az ökológikus alapelvek megismeréséhez. Az építkezés megfelelő keret a kapcsolódó „párhuzamos építkezések” kivitelezéséhez is: a közösségi kert 30 külön parcellája, a kert belső falai is ebben az időszakban készülnek el.



6. Használatba vétel: A használatba vétel fokozatosan történik, az építkezés után zökkenőmentes az átmenet a hétköznapi használatba. 2008-ra mintegy 40 környékbeli lakos és szervezeti képviselő rendelkezik kulccsal a kerthez és a házhoz, és a kert megtelik élettel: kertészkedés, zöldgárusítás, előadások, kiállítások, ünnepek, nyilvános viták, műhelyek, workshopok, koncertek, kurzusok találnak helyre a Passage 56-ban.

7. Nyilvános megnyitó: A Passage 56 hivatalosan 2009-ben nyílik meg.

**Szereplők:** A Passage 56 egyik különlegessége, hogy nem egy előre meghatározott megbízással indul, hanem egy előre meghatározhatatlan kimenetelű kapcsolattartásból bontakozik ki.

1. Atelier d'Architecture Autogérée: A Passage 56 koncepciójának megalkotója, a telek megszerzésével koordinálja az ott zajló eseményeket, létrehozza a részvételi tervezés kereteit, lebonyolítja a tervezési folyamatot.

2. Délégation à la Politique de la Ville et à l'Intégration (DPVI): A DPVI a főváros részvételi folyamatokkal foglalkozó osztálya, amely az állami forrásokból az „érzékeny városnegyedeket” érintő „Politique de la Ville” elnevezésű program keretében a településekre érkező támogatások elköltését koordinálja. A DPVI szerepe, hogy különböző városfejlesztési osztályokkal és szereplőkkel együttműködve becsatornázza a lakók és lakossági csoportok érdekeit, szempontjait, helyi tudását a fejlesztési folyamatokba. A DPVI attitűdje a helyi igényekre, szereplőkre, társadalmi folyamatokra való nyitottság, az egyes városnegyedek jó ismerete, illetve intenzív, pontosan célzott kapcsolatok az építészeti-városfejlesztői, illetve civil szférákkal. A Passage 56 kialakítási folyamatában a DPVI kezdeményezőként és előremozdító szereplőként lép fel: meglátja a lehetőséget az üres telekben és az AAA-ban, összeköti őket. Segít az AAA helyi szereplőkkel való összeismertetésében is, valamint a különböző városházi osztályokkal való kapcsolattartásban. Az állami támogatás megfelelő elosztásával, és becsatornázásával, a szereplők gondos kiválasztásával finanszírozza a projektet, és végigköveti a folyamatot.

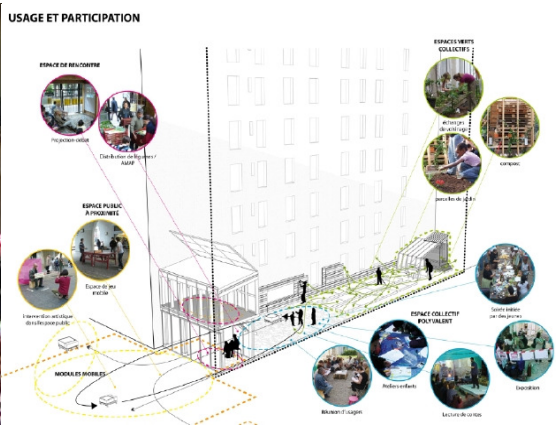
2. Helyi szervezetek és lakók: A környék lakói és szervezetei megfogalmazzák igényeiket az új kerttel és közösségi központtal kapcsolatban, kidolgozzák ezeket az elképzeléseket. Az AAA és az APIJ koordinálásában részt vesznek az építkezésben.

3. APIJ: Ökológikus építkezésre specializálódott kivitelező, konzulensként segíti a tervezési folyamatot és önkéntesek valamint gyakornokok részvételével levezényli az építkezést.

4. Charte Main Verte: Párizs városának közösségi kerteket befogadó programja, amely szabályozza a kertek működési paramétereit, technikai és anyagi segítséget ad azok kialakításához.

**Pénzügyek:** A mozgósított közösségi erőforrásoknak köszönhetően az épület és a kert rendkívül alacsony költségvetéssel, 90,000 €-ból épül meg: ezt a DPVI az állami költségvetésből hívja le a projekt számára. Az épület nagyrészt újrahasznosított anyagokból épül, és megtermeli saját energiaszükségletének jelentős részét.

**Részvétel:** A Passage 56 kialakításának kulcseleme a közösség részvétele a tervezés és az építés különböző fázisaiban. A nyitott és folyamatos részvételi folyamatban a különböző lehetséges funkciókat és építészeti megoldásokat a közösség tagjai az AAA és az APIJ tagjainak mediációjával közösen vitatták meg. A különböző lehetőségeket installációk, események tették érthetővé és láthatóvá mindenki számára, lehetővé téve a lakók és helyi szervezetek számára a véleményezést. Az egyes rendezvények lehetőséget adtak a javasolt funkciók kipróbálására is, felmérve a telek lehetőségeit és korlátait. A lehetséges kialakításokat mobil bútorok berendezésével modellezték, segítve a különböző változatok elképzelésében. Az építkezés során a résztvevő önkéntesek elsajátították az ökológikus építés egyes technikáit (újrafelhasználás, zöldenergia, stb.). Az építkezésben helyi fiatalok is részt vettek, akik a munkákon keresztül új szakértelmekre tettek szert.



**Eredmények:** A Passage 56 eredménye számos síkon mutatkozik. Zöld teret hoz létre egy igen sűrűn beépített, zöld területekkel nem rendelkező városnegyedben. Kompetenciákat fejleszt a gyakran hátrányos helyzetű, alacsony jövedelmű lakosság körében, és helyet ad közösségi tevékenységeiknek. Ökológiai alapelveinek köszönhetően korszerű építési és kertészeti tudást ad használóinak. A Passage 56 számos díjat kapott, 2010-ben az egyik legsikeresebb európai közösségi teret létrehozó projektnek választották.

**Utóélet:** A Passage 56-ot jelenleg a környék lakói működtetik, ők szervezik a kertészkedést, zöldség- és gyümölcskereskedelmet, kulturális eseményeket, beszélgetéseket. Helyi lakosok és szervezetek bizonyos segítség vagy tevékenységek fejében válhatnak a központ használóivá. A hely mintegy 30 családnak nyújt mindennapi kikapcsolódást, szocializációs lehetőséget, és némi zöldséget és gyümölcsöt.



**Budapesti alkalmazhatóság:** Miközben Budapest belső területein is számtalan elhagyott, elhanyagolt foghíjtelek található, a városban egyúttal számos kompetens kreatív és más közösségi csoport is működik, akik szívesen investálnak tudást és

energiát hasonló helyekbe és helyzetekbe, amennyiben szabad utat kapnak az érintett önkormányzattól, illetve a területtulajdonosoktól.

## Közösségi tér és könyvtár, Magdeburg (Németország)

<b>Kategória:</b>	<b>köztérmegújítás, zsebparkok, közösségi fejlesztések</b>
<b>Fejlesztés típusa:</b>	<b>átmeneti használaton keresztül, közösségi részvételre építkező rehabilitáció és köztérfejlesztés</b>
<b>Volumen:</b>	<b>488 m<sup>2</sup></b>
<b>Időszak, fázisok:</b>	<b>2005 előkészítés / 2007 ideiglenes könyvtár installáció / 2009 állandó könyvtár installáció és köztér</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>A válságban levő város pusztuló negyedében a lebontott könyvtár helyett új közösségi könyvtár és kulturális tér létrehozása</b>
<b>Résztevők:</b>	<b>Magdeburg város önkormányzat építési osztálya (megrendelő), Salbke-Fermersleben-Westerhüsen városrészek civil szövetsége (közreműködő partner, közösségi koordinátor), Karo Architekten és Architektur+Netzwerk építészirodák (tervezők, közösségfejlesztők)</b>
<b>Program mix:</b>	<b>közösségi tér, könyvtár, előadótér</b>



A könyvtár ideiglenes, sörösrekeszekből épített változata 2007-ben. Forrás: [www.publicspace.org](http://www.publicspace.org)





Az állandó könyvtár és közösségi tér 2009-ben. Forrás: [www.publicspace.org](http://www.publicspace.org)

## A projekt története

A mély társadalmi és gazdasági válságban levő, zsugorodó kelet-német város kerületi könyvtárát még a rendszerváltás előtt bontották le. Az üresen maradt tér melletti használaton kívüli bolt helyiségben 2005-ben jött létre könyv-gyűjtő klub. A Karo Architekten közreműködésével a klub közössége új könyvtár és közösségi központ programját és terveit alakította ki. Az iroda által "Stadt auf Probe" (Kísérletező város) módszernek nevezett hozzáállás a közösségek megerősítését építészeti eszközök használatával próbálta megvalósítani. Az üres telken sörösrekeszekből épült fel az ingyenes szabadtéri könyvtár első változata, ahol két napos irodalmi és kulturális fesztivál valósult meg. A rendkívül sikeres installációt szövetségi forrásokból és egy lebontott 1960-as évekbeli áruház homlokzati elemeinek felhasználásával állandó változatban is megépítették. A projekt 2010-ben elnyerte a legjobb európai köztéri és kulturális építészeti munkáknak szóló Mies van der Rohe-díjat.

## Résztevők és szervezés

A projekt kiinduló pontja a tervezők kezdeményezése volt, ami a hanyatló, számos üres épülettel, bezárt üzlettel és elhagyott köztérrel, romló közbiztonsággal küzdő Salbke városrész közösségeinek megerősítését, tereinek életre keltését célozta meg. Ez 2006-ban bekerült a szövetségi kormány Közlekedési, Építési és Városfejlesztési minisztériumának kutatási programjába (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau Forschungsprogramm), ami a folytatáshoz szükséges forrásokat biztosítani tudta. A kutatási programban a könyvtár a

családokra és idősekre koncentráló innovatív városfejlesztés kísérleteként szerepelt. Az ideiglenes változat és a fesztivál sikere az önkormányzat támogatását is elnyerte, de a könyvtár felügyelete, rendezvényei és működtetése teljes egészében a közösség kezében maradt, az állandó változat megépülése után is. 2005 óta több mint harmincezer könyv gyűlt össze a lakosok felajánlásából. A könyvtár helyszínt biztosít színdaraboknak, koncerteknek, kulturális, iskolai és közösségi rendezvényeknek is.

### **Finanszírozás**

A könyvtár 2006-tól a BBSR ExWoSt pilot projektje volt (a kategóriában tartós utcabútorként került besorolásra), így az installáció költségeit és a fesztivált a német kormány Közlekedési, Építési és Városfejlesztési minisztériuma finanszírozta. Az ideiglenes és végleges változat teljes költségvetése 325,000 Euro volt.

### **Utóélet**

A 2009-es átadás óta a városrész általános állapota nem sokat javult. Az őrizetlen, napi 24 órában nyitva álló könyvtár is ki van téve a rongálásnak, és az elmúlt években érték is ilyen támadások az installációt. További jelentős források nélkül ezek kijavítására kevesebb lehetőség van, mint az építés idején, ezzel együtt a könyvtár továbbra is működik és a tér továbbra is helyet ad a környék programjainak. A helyi közösség azonban egyre kevésbé képes a tulajdonos önkormányzat segítségével életben tartani a könyvtárat és még kevésbé finanszírozni a helyreállításokat és a terület rendszeres tisztítását és karbantartását.

A program tanulsága, hogy a részvételi tervezés (vagy az itt "társadalmi szobornak" nevezett installáció) eredményeinek hosszú távú fenntartása az érintett önkormányzatok és szervezetek legnagyobb és legnehezebb feladata. A szakmai és általános média figyelme ritkán követi a sikeres ideiglenes projektek utóéletét, a civil és önkéntes alapon álló működtetés pedig közéletnél nagyobb távlatban források híján többnyire nem életképes.

A szabadtéri könyvtár sikerében egyformán kulcsszerepe volt a pontos és a helyi emlékekre támaszkodó programozásnak és a pusztuló városi környezettől markánsan elütő, karakteres megjelenésű, előremutató és ugyanakkor ismert elemekből építkező környezet kialakításának. Ez utóbbi megkopása, fenntartásának hiánya a város szándékaival éppen ellentétes üzenetet hordoz: Magdeburg kísérleti, előremutató ötleteinek magukra maradása, elhagyottsága nem a kilábalás, hanem a csalódás és érdektelenség felé billentheti az egyébként is kiszolgáltatott helyi közösségeket.

### **További források**

<http://www.publicspace.org/en/works/f084-open-air-library>

<http://www.karo-architekten.de/architektur-projekte/52>

## High Line, New York (Egyesült Államok)

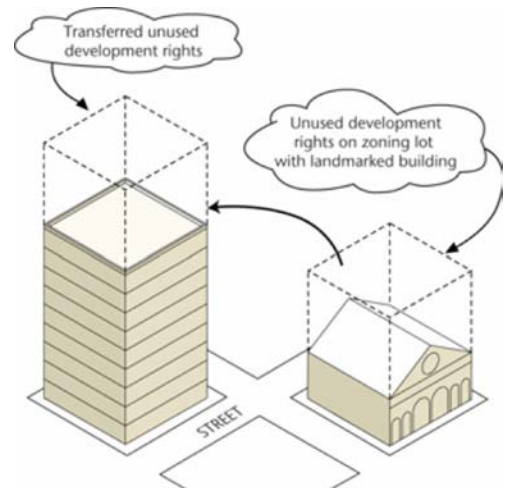
<b>Kategória:</b>	<b>Infrastrukturális elemek újrahaznosítása</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>közpark létrehozása</b>
<b>Volumen:</b>	<b>1.6km</b>
<b>Készült:</b>	<b>2004-2009.</b>
<b>Helyszín típusa:</b>	<b>magasvasút-infrastruktúra</b>
<b>Program:</b>	<b>rekreációs és szórakoztató</b>
<b>Projekt prioritások:</b>	<b>örökségvédelem, közpark, minőségi design</b>
<b>Fázisok:</b>	<b>2009. első szakasz megnyitása</b> <b>2011. második szakasz megnyitása</b> <b>2014. harmadik szakasz tervezett megnyitása</b>

**Bevezetés:** A High Line Park hetek alatt New York egyik legfontosabb látványosságává vált. Az évtizedeken keresztül elhagyatottan álló magasvasút, amely 2009-ben egy civil kezdeményezés nyomán közparkként nyílt újra, ma a legnépszerűbb New York-i közterek közé tartozik: eredeti és változatos növényzete, kifinomult bútorai, a körülötte gombamód szaporodó ikonikus épületek és a róla nyíló különleges kilátás nem csak egyedülálló építészeti látványossággá, de a városháza sikerprojektjévé is teszik a parkot.

**Tervezők:** Diller Scofidio + Renfro építésziroda és James Corner tájépítész irodája (Field Operations)

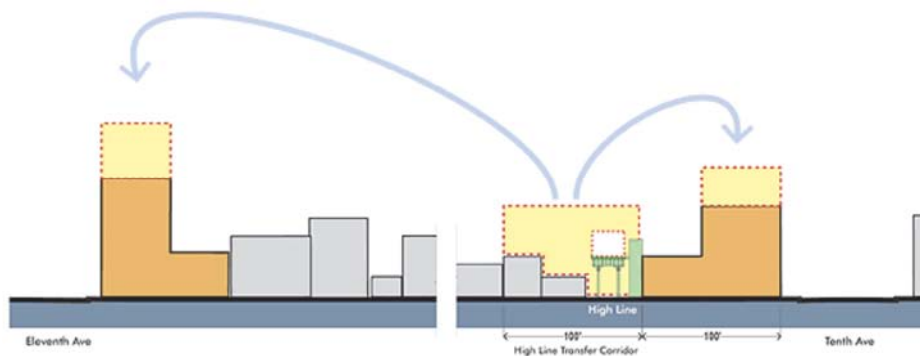
**Történet:** A három emelet magas fémszerkezeten a 10th és a 11th Avenue-k közötti háztömbök belsejében futó vasút az 1930-as és 1970-es évek között élelmiszert és különböző árucikkeket szállított Manhattanbe. Az 1934-ben megnyitott vonal az 1950-es években, a nagyszabású autópálya-építkezések hatására felvirágzó kamionszállítás árnyékában fokozatosan jelentőségét veszítette. Az 1980-as évek közepétől a High Line körülötte telkeket spekulációs céllal megvásárló, és a terület funkcióváltását felgyorsítani kívánó ingatlanfejlesztői csoportok egyre erősebben **lobbítottak a fémszerkezet lebontásáért**. A High Line revitalizációjának koncepciója 1999-ben fogalmazódott meg, amikor két helyi lakos összeállt, hogy **megvédjék a lebontásra ítélt magasvasút-szerkezetet**. Az általuk alapított Friends of the Highline szervezet 2001-től kezdve vizsgálta a vasútvonal **köztérre való átalakításának lehetőségét**. A *Reclaiming the High Line* című tanulmány nagy szerepet játszott abban a 2002-es döntésben, amellyel a **városháza elkötelezte magát** a High Line felújítása mellett. A 2003-as **ötletpályázatra** beérkezett 720 pályaműből kiválasztott a Diller Scofidio + Renfro építésziroda James Corner tájépítész irodája (Field Operations) 2004-ben láttak neki a részletes tervek elkészítésének, azzal a céllal, hogy „bensőséges városi helyzetek sorozatát hozzák létre, amelyben éppúgy helye van a szemlélődést befogadó kerteknek, mint egy szabadtéri színháznak vagy a folyóra való kilátásnak.”

**Az önkormányzat szerepe:** 2004-ben a városháza 43 millió dollár közvetlen támogatást különített el az építkezés támogatására, de ami még fontosabb, elősegítendő a High Line újrahasznosítását, átalakította a Chelsea-re vonatkozó építési előírásokat, ezzel megnyitva az utat a negyedbe érkező lakó- és irodaépületek előtt. A Chelsea-t érintő „rezoning” a tömbök belső részén fenntartotta a „kisipari funkció” kizárólagosságát, ezzel biztosítva a raktárépületekbe és logisztikai terekbe beköltözött galériák helyben maradását, megvédve őket a nagyobb potenciális profitot generáló luxuslakás- és irodaépítkezésektől. Az új szabályozás, a korábban a High Line lebontása mellett érvelő ingatlanfejlesztőknek tett látványos gesztusként lehetővé tette a fém szerkezet által elfoglalt telkek kihatásatlan fejlesztési jogainak a szomszédos telkekre való átruházását, ezzel jelentősen megnövelve az ott építhető terek összfelületét. A galériák helyben tartásának és az új építési lehetőségek megteremtésének kombinációja az ingatlanügyekben érintett, és New York művészeti vezető helyét fenntartani érdekelt művészeti világ számára is kedvező feltételeket jelentett: a MoMA aktívan kampányolt a High Line parkká alakításáért, a Whitney Museum pedig itt vásárolt telket új épületének.



forrás: New York Zoning Resolution

Forrás: New York Department of City Planning



Forrás: highline.org

**Pénzügyek:** A park megépítése részben városi pénzből, részben a Friends of the Highline szervezet által összegyűjtött magánadományokból, részben a park mentén zajló fejlesztések hozzájárulásaiból történt. A park utolsó, 90 millió \$-os költségűre becsült harmadik szakaszának jelenlegi költségmegosztása:

1. New York városa: 5 millió \$
2. The Diller-von Furstenberg Family Foundation 20 millió \$
3. Tiffany and Company Foundation 5 millió \$
4. Jamestown Properties 17-19 millió \$

Becslések szerint a park első 30 évében mintegy 900 millió \$-t fog behozni a városkasszába adókból. Ugyanebben az időszakban mintegy 4 milliárd \$-nyi magánbefektetésre számítanak a városnegyedben.

**Részvétel:** A High Line lényegében egy alulról kezdeményezett projekt, amelybe a város csak a folyamat egy késői szakaszában lépett be anyagi és politikai támogatásával, amikor a kezdeti tervek már készen álltak és a fundraising már zajlott.

**Üzemeltetés:** A Friends of the Highline bevételeiből és adományaiból a park éves, 3-4 millió \$-os fenntartási költségének mintegy 90%-át fedezi. A szervezet egy jelentős profittal működő éttermet is üzemeltet a parkban, amelynek bevételei is hozzájárulnak a park fenntartásához.

**Utóélet/Eredmények:** A minőségi közparkként elkészülő High Line perspektívája és a városháza által kezdeményezett rezoning eredményeképpen Chelsea a 2000-es évek második felében a kortárs sztárépítészetnek csak a közel-keleti vagy kínai szuperépítkezésekhez hasonlítható kiállításává vált: a fémszerkezetet szegélyező igen kevés szabadon álló telken pár év alatt egymás mellett bújtak ki a földből olyan épületek, mint Frank Gehry IAC Building-je, Jean Nouvel 100 Eleventh lakóépülete, vagy Neil Denari HL23-ja és a Shigeru Ban által jegyzett Metal Shatter Houses, valamint a 2015-ben megnyíló, Renzo Piano által tervezett új Whitney Museum-épület. A folyamat elkerülhetetlen hatásaként a város főépítésze által egyszerűen „Architects’ Row-nak” nevezett negyedben a lakásárak a park megnyitása óta duplájukra emelkedtek.





Forrás: [highline.org](http://highline.org)

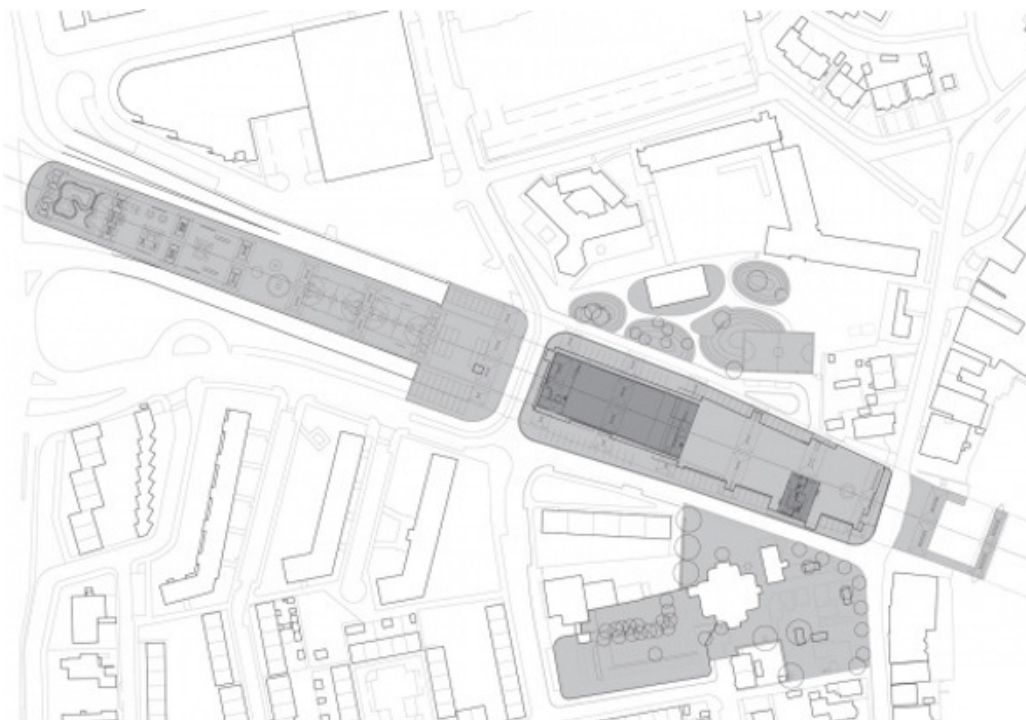
## A8ernA, Zaanstadt (Hollandia)

**Kategória:** Infrastrukturális elemek újrahasznosítása

**Helyszín típusa:** Kisváros közepét átvágó autópálya alatti elhanyagolt, kihasználatlan terület.

**Volumen:** 2,4 ha

**Időszak:** 2003-2005



**Bevezetés:** Az 1970-es években épített A8 autópálya valósággal kettévágta az Amszterdam melletti kisváros, Koog aan de Zaan centrumát. Az autópálya alatti negyvenméteres sáv évtizedekig senkiföldjének számított. A városháza 2003-ban kezdett rehabilitációs folyamatában a hatalmas infrastrukturális elemet határ helyett lehetőségként, árkádként kezelte, amely alatt létrehozható egy köztér. A város lakóinak bevonásával, egy közösségi konzultációs folyamat eredményeképpen születtek meg az autópálya alatti térben kialakított funkciók.

**Kontextus:** Koog an de Zaan Amszterdamtól 11 kilométerre található kisváros. Az 1970-es években a terület újraszervezésének eredményeképpen a Zaan folyó partjai sűrűn beépültek, a környező települések Zaanstadt néven egyesültek és megépült az

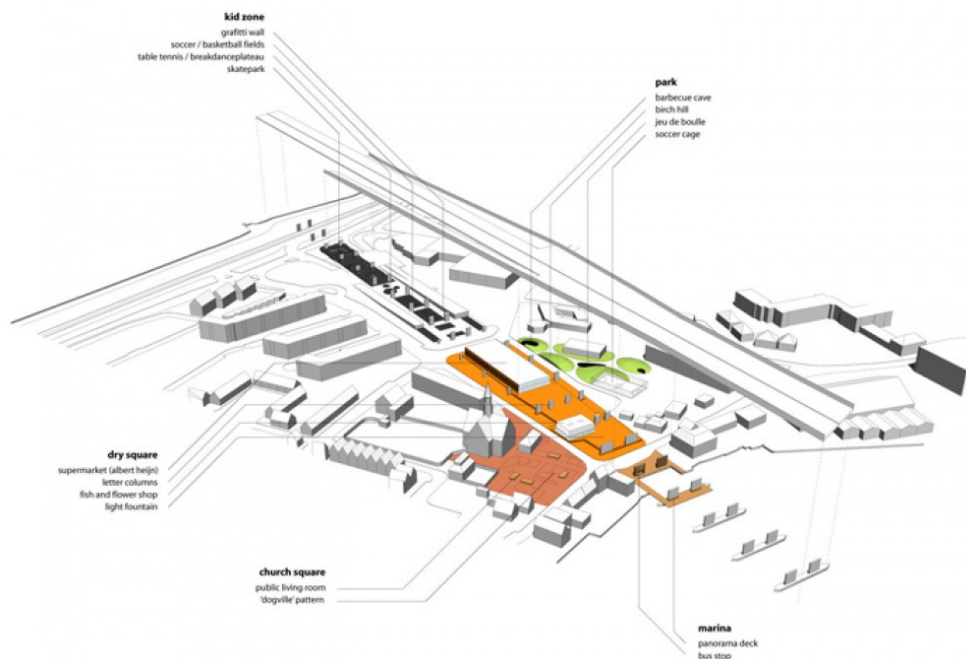
Amszterdamba vezető A8 autópálya. Az új, 7 méteres pillérekre épült autópálya brutálisan keresztülvágta Koog an de Zaan történelmi belvárosát, szakadékot teremtve a városközpont két része között. A következő 40 évben nem sok minden történt az autópálya alatt: a mintegy 400 méter hosszú és 40 méter széles sáv lényegében kihasználatlan maradt, eltekintve néhány parkoló autótól és egy lőtértől, és ez a környékre is rossz hatással volt.

2003-ban Zaanstadt Városi Tanácsa elhatározta, hogy várostervezési eszközökkel beavatkozik az A8 környékén a város két részének erősebb összekapcsolása érdekében, életet hozva az autópálya alatti területre, minőségi köztérként visszaadva azt a lakosságnak. Egy gondos konzultációs folyamat eredményeképpen a Tanács létrehozta az A8ernA elnevezésű dokumentumot, amely a lakosság által fontosnak tartott elemek listáját tartalmazza.

**Szellemiség:** Az elmúlt évtizedek passzív beletörődését az autópálya jelenlétébe a 2000-es években új, innovatív gondolatok váltották fel, amelyek az autópályát az általa okozott katasztrófa helyett az általa teremtett lehetőségek fényében közelítették meg. Az A8 alatti sajátos, hatalmas árkádra emlékeztető tér különleges, máshol helyet nem kapó használati lehetőségeket ígért, és ezzel együtt a perifériából központi helyé váló változást.

**Projekt célja:** Az A8ernA projekt célja, hogy megerősítse a városközpont két széle közötti kapcsolatot, enyhítve az autópálya elválasztó hatását, illetve az autópálya alatti tér funkciókkal való megtöltésével aktiválja a területet.

**Program:** A lakossággal való konzultáció eredményeképpen a program alapvető elemei már az építészeti tervezés előtt rögzültek: felmerült a Zaan folyóhoz való kapcsolódás gondolata, valamint egy-egy parkra, kiállítótérre, parkolóra, szupermarketre, virágboltra, kisállat-boltra és a meglévő lőtér megőrzésére vonatkozó igény.





Az árkádot a két keresztező utca három különböző zónára osztja. A középsőből egy fedett tér került kialakításra, helyet adva a szupermarketnek, a virágboltnak, a kisállatboltnak, levélszekrényeknek és egy világító szökőkútnak. Az árkád keleti végén egy kis, a Zaan folyóból táplálkozó kikötő és egy panoráma-kilátóhely található, amelyről különleges kilátás nyílik a folyóra. A vízfelület fényvisszatükröző tulajdonsága miatt magát az autópálya alatti teret is sokkal világosabbá teszi.



Az árkád keleti végén különböző típusú játszóterek találhatóak, valamint gördeszkapark, break-tánc színpad, futball- és kosárlabdapályák, pingpong-asztalok és a „szerelmesek padjai” (ahogy ez a lakossági igényekben megfogalmazódott).



Az autópálya alatti terek mellett a környező terek is felújításra kerültek. A közterek az autópályára merőleges egymáshoz kapcsolódó láncolata új lehetőségeket tárt fel. Némi zöld eltávolításával a templom oldalán lévő terület alkalmassá vált szabadtéri vásárok, piacok, koncertek, ünnepi események megtartására. A másik oldalon, a Városháza oldalán új zöldfelületek, tekepálya, barbecue zóna és futballpályák kerültek kialakításra. A lőtér az A8 leágazó kijárata alatt maradt.



**Fázisok:** Az A8ernA programja innovatív részvételi folyamat során jött létre az alábbi lépésekben.

1. Igények felmérése: A Városháza felmérést készített a városban hiányzó funkciókról és az autópálya alatti potenciális tevékenységekről
2. Igények programba szervezése: a program a lakossági igényeket a térbeli adottságokra vetíti.
3. Tervezés: az új komplexum terveit az NL Architects iroda készíteti el, innovatív, egyszerű megoldásokkal.

**Szereplők:**

1. Városháza: Kezdeményezőként megteremti a városterveket a beavatkozáshoz, lebonyolítja a részvételi folyamatot.
2. Lakosság: Kinyilvánítja az autópálya alatti térre vonatkozó igényeit
3. NL Architects: elkészíti az átalakítás terveit.

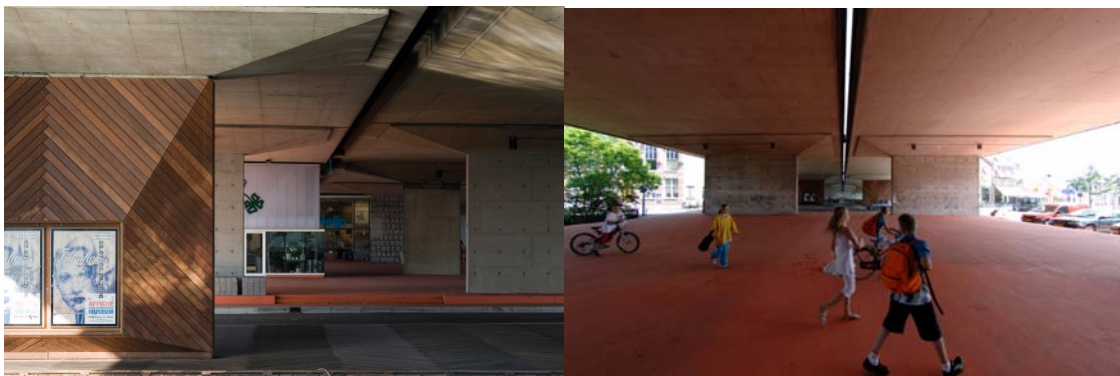
**Pénzügyek:** Az A8 alatti tér felújítása 2.700.000 €-ba került, amit a Városháza finanszírozott, új gazdasági tevékenységeket és munkahelyeket létrehozva, valamint felértékelve a területet.

**Részvétel, kommunikáció:** Az A8ernA tervezésének kulcsmozzanata a közösségi részvétel. A folyamat során a Városháza részletes igényfelmérést végzett különböző társadalmi és demográfiai csoportok körében, hogy az autópálya alatti tér kiegyensúlyozott, egymással kompatibilis funkciókat kapjon. A megfogalmazott igényeket az A8ernA című dokumentum foglalta össze.



**Értékelés:** Az A8erna szerencsésen kapcsolja össze az inkluzív, közösségi részvételre és konszenzusra alapuló program és az innovatív design erőit. A köztéri beavatkozásoktól szokatlan módon az NL Architects által tervezett új terek nem annyira új formákat hoznak létre, mint új tartalmat. Mindenfajta morfológiai beavatkozás nélkül az autópálya városrészeket elválasztó határból azokat összekötő kapocsá vált. Az új tér egyrészt összefűzi a két oldalán található köztérket, másrészt egy tető alá hozza a város lakosságának különböző társadalmi és demográfiai csoportjait, olyan funkciókkal, amelyeket a városlakók rendeltek meg a várostól. A funkciók heterogén egymás mellé rendelése pedig sajátos közösségi tereket és társadalmi együttállásokat eredményezett. Az A8erna számos díjat nyert, köztük a legjobb európai köztérnek járó megosztott díját 2006-ban.

**Budapesti alkalmazhatóság:** Budapest városi szövetének folytonosságát számos ponton, még a belső kerületekben is gyakran törik meg az elhanyagolt infrastrukturális maradványok. Az autópályák, felüljárók alatt vagy az aluljárókban található terek elhanyagottságuk és funkciótlanságuk miatt gyakran veszélyes pontjai a városnak. A Zaanstadt-ban kidolgozott megoldás jó példát kínál arra, hogy miként alakíthatóak ezek az infrastrukturális törésvonalak különleges köztérké, új használatokat, nagyobb gyalogosforgalmat, új pihenő, kulturális és kereskedelmi funkciókat generálva.



## Sustainable Streets Initiative. Broadway Boulevard és a Times Square Pedestrian Plaza, New York (Egyesült Államok)

<b>Kategória:</b>	<b>Város és közlekedés viszonyának újragondolása</b>
<b>Címzavak:</b>	<b>köztér, közlekedés, gyalogosforgalom</b>
<b>Helyszín típusa:</b>	<b>nagy forgalmú, belvárosi terület</b>
<b>Projekt célja:</b>	<b>A Sustainable Streets Initiative keretében fázisokban létrehozott forgalomcsökkentés célja egy sétálhatóbb, biztonságosabb, kevésbé szennyező, és az utcai kereskedelmet jobban elősegítő forgalmi rend kialakítása.</b>

**Időszak: 2008-**



© New York City Department of Transportation

**Bevezetés:** 2009 februárjában a New York-i városháza a Times Square és a Herald Square között több ponton lazította a Broadway-t az autóforgalom elől. Az év végig tartó kísérlet célja az volt, hogy az autóforgalom elterelésével minőségi, központi gyalogos terek jöjjenek létre. A kísérleti időszakban a terület köztér-funkcióját a kihelyezett székek is erősítették. A kísérlet során kipróbált új közlekedési rend sikeresnek bizonyult, így 2010 elején a városháza megkezdte a területek gyalogos átalakítását

**Kontextus:** Miközben New York városa az elmúlt évtizedekben visszanyerte vonzerejét a külvárosokkal szemben, és lakossága az 1970-es és 80-as évek csökkenése után ismét nőni kezdett, a város közlekedési infrastruktúrája erre nincs teljes mértékben felkészülve. A metró utazók száma az 1950-es évek óta a legmagasabb szinten van, próbára téve a vonalak kapacitását, és az elkövetkező évtizedekben várható plusz egymillió lakosra az infrastruktúrát is fel kell készíteni. A New York-i Városháza Közlekedési Osztálya

(Department of Transportation, DOT) 2008 tavaszán hirdette meg az általános városfejlesztési stratégia, a PlaNYC részeként a Sustainable Streets (Fenntartható utcák) programot, amely hosszútávú közlekedési stratégiát fogalmaz meg a nagyváros részére, fontos szerepet adva ebben a forgalomcsillapításnak, az utcák biztonságosabbá és sétálhatóbbá tételének, a közterek minőségének és vonzerejének. Ennek a programnak a része néhány rendkívül forgalmas városrész forgalomcsökkentése és a Broadway Boulevard kialakítása.

A Broadway és a Times Square átalakítása hangsúlyos pontjai a programnak: miközben a város legismertebb szimbólumai között szerepelnek, működésünk számos kívánnivalót hagyott maga után. Az autó- és gyalogosfogalom rossz elválasztása és az úthálózat túlterheltsége miatt a Broadway New York egyik leveszélyesebb útja a balesetek szempontjából. A Times Square a város egyik kiemelt látványossága, de az átalakítás előtt a tér 89%-a az autós közlekedést szolgálta, és csak 11% jutott a gyalogosoknak.

**Átfogó program:** A Sustainable Streets Initiative számos célt fogalmazott meg. A városépítészeti szempontból leglátványosabb kezdeményezések a közterek gyalogosbarát átalakítása, valamint a busz- és kerékpársávok bevezetése a New York-i utcákon. Mindemellett azonban a város közlekedésében számos kevésbé látványos, de hatékony igazgatási és szervezési reform történt. A DOT céljai a stratégiai terv szerint a következők voltak:

- (1) Közlekedési halálesetek 50%-kal való csökkentése.
- (2) Buszsávok bevezetése.
- (3) A kerékpáros közlekedés 50%-kal való növelése 2015-ig.
- (4) Városléptékű parokolási rendszer bevezetése a forgalom csökkentésére.
- (5) közterek hangsúlya a felújítási munkálatokban
- (6) gyalogosbarát sugárutak
- (7) Gyalogosbarát útburkolatok.
- (8) Energiatakarékos utcavilágítás.
- (9) A legjobb közlekedésmérnökök vonzása a közszférába.
- (10) Egy közpark 10 perc sétányira a város bármely pontjától.

A megvalósított tervek mellett a DOT 2009-es jelentésében egy, a párizsi Vélib'-hez hasonló biciklikölcsönző rendszer kiépítését is bejelentette, amely 2013 májusában indult el.

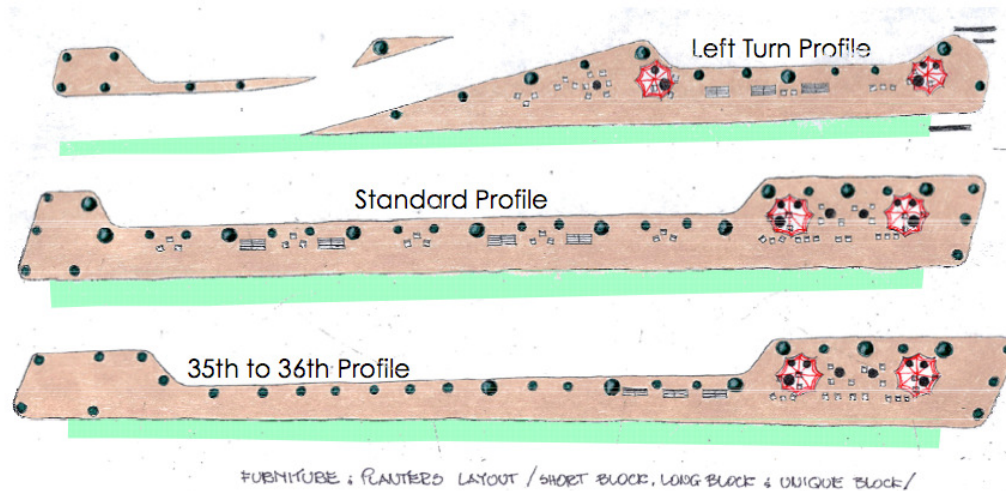
**Szellemiség:** A New York-i Városháza köztér-programja a dén Jan Gehl városépítészeti irodájával partnerségében, a Gehl által kidolgozott köztér-kritériumokra építve valósult meg. Ez az együttműködés azt mutatja, hogy a köztér-tervezéssel kapcsolatos egyes alapelvek teljesen eltérő városi, gazdasági és kulturális kontextusban is érvényesek és alkalmazhatóak.

**Program:** A Broadway Midtown-beli átalakítása több részből állt. Egyrészt sor került a Broadway különböző szakaszainak forgalomcsökkentésére, kerékpáros utak és közterek kialakítására, először a 34. és 42. utcák közötti szakaszon, majd a 22. és 25. utcák között.

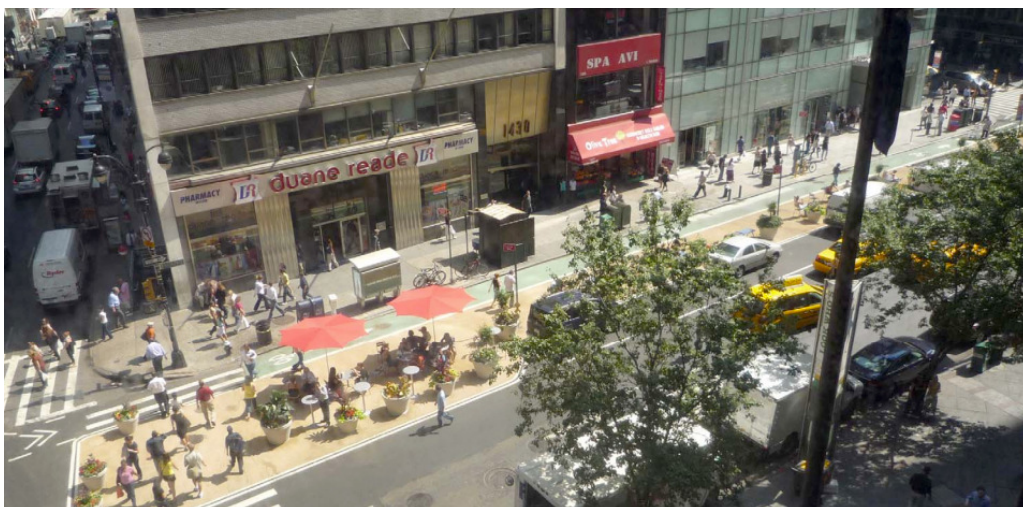
Másrészt a forgalom elől lezárásra került a Times Square jelentős része, először ideiglenes kísérletként, majd a kísérlet sikerével állandó átalakításként. A program mindegyik útszakaszon a közlekedési terek tájépítészeti átalakítását, asztalok, székek, színes napernyők és hordozható növényzet elhelyezését foglalta magába, amelyek mindegyike az újonnan létrehozott közterek vonzerejét, használhatóságát, valamint a forgalomtól való biztonságos elválasztottságát voltak hivatottak biztosítani.

1. Broadway Boulevard: A DOT 2008 nyarán ideiglenesen megváltoztatta a Broadway 34. és 42. utca közötti szakaszának forgalmi rendjét, a Broadway négy sávjából kettőt egy lineáris gyalogos köztérre és védett bicikliúttá alakított. Az átalakítás jelentősen megnövelte a gyalogosforgalmat a Fashion District-nek is nevezett környéken, biztonságos és vonzó gyalogos infrastruktúrával kötve össze a Times Square turistalátványosságát a Herald Square üzleteivel.

## Furniture Locations

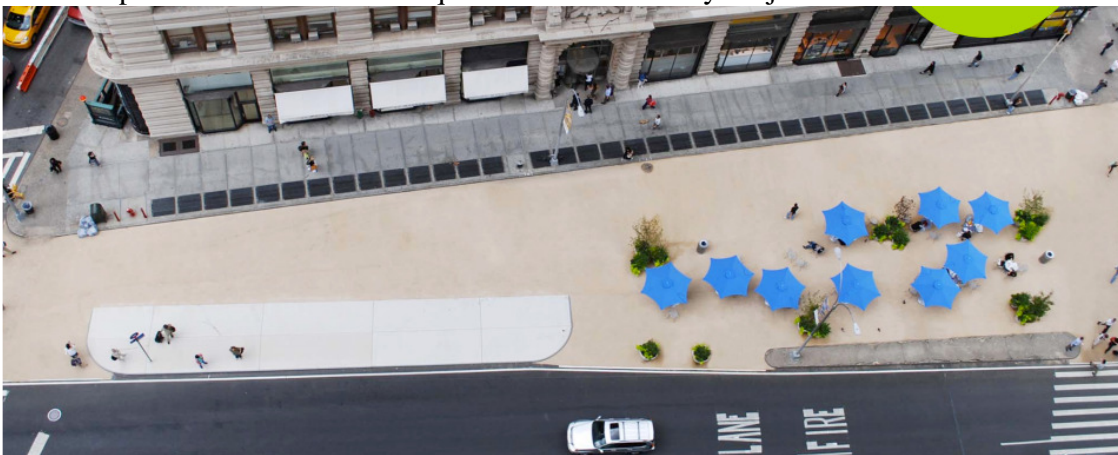


© New York City Department of Transportation



© New York City Department of Transportation

2. Madison Square Pedestrian Plaza: Néhány hónappal később a DOT pár utcával délebbre, a 22. és 25. utak között is átalakított egy 4100 négyzetméteres területet gyalogos zónává, kerékpárúttal. A Madison Square-hez kapcsolódó új köztér, amelyet a DOT a helyi kereskedelmi klaszterrel (Business Improvement District, BID) együttműködve szerelt fel asztalokkal, székekkel, napernyőkkel és növényekkel, korábban nehezen elérhető perspektívákat nyújt a város egyik leggyakrabban fényképezett építészeti ikonjához, a Flat Iron Building-hez. Az új teret a BID és az átellenes parkot kezelő Madison Square Park Conservacy tartja fent.



© New York City Department of Transportation

3. Times Square Pedestrian Plaza: A program leglátványosabb és legambiciózusabb eleme a Times Square autómentesítése, amelyre a Városháza a fent bemutatott átalakítások sikerén felbuzdulva vállalkozott. 2009-ben a DOT kísérleti célból lezárta a forgalom előtt a Herald Square és a Times Square egy-egy részét, ideiglenesen utcabútorokkal rendezve be azt. Az első, ideiglenes műanyag-bútorokkal megoldott fázist újabb kísérleti fázis követte, immár tartósabb fémbútorokkal, és e fázisok értékelése nyomán született még a döntés a tér tartós átalakításáról. Az autómentesített Times Square átütő sikerére alapozva a Városháza nemzetközi pályázatot írt ki a tér átalakítására, amelyet a norvég Snøhetta iroda nyert meg. Az átalakítás terve kövi az ideiglenes átalakítás alapelveit, az autós- és gyalogosforgalom éles elválasztását, a kerékpáros közlekedés megoldását, az utcabútorokkal szervezett tér koncepcióját, a turisták gyülekezőhelyeinek jobb definiációját a gyalogosközlekedés zavartalansága érdekében.



© New York City Department of Transportation

4. Általános utcafelújítás: A fent bemutatott átalakítások tapasztalatai egy általános utcafelújítás paramétereit teremtették meg. A Városháza a város különböző pontjain számos alulhasznált vagy használaton kívüli közterületet alakított át használható köztérre. Ennek elősegítésére a Városháza létrehozott egy konzultációs folyamatot (NYC Plaza Program) amelynek keretében New York különböző közösségei javasolhatnak területeket a köztérre, illetve parkká alakításra, illetve ezek fenntartásáa. A program része a nyaranként vagy hétvégénként kísérleti céllal bevezetett nagyszabású útlezárások, mint a „Summer Streets” program, amely olyan léptékű forgalomlezáráokat tett lehetővé, mint mint a Park Avenue Brooklyn-hídtól a Central Parkig tartó szakasza.

Az utcafelújítások minőségének biztosítása érdekében a DOT kiadta a New York City Street Design Manual kiadványt, amely tiszta mintákat, elvárásokat, standardokat fogalmaz meg mind a Városháza különböző osztályai, mind a tervező szakmák képviselői, az ingatlanfejlesztők és a különböző lakossági csoportok számára is.



© New York City Department of Transportation



**Projekt fázisok:** A Sustainable Streets initiative egyik legnagyobb vívmánya, hogy nem egyetlen szakaszban, hanem egymásra épülő lépésekben, a lépések tanulságait a folytatásban felhasználva, egy-egy átalakítás működőképességéről a folyamat során meggyőződve valósítja meg a tervezett beruházásokat. A folyamat alkotóelemei:

1. Ideiglenes anyagok és eszközök használata: a DOT már 2007-2008-ban is alkalmazott ideiglenes anyagokat és eszközöket a kihasználatlan területek gyors, ideiglenes használatra való átalakítására.

2. Első kísérleti fázis: a Times Square forgalom elől való lezárása több fázisban történt. Először 2009. májusában került lezárásra a Broadway 42. és 47. utcák közötti szakasza. A lezárt területekre színes műanyag székek kerültek, amelyek igen nagy nyilvánosságot (és kritikát is) kaptak.

3. Második kísérleti fázis: 2009. augusztusában a műanyag székeket egy művészi performansz keretében összeszedték, és fémbútorokkal helyettesítették.

4. Értékelés: a kísérleti fázisokban a Városháza közelről figyelte a forgalmat, a térhasználati szokások alakulását, az eredményektől téve függővé a folytatást. Bár a forgalom csökkentése nem alakult zavartalanul, a balesetek száma jelentősen lecsökkent, és az új közterek osztatlan sikert arattak mind a városlakók, mind a turisták körében.

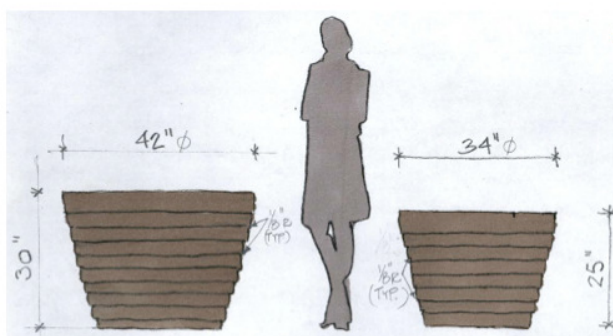
5. 2010. februárjában a polgármester bejelentette, hogy a gyalogos területek állandósulnak. A Városháza a terület áttervezésére nemzetközi pályázatot írt ki, amelyet 2011-ben a norvég Snohetta iroda nyert meg. A 2012-ben megkezdett építkezés várhatóan 2016-ra fejeződik be, és nem csak a korábbi járdaszegélyek felszámolásából, az új burkolatok lefektetéséből és az utcabútorok installálásából áll, hanem a Times Square korábról maradt földalatti infrastruktúrájának felújítását, a befedett villamosínek eltávolítását és a téren eszervezett egyre több eseményt kiszolgáló áramforrások telepítését is magába foglalja. A fémszékek helyét a Broadway-jel párhuzamosan futó gránitpadok veszik át.

### **Szereplők:**

A New York-i Városháza Közlekedési Osztálya (Department of Transportation, DOT): A DOT 2008-ban elindítja Sustainable Streets Initiative elnevezésű programját, amely a közterületek korszerűsítését célozza meg. A program hosszútávú közlekedési stratégiát fogalmaz meg a nagyváros részére. A program végrehajtásában a DOT együttműködik a helyi kereskedelmi klaszterekkel (BID), a programhoz kapcsolódó parkok fenntartóival (New York City Department of Parks and Recreation, Madison Square Park Conservancy).

Helyi kereskedelmi klaszterek (Business Improvement District, BID): A BID-ek költségvetése a helyi kereskedők, vállalatok, fejlesztők által befizetett összegekből áll össze. A BID-ek (itt Fashion Center BID és Flatiron BID) feladata a hatáskörükbe tartozó területek karbantartása, a köztereken folyó tevékenységek ellenőrzése és szolgáltatások biztosítása. A BID-ek a DOT közterefelújításához kapcsolódva – egy Public-Private partnership keretében – egyrészt a utcabútorok installálásában és finanszírozásában működnek közre a DOT-tal, másrészt a fenntartásukban és kezelésükben.

## Pedestrian Space Details



- BID Provides:
  - Plantings
  - Sweeping/Litter Removal
  - Supplemental Furniture
  - Programming

- DOT Provides:
  - Large Planters (quantity 46)
    - 42" diameter x 30" tall
  - Small Planters (126)
    - 34" diameter x 25" tall
  - Roadbed Surface Treatment
  - Starter Kit of Furniture



© New York City Department of Transportation

**Pénzügyek:** A projekt különböző fázisainak pénzügyi dimenziója igen eltérő. A kísérleti fázisban alacsony költségű, ideiglenes beavatkozásokról van szó, amelyeket a DOT és a BID-ek közösen finanszíroznak. A mintegy 55 millió dollár összköltségűre tervezett térfelújítást a város finanszírozza. Ez a város részéről befektetésként jelenik meg a Times Square és környéke ingatlanjai értéknövekedésében, amelyből adó formájában közvetetten a városkassa is részesül: a Times Square területén – jelentős mértékben a forgalomcsökkentés hatására – az üzlethelyiségek bárleti díja 2011 és 2012 között a duplájára emelkedett, négyzetméterenként 10520 dollárról to 22830 dollárra, ez a növekedés tovább gyorsulhat a tér rekonstrukciójával. Az átalakított terek karbantartását a helyi BID-ek végzik.

**Eredmények:** Mind a turisták, mind a városlakók kedvezően fogadták a forgalomcsökkentést: a felméréssel 86%-os elégedettségi arányról számoltak be. Az üzlettulajdonosok eleinte a terv ellenb foglaltak állást, tartva vásárlóköriük elmaradásától, de a tapasztalat hamar az ellekezőjét bizonyította: a Broadway érintett szakaszainak kereskedelmi forgalma jelentősen nőtt a területre érkező turisták és városlakók növekvő számával. A becslések napi mintegy 364000 látogatóról beszélnek a Times Square-en, akik a korábbinál több időt töltenek a területen. A gyalogközlekedés a területen sokkal egyszerűbb lett, a buszok útvonala egyszerűbb, így időt takarít meg, a kerékpáros közlekedés biztonságosabb. A statisztikák a balesetek számának éles csökkenéséről, és az autók uatzási sebességének 2008 és 2009 közötti 17%-os gyorsulásáról tanúskodnak. A forgalomkorláztás a környék ingatlanjainak jelentős értéknövekedését is eredményezte, a DOT igazgatója helyi ingatlanboom-ról számolt be.

**Részvétel:** A DOT által 2008-ban kezdeményezett Sustainable Streets Initiative részeként meghirdetett NYC Plaza Program lehetővé tette különböző lakossági csoportok számára, hogy lehetséges új parkokat és köztereket jelöljenek ki alulhasznosított területeken és pályázzanak e tervek megvalósítására. A NYC Plaza Program növeli a helyi közösségek kapacitását az új közterek fenntartására, menedzselésére. A közterek jó működésének biztosítása érdekében a DOT és a Városháza Kisvállalkozási Szolgáltatások Osztálya (NYC Department of Small Business Services, SBS) hosszútávú együttműködést létesít a lakossági csoportokkal a közterek működtetésére és fenntartására.

A Városháza által átstrukturálni javasolt terek addig nem kerültek jelentős átalakításra, amíg az első kísérleti fázisok nem igazolták a tervezett változtatások működőképességét és népszerűségét. Ezzel a Városháza megvédte magát a beruházás politikai kockázatától, miközben korábban elképzelhetetlen, radikális beavatkozást hajtott végre a Manhattan-i közlekedésben. A városlakók és a turisták egyöntetűen a forgalomcsökkentett terek mellett tették le a voksukat.

**Budapesti alkalmazhatóság:** Budapest számos központi részén jelent komoly közlekedési, környezeti és gazdasági problémákat az autóközlekedés dominanciája. A Kossuth Lajos utca vagy a Duna-rakpartok példája mutatja, hogy miközben szakmai konszenzus létezik e területek forgalomcsökkentésének szükségességéről, e beavatkozás politikai kockázatát senki sem mert vállalni. A jeletős átalakítások társadalmi támogatottságának megszerzését a fokozatosság, a kísérletezés elvével lehet biztosítani a szükséges városfejlesztési projektekhez.



© nytimes.com

**További információk:**

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/home/home.shtml>

## Grüne Bogen Paunsdorf, Lipcse Heiterblick (Németország)

**Kategória: Városi mezőgazdaság, megvalósult, felülről szervezett**

**Fejlesztés típusa:** városi mezőgazdaság, zöldterület, pihenő- és sportpark  
**Volumen:** 130 ha  
**Időszak:** tájépítészeti tervpályázat: 2000, I. ütem 2001-2005, II. ütem 2005-2011, III. ütem: 2011-2016



*Forrás: Häfner Jimenez tájépítészek*

**Projekt célja:** A lakótelep lakosainak megtartása pozitív környezeti változásokkal. Az épített környezet és a külterületek között egy városi biotóp létrehozása a városi zöldgyűrű részeként.

**Résztevők:** városi önkormányzat, Primigenius Gmbh. (ökológiai állattartás), helyi lakossági csoportok

**Program mix:** ökológikus városi állattartás, pihenőpark, sportterületek, kisparcellák, séta- és bicikliutak

### **Program leírása**

A Paunsdorf negyed Lipcse Heiterblick városrészének egy tipikus külvárosi lakótelepi része, amely az 1980-as években épült ki, egy egykori katonai gyakorlótér közelében. Mivel középtávon sem volt várható a ca. 17.000 fős lakóterület növekedése, az önkormányzat a lakótelepet övező jellegtelen grund helyett, egy karakteres helyi zöld rekreációs gyűrűt kívánt létrehozni a telep körül (amely kapcsolódik az egész Lipschét körülölelő városi zöld gyűrű projekthez.)

A paunsdorfi lakótelep viszonylag sűrűn beépített, de leginkább az jellemzi, hogy a házak között alig vannak rekreációra alkalmas pihenőhelyek. A terület szociális konfliktusokkal is terhelt, elsősorban a helyi fiatalok között.

A Grüne Bogen projekt, amely Lipcse északkeleti szektorában a legnagyobb zöldterületi fejlesztés, kettős célt szolgál. Az attraktív természeti környezet szomszédsága ellensúlyozza a lakótelep erkölcsi avulását. A terület helyet ad a helyiek különböző szabadidős funkcióknak, és találkozóhelyet biztosít a lakótelepi fiataloknak. A helyi zöld gyűrű, tervezett urbánus, illetve kis léptékű állattartó zöldterületként, strukturált átmenetet képez a belterület és a külterületek között. A projekt főbb részei: az egykori gyakorlótéren kialakított változatos legelőterület, egy mesterségesen épített tó körüli pihenőpark, mini parcellákból álló konyhakertes terület, sportpark ifjúsági klubházzal és egy parkerdő. A területen körbefut egy aszfaltozott kerékpárút, illetve egy gyalogos sétány pihenőhelyekkel. A hangsúlyos magasabb pontokon kilátóteraszok létesültek.

A zöld gyűrű koncepcióját a városi parkokért és vízfelületekért felelős hivatal a helyi Bürgerverein Paunsdorffal és más kisebb helyi csoportokkal együtt dolgozta ki. A területre 2000-ben egy tájépítészeti tervpályázatot írtak ki, amit a berlini Häfner Jimenez tájépítész iroda nyert meg, akik a tervezés természetvédelmi részébe bevonták a Büro Poserplan nevű szakértő céget is.

A zöld gyűrű, a pénzügyi lehetőségek korlátai miatt, több ütemben épült ki. A fejlesztést általában az alacsony költségű megoldások, és nagyon kevés építmény jellemzi. Az első ütem 2005-re fejeződött be, és 2004-ben indult el a volt gyakorlótéren a legeltetés.



*Forrás: leipzig.de*

Az extenzív kis léptékű városi állattartás megszervezésével a Primigenius GmbH-t bízták meg, akik már rendelkeztek tapasztalatokkal kevésbé urbánus helyek természetközeli hasznosításában. Az elkerített zónákban legelő rideg tartású Heck-marhák, Przevalszkij-vadlovak és vízibivalyok látványa nagyban hozzájárul a terület speciális karakteréhez.

A legelőterületeket az ökológiailag gazdálkodó vállalkozás ingyenes kapta bérbe, és a kezdeti időszakban a cég legeltetési támogatásokat is kap. A cég vezetése azonban minél jobban szeretne függetlenedni a helyi politikai erők függvényében változó támogatásoktól, és egyre inkább az organikus hús eladásából szeretné finanszírozni a tevékenységét.

A fiataloknak egy sportpark létesült, különböző sportpályákkal. Először csak egy kis fedett nyitott találkozóhelyet építettek a biciklistáknak, majd létesült egy klubház is.

A fejlesztés második és harmadik ütemében megvalósuló két medencével létrehozott mesterséges tó a Heiterblick iparterület zápotározójaként is funkcionál. A tó körüli parkot

magas használati minőségű pihenőhelyek jellemzik. A pihenőterületek kialakítása kontrasztosan elvállalja a természeti területekétől. Geometrikus formák és urbánus módon tervezett parképítészet jellemzi.



Forrás: leipzig.de

A gyűrű részeként, öt különböző kilátó és pihenőterasz létesült. Az aszfaltozott úton, illetve a pihenőhelyekkel szegélyezett sétányon az egész terület bejárható, és mindenütt megteremtették a korábban hiányzó térbeli kapcsolatokat a zöldterületekkel (hidacsok, átjárók, megemelt gyalogosfelületek).

A projekt 2007-ben elnyerte Lipcse építészeti nívódíját.



Forrás: null-euro-urbanismus.de

### **Költségek**

A 2010-ig elkészült fejlesztések költsége 2,9 millió EUR-t tett ki. A tó és a körülötte lévő pihenőpark költsége további 2,4 millió EUR-ra rúg. A terület éves fenntartási költsége 66.500 EUR.

A finanszírozás egyik stratégiai eleme volt, hogy az ingatlanfejlesztésekhez kapcsolódó kiegyenlítési alapokból finanszírozzák a Grüne Bogen projekt 60 %-át. Az ifjúsági sportterület és a klub a GreenKeys pilot projektjei, és ebből a programból is kapnak támogatást.

### **Projekt értékelése**

A projekt pozitív identitásteremtő hatást gyakorolt a lakótelepi környezetre. A lakótelepi fiatalok vandalizmusa például jelentősen csökkent. A Grüne Bogen sikeres megvalósításához hozzájárult, hogy az önkormányzati szervek sokban együttműködtek a helyi lakossági csoportokkal, valamint az, hogy a legeltetési-állattartási koncepció kialakításához olyan partnervállalkozást találtak, amelyik már rendelkezett hasonló tapasztalattal.

Hasonló városi ökológia állattartási projektet csak bizonyos adottságokkal rendelkező területen lehet folytatni. Mindenek előtt gondolni kell az ilyen projektek nagy területigényére. A városi állattartáshoz-legeltetéshez minimum 20 ha nagyságú területre van szükség, és gondosan meg kell tervezni az állatok összetételét és arányát a zöldfelületekhez képest (Lipcseben ez 0,3 állat/ha). Bár a ritka állatok látványa érdekessé teszi a területet, az ilyen részeket egyértelműen és jobban le kell keríteni, mint egy rurális vidéken. Fontos mindig azt is mérlegelni, hogy a fennmaradó zöldterületek elég helyet biztosítanak-e a környék rekreációs és sportolási igényeire.

### **További információk**

*[www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/191/](http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/191/)*

*<http://www.leipzig.de/de/buerger/freizeit/leipzig/parks/bogen/>*

*[www.null-euro-urbanismus.de/?p=200](http://www.null-euro-urbanismus.de/?p=200)*

## Asograng Urban Farm, Bogotá, Ciudad Bolívar (Kolumbia)

**Kategória:** városi mezőgazdaság, mikrobeavatkozás, megvalósult, alulról szerveződő

**Fejlesztés típusa:** városi mezőgazdaság  
**Volumen:** teljes hasznosítani kívánt terület 2,2 ha  
**Időszak:** 2007-től



*Forrás: <http://rice-and-beans.org>*

**Projekt célja:** elhagyott hulladékterület normalizálása és városi mezőgazdaság általi hasznosítása

**Résztevők:** helyi lakosok szerveződései, elektromos művek, városi botanikus kert, önkormányzat

**Program mix:** városi mezőgazdaság

### Projekt leírása

A Guatiquia egy szegény és problémás városnegyed Bogotá Ciudad Bolívar városrészében. A területet a helyi hatóságok gyakorlatilag magára hagyták. Gyakori az utcai bűnözés. Az önkormányzati szemétszállítás és a köztisztasági szolgáltatások akadoznak. Az utcákon álló szemét folyamatos fertőzésveszélyt jelent.

A negyedet átszeli egy magasfeszültségű távvezeték. Az ez alatti területet illegális hulladéklerakásra használták, illetve az elhagyatott hely mindenféle gyanús tevékenységekre szolgált.

A helyi lakosok egy informálisan szerveződött csoportja változtatni próbált a helyzeten, és kezdeményezték az elektromos műveknél, valamint az önkormányzatnál a terület közösségi hasznosítását. Sikerült elérniük, hogy az energiaszolgáltató anyagi támogatást adjon egy városi mezőgazdasági projekthez a területen, illetve, hogy a városi botanikus kert kertészei képzést tartsanak a helyieknek a környezetbarát gazdálkodásról. A projekt fókuszában



eredetileg az idősek, munkanélküliek, egyedülálló anyák és egyéb hátrányos helyzetűek voltak.

A programban lévő első családok munkájának a nagy részét a terület megtisztítása tette ki. Majd ezt követően az a feladatot kapták, hogy ágyásokat építsenek az organikus hulladékok vermikultúrás átalakítására és a haszonnövényeknek. A résztvevők meglehetősen elégedetlenek voltak a programmal. Úgy érezték, hogy szinte semmit nem kapnak cserébe a fáradozásaikért.

### **Non-profit szervezet**

A résztvevők kisebb csoportja úgy gondolta, hogy önállósodniuk kell, és megalapítottak egy nonprofit társaságot. A Guatiquia Granjeros (farmerek) Társaságában a tagoknak havonta 48 órát dolgozniuk kell a közösségi kertben. Cserébe szavazatuk van a döntéshoztalban, kapnak a terményekből, és amennyiben az egyesület támogatásokat szerez, egyes munkakért fizetést is kaphatnak.

A legtöbb embernek azonban ez sem jelentett elég motivációt. Végül, az jelentett áttörést, amikor az önkormányzatnál sikerült elérni, hogy cserébe az elszállítandó szemétmennyiség csökkenéséért, csökkentik a helyiek szemétdíjait. Bogotában ugyanis a keletkező háztartási szemét 70%-a organikus eredetű, amelynek a nagy részét hasznosítani lehet. A hulladékkezelés és a periferikus városi területek tisztántartása pedig komoly gondokat jelent az önkormányzatnak.

Az Asograng öt év alatt 740 tonna organikus hulladékot dolgozott fel. A keletkező humuszt és a terményeik feleslegét a városi kistermelői piacokon értékesíteni tudják. A tagok rendszeresen részesülnek az organikus termeszett terményekből.



Forrás: <http://rice-and-beans.org>

### **Részvétel, utóélet**

A projekt sikeréhez nagyban hozzájárult, hogy az alulról szerveződő non-profit szervezet vezetői között voltak professzionális végzettséggel rendelkező aktivisták, és így könnyebben találtak fogadókésztségre az önkormányzati oldalon.

Az önkormányzat felismerte a kezdeményezés mintaértékét és máshol is meg akar valósítani hasonló programokat. Az Asograng tagjai bemutatják gazdaságukat a helyi kisiskolások környezetnevelési óráin.

A nonprofit szervezet további tervei között szerepel, hogy a magasfeszültségű hálózat alatti teljes 2,2 ha-os területet bevonják a művelésbe. Létre akarnak hozni egy helyi oktatási központot. Szeretnék elérni, hogy az általuk forgalmazott humusz öko minősítést kapjon, hogy kelendőbb legyen a piacon.

2011-ben az Asograng projekt a példaértékű városi kezdeményezések 3. díját nyerte el Bogotá önkormányzatától, amely 9 millió pesóval (ca. egy millió forint) járt, amit a nyertesek visszaforgatnak a kezdeményezésbe.

### **Értékelés Budapest viszonylatában**

Sajnos Budapesten is megtaláljuk azt a réteget akik az elszlömösödött negyedekben az üres telkeken, területeken, a minimális napi jövedelem érdekében kábeleket égetnek, eladható reciklálható anyagokat próbálnak kiválogatni kétes eredetű kupacokból. Amellett, hogy ez a tevékenység illegális, kezelhetetlen problémákat okoz az elhagyott területeken. Nyilvánvaló, hogy az ilyen minimális pénzből megvalósítható projektek, sokkal értelmesebb átmeneti hasznosítási lehetőségeket teremtenének a rövid- / középtávon telkeken és valamilyen szinten pozitív példát jelentenének a helyi fiataloknak is.

Ebből a példából is jól látszik, hogy a legleszakadtabbak között az ilyen jellegű munkából eredő haszonnak azonnalinak és kézzelfoghatónak kell lennie. egyáltalán nem biztos, hogy motiválná őket, hogy saját zöldséget vihetnek haza. Ellenben ha el tudják adni a terményeiket, és pénzhez jutnak, az már sokkal komolyabb motivációt jelent.

Budapesten a közösségi kertek eddig elsősorban értelmiségi kezdeményezésként és résztvevőkkel jöttek létre. A rászorulókat bevonását más típusú szociálisan érzékeny civil szervezetek (pl. lakhatási aktivisták) tudnák elősegíteni.

### ***További információk***

*<http://rice-and-beans.org/urban-agriculture/asograng-urban-farm/>*

## HausHalten, Lipcse (Németország)<sup>1</sup>

**Kategória:** köztes használat

**Időszak:** 2004-

**Bevezetés:** Miközben Európa és Észak Amerika számos városa a 2008-as gazdasági válság következtében kezdett el az üres ingatlanok újonnan megjelent problémájával foglalkozni, Németország keleti területein már évekkel korábban megjelentek az üres épületek, lakóházak, üzletek, ipari- és középületek újrahasznosításával foglalkozó stratégiák és eszközök. Az üres ingatlanok „köztes” hasznosításának gondolata a várostervezés más területeire is hatással volt, bevezetve az új funkciók és városi-építészeti helyzetek kipróbálásának, egymásra épülő fázisokban való megvalósításának, és az átmeneti használat koncepcióit a várostervezés és -menedzsment eszköztárába.

**Történet:** Lipcse a rendszerváltás óta – sok más kelet-német városhoz hasonlóan – drasztikus demográfiai változásokon ment keresztül: a munkalehetőségek dezindusztrializációval járó beszűkülése, a középosztály számára vonzó életmód lehetőségének hiánya, a masszív elvándorlás és a szuburbanizáció a belvárosi részek nagyfokú kiüresedéséhez vezetett. Tovább generálták a folyamatot az üresedés közvetlen velejárói: a romló városkép, a vandalizmus, a közbiztonság romlása. 2003-ban Lipcse város megbízásából az Initiative L21 és Büro Stadtlabor megvalósítási és finanszírozási tervet készítettek a Lützner strasse felújítására. 2004-ban a lipcsei Quartiersmanagement megalapította a HausHalten egyesületet és megszületett a *Wächterhaus* koncepciója.

**Kontextus:** Az ideiglenes térhasználatok városfejlesztési eszközként való alkalmazása finom beavatkozás, amelynek alapja a kommunikáció, a hálózatépítés, az erőforrások és információk felkutatása és tárolása. A törvényi keretrendszer rugalmas kezelését, gyors döntéshozási folyamatot, lokális érzékenységet, a tanulságok folyamatos beépítését igényli. Mindebben segíthet egy olyan, városvezetéstől kellő mértékben független, de azzal – a hosszútávú folyamatok és célok egyeztetése érdekében – rendszeres kommunikációt folytató, köztes szervezet beiktatása, amelyet nem lassít a bürokratikus intézményrendszer nehézkessége. Ezek a szervezetek információkat gyűjtenek össze és osztanak meg: adatbázist és kapcsolatrendszert építenek, kompetens szereplőket vonnak be és kötnek össze, feladatokat delegálnak és biztosítják az információ folyamatos áramlását. Egy egyéni metódusokat, célokat követő saját adatbázis létrehozása, annak folyamatos aktualizálása, a nemzetközi kapcsolatok ápolása, a külföldi megoldások figyelése, az új és új modellek kidolgozása mind jó stratégiaként könyvelhető el.

**Projekt:** A HausHalten működésének alapja, hogy a szervezet közvetítésével a veszélyeztetett, műemléki védelem alatt álló épületek – melyeket a tulajdonos nem tud

---

<sup>1</sup> Az esettanulmány Oravecz Júlia (KÉK, Lakatlan) kutatására épül. Ld.: Oravecz Júlia: A fenntartható város közvetítői. Az ideiglenes ingatlanhasználat-menedzsment gyakorlata külföldön és lehetőségei itthon. Diplomamunka, MoME, 2013

sem eladni, sem kiadni, sem pedig megóvni a vandalizmustól – őrzőre találjanak. A „házőrzés” feladatkörét a kulturális szcena megélhetési gondokkal küzdő szereplői látják el, akik viszonylag kevés befektetésért cserébe 5 évre teret kapnak működésükhöz. A *Hauswächter* modell erőssége, hogy közvetlen célja – egy-egy épület megőrzése – konkrét, jól körülhatárolható. A HausHalten által ellátott feladatok: ideális épületek és tulajdonosok felkutatása; tulajdonosok meggyőzése és a megfelelő konstrukciók kidolgozása; használói koncepciók elbírálása; koordináció az előkészítő-, szakipari munkáknál, épületgépészetnél; használók támogatása eszközkölcsonzással, tanácsadással a terek kialakításához; segítségnyújtás a lakóközösség kialakításának kezdeti fázisában; gazdasági, működési modellek kidolgozása egy-egy megóvandó házra (Wächterhaus, Wächterladen, AusBauhaus), országos tanácsadás ezen modellek más német városokban történő alkalmazásához.

A HausHalten projektjeinek lépései:

- (1) A paramétereknek megfelelő ház felkutatása (1. akcióterület), a tulajdonos megkeresése és a koncepció bemutatása, a ház állapotának felmérése.
- (2) A tulajdonos részéről szükséges felújítási költségek listájának elkészítése, tárgyalás a tulajdonossal egy 5 éves gazdasági konstrukcióról.
- (3) Hauswächter-nek jelentkezők (online formanyomtatvány) ötleteinek elbírálása, adott ház használói konstrukciójának összeállítása, részletes koncepciók bekérése, a megfelelő terek kiválasztása közösen.
- (4) Szerződés kötés

**Projekt prioritások:** Régi építésű, központi elhelyezkedésű lipcsei épületek megóvása új használók bevonásával és a tulajdonosok és használó számára egyaránt előnyös konstrukciók kidolgozásával. Munkahelyteremtés, vállalkozás-serkentés, városrész rehabilitáció és kreatív városhasználat ösztönzése az ideiglenes használat formájának támogatásával. Lipcse és más üresedő (kelet-)német városok negatív demográfiai tendenciáinak lelassítása, megállítása.

**Pénzügyek:** A HausHalten non-profit (egyesület), melynek működési költségeit részben a terek használóinak négyzetméterben megállapított tagsági díja, egyéni adományok és állami, illetve uniós pályázatok fedezik. Lipcse várostól anyagi támogatást nem kapnak. A vidéki konzultációkat állami támogatásból fedezik.

(Tulajdonos költségei: építési munkálatok - kb. 10 euro/m<sup>2</sup>. Használók költségei: rezsi és egyéb fenntartási költségek, HausHalten e.V. tagsági díj, esetenként áron aluli bérleti díj a tulajdonosnak.)

**Az önkormányzat szerepe:** Bár anyagi támogatást nem ad a HausHalten működésére, Lipcse városa segíti a szervezetet az üres ingatlanok tulajdonosainak megkeresésében és meggyőzésében, különös tekintettel az üres üzletekre, illetve a tulajdonosokat támogatni tudja a homlokzat felújításában.

**Utóélet, folytatás:** A HausHalten hosszútávú céljai – fenntartva jelenlegi működési és finanszírozási struktúráját – nem tűnnek reálisnak. A városrész revitalizáció nem lehet

igazán eredményes, ha továbbra is egy-egy ház akupunktúraszerű kezelésével kívánják azt elérni. Pozitívum, hogy az eredeti mellett megjelentek új modellek, így sokkal rugalmasabbá vált a Haushalten rendszer és több használónak tud lehetőséget biztosítani. Lipcsében ma 16 működő Wächterhaus, 15 Wächterladen van. 2005-től kezdve a Haushalten képzésközpontot hozott létre azzal a céllal, hogy közvetítse a modellt más német városokba. A Haushalten által kidolgozott modell sikeres közvetítése a következő városokba történt meg: Halle, Chemnitz, Görlitz, Erfurt, Dresden, Magdeburg, Zittau, Zwickau.



Forrás: Polyák Levente

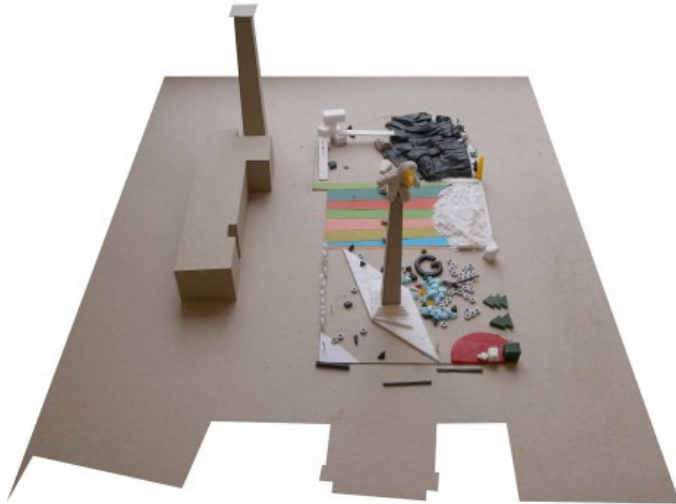
## Kalatatama Temporary, Helsinki (Finnország)

**Kategória:** átmeneti hasznosítás, felülről szervezett, partneri, részben megvalósult

**Fejlesztés típusa:** köztes használat

**Volumen:** 2 ha

**Időszak:** tervezés: 2009-től, ideiglenes park: 2010-től



*Fotó: kalatatamanvaliaika.fi / tervező: Part Oy.*

**Projekt célja:** A fejlesztésre váró korábban zárt terület megismertetése, megkedveltetése

**Résztvevők:** Helsinki Gazdaság- és városfejlesztési központja, fővárosi vagyonkezelő, fővárosi építési hatóság, fővárosi építési ügyosztály, Part Oy és egyéb tervezők, vállalkozók és használók

**Program mix:** közterület-használat, ideiglenes létesítmények

### Projekt leírása

A Kalatatama eredetileg Helsinki központjától nem túl messze fekvő, nagyrészt a tengertől elhódított, a XIX. században kiépült kikötő- és iparterület. Miután 2008-ban a tényleges kikötői funkciók kiköltöztek a területről, a tengerparti félsziget megérett a funkcióváltásra.

A finn főváros tervei szerint 2030-ra, egy 18.000 lakosú új tengerparti városrész épül fel a volt kikötőben, ahol a lakásokon kívül több ezer munkahely és különféle szolgáltatások létesülnek.

Mivel a terület átalakulását annyira hosszú távú projektnek látta, a rendezési terv készítője 2009-ben javasolta az önkormányzatnak, hogy a tengerparti területeket nyissák meg a nagyközönség előtt átmeneti használatra, és a főváros illetékesei elfogadták a javaslatot.

2009-ben a finn főváros a Part Oy. tervezőirodát bízta meg az átmeneti hasznosítás megtervezésével és művészeti koncepciójával. (A Part kifejezetten az átmeneti hasznosítások tervezésére, fejlesztési koncepciók dialógusának megszervezésére szakosodott.)

A területen lévő különböző bérlőktől a finn főváros 10 EUR/m<sup>2</sup> közterületi művészeti hozzájárulást szedett be, a fejlesztési terület közterületein megvalósuló alkotásokra. A művészeti alap 15%-át az átmeneti hasznosítás művészeti projektjeire és produkcióira fordítják. A tengerparti sétaút és átmeneti közterületek kialakítását azonban a városfejlesztési pénzekből finanszírozták.

Az átmeneti hasznosítás két fő célja az volt, hogy megteremtsék a kikötői városrész identitását, és megnyissák a korábban zárt területeket a város lakói számára, valamint megkedveltsék velük a területet. Az átmeneti hasznosítás másik központi gondolataként szerepelt, hogy a különféle aktivitásokat űző civil csoportok az átmeneti közterületet kísérleti terepükként használhassák.

A Part Oy. a zöld és sárga színek használatával megtervezte az átmeneti park vizuális és grafikai arculatát. Az iroda kreatív tevékenysége ezen kívül három fő területre irányult:

- a közterületi művészeti alkotásokra,
- az átmeneti használat funkcióira, és
- az identitás megteremtésére.

A fejlesztési területen zölddel felfestettek egy tengerparti sétautat, ahonnan kilátás nyílik Helsinki különböző részeire. Ennek a vonalvezetését eredetileg úgy tervezték, hogy a gyalogosok, biciklisták, futók és görkorcsolyázók az építkezés egész alatt használhassák. A sétaút megkerüli a földnyelv közepén lévő depóniát, és a tengerpart mentén végig lehet sétálni a félsziget egyik végéből a másikba.



Fotó: [kalasatamanvaliaika.fi](http://kalasatamanvaliaika.fi)

A főpolgármester 2010 nyarán a Helsink napokon adta át az újonnan megnyitott ideiglenes közterületet nagyközönségnek. Az átadás alkalmából egész napos programokat szerveztek gyerekeknek és felnőtteknek. A terület igazán érdekes részei azonban 2011-re készültek el.

## *Konténer tér*

A sétaút súlyponti részén fekvő teresedést hét finn kikötővárosból származó tengeri konténer övezi, amelyek a szél és az eső ellen védik az idelátogatókat. Ez az átmeneti sétány központi találkozóhelye, ahol különféle rendezvényeket lehet megszervezni. Az egyik szolgáltató konténert a Bermuda Helsinki csoport üzemelteti, amelyik teret ad bármely formális vagy informális civil szerveződés programjainak (pl. biciklis brunch-nak, filmvetítéseknek, színelőadásoknak stb.) A Helsinki Bermuda honlapján lévő elektronikus naptárban bárki lefoglalhat egy időpontot, ha programot akar szervezni a területen. 2011-ben a képzőművészeti főiskola végzősei egy kenyérsütő kemencét is építettek a térre.



Fotó: Part Oy.

## *Csodálatos kávézó*

Egy vendéglátással foglalkozó vállalkozó, Sanna Jouhki, a fővárosi gazdaság- és városfejlesztési központ hathatós segítségével elérte, hogy néhány üres konténert odaadjanak neki, és hogy "építési engedélyt" kapjon ezek elhelyezésére. A vállalkozó egy belsőépítész barátja segítségével alakította ki a kávézó "berendezését" egy sportpálya használt műfűborításából, sittes zsákokból és egyéb, a hely szelleméhez illő, építési és reciklált anyagokból. A hely annyira sikeres lett, hogy megkapta Helsinki 2011-es vendéglátóipari díját.



Fotó: ufacikdesign.fi / tervező: Asli Ufacik



## Napkonyha

Antti Melasniemi finn séf és Marti Guixé spanyol designer (a Milano Design Weeket is megjárt) közös projektje a Napkonyha, két hetes időtartama alatt, igen nagy sikernek örvendett. A vendégeknek a napsütés energiájával készített ételeket tálaltak fel.



Fotó: Helsinki gazdaság- és városfejlesztési központ

Az átmeneti sétányra betelepült az 1995-ben létrejött Dodo városi mezőgazdasági egyesület is, akik zsákos termőföldes gazdálkodást mutattak be. A területet megtalálták a futók, görkorcsolyázók és biciklisek. Ez utóbbiak számára egy pump track mountain bike bicikliterepet építettek a helyszíni építési törmeléket felhasználva. Száraz időben a terep jól funkcionált, de az esőben kiderült, hogy nem lett elég jól stabilizálva és a víz lemosott róla darabokat.



Fotó: Part Oy.

A Part Oy. megtervezte a depóniát övező építési palánk színezését és feliratozását is. A nagy falfelület azonban hamar feltűnt a graffittiseknek, és kompromisszumos megoldásként a felület egyik részét kijelölték graffiti-falnak.

Nem valósult meg a reciklált anyagokból tervezett urbánus park a világítótorony körül, amelyben maga a torony központi napóráként funkcionált volna, körülötte pedig különféle pihenőhelyeket alakítottak volna ki. A főváros illetékesei kiváló ötletnek tartották a tervet, de véleményük szerint túl nagy lett volna a költség az időtávhoz képest.

### **A projekt értékelése**

Az ideiglenesen megnyitott, új típusú közterület rendkívül népszerű lett a város lakói között. A nyomtatott sajtó, és az internetes médiák is felkapták. Saját Facebook oldalt is kapott.

A területen megjelent a vandalizmus is, amivel a szervezők nem számoltak, és ez elég sok energiát vitt el. (Érdekes módon a közösségi kert zsákos növényeit nem bántották.)

Az átmeneti létesítmények engedélyezés ad-hoc módon történt. Az irreguláris létesítmények kívül estek a szabályokon. Nem volt egyértelmű, hogy mi az, amit engedélyezni kell és ez kinek a feladata, ezért sok minden szóbeli megállapodásokon alapult.

Eredetileg a teljes kijelölt közterületet nyitva kívánták hagyni az építkezés egész ideje alatt. Ez azonban konfliktusokat okozott a kivitelező cégekkel, mert ők azt gondolták, hogy a teljes területet megkapják felvonulási területként. Az eredeti koncepciót végül nem lehetett tartani. A sétányt télire lezárták, és a kivitelezői nyomásra, nekik is átadtak részeket, amivel megszűnt a körbejárhatóság.

Az ideiglenes létesítményekhez biztosítani kell az áramot és a vizet, ami azt eredményezi, hogy a "normális esethez" képest sokkal tovább meg kell tartani a régi vezetéseket.

Mivel a létesítmények el fognak tűnni, a finn főváros fontosnak tartotta, hogy az ideiglenes állapot és a használat részletesen dokumentálva legyen. Ezt a Part Oy és valamennyi többi résztvevő kötelessége.

### **További információk**

<http://kalasatamanvaliaika.fi/shortly-in-english>

[www.ihanakahvila.fi](http://www.ihanakahvila.fi)