

OTDK-dolgozat

2023

BUDAPESTI MŰSZAKI ÉS GAZDASÁGTUDOMÁNYI EGYETEM

GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOMTUDOMÁNYI KAR



**PERCEPCIÓVÁLTÁS? A BUDAPESTI KÖNYVES KÁLMÁN
KÖRÚT – KŐBÁNYAI ÚT TÉRSÉGÉBEN ELHELYEZKEDŐ
BARNAMEZŐS TERÜLETEK REVITALIZÁCIÓJA**

**CHANGING THE PERCEPTIONS? REVITALIZATION OF THE
KÖNYVES KÁLMÁN BOULEVARD - KŐBÁNYAI STREET'S
BROWNFIELD AREA IN BUDAPEST**

Szokmár Tamás

Konzulens: Dr. Szabó Mariann

Kézirat lezárásának dátuma: 2022. 11. 01.

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS.....	VI
2. A BARNAMEZŐS TERÜLETEK STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI, KONCEPCIONÁLIS KÖRNYEZETE.....	VIII
2.1. EURÓPAI UNIÓ	VIII
2.1.1. EU 2020 Stratégia.....	VIII
2.1.2. Vonatkozó országokon átívelő projektek	VIII
2.2. MAGYARORSZÁG.....	XI
2.3. BUDAPEST	XIII
2.3.1. Budapest Hosszútávú Városfejlesztési Konceptiója (2030).....	XIII
2.3.2. Fővárosi Területfejlesztési Program I. kötet	XIV
2.3.3. Fővárosi Területfejlesztési Program II. kötet	XV
2.3.4. Barnamezős területek fejlesztése tematikus fejlesztési program (TFP)	XV
2.4. KERÜLETI SZABÁLYOZÁSOK	XVI
2.4.1. VIII. kerület, Józsefváros	XVI
2.4.2. X. kerület, Kőbánya.....	XVII
3. STRATÉGIAI DOKUMENTUMOK CÉLHIERARCHIA RENDSZERÉNEK KAPCSOLÓDÁSI VIZSGÁLATA.....	XIX
4. BARNAMEZŐS FEJLESZTÉSI PÉLDÁK HAZÁNKBAN.....	XXI
4.1. MILLENÁRIS KIÁLLÍTÁS-ÉS RENDEZVÉNYKÖZPONT, BUDAPEST	XXI
4.2. NEMZETI FILMTÖRTÉNETI ÉLMÉNPARK ÉS DIGITÁLIS ERŐMŰ, ÓZD.....	XXIV
4.3. GRAPHISOFT PARK, BUDAPEST	XXVII
5. FEJLESZTÉSI – VIZSGÁLATI TERÜLET BEMUTATÁSA.....	XXXI
5.1. EGYKORI JÓZSEFVÁROSI PÁLYAUDVAR TERÜLETE „A”	XXXII
5.2. EGYKORI ÉSZAKI JÁRMÚJAVÍTÓ TERÜLETE „B”	XXXIV
5.3. EGYKORI TAURUS GUMIGYÁR TERÜLETE „C”	XXXV
5.4. GANZ-MÁVAG GYÁR TERÜLETE „D”	XXXVI
6. BARNAMEZŐ FOGALMÁNAK ÚJRAÉRTELMEZÉSE	XXXVIII
6.1. HAZAI ÉRTELMEZÉS	XXXVIII
6.2. FOGALOM ÉRTELMEZÉSE PROJEKTCÉLOK SZERINT	XXXVIII
6.3. FOGALOM ÉRTELMEZÉSE FEJLESZTÉSI TERÜLET SZERINT	XXXIX
7. A TÉMÁBAN KÉSZÍTETT INTERJÚK EREDMÉNYE	XLII
8. ÖSSZEGZÉS.....	XLVII
9. IRODALOMJEGYZÉK	XLIX
10. MELLÉKLETEK	LIV
10.1. INTERJÚ 1 – SZEMEREY SAMU.....	LIV
10.2. INTERJÚ 2 – HORVÁTH CSABA	LIX
10.3. INTERJÚ 3 – ERŐ ZOLTÁN	LXIV

TÁBLÁZAT- ÉS ÁBRAJEGYZÉK

1. táblázat: vonatkozó fejezetrészek az OFTK-ban összhangban a fővárosi, kulturális és barnamezős fejlesztési irányokkal	12
2. táblázat: a fejlesztéseket célzó dokumentumok összehasonlító táblázata	19
3. táblázat: barnamezős fejlesztési példák összefoglaló táblázata.....	21
4. táblázat: barnamezős fejlesztési példák összefoglaló táblázata.....	30
5. táblázat: elkészített mélyinterjúk eredményeinek összefoglalása.....	38
1. ábra: ABC + D modell.....	IX
2. ábra: Barnamezős és területi tartalékkal rendelkező területek	XI
V	
3. ábra: A Millenáris egykori "E" épülete	XX
III	
4. ábra: A Nemzeti Táncszínház új épülete, az egykori "E" épület	XX
III	
5. ábra: Az ózdi erőmű épületei a fejlesztés előtt és után	XX
VI	
6. ábra: Az Óbudai Gázgyár egykor és most	XX
IX	
7. ábra: A Gázgyár melletti szennyezés mintavétele során készített fotó	XX
X	
8. ábra: Könyves Kálmán körút - Kőbányai út körüli rozsdavezeték	XX
XI	
9. ábra: Budapest-Józsefváros pályaudvar egykor és a Sorsok Háza most	XX
XIII	

10. ábra: Barnamező fogalom értelmezését segítő szófelhő.....	XL
11. ábra: Barnamező fogalmának további értelmezése területi bontás alapján	XL

I

1. BEVEZETÉS

Barnamező. Sokak számára mind a mai napig ismeretlen, furcsán hangzó kifejezés ez. Akkor, amikor tanulmányaim végéhez közeledve a témakijelölésen gondolkodtam, több fiatal ismerősömnek a szó hallatán egy olyan mező jutott eszébe, melyen még, vagy már nincs vetemény, tehát barna. Nem csupán e reprezentativitást nélkülöző kutatás alapján, de a sikeresen megvalósított projektek száma alapján is megállapíthatjuk, hogy Magyarországon eddig kevésbé voltak reflektorfényben a barnamezős területek. Ugyanakkor a jellemzően felhagyott, vagy alulhasznosított, főként városi környezetben elhelyezkedő zónák fejlesztésében hatalmas potenciál rejtőzik, sikeres városrehabilitációknak lehetnek kiváló helyszínei.

Kutatásom indíttatása az előzőekben röviden leírtak szerint is kettős, egyrészt szeretném, ha minél több honfitársam ismerné meg ezeket a területeket, melyek múltjukból adódóan egykor országunk történetében is sok esetben kiemelkedő szerepet töltöttek be. Másrészt úgy gondolom, hogy sokkal fenntarthatóbb a már meglévő infrastruktúrában rejlő potenciális lehetőségek kiaknázása, mint zöldmezős beruházásban gondolkodni. Ahhoz, hogy a városok szétterülését befolyásolhassuk, a meglévő városi területek mellett a barnamezős területek újraértelmezése jelentheti a megoldást. Hiszem, hogy a témában úgy érhetünk el valós sikereket, ha minél többen, szélesebb körben vizsgáljuk a kérdést, ráirányítva a figyelmet a barnamezőkre.

A Tudományos Diákköri Konferenciára elkészített dolgozat célja a megkezdett kutatás eredményeinek publikálása, továbbá a témához illeszkedően további irányok, javaslatok megfogalmazása. Ennek részeként egységesen áttekintem, melyek azok az országokon átvívelő, nemzeti és helyi stratégiák, amelyekben helyet kap a barnamezős területfejlesztés és milyen formában. Néhány hazai példán keresztül megvizsgálom, milyen mozgatórugók alapján, illetve hogyan valósultak meg jellemzően egykori ipari területeken a fejlesztések az elmúlt években, évtizedekben. Ezt követően kitérek a barnamezős fejlesztés fogalmának definiálására. Sajnos hazánkban ma jellemzően nem tesznek különbséget a különböző projektek céljai között, egy teljes területi átépítés (leromlott ipari területen végzett komplex célú városrész rehabilitáció) és az egykori ipari területek épületállományának felhasználására éppúgy a barnamezős fejlesztés fogalmat használják.

Munkámban a vizsgálati terület szűkítése során olyan fővárosi barnamezős területet kerestem, mely meglévő épületállománnyal rendelkezik, jelentős területi tartalékok mellett, lehetőség szerint központi, vagy központhoz közeli elhelyezkedésű és már született kész terv az ott megvalósítandó fejlesztésekre, adott esetben meg is valósult fejlesztés az elmúlt

időszakban. Ezen ismérvek alapján esett a választásom a Budapesti VIII. és X. kerületre, szűkebben véve a Könyves Kálmán körút és Kőbányai út térségére. E terület több mint másfél évszázadon keresztül volt a magyar vasúti járműgyártás, fenntartás és közlekedés egyik legjelentősebb színtere. Napjainkra e funkciók megváltoztak, jelentős épületállomány maradt minőségi hasznosítás nélkül. A területen Magyarország Kormánya állami forrás felhasználásával jelenleg végez jelentős fejlesztéseket, melynek eredményeként a térség kulturális és rekreációs funkciót fog kapni. Dolgozatomban a Könyves Kálmán körút – Kőbányai út mentén elhelyezkedő barnamezős zónát szeretném vizsgálni, kitérve a megvalósuló, vagy előkészítés alatt álló projektekre. Fontos sikertényező ugyanis a projektek során annak visszamérése, hogy a zóna a budapestiek mentális térképére való visszakerüléséhez mennyire járulhatnak hozzá ezek a fejlesztések.

2. A BARNAMEZŐS TERÜLETEK STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI, KONCEPCIONÁLIS KÖRNYEZETE

Ahhoz, hogy a későbbi kutatás megfelelő kontextusba helyezhető legyen, elsőként a vonatkozó szabályozások által kijelölt környezetet szükséges megvizsgálni. Ebben a fejezetben az egységes európai stratégiai irányokból kiindulva, a hazai szabályozáson át vizsgálom a témában érintett két fővárosi kerület stratégiai dokumentumait.

2.1. Európai Unió

2.1.1. EU 2020 Stratégia

A szabályozási környezet vizsgálata során a tágabb környezet irányából a szűkebb környezet irányába végeztem a vizsgálatot.

Az Európai Unió jelenleg nem rendelkezik olyan egységes dokumentummal, vagy szabályozással, mely kifejezetten a barnamezős területekre vonatkozna. A hazai szabályozásokban ugyanakkor a témával kapcsolatban gyakran az Unió 2020 stratégiájára történik hivatkozás. Ugyan a dokumentum konkrétan nem nevesíti a barnamezős területeket, de célként fogalmazza meg az „*Erőforrás-hatékony Európa*” megteremtését (Európai Bizottság, 2010). Tekintettel arra, hogy a városi környezetben a szabad területek jelentik az egyik legszűkösebb erőforrást (gondoljunk csak a zöldterületek arányára, a közlekedés által elfoglalt városi területekre, vagy az ingatlanfejlesztés keretében még beépíthető szabad telkekre) legmagasabb, stratégiai szinten ez megfelelő hivatkozási alapot jelenthet az országos és területi szakpolitikák számára.

2.1.2. Vonatkozó országokon átívelő projektek

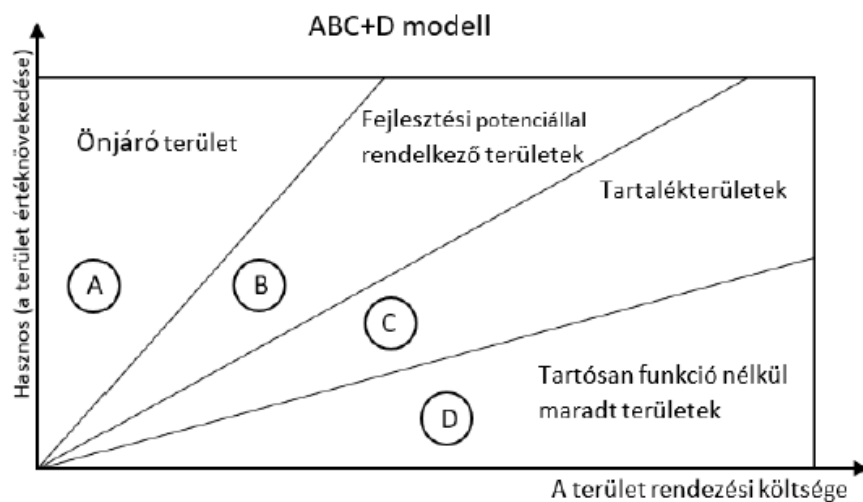
Az egyik legismertebb európai kezdeményezés, melynek eredményei később a holisztikus és nemzetállami stratégiákba is beépültek a Concerted Action on Brownfield and Economic Regeneration Network projekt (CABERNET) volt. A programhoz a hároméves időtartam alatt az Egyesült Királyság vezetésével 21 országból mintegy 49 szereplő csatlakozott. Eredménynek tekinthető a későbbi tervezésre, jogi szabályozásra és pénzügyi részletekre vonatkozó ajánlások megfogalmazása (Otparlik et al. 2011, 5–6. In: Orosz, 2012 78. oldal).

Barnamezőnek tekinthető a projekt eredményei alapján az a terület, mely esetében:

- *„hatással volt rá a saját, valamint a környezetük korábbi használata;*
- *felhagyottak, vagy alulhasznosítottak;*

- vélt, vagy valós környezeti szennyezettséggel terheltek;
- elsősorban fejlett városi térségekben találhatók;
- *újra hasznossá tételük beavatkozást igényel*” (Otparlik et al. 2011, 5–6. In: Orosz, 2012 78. oldal).

Az előzőekben felsorolt fogalommeghatározást Ferber 1997-ben az ún. ABC-modell megalkotásával bővítette, mely az előzőeken túl gazdaságfejlesztési potenciál alapján különbözteti meg az egyes barnamezős területeket. 2006-ban Butzin egy D résszel egészítette ki a korábban megismert modellt.



1. ábra: ABC + D modell
 Forrás: Bozsoki 2020, Orosz 2012 alapján

A modell alapján az egyes kategóriákhoz a következő konkrét fogalommeghatározások tartoznak:

- „A: megtérülő befektetés, ami azt jelenti, hogy a rendezési terület értéke meghaladja a rendezési költségeket, ezért könnyen talál privát beruházót.
- B: bizonytalan befektetés, vagyis a rendezett terület értéke közel megegyezik a ráfordított érték nagyságával. A rehabilitáció public-private partnership (PPP) keretében valósulhat meg.
- C: veszteséges befektetés, ezért piacképtelen, vagyis a rendezett terület értéke alacsonyabb a ráfordítandó költségnél, ennek következtében nehéz beruházót találni. A fejlesztések általában közfinanszírozás keretében valósulnak meg.
- D: olyan területek, melyek tartósan funkció nélkül maradtak.” (Orosz, 2012)

A CABERNET-projekt mellett a másik, eredményként a barnamezős területek azonosítását célzó program volt a Circular flow land Use management (CircUse). Fontos megállapítása, hogy a barnamezők túlmutatnak a hagyományos, ipari környezetben lévő területektől és nem feltétlenül szennyezettek; ezek a területek lehetnek:

- „ipari;
- katonai;
- egyéb gazdasági és beruházási;
- közlekedési és egyéb infrastrukturális;
- lakó;
- kulturális és szociális;
- mezőgazdasági” (Otparlik et al. 2011, 5–6. In: Orosz, 2012).

Kevésbé ismert, azonban ugyancsak jelentős eredményeket felvonultató európai projekt volt a Tailored Improvement of Brownfield Regeneration in Europe (timbre). Közel 20.000 olyan nagy és szennyezett terület került azonosításra, melyekre a következők vonatkoznak:

- a talajban és/vagy talajvízben a korábbi tevékenység következtében nagymértékű szennyezés tapasztalható;
- a szennyezőanyagok kevertek, koncentrációjuk változatos;
- a kárforrások száma és kiterjedése magas, gyakran átlépi a területek határait;
- a regenerációban és revitalizációban érintettek és érdekelték száma magas;
- regionális hatások is megjelennek;
- az újrahasználati lehetőségeket integráltan kell megtervezni;
- a terület periferiális, vagy infrastrukturális hatások miatt tartósan nem vonható be a környező területek vérkeringésébe (TIMBRE Project, 2011-2014).

Eredménynek tekinthető, hogy hat ország és tizenöt iparági partner részvételével létrejött a:

- komplex keretrendszer (módszertant és tájékoztatást is beleértve) a barnamezős regeneráció kapcsán elérhető információk összegyűjtésére és kommunikációjára az érintett területek vonatkozásában;
- helyszíntértékelési és regeneráció tervezési szoftver;

- priorizációs eszköz az érdekelt felek döntéseinek segítésére;
- kapcsolódó tájékoztatók, konferenciák, publikációk kidolgozása is megvalósult (TIMBRE Project, 2011-2014).

2.2. Magyarország

A hazai stratégiai dokumentumok között legmagasabb szinten az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) áll. A dokumentum egyik legfontosabb célja volt, hogy az EU 2020 dokumentumhoz kapcsolódóan kijelölje a vonatkozó programozási időszak koncepcionális irányait.

A barnamezős területek vonatkozásában az OFTK a következő legfontosabb megállapításokat tartalmazza:

- korábban kevésbé érvényesült a térségi, táji szemlélet elve, melynek a következő időszakban jobban előtérbe kell kerülnie;
- a barnamezős területek fejlesztése komplex rendszerben képzelhető el:
 - előtérbe helyezi a zöldmezős beruházásokhoz képest;
 - múltjából fakadóan a rajta lévő emléktárgyak épített örökség védelmére figyelmet fordít;
 - kulturális fejlesztések része lehet a barnamezős területek megújítása.
- a barnamező definíció mellett beemeli új megnevezésként a rozsdaoövetet, mint kvázi szinonimát (Magyarország Kormánya, 2014).

Az OFTK részletes áttekintésének eredményeit, kontextusát a következő táblázatban foglaltam

össze.

1. táblázat: vonatkozó fejezetrészek az OFTK-ban összhangban a fővárosi, kulturális és barnamezős fejlesztési irányokkal

Forrás: saját szerkesztés Magyarország Kormánya (2014) alapján

Hivatkozás	Kontextus
19-20. oldal - 1.2.1 Globális kihívások: átalakuló gazdasági erőegyensúly, adósságvállalás, új kapcsolatrendszerek	Hazánk gazdag kulturális örökséggel büszkélkedhet, az ebben megbúvó erőforrásokat hatékonyabban kell kihasználni a turizmus erősítése érdekében.

39-40. oldal - 1.2.13 Gazdaságilag erősen koncentrált turizmus	A fővárosi turizmust fejleszteni szükséges, mert Európában nem számít közvetlen turisztikai célterületnek.
74-80. oldal - 1.4.2 Természeti erőforrásaink megőrzése jövőnk alapja	Törekedni kell az összehangolt területhasználatra, előtérbe kell kerülnie a barnamezős területek városszerkezetbe való integrálásának, továbbá erősíteni szükséges a belterületek beépítési intenzitását.
83. oldal – 1.4.5 Összefoglaló környezetstratégiai üzenetek	Középtávon törekedni szükséges az épített örökség fenntartható fejlesztésére, hosszútávon pedig erősíteni kell az épített örökség védelmét, erőforrásként való használatát, a barnamezős beruházások megjelenését.
132 – 133. oldal – 3.1.4.1 A város- és várostérség fejlesztési prioritásai és szempontjai	A zöldmezős beruházások helyett a barnamezős beruházásoknak kell előnyt élvezniük. A várostérségeket komplex, stratégiai szemlélet mentén szükséges fejleszteni, az örökségeink, értékeink megőrzése, az azokban rejlő lehetőségek kiaknázása mellett.
138 - 140. oldal - 3.1.4.3 Budapest és metropolisz térség fejlesztése	Kitörési pontot jelenthet a meglévő épített örökségben megbúvó lehetőségek kiaknázása kulturális fejlesztések során.
163. oldal - 3.1.7.1 A leszakadó és szerkezetátalakítási problémákkal küzdő térségek felzárkóztatása	Azonosítja az ipari válságterületeket. Az OFTK értelmezése szerint ezek összefoglaló neve a rozsdaovezet. A CircUse értelmezésével szemben ezeket ipari, katonai és gazdasági területekre szűkíti. Fontos definiálást jelent, hogy az értelmezés szerint ezeken a területeken nagymértékű a munkanélküliség és a korábbi ágazati szerkezet jellemzően nem állítható vissza. Megfogalmazza a legfontosabb fejlesztéspolitikai feladatokat, melyek között új elemként jelennek meg a környezetbarát technológiák előnyben részesítése, a foglalkoztatás támogatása, a környezeti nevelés preferálása, továbbá az ipari örökségvédelem.

246. oldal - 3.7.4 Településfejlesztés, építésügy	Összhangban a város-és várostérség fejlesztési prioritásaival megfogalmazza, hogy a burkolt területek növekedése lassuljon.
247 - 249. oldal - 3.8.1 Környezetvédelem, természetvédelem, vízgazdálkodás	Fejlesztéspolitikai feladatként és területi prioritásként egyaránt megjelenik a barnamezős beruházások előnyben részesítése, az épített környezet védelme és hasznosítása, továbbá a komplexen takarékos beruházások preferálása.

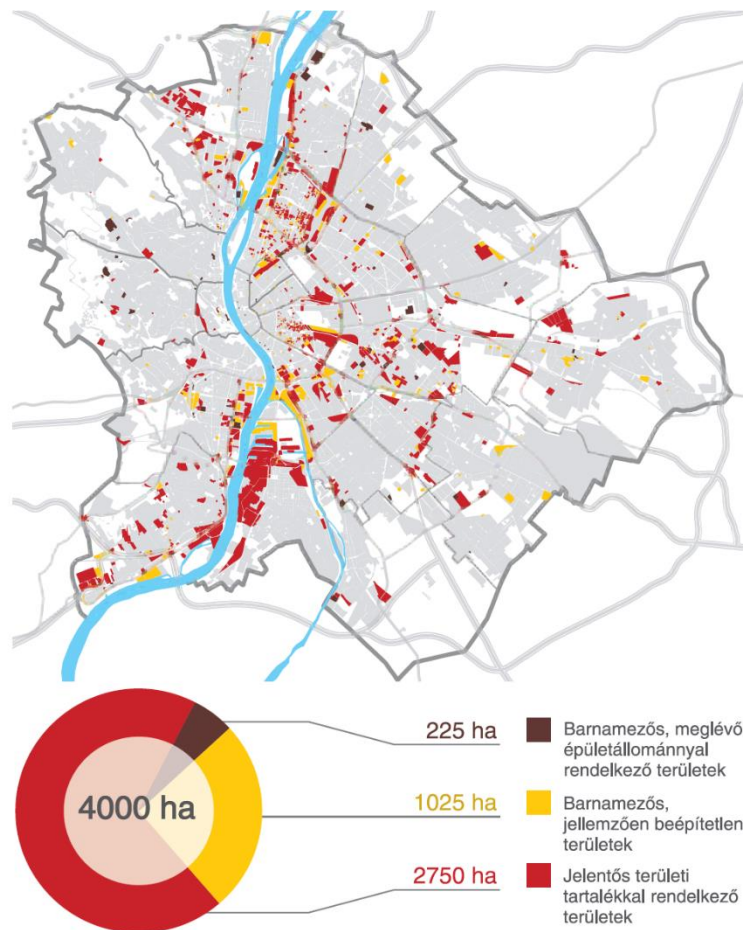
2.3. Budapest

2.3.1. Budapest Hosszútávú Városfejlesztési Koncepciója (2030)

A Koncepció kiemeli, hogy a barnamezős területekben jelentős fejlesztési potenciál van, hiszen a Főváros barnamezőinek teljes területe megközelítőleg 4000 ha, ez az összes városterület több mint 7%-a (Budapest Főváros Önkormányzat, 2013).

A dokumentum célrendszerében a környezeti célok között, területi fejlesztésként kerülnek azonosításra a barnamezők, mint a városfejlesztés célterületei. E zónák ugyanis a korábban megismert előnyök mellett jelentős közműkapacitásokkal, közmű tartalékokkal rendelkeznek, továbbá jellemzően kedvező az elhelyezkedésük a közlekedési rendszer viszonylatában. A koncepció konkrét feladatokat is rendel a barnamezős területek fejlesztéséhez:

- forráskoncentráció a prioritások mentén;
- barnamezős területek funkcióváltása;
- korszerű, komplex modellek kidolgozása és területmanagement létrehozása;
- barnamezős területek meglévő infrastruktúrájának kihasználása.



2. ábra: Barnamezős és területi tartalékkal rendelkező területek
 Forrás: Budapest Főváros Önkormányzat, 2013

A Konceptióhoz kapcsolódó Örökségvédelmi hatástanulmány is kiemeli, hogy a barnamezők elsődleges fejlesztési célterületek, ahol azt is vizsgálni szükséges, hogy melyek azok az eredeti, vagy potenciálisan kihasználható természeti adottságok, melyekre ráépültek. A potenciális zöldterületek, közparkok létrehozásának lehetnek kiváló színterei. Megjelenik továbbá célként a tanulmányban a harmonikus, sokszínű város alapjainak megteremtése, mely ökohatékonyan és területtakarékosan működik, a város terjeszkedése helyett a meglévő területek újrahasznosítása révén (Budapest Főváros Önkormányzat, 2013).

2.3.2. Fővárosi Területfejlesztési Program I. kötet

A dokumentum az Európai Unió 2021-2027 közötti programozásra vonatkozó 5 szakpolitikai célkitűzésén alapul, melyek közül a rozsdaovezetek fejlesztése vonatkozásában az 5. szakpolitikai cél a releváns:

- „PO5: a polgárokhoz közelebb álló Európa a városi, vidéki és part menti térségek fenntartható és integrált fejlesztésének elősegítése és helyi kezdeményezések révén.” (PRO RÉGIÓ, 2021)

A dokumentum azonosítja, hogy a Zöld Budapest megteremtéséhez a rozsdáövezetek helyreállítása, kármentesítése és fejlesztése elengedhetetlen. Tekintettel arra, hogy jelentős forráskoncentrációt igényelnek ezek a beruházások (elsősorban a magas kármentesítési költségek miatt) Uniós támogatásra van szükség a megvalósításukhoz. A beruházások megvalósítása, koordinálása a szubszidiaritás elve alapján elsősorban kerületi hatáskör. A sikeres megvalósításhoz azonban elengedhetetlen a nagyfokú együttműködés az állam, a kerületek és a magán szereplők között.

2.3.3. Fővárosi Területfejlesztési Program II. kötet

A Program elsődleges fejlesztési célterületként azonosítja a rozsdáövezeteket, mindaddig, amíg rendelkezésre állnak, nem támogatottak a zöldmezős beruházások. Kiemeli, hogy ezeken a területeken a zöldfelületeket növelni szükséges, illetve lehetőség szerint itt kell elhelyezni a megújuló energiaforrásokat is (szélturbinák és napelemek) (MEGÉRTI, 2021). Fontos megállapítás, hogy a barnamezők a felhagyottságból adódóan jellemzően társadalmilag is szegregáltak, így a beruházások során humán fejlesztéseknek is kapcsolódnia kell hozzájuk.

2.3.4. Barnamezős területek fejlesztése tematikus fejlesztési program (TFP)

A program alapja az OFTK. A dokumentum több olyan elemet is beemel a barnamezőről való gondolkodásba, mely a magasabb szintű dokumentumokban eddig nem jelent meg. Így például stratégiai célként fogalmazza meg a területek átmeneti hasznosítását (Budapest Főváros Önkormányzat, 2014). Ez azt jelenti, hogy a fejlesztési területen már a beruházást megelőzően, vagy a beruházás alatt is megjelennek olyan funkciók, mely a rozsdáövezet városi vérkeringésbe való visszaintegrálását szolgálják. Ennek egyik legegyszerűbb (ám hatékonyságban is legkisebb potenciált hordozó) megjelenési formája parkolók kialakítása a területen. Komplexebb megjelenése lehet a kulturális események szervezése (pl. kiállítás, koncert), közösségi funkciók kialakítása (pl. átmeneti közpark, közösségi kert). A cél az, hogy a lakosok újra birtokba vehessék a barnamezőt, visszakerüljön a mentális térképre. Amennyiben ez magas aktivitást tud elérni, nem a beruházást követően kell elkezdni a látogatók "becsalogatását", hanem már előbb bennük az igény a terület végleges "birtokba" vételére vonatkozóan. Erre egy, a közeljövőben megvalósult jó példa volt - mely később részletesebben is bemutatásra kerül – a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum az egykori Északi Járműjavító területén megrendezett 2022. évi időszaki kiállítása.

A program kiterjeszti a CABERNET szervezet korábbi, sokszor látott definícióját a barnamező vonatkozásában a belvárosi ingatlanokkal. Az ipari területek mellett ugyanis nagy számban vannak a Fővárosban olyan – akár belvárosi – üres ingatlanok, telkek, melyek esetében a célok azonosak: a meglévő állapot javítása úgy, hogy az ingatlanok értékeinek védelme mellett az pozitív hatást válthasson ki a környező területekre is. Fontos megállapítás, hogy a barnamezők esetében kockázatként merül fel az előre nem feltétlenül pontosan meghatározható kármentesítés, illetve a fejlesztési területek későbbi jövedelemmegtartó képessége is nehezen skálázható. Ahhoz, hogy a beruházói kedv növekedjen a zöldterületi beépítéssel szemben - mely csak tovább fokozná a város szétterülését, áttételesen problémákat okozva több ágazatban is – egységes szabályozási környezetet kell kialakítani (akár kerületi szinten). Mindezen túl törekedni kell – külső pénzügyi (uniós, vagy állami) támogatás bevonásával – a területek beruházásra alkalmassá tételére is.

A program alapján később kidolgozásra került a barnamezős területi kataszter, mely átfogóan, évről-évre frissülve feltárja a budapesti rozsdáövezeteket, azok potenciális fejlesztési lehetőségét interaktív információs rendszer segítségével (területmenedzsment).

2.4. Kerületi szabályozások

2.4.1. VIII. kerület, Józsefváros

A Józsefvárosi Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) középtávú tematikus célként tűzi ki az alulhasznosított területek fejlesztését, melynek akcióterületeként az Asztalos Sándor út – Kőbányai út menti rozsdáövezetet azonosítja, ennek részeként cél:

- „a MÁV egykori Józsefvárosi pályaudvarának rehabilitációja;
- Michelin gumigyár területének hasznosítása;
- egykori Ganz-MÁVAG telep szabályozása;
- *Asztalos Sándor út közlekedési elérhetőségének javítása*” (Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat, 2015).

Környezetvédelmi szempontból az ITS potenciális szennyezőforrásként tekint a barnamezős területekre. A dokumentum megfogalmazza, hogy a pénzügyi korlátok és a kerülettel szembeni negatív kép miatt az állami és magánszektor befektetői kereslete rendkívül alacsony, így a kerület elsősorban a szabályozási környezet minél rugalmasabb alakításával, továbbá lobbitevékenységgel tudja segíteni a rozsdáövezetek rehabilitációját. Külső kockázatként jelenik meg, hogy a forráshiány miatt rozsdáövezetek kármentesítése időben elnyúlhat, növelve a potenciális szennyező források terjedését. Mivel a finanszírozási oldal nem

tisztázott, a rehabilitációhoz időbeli horizontot nem rendel az anyag (Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat, 2015).

Az ITS 2020. évi felülvizsgálata során a korábban azonosított rozsdavezeti zóna kiegészül a Százados úti negyeddel: a terület fejlesztése egyértelmű irányt kap, állami támogatással sportcélú beruházás megindítása várható az Magyar Testgyakorlók Köre (MTK) stadion-beruházásához kapcsolódóan. A rozsdavezetek kiegészülnek a József Telefonközpont és a Corvin Áruház ingatlanokkal, mint potenciális beruházási területtel (Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat, 2020).

Józsefváros Klímastratégiája külön intézkedést fogalmaz meg, együttesen kezelve a barnamezős területeket a foghíjtelkekkel, ennek részeként autómentes övezetek kijelölése és a távhő bevezetése jelenik meg célként. Kerületi kompetenciába utalja a dokumentum:

- „területek átfogó felmérése;
- szabályozási terv elkészítése;
- potenciális beruházók felkutatása és megkeresése;
- munkacsoportok felállítása” (Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat, 2021).

2.4.2. X. kerület, Kőbánya

A X. kerületi ITS-ben a természeti környezet minőségének javítása fogalmazódik meg célként, ennek részeként pedig a barnamezős területeken zöldterületek létrehozása. Kőbánya „ökokerületté” szeretne válni. A rozsdavezetek fejlesztése ugyanis hat az elvándorlási egyenlegre, befolyásolja az adóbevételeket, így áttételesen a kerület gazdasági versenyképességét is. A dokumentum 9. sz. akcióterületként azonosítja a későbbi részletes vizsgálat tárgyát is képező MÁV területek rehabilitációját. A kiterjedt zónában valójában az egykori Északi Járműjavító tekinthető klasszikus rozsdavezetnek, hiszen a Horog utca – Pongrácz út – Kőbányai út által közrezárt terület és az egykori MÁV kolónia területe is lakhatási funkciójú (utóbbi több mint 120 éve). Az egykori Járműjavító területét magas minőségű és értékű területként azonosítja, mely fejlesztés esetén munkahelyi-és lakhatási funkciót kaphat, tervezetten magánberuházásként, 2015-2018 közötti időszakra tervezett megvalósítással (Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat, 2012).

Az ITS 2017-es felülvizsgálata rávilágít arra, hogy a barnamezős területek döntően magántulajdonban vannak (önkormányzati tulajdonrész átlagosan kb. 5%), így a beruházási

kedv ösztönzése szükséges. Átfogó célként jelenik meg a helyi gazdaság erősítése, a barnamezős területek erősítése a befektetők letelepedése érdekében (Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat, 2017). A 9. sz. akcióterület ATP2.1 azonosító jelet kap, leválasztva arról az előbb említett lakóterületi övezeteket, összhangban a 1829/2014 (XII. 23.) sz. Korm. határozattal, mely alapján itt kap helyet a Magyar Állami Operaház és az Erkel Színház új műhelyháza és próbacentruma (Magyarország Kormánya, 2014).

A X. kerületi Klímastratégia az általánosságokon túl külön intézkedéseket nem fogalmaz meg a barnamezős területek vonatkozásában (Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat, 2020). A Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervben (SECAP) azonban már megjelenik konkrétum, a barnamezős területeket azonosítja a dokumentum az ipari napelem parkok elsődleges telepítési helyszínéként (Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat, 2021).

3. STRATÉGIAI DOKUMENTUMOK CÉLHIERARCHIA RENDSZERÉNEK KAPCSOLÓDÁSI VIZSGÁLATA

Az előzőekben bemutatott, szabályozási és egyben fejlesztési környezetet is meghatározó dokumentumok, programok, tematikus stratégiák összehasonlítása érdekében, a kapcsolódások feltárására a következő táblázatot készítettem.

2. táblázat: a fejlesztéseket célzó dokumentumok összehasonlító táblázata
Forrás: a 2. fejezetben bemutatott dokumentumok, stratégiák alapján

Uniósi szint	Országos szint	Fővárosi szint			Kerületi szint			
					VIII. kerület		X. kerület	
EU 2020 Stratégia	OFTK	Budapest Hosszútávú Városfejlesztési Koncepció 2030	Fővárosi Területfejlesztési Program	Barnamezős területek fejlesztése TFP	ITS	Klímastratégia	ITS	SECAP
Erőforrás-hatékony Európa	Barnamezős fejlesztések prioritizálása	Barnamezős területek funkcióváltása	Együttműködés (állam-kerület-magán)	Jövedelemmegtartó képesség kezelése				
				Beruházói kedv erősítése	Kerületi lobbizás, a beruházói kedv erősítése	Potenciális beruházók felkutatása és megkeresése	Beruházói kedv ösztönzése	
			Szubszidiaritás elvének érvényesítése		Rugalmas szabályozási környezet	Szabályozási terv készítése		
					Munkacsoportok felállítása			
	Beépítési intenzitás növelése	Ökohatékony, területtakarékos város			Alulhasznosított területek fejlesztése	Területek átfogó felmérése		
	Épített örökség védelme	Barnamezős területek infrastruktúrájának kihasználása	Rozsdaövezetek kármentesítése	Kármentesítési kockázatok kezelése	Barnamező szennyezőforrás kezelése			
				Területek beruházássá alkalmassá tétele				
		Korszerű, komplex területmanagement		Területek átmeneti hasznosítása				
	Környezetbarát technológiák, foglalkoztatás, környezeti nevelés	Potenciális zöldterületek, közparkok létrehozása	Zöldterületek növelése			Autómentes övezetek kijelölése	Barnamezős területek zöldterületi mutatójának növelése	
							Környezet minőségi javítása	
			Megújuló energiaforrások elhelyezése			Táv hő bevezetése		Ipari napelem parkok telepítése
	Társadalmi szegregáció kezelése							
	Kulturális fejlesztések barnamezőn	Forráskonzentráció a prioritások mentén	Uniósi támogatások bevonása	Külső források bevonása			Helyi gazdaság erősítése	

Az összehasonlítás alapján megállapítható, hogy a barnamezőkre vonatkozó egyes elemek (pl. forráskoncentráció, társadalmi szegregáció kezelése) egymáshoz való kapcsolódása meglehetősen mozaikos, nem minden magas szintű stratégiai irány jelenik meg az egyes kerületi dokumentumokban. Közös azonban, hogy valamennyi dokumentum foglalkozik a barnamezőkkel, a kerületek is elsődleges fejlesztési potenciált látnak a zónákban, hiszen a város szétterjedése helyett a belső területek magasabb szintű kihasználása kell, hogy előnyt élvezzen. Teszik a kerületek természetesen ezt azért is, mert nem városszéli, hanem a központban lévő közigazgatási egységekről beszélünk, akik a város növekedéséből negatívan részesültek: területük nem nőtt, miközben a befektetői kedv a Főváros peremterületei felé mozdult el.

A rozsdáövezetek környezete jellemzően társadalmilag is szegregált, nem motiváló a körzetükbe való költözésre, ugyanakkor nincsenek olyan állapotban sem (épületállomány helyzete, kármentesítés szükségessége), hogy a befektetők potenciált lássanak bennük. Józsefváros és Kőbánya érdemben a rozsdáövezetek revitalizációjával tud fejlődni, az elvégzendő feladatok forrásigénye azonban túlzóan magas ahhoz, hogy azt önállóan egy önkormányzat el tudja végezni. Az állami szerepvállalás elkerülhetetlennek látszik.

Pozitívum, hogy mind a két korábban említett nagy kiterjedésű rozsdafolt vonatkozásában elindultak a fejlesztések. A VIII. kerületben a Sorsok Háza és az MTK labdarúgópálya-építési központjának beruházásával, míg a X. kerületben a Magyar Állami Operaház Eiffel Műhelyházának létrejöttével, továbbá a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum új helyszínének és a Póka Egon Művészeti Akadémia – könnyűzenei képzési központ fejlesztési projektjével.

4. BARNAMEZŐS FEJLESZTÉSI PÉLDÁK HAZÁNKBAN

Az elmúlt több mint két évtized során számos barnamezősnek tekinthető fejlesztés valósult meg Magyarországon, többségük a fővárosban. Ezek közül választottam ki három példát, melyek területüket tekintve a legnagyobbak voltak, továbbá pozitív és negatív értelemben is alkalmasak a hazai barnamezős fejlesztések jellegzetességeinek bemutatására.

3. táblázat: barnamezős fejlesztési példák összefoglaló táblázata

Forrás: saját szerkesztés

Terület megnevezése	Korábbi funkció	Új funkció	Gazdasági csoport (ABC + D modell alapján)
Millenáris Kiállítás-és Rendezvényközpont, Budapest	Ipari gyártás (villamos-ság)	Kulturális, rekreációs	C
Nemzeti Filmtörténeti Elnémypark és Digitális Erőmű, Ózd	Ipari termelés (erőmű)	Kulturális	D
Graphisoft Park, Budapest	Ipari gyártás (gázipar)	Gazdasági és beruházási	B

4.1. Millenáris Kiállítás-és Rendezvényközpont, Budapest

Budán Ganz Ábrahám 1844-ben alapította meg öntőműhelyét, a napjainkban is álló Öntödei Múzeumot, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum egyik legjelentősebb tagintézményét. Ganz halálát követően, Mechwart András vezetésével a gyár kinőtte az addigi üzemépületet és az elektrotechnikai termékeknek is köszönhetően bővült a terület és az épületek száma. Az 1949-től már Ganz Villamossági Gyár néven működő vállalat központi gyártelepe a mai Millenáris területén helyezkedett el. A rendszerváltást követően a környezet meghatározó gyáregyüttes termélekenysége jelentősen csökkent a megrendelések elmaradása, a piac megváltozása és az iparágban tapasztalható ugrásszerű technológiai fejlődés miatt (Dobai Gábor, 2015).

A terület átfogó fejlesztésére vonatkozó építészeti tervek kidolgozása 1999-ben indult meg. A kezdetektől fogva cél volt, hogy a meglévő épületek közül minél több megőrzésre

kerülhessen, hogy a kor követelményeinek megfelelő felújítást követően korszerű kiállítási- és rendezvényközpont jöjjön létre a területen. Két épület került lebontásra és öt épületet sikerült megőrizni, ezeknél csak részleges bontás történt. A „B” és a legrégebbi, 1897-ben épült „D” jelű épület kiállítási funkciót kapott, köztük egy korszerű új fogadó és összekötő épülettel. Megmaradt az egykori „E” épület, valamint „G” épület is. Előbbi színházi-és koncertteremként, utóbbi multifunkcionális fogadótérként. A projektet több díjjal is kitüntették, így 2002-ben Európa Nostra, majd 2003-ban a FIABCI Prix d’Excellence különdíjával (CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt., 2002).

A barnamezős fejlesztések tekintetében első mintának is tekinthető beruházás a 2010-es évek második felében kapott folytatást. Ekkor jelentették ugyanis be, hogy a Nemzeti Táncszínház is a Millenáris területén kap új helyet, illetve elindul a Millenáris Széllkapu projekt. Előbbi esetében a cél az volt, hogy a meglévő épület minimális átalakításával költözhessen be az új funkció. Sajnos bármennyire is törekedtek a tervezők az átalakítás minimalizálásra, gyakorlatilag egy teljesen új épület született, a régi ipari funkció elvesztése mellett (külső-és belső formai jegyeiben is, lsd. 3. és 4. ábra).

Máig megosztja a közvéleményt a Millenáris projekt folytatásaként is értelmezhető második beruházás, a Széllkapu projekt. A Millenáris korábbi, 2001-es átadása során nem minden egykori Ganz épület került elbontásra, vagy kapott új funkciót: a Fény utca és Margit körút közötti terület érintetlen maradt. A zóna épületállománya a 2010-es évek elején még meglehetősen vegyes képet mutatott. Megmaradt három egykori Ganz-épület, az „M” jelű egykori háromhajós új szerelde, az „L” jelű, turbinák tesztelésére használt melegpörgető és az „N” jelű irodaépület. A területet délen az egykori Kohó-és Gépipari Minisztérium számára átadott kilencemeletes irodaépület zárta, melyet akkor a Gazdasági tárca használt.

A 2013-mas projektindítás nem várt bontásokat hozott. Elsők között a 9 emeletes irodaépületet bontották el, mely jelentős akadályt képezett a budai kerület levegőjének átszellőzésében. Az egykori Ganz-épületek közül kettő volt ekkor műemléki védelem alatt, melyet a Belügyminiszter rendelettel szüntetett meg (Belügyminisztérium 2013). Bár születtek építészeti elképzelések az épületek hasznosítására vonatkozólag, a bontás a védettség visszavonását követően megindult. Ettől a ponttól kezdődően nem barnamezős fejlesztésről beszélhetünk a szó klasszikus értelmében, hanem rehabilitációról, ahol a barnamezőt zöldmező váltja fel. A beruházás során 35.000 m² új zöldfelület jött létre, 4000 m² területű függőkerttel, 30.000 tő növényvel (TSPC Mérnökiroda Kft., 2021).

Az eredmény magáért beszél, sajnálatos azonban, hogy mindezt több egykori épület elbontásával érték el. Vélhetően ez gazdaságilag sem volt racionális, de a környező területek levegőszennyezése (bontási törmelék, hamu, rekultiváció) is döntően magasabb lehetett a megszokottnál a projekt idején.



3. ábra: A Millenáris egykori "E" épülete
Forrás: Budapest Legenda honlap



4. ábra: A Nemzeti Táncszínház új épülete, az egykori "E" épület
Forrás: Zoboki Építésziroda (2018)

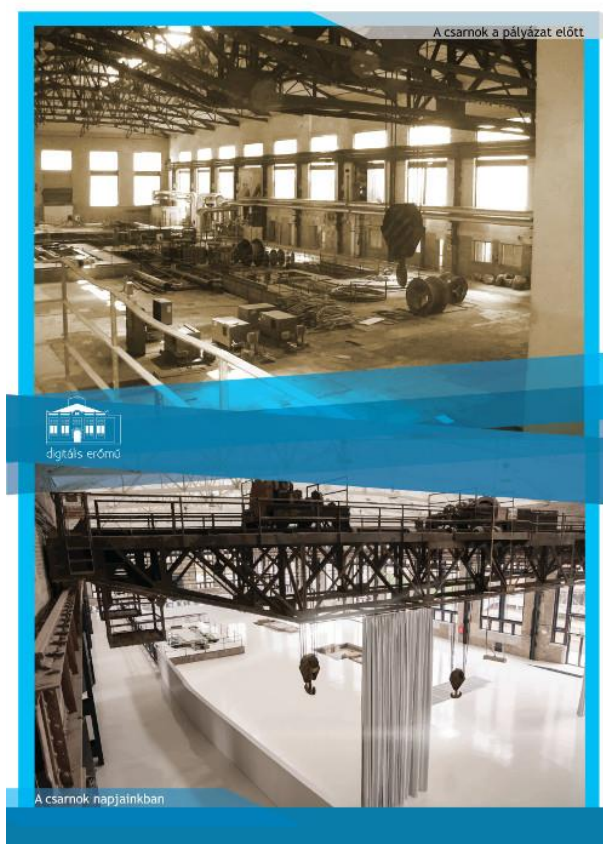
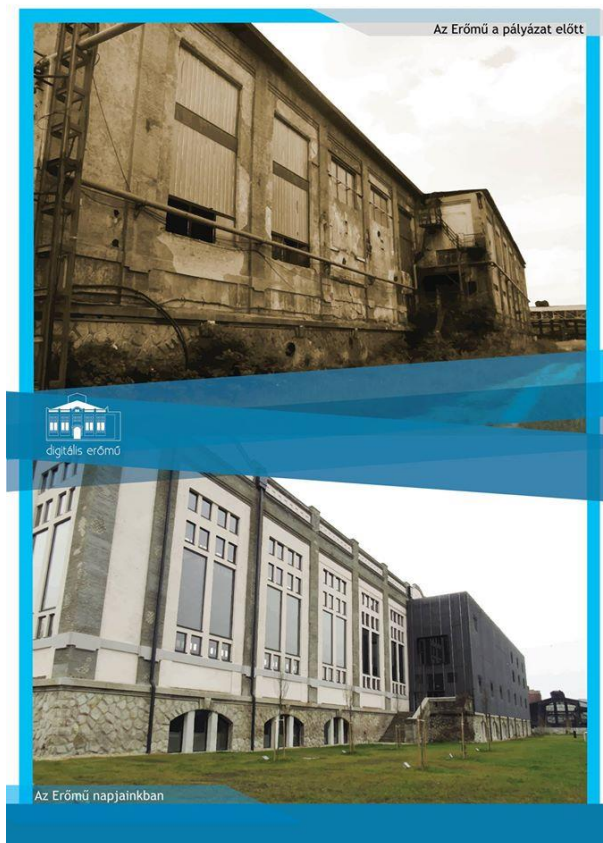
4.2. Nemzeti Filmtörténeti Élménypark és Digitális Erőmű, Ózd

Ózd neve több mint másfél évszázada forrt egybe a vasiparral, 1847-ben kezdett ugyanis termelni az itteni vasgyár. A város és a gyár szoros kapcsolatát jól példázza az a tény, hogy a település szerkezetét alapvetően meghatározta az üzem elhelyezkedése, tulajdonképpen aköré épült Ózd. A vasgyár egészen 1992-ig üzemelt magas hatékonysággal. Ekkor leállították a gyártást, mely a rendszerváltást követő piacvesztésnek és a kevésbé gazdaságos termelésnek volt köszönhető. A gyár megszűnése után nagyfokú munkanélküliség és elvándorlás jelent meg Ózdon.

A vidéki Millenárisként is emlegetett projekt ma is látható eredményei szakaszosan, apró lépések mentén nyerték el formájukat. A terület megmenekülése nagyrészt személyes ügy eredménye, Csontos Györgyi lelkiismeretessége és állhatatossága nélkül ma nem biztos, hogy egy sikeres barnamezős fejlesztésről beszélhetnénk. Az első fázisban, 2010-re a múzeumépület rehabilitációja valósult meg, mely során helyreállították az eredeti alaprajzi elrendezést és elbontották az épületet terhelő utólagos toldalékokat. 2012-ben folytatódott a projekt egy komplex tájépítészeti revitalizációval, melynek részeként szabadtéri skanzen épült ki, továbbá a patakmeder kinyitásával, közlekedési tengelyként való definiálásával újra visszakapcsolásra került a tér a város vérkeringésébe. 2013-ban a megkezdett tájépítészeti tervezés az Erőmű csarnoképületének rekonstrukciójával egészült ki. Ekkor született döntés a Magyar Nemzeti Digitális Archívum (MaNDA) részéről, hogy az épület digitális oktató és kiállítási funkciót kapjon. A tervezés során kiemelt figyelmet fordítottak az épületekben található értékek védelmére, konzerválására, illetve ahol lehetett, ott az eredeti állapot visszaállítására, akár kortárs megoldásokkal kiegészítve azokat. 2014-ben a tervezési terület a Fúvógépház épületével bővült. Az épületben a MaNDA archívuma (kb. 200.000 filmtekercs raktározása) és élményelemei (pl. green-box forgatási helyszín. műhelyek, stb.) kaptak helyet (Építészfórum, 2016).

A kivitelezés során hangsúlyt kapott, hogy pl. a bútorok és burkolatok esetében minél inkább a helyi ipar termékei, vagy a területen elbontott elemek újrahasználatát élvezzen prioritást (pl. darált salakanyag használata a máshol megszokott finom kavics örlemény, vagy zúzottkő helyett). A projekt részeként fizikai és mentális gát is áttörésre került. A korábbi zárt ipari telephelyet két méter magas téglafal határolta, melyet elbontottak, így fizikailag is megnyitva azt a városlakóknak, ezzel is elősegítve, hogy a helyszín akár a város jövőbeni fő rendezvénytereként működhessen.

A 2016-ra teljesen elkészült projekt hazánk egyik legmagasabb minőségben kivitelezett, sokak által kevésbé ismert, sikeres barnamezős fejlesztése, melynél a rozsdavezet helyére úgy tudott kulturális funkció költözni, hogy eközben nőtt a zöldterületek aránya, új munkahelyek jöttek létre és az épületállomány is megmaradt, új funkciót kapott.



5. ábra: Az ózdi erőmű épületei a fejlesztés előtt és után
Forrás: Magyar Nemzeti Digitális Archívum, 2016

4.3. Graphisoft Park, Budapest

A XIX. századtól kezdődően az európai nagyvárosokhoz hasonlóan Budapesten is megjelentek az első világítógázzal üzemelő lámpák, melyek egészen az elektromos világítás elterjedéséig voltak használatban (a Fővárosban a '80-as évekig). Óbudán 1913-ra a Gázgyár megépítését követően egy egész új városnegyed épült ki. A mintegy 27 hektáros területen kert, tisztviselő-telep, munkástelep, a gázgyári dolgozók és családjaik igényeit kielégítő posta, óvoda, bolt, vendéglő, de még kaszinó is helyet kapott. A gyár fénykorában akár napi 1 millió köbméter gáz előállítására is alkalmas volt, hála a Duna közelségének és a kiépült vasúthálózatnak, melyen a gáz előállításához szükséges feketeszenet szállították a területre. Az üzem az '50-es évek második felétől kezdett leépülni, amikor a technológia fejlődésével a földgáz már sokkal gazdaságosabban beszerezhető volt, illetve ekkorra a termelés gerincét adó kemencék is elhasználódtak, felújításuk pedig nem lett volna rationális. A gyár leállítását követően az épületek jelentős része műemléki védelmet kapott, míg másik része elbontásra került.

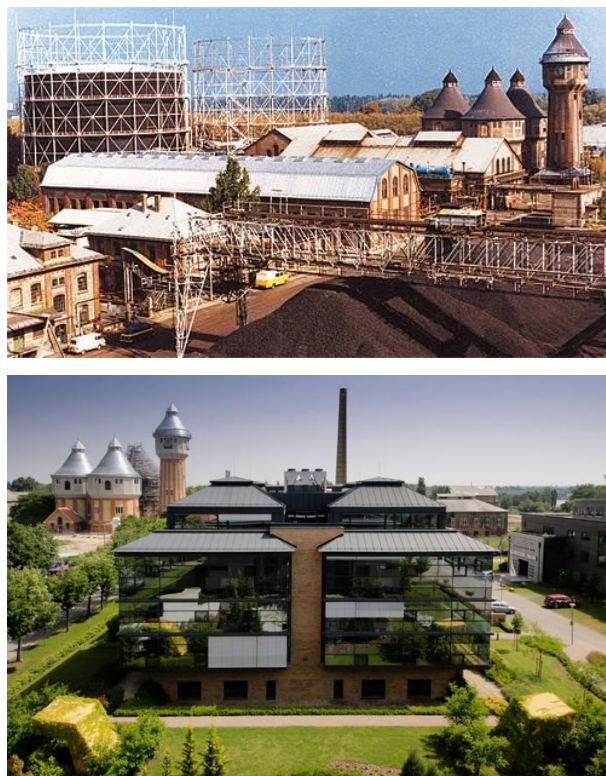
A terület hasznosításáról 1996-ban születtek meg az első tervek, amikor Bojár Gábor, a Graphisoft építészeti tervező szoftvert jegyző cég alapítója elhatározta, hogy az egykori Óbudai Gázgyár területére költözteti a vállalat központját, megalapítva ezzel a sokak által csak „magyar Szilícium-völgyként” emlegetett üzleti negyed. A középső terület a '90-es évek második felében került önkormányzati tulajdonból magántulajdonba. A rozsdáövezetben jelentős kármentesítésre volt szükség, melyet a Főváros annak magas forrásigénye miatt nem tudott elvégeztetni. A későbbi Graphisoft Park területén ezt a beruházó vállalta a tulajdonváltást követően. A munka során a földet rekultiválták 3-5 méter mélységben, valamint a felszín alatti vizeket is megtisztították. Sok épület állapota, szennyezettsége és kialakítása miatt nem felelt meg irodai funkciók ellátására, ezeket elbontották. A Park területén összesen 7 épület maradt meg, melyek teljeskörű műemléki felújítást kaptak. Az első épületek 1998-ban kerültek átadásra, melyek száma később tovább bővült: északon, délen és nyugati irányban is bővült a Park tulajdonában álló terület mérete (a korábbi 7 ha-ról 18 ha-ra) (National Geographic, Dr. Balogh Tamás, 2020). Érdekesség, hogy számos az egykori közel 27 hektáros iparterületen álló épület műemléki védettsége ugyanazzal a BM rendelettel került visszavonásra, mint a Millenáris Széllkapu esetében megismert egykori Ganz-épületek.

A Gázgyár fejlesztési projekt sajátos és eltér az előző kettőtől. A Millenáris jelentős értékkel bíró budai terület, melynek sorsa akár az is lehetett volna, hogy helyén irodai, vagy lakó funkció valósul meg, ahogyan történt az az egykori Magyar Optikai Művek (MOM)

területén. A zóna egyik része klasszikus értelemben vett barnamezős fejlesztésként értékelhető, míg a Széllkapu területén rehabilitáció történt, az egykori rozsdavezet helyén zöldterületet alakítottak ki. A Digitális Erőmű – talán a Fővárostól való nagy távolság, a politikai rezignáltság és a befektetői nyomás hiánya miatt is – az egyik legkiválóbb példa arra, hogyan lehet barnamezős területet újraértelmezni kulturális funkcióval. Állami beavatkozás nélkül az egykori Erőmű területén minden bizonnyal nem történt volna fejlesztés, így itt a helyi lobbitevékenység hatása lehetett a projekt elindulásának záloga. A Gázgyár közösségi közlekedési ellátottsága és megközelíthetősége a kapcsolódó iparvágányok bontása és a feltárási utak kialakítása miatt szegényes. Az egykori gyári lakóingatlanokon túl a rozsdavezet közvetlen környezetében nincsenek nagyszámban lakóingatlanok. Ehhez kapcsolódik még, hogy az ipari termelés leállítását követően a kármentesítés elvégzése olyan feladatot jelentene, melyet magán, vagy állami tőke bevonása nélkül a helyi önkormányzat nem tud elvégeztetni. Az előzőekben felsorolt főbb okok miatt úgy vélem, hogy a Gázgyár középső területe magántőke bevonása és a telek értékesítése nélkül rövid időn belül várhatóan nem kapott volna új funkciót. Helyes döntés volt tehát az értékesítés, hiszen ezáltal a telek Óbuda egyik olyan területévé fejlődhetett, melynek kialakítása (a munkahelyek és a környező zöldterület vonatkozásában egyaránt) nem csak Budapesten, de az óceán másik felén is ismert. A Graphisoft betelepülése felértékelte a területet, több technológiai óriás is a Parkot választotta székhelyéül, így az SAP, a Microsoft, valamint oktatási intézmények, így az International Business School (IBS) és az AIT Budapest is. Ahogyan a józsefvárosi és kőbányai ITS-ben is megjelent, plusz tőke bevonása nélkül, csak önkormányzati ráfordítással a barnamezős területek fejlesztése nem valósítható meg. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy itt sem klasszikus barnamezős fejlesztésről, sokkal inkább rehabilitációról beszélhetünk.

Az Óbudai Gázgyár egykori területe – a Graphisoft Parkot és tisztviselőtelepet kivéve – az egyik legszennyezettebb zóna ma Budapesten. Az ipari tevékenység során ugyanis a keletkezett veszélyes anyagok nagyrészt nem elszállították, hanem a talajba ásták. Ezek mind a mai napig itt találhatók, az elmúlt több mint harminc év során érdemi előrelépés pedig nem történt a területen. Bár 2017-ben kiírtak egy közbeszerzési eljárást a kármentesítési feladatok elvégzésére, a beérkezett egyetlen ajánlat több mint kétszerese volt a rendelkezésre álló fedezetnek (kb. 9 milliárd forint) (Közbeszerzési értesítő (2017)). A korábbi önkormányzati tulajdonban álló Fővárosi Gázművek Zrt.-t (FŐGÁZ) megvásárolta a Nemzeti Közművek Zrt. (NKM) így napjainkra már a kármentesítést a Magyar Államnak kell elvégeznie (az NKM tulajdonosa 100%-ban a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-n keresztül a Magyar Állam). A FŐGÁZ ugyanakkor elismeri, hogy korábban mulasztott azzal,

hogy nem végeztette el a kármentesítést. A szóban forgó területen 3,2 ha a Graphisoft Park tulajdona, akik nem tudják az új irodák bővítését megkezdeni addig, amíg a terület korábbi tulajdonosa az eladás során vállalt kármentesítési kötelezettségének nem tesz eleget. A témában megnyugtató válasz sajnos mindeztáig nem született, ugyanakkor a Pest Megyei Kormányhivatal a 2022. december 31.-i határidőt tűzte ki a feladatok elvégzésére (Világ-gazdaság, 2021). A tény rámutat a barnamezős fejlesztések egyik legnagyobb gátló tényezőjére: az ipari területek előzetes kármentesítési igényére. A Gázgyár esetében ugyanis a becslések szerint több mint 660.000 tonna talajt kellene eltávolítani (Index.hu, 2018). Addig, amíg ez nem történik meg, nem csupán a fejlesztések csúsznak, de az ipari terület áttételesen elszennyezi a környező talajt és vízbázist, a Duna szennyezése folyamatos, mely főként alacsony vízállás esetén látványos. A Greenpeace 2018-as felmérése alapján a Gázgyár északi szakasza melletti partszakaszon szemmel is jól látható szennyezésben nagyszámú rákkeltő anyag fordul elő. Az arzén és ólom mennyisége hatszorosa volt a határértéknek, de a cink, higany, cianid és benzol mennyisége is meghaladta a határértékeket (Greenpeace, 2018).



6. ábra: Az Óbudai Gázgyár egykor és most
Forrás: *Lásd Budapest!* (2013), *Építészfórum* (2018)



7. ábra: A Gázgyár melletti szennyezés mintavétele során készített fotó
Forrás: Index (2018)

5. FEJLESZTÉSI – VIZSGÁLATI TERÜLET BEMUTATÁSA

A budapesti Könyves Kálmán körút – Kőbányai út térségében a Magyar Államvasutak Zrt. (MÁV) közlekedési karbantartási és a Ganz-MÁVAG korábbi vasútjármű-gyártási tevékenysége miatt nagyszámú épületállomány maradt fenn, melyek jellemzően alulhasznosítottak. A szűken vett térség vonatkozásában három nagyobb terület (C, A, D) található a VIII., míg egy kisebb (B) a X. kerületben. Az OFTK adatai szerint mintegy 225 ha olyan barnamezős terület van ma Budapesten, melyek épületállománnyal is rendelkeznek. E négy barnamező együttes területe több mint 121 ha, azaz a fővárosi beépített rozsdaovezet több, mint 53%-át alkotják.



8. ábra: Könyves Kálmán körút - Kőbányai út körüli rozsdaovezetek
Forrás: Google Maps térkép és saját szerkesztés, 2022. május 8.

Az értelmezés segítése érdekében a területekre vonatkozólag itt is elkészítettem az összefoglaló táblázatot az ABC + D modell alapján.

4. táblázat: barnamezős fejlesztési példák összefoglaló táblázata
Forrás: saját szerkesztés

Terület megnevezése	Térképi jelölés	Korábbi funkció	Új funkció	Gazdasági csoport (ABC + D modell alapján)
Egykori Józsefvárosi pályaudvar területe	A	Közlekedési terület (személy-és teherszállítás)	Kulturális, rekreációs és fejlesztési	B
Egykori Északi Járműjavító területe	B	Ipari üzem (karbantartás)	Kulturális és szociális (oktatási)	C
Egykori Taurus gumigyár területe	C	Ipari gyártás (gumiipar)	Fejlesztési terület	C
Ganz-MÁVAG gyár területe	D	Ipari gyártás (gépgyártás)	Egyéb gazdasági és beruházási (raktárak)	C

5.1. Egykori Józsefvárosi pályaudvar területe „A”

Budapest-Józsefváros pályaudvar a MÁV első fővárosi fejpályaudvara volt 1867-ben. Az új Központi pályaudvar (a későbbi Budapest-Keleti pályaudvar) átadásával a terület veszített jelentőségéből, megszűnt a személyszállítás és a teherszállítás került a fő profilba, egészen 1936-ig. Ekkor újra személyforgalmi funkciót kapott, továbbá megerősítették szerepét a környező Ganz-gyár és az Északi Járműjavító kiszolgálásában. A második világhéást követően a pályaudvar változatlan funkciókkal üzemelt tovább. A '70-es évektől kezdődően megjelent a konténerszállítás a pályaudvaron, itt üzemelt hazánk első konténerterminálja is. A terület visszafejlesztésére maga a MÁV dolgozta ki koncepcióját 2005-ben. A személyszállító vonatokat a Keleti pályaudvarra és Kőbánya-Kispestre irányították át, a konténerforgalmat a Budaörsi Intermodális Logisztikai Központ (BILK) vette át, később a Kőbányai úton elépítették a Ganz-gyár vasúti kapcsolatát, majd 2009-ben az Északi Járműjavító is bezárt. A területre látszólag senki nem tartott igényt, maga a MÁV is szabadulni szeretett volna tőle, hiszen a vasúti hivatásforgalom ellátásában már nem volt szerepe a pályaudvarnak (Iho, 2015).

A bezárást követően gyorsan hanyatlásnak indult a pályaudvar területe, a fenntartó MÁV-on túl mondhatni minden szereplő mozdította, amit lehetett. Nem könnyítette meg a helyzetet az akkor még az egykori pályaudvar egy részét uraló Négy Tigris Kínai Piac jelenléte sem. Számos terv született a terület fejlesztésére vonatkozólag, melyek közül egy valósult meg napjainkra. Állami projekt keretében a magyar holokauszt áldozatainak emlékhelyeként került komplex projekt keretében részben felújításra a korábbi pályaudvar fejépülete. A Sorsok Háza – Európai Oktatási Központ 2015-re készült el, építészeti jegyeiben is utal a korábbi barnamezős funkcióra. Sajnálatos, hogy a beruházás során csak a korábbi teljes terület mintegy 7%-a, kb. 2 ha kaphatott új funkciót. Fontos tény, hogy a Sorsok Háza projekt nem elrejt, hanem kiemeli a korábbi közlekedési funkciót. A pályaudvar épülete ugyanis teljes egészében megmaradt, az Ózdon látható példához hasonlóan itt is kulturális funkciót kapott.



9. ábra: Budapest-Józsefváros pályaudvar egykor és a Sorsok Háza most
Forrás: Hova megy ez a vonat? (2012), Építészfórum (2015)

A pályaudvar további mintegy 28 ha területű telkén a Budapesti Fejlesztési Központ Zrt. (BFK) és jogutódjának beruházásában az MTK labdarúgóutánpótlás-nevelési központ

jöhet létre. Az állami forrásból megvalósuló fejlesztés előkészítése 2021-ben indult, időközben pedig már a kivitelezésre vonatkozó közbeszerzést is lefolytatták, a terület átadását 2022. novemberére tervezik. A komplex városfejlesztési projekt részeként teljeskörű rehabilitáció fog történni, tekintettel arra, hogy a helyszínen nagyrészt felhagyott vágányok találhatók, épületek csak kis számban és alacsony minőségben. Amennyiben a projekt megvalósul, az egykori vasúti területből még további 9 ha fog maradni, melyen a BFK lakó, irodai és rekreációs (uszoda) funkciót tervez kialakítani, magán tőke bevonásával.

5.2. Egykori Északi Járműjavító területe „B”

Az egykori Járműjavító területe csaknem egyidős a hazai vasúttal, az első vasúti járműjavítások 1867-ben indultak a Magyar-Svájci Gépgyár által. Három évvel később az üzem a MÁV-hoz került, továbbá aktív vasúti kapcsolat épült ki a közeli pályaudvar irányába. 1880-ra épült fel az ún. Eiffel-csarnok, a terület akkori legnagyobb alapterületű fedett javítóépülete. A jelentős termelékenységű járműjavító üzem országos szinten jegyzett volt, a második világégést megelőzően akár 138 mozdonyon és 735 kocsin is tudtak egyszerre javítást végezni itt. A második világégés az akkorra kiépült üzemet számos ponton megrongálta. A háborút követően ezért új, az akkori kor színvonalának megfelelő épületek nőttek ki a földből: 1962-ben a dízelmozdonyok karbantartását szolgáló csarnoképület és irodai fejépület, majd a '70-es években a vasúti forgóvázak javítását szolgáló forgóvázjavító műhely épülete. Ma már nehéz elképzelni, milyen jelentős üzem volt ez, főleg, ha hozzávesszük a Ganz-MÁVAG-ot is, mint gyártóegységet. A MÁV 2009-ig folytatott itt javítási tevékenységet, akkor a telephelyi racionalizálás érdekében az itteni tevékenység részben Szolnokra, részben Szombathelyre került áttelepítésre (Vitézy Dávid, Zsigmond Gábor, 2018).

A rozsdaovezet fejlesztésére számos elképzelés született, ahogyan az a X. kerületi ITS-ben is megjelent, elsősorban irodai-és lakhatási funkciót képzelt el itt az önkormányzat. Az állami tulajdonú terület középső részének hasznosításáról 2014-ben született döntés: az egykori Északi Járműjavító egyik legszebb, műemlék csarnokába, az Eiffel csarnokba költözik a Magyar Állami Operaház háttérintézménye. Az eredetileg 2017-re tervezett átadás több halasztást követően végül 2021. októberében valósult meg. A fejlesztés során az egykori Északi középső területe kapott megújítást. Sajnálatos módon több épületet kellett elbontani ahhoz, hogy az új kulturális funkció beköltözhessen a területre, így többek között az egykori főbejáratot és az üzemi étkeзде épületét is. Az Eiffel Csarnok esetében részben a falak és a tető tartószerkezet maradt csak eredeti állapotában.

A Járműjavító nyugati részének fejlesztéséről szintén 2017-ben született döntés. Az új helyszínt kereső Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (Közlekedési Múzeum) kap méltó elhelyezést ugyanis a Könyves Kálmán körút és az Eiffel Műhelyház közötti, Dízelcsarnokot is magában foglaló mintegy 7 hektáros területen. A cél a Múzeum költözésével az, hogy egy egységes új kulturális negyed jöhessen létre Kőbányán. Mindezt erősíti a Kormány 2021-es területet érintő újabb bejelentése: a Járműjavító még hasznosításra váró keleti részében, az egykori Forgóvázjavító csarnok hasznosításával bővül a Magyar Állami Operaház területe, valamint itt kap elhelyezést a Póka Egon Művészeti Akadémia (PEMA). Napjainkban ez Budapest legnagyobb kulturális, barnamezős fejlesztése. Kiemelendő, hogy mindhárom projekt állami forrásból valósul meg és fontos közös cél, hogy az ipari örökségi helyszínből minél több megmaradjon, kortárs megközelítésben, komplex zöldterületi fejlesztés mellett, egységes szemlélet mentén.

Az Északihoz kapcsolódik a hazánkban kevésbé ismert átmeneti hasznosítás egyik jó példája. A Közlekedési Múzeum az egykori Dízelcsarnokban 2021-ben a helyszín átalakítása nélkül nyitotta ugyanis meg időszaki kiállítását, melynek tematikája a helyszín örökségének, továbbá a járműjavítási tevékenység bemutatására koncentrált. A tárlat a Kertem szabadtéri sörkerttel egészült ki, így egésznapos programot biztosítva az ide látogatók számára. A projekt abból a szempontból kuriózum, hogy tudatosan igyekszik visszahelyezni a budapestiek mentális térképére az Északit. Ez nem könnyű vállalat, hiszen a környezet több mint másfél évszázada ipari terület. A kiállítás ideiglenes jelleggel 2022-ben újra megnyílt, a két év alatt több mint negyvenezer látogató tekintette meg a kiállításokat. (Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, 2022)

5.3. Egykori Taurus gumigyár területe „C”

Schottola Ernő 1882-ben alapította gumiipari üzemét. A különböző gumi termékeket, így abroncsokat, tömlőt, játékokat is gyártó vállalat 1913-ban vezette be a Taurus márkanevet. Ehhez az időszakhoz kötődik a szivacsok, gumipadlók, szőnyegek gyártása is. 1949-ben először Ruggyantaárugyár néven államosították, majd 1963-ban kilenc másik vállalattal összevonva hozták létre az Országos Gumiipari Vállalatot. 1973-tól a Cég Taurus néven folytatta tevékenységét, ehhez az időszakhoz kötődik az olajipari mélyfűrőtömlők gyártásának felfutása. A vállalat a rendszerváltást követően - számos más nagyüzemhez hasonlóan - csődközzeli állapotba került, így privatizálták. A Michelin vásárolta meg a Taurust. Ekkor az üzem már csak abroncsokat gyártott, a termékpaletta szűkítése ezt megelőzően lezajlott. A gyártást az elavult technológiai berendezések és az élőlátás relatíve magas költsége

miatt fokozatosan Szerbiába helyezték át, 2014-re az egykori Taurus befejezte működését (Ritkán látható történelem, 2021).

A terület fejlesztéséről Kormányhatározatban született döntés (Magyarország Kormánya, 2016). Ennek alapján a Magyar Állam megvásárolta a gumigyár területét a kármentesítési feladatok átvállalása mellett, valamint elbontatta az itt álló épületeket. Sürgetett az idő, célul tűzték ki ugyanis a 2019-es Európai Maccabi Játékok megrendezését, melynek ez lett volna a központi helyszíne. Bár a bontások megtörténtek, a Taurus-gumigyár helyén végül egyetlen új ingatlan sem épült, a Játékokat más helyszínen, már megépült sportlétesítményekben rendezték meg. Hivatalos tájékoztatás nem hangzott el, az okokat csak találgatni lehet. Két dolog biztos a beruházással kapcsolatban. Egyrészt ilyen rövid határidővel bontani és új épületeket megvalósítani a hazai közbeszerzési rendszerben nehezen elképzelhető. Másrészt a korábbi gumigyártási tevékenység miatt vélhetően jelentős talajszennyezés van a területen, előbb beruházásra alkalmassá kellene tenni a helyszínt, ennek forrásigénye azonban több milliárdos nagyságrendű lehet. A terület jelenleg üres, kármentesítésre van szükség. Új tervek a rehabilitálás alatt álló területre még nem készültek.

5.4. Ganz-MÁVAG gyár területe „D”

A legnagyobb kiterjedésű „D” jelű terület az egykori világszerte ismert vasúti termékeket előállító Ganz gyár. Létrejötté a szomszédos Józsefvárosi pályaudvarnak köszönhető, a személyszállítási funkcióhoz közvetlenül kapcsolódva indokolt volt ugyanis a gépgyártási tevékenység kialakítása. Egy korábbi csődbe ment vállalat alapjain 1870-ben alakult meg a Magyar Királyi Államvasutak Gép- és Kocsigyára (később: MÁVAG). Az első mozdonyok 1873-ban hagyták el a gyárkaput. Az üzem egyik leghíresebb terméke a nagy darabszámban gyártott 424-es sorozatú gőzmozdony volt. A szomszédos telken a korábban már a Millenáris kapcsán emlegetett Mechwart András vezetésével 1880-ban jött létre a Ganz és Társa Rt. A telephely a Ganz-cégek központja lett. A két vállalat profilja nagyban hasonlított, így indokolt volt összevonásuk, mely 1959-ben történt meg. A Ganz-MÁVAG Mozdony-, Vagon- és Gépgyár (Ganz-MÁVAG) létrejöttével hazánk akkori második legnagyobb gyár-egysége alakult ki. A Ganz Magyarország egyik legprosperálóbb, jelentős nemzetközi sikereket jegyző vállalatává fejlődött. A világ majd minden országába exportálták az itt gyártott szivattyúkat, kompresszorokat, turbinákat, vasszerkezeteket, mozdonyokat, motorvonatokat, személykocsikat. A MÁV gördülőállományának jelentős része még ma is olyan jármű, melyet itt gyártottak. Részben a külföldi piacok elvesztése, részben a privatizáció miatt a

Ganz-MÁVAG a '90-es évekre megszűnt, több utódvállalat jött létre (egykor és MOST, 2013).

Az egykori 42 hektáros területen, melynek ingatlanállománya ekkor megközelítette a 300-at elindult a hajdani épületek eladása. Sajnos az eladás során az egykori állami tulajdon jellemzően magántulajdonba került, de mindez még azt megelőzően, hogy telekalakítás történt volna. A telekalakítás lényege, hogy egységes telkeket részekre bontanak (helyrajziszámra), ezzel alapítva önálló ingatlanokat. Itt ez sajnos nem valósult meg. Mindez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy csak az épületek tulajdonjoga cserélt gazdát, a telkeké nem, vagyis a terület nagyrészt osztatlan közös tulajdonban áll. Mára a tulajdonosok száma átláthatatlan, a kivásárlás problémás, az utólagos telekalakításhoz szükséges megállapodások aláírása és engedélyek megszerzése is akadályokba ütközik. Az ingatlanok döntő részét a korábbi Józsefvárosi pályaudvar területén működő piac időközben átköltözött, kínai állampolgárai tulajdonolják, akikkel a nyelvi különbségek miatt is nehéz egyezsége jutni. A terület hatalmas potenciált hordoz magában, ugyanakkor jelenleg nem látszik tisztán, hogyan lehetne a tulajdonviszonyokat megnyugtatóan rendezni úgy, hogy a Főváros egyik központi fekvésű területe beruházásra alkalmas állapotba kerülhessen.

6. BARNAMEZŐ FOGALMÁNAK ÚJRAÉRTELMEZÉSE

6.1. Hazai értelmezés

Magyar viszonylatban a barnamező fogalma megegyezik az EU-ban használttal, azzal a különbséggel, hogy a barnamező mellett szinonimaként használja a magyar környezet (OFTK szerint) a rozsdaovezet kifejezést is. Habár a fővárosi szabályozásban beemelik a területi gondolkodásba a felhagyott lakóingatlanokat is, ez vélhetően inkább a forráshiányra vezethető vissza. Azaz, a Főváros talán könnyebben tud forrást allokálni egy-egy lakóingatlan, belvárosi foghíjtelek megújítására úgy, hogy azt egy nagyobb fogalomhoz kapcsolja. A valóságban azonban nem látunk példát arra, hogy ilyen projektek esetében bárki a barnamező kifejezést használná. Mindez a CABERNET-féle fogalommeghatározás alapján sem állná meg a helyét. A budapesti szabályozásból ki kellene emelni ezeket az ingatlanokat, így az jobban megfelelné az EU-s és az országos értelmezésnek.

6.2. Fogalom értelmezése projektcélok szerint

Fejlesztés vonatkozásában az látható, hogy a megvalósult, bemutatott beruházások alapján mindenre egységesen a rozsdazóna, vagy egyenértékűen (szinonimaként) a barnamezős fejlesztés kifejezést használják, úgy gondolom, tévesen. Külön kellene ugyanis választani a projektcélok szerint a meghatározást. A következőkben igyekszem szemléltetni a felállított fogalmak közötti különbségeket.

Barnamező: olyan felhagyott, vagy alulhasznosított, városi térségben elhelyezkedő ipari terület, mely környezeti szennyezéssel terhelt, hasznosítása külső (állami, önkormányzati, magán) befektetést igényel.

Barnamezős revitalizáció: olyan projekt, ahol a barnamező meglévő épületállománya új funkciót/felújítást kap, annak érdekében, hogy a terület újra befektetői célpont lehessen, növelve a gazdaság teljesítőképességét és foglalkoztatottságot. A revitalizáció széles skálán mozoghat, a legegyszerűbb megjelenési formájában a régi épületekbe megújítás nélkül kerülnek új funkciók, professzionálisabb szinten épületállomány felújítás is történik azért, hogy pl. ipari parkként működhessen a terület. Hazánkban az előbbire láthattunk az elmúlt évtizedekben két eklatáns példát. Az egyik a Ganz-MÁVAG gyár területe, ahol felújítás nem, de új funkciók beköltözése megtörtént. A másik a székesfehérvári Ikarus gyár területe, ahol az Ikarus Ipari Park jött létre. Bár a név arra utalhat, hogy történt felújítás, tulajdonképpen a fővárosi Ganz esetében látottal azonos a helyzet, azaz a meglévő épületállomány továbbhasznosítása történt meg, az érdemi felújítást mellőzve.

Barnamezős rehabilitáció: olyan projekt, ahol a kármentesítési és bontási feladatok után új funkció költözik a korábbi ipari területre. Ilyen beruházás volt a Millenáris Széllkapu projekt, mely fejlesztés összhangban állt a Budapest Hosszútávú Városfejlesztési Konceptió 2030-ban szereplő irányelvekkel. A dokumentum ugyanis tartalmazta, hogy az egykori barnamezős területek esetében figyelembe kell venni, hogy mi az a zöldinfrastruktúra, amelyre ráépülhetnek és fontos, potenciális zöldterületek létrehozásának lehetnek színterei a rozsdazónának. Másik példa a rehabilitációra a Graphisoft Park projekt, ahol szerencsére néhány épület (U1, U2, U3, U5, U6, Mérlegház, Generátorház) is megmaradt az utókor számára a rehabilitáció során. Ez a fogalom erősíti talán legjobban, hogy a rozsdazónákban – különösen a Főváros területén – mekkora befektetői potenciál lakozhat és valójában az egyetlen érdemi lehetőséget nyújtják a város szétterülésének megakadályozására.

Barnamezős ipari örökségi helyszín/műemlék fejlesztése: olyan projekt, mely során a helyszín történetét tiszteletben tartva kap az egykori terület, annak épületállománya új funkciót. Az ilyen beruházások során kiemelt szempont, hogy az ipari örökségből minél több elem átöröközhető legyen az utókor számára. A lezárt fejlesztések közül erre a legkiválóbb példa az ózdi Digitális Erőmű, ahol a meglévő épületállomány úgy kapott új funkciót, hogy közben a régi, ipari környezetet tiszteletben tartó, annak értékeit kiemelő projekt valósult meg. Ide kapcsolódik az Eiffel Műhelyház projektje is, mely ugyanúgy egy örökségi helyszín fejlesztése, ugyanakkor a végeredmény vonatkozásában az ipari örökségi múlt tiszteletben tartása kevésbé szerepelhetett a prioritások között.

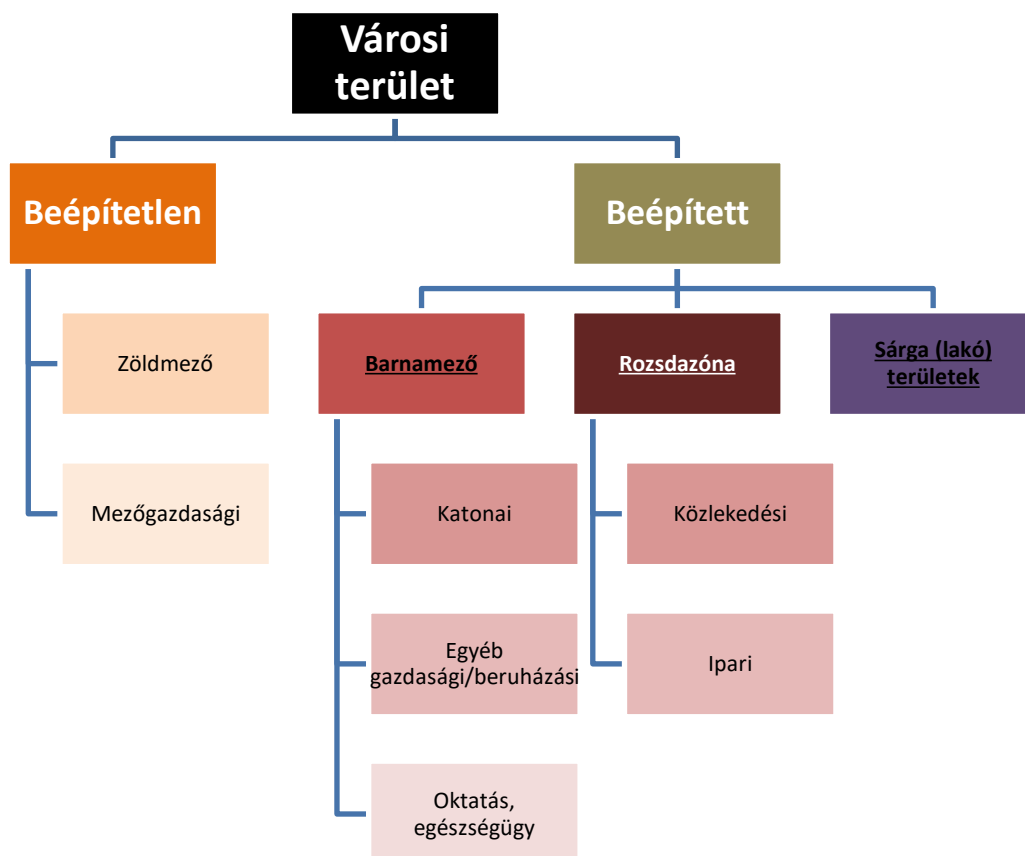
6.3. Fogalom értelmezése fejlesztési terület szerint

Az előzőekben leírtak alapján jól látható, hogy a barnamező, mint fogalom, jóval komplexebb és átfogóbb annál, mint az elsőre gondolnánk. A komplexitás érzékeltetésére a barnamező kapcsán saját tapasztalataim, valamint a vonatkozó szakirodalmakban felmerülő szavakat, területeket egységesen, szófelhőben ábrázoltam.



10. ábra: Barnamező fogalom értelmezését segítő szófelhő
 Forrás: Saját szerkesztés (2022)

A pontos hazai értelmezéshez, ahhoz, hogy az egyes projektek jól körülhatárolhatók, megfogalmazhatók legyenek, a fogalom pontosítása a területi kategorizálás alapján a leg-egyértelműbb. A beépítetlen területek nem tekinthetők barnamezős területnek, hiszen nem teljesül rá, hogy olyan területről beszélünk, melyet egyszer már „elhasználtunk” más célra. Ezek természeti kincsek, melyek megőrzése kiemelt cél kell, hogy legyen, különösen a sűrűn beépített városi környezetben. Idetartoznak a mezőgazdasági területek is.



11. ábra: Barnamező fogalmának további értelmezése területi bontás alapján
Forrás: Saját szerkesztés (2022)

A beépített területek között fontos, hogy a terület specifikuma alapján tegyünk különbséget. Hazánkban a lakóterületeket jellemzően nem kezeljük barnamezős területként, hiszen nem jellemzőek rájuk a fogalom specifikumai (pl. kármentesítési igény, beruházásra alkalmassá tételhez szükséges jelentős forrásigény). A legtöbb a Fővárosban ma megtalálható barnamező valójában rozsdazóna. Ez azt jelenti, hogy jelentős, jellemzően felhagyott, a korábbi tevékenységből adódó állomány (épület, közmű, infrastruktúra) van a területeken, melyek eltávolítása, rekultiválása olyan mértékű forrást igényel, mely csak magánberuházás mellett nem képzelhető el. Beruházásra alkalmassá tett telkek esetében ugyanakkor olyan „aranytartalék” területek, melyeket a város vérkeringésébe újra visszakapcsolva a város mentális térképe, szociális hálózata és lakhatási lehetőségei – pl. Rákosrendező fejlesztésével – bővíthetnek. E területek lehetnek az elsődlegesen kijelölt zónák a városrehabilitációra, ideértve a lakhatási lehetőségek bővítését és a kulturális célú fejlesztések. Érdemes volna e területekre tematikus fejlesztési programot kidolgozni – akár Európai Unió forrást is bevonva – hiszen abban az esetben, ha a területek már beruházásra alkalmas állapotban állnak rendelkezésre, várhatóan rendkívül gyorsan fejlesztőkre találhatnak, így visszakapcsolva azokat a város vérkeringésébe. A szó hagyományos értelmében vett barnamezős területek ma jellemzően rejtve vannak, hiszen az egykori honvédségi, kórházi területekre ma gyakran nem gondolunk potenciális fejlesztési területként. Ezek jellemzően egy kézben, állami tulajdonban vannak, sokszor jelentős ingatlanvagyonot is képviselve (pl. budaörsi úti laktanya alulhasznosított területe). A területeken a kárveszély sokszor kisebb és maga az épületállomány olyan, melynek megtartása, továbbhasznosítása odafigyelést igényel.

7. A TÉMÁBAN KÉSZÍTETT INTERJÚK EREDMÉNYE

A téma, a barnamező fogalma, továbbá a vizsgálati terület specifikumainak mélyebb megismerése érdekében három személlyel készítettem mélyinterjút. Szemerey Samuval a Kortárs Építészeti Központ alapító tagjával, Horváth Csabával, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgatójával, valamint Erő Zoltánnal Budapest Főváros főépítészével. Ők egytől egyig olyan szakemberek, akik mind a vizsgálati területet, mind a barnamező, ipari örökség és az e kapcsán felmerülő kérdéseket is holisztikus szemléletben, a döntéshozatali mechanikára is rálátva ismerik. A munka során szerettem volna kerületi és állami (Építési és Beruházási Minisztérium) oldalról interjút készíteni, azonban megkeresésemre az érintettektől nem kaptam választ. Az elkészített interjúk tematikus összefoglalása a következő táblázatban látható.

5. táblázat: elkészített mélyinterjúk eredményeinek összefoglalása

Forrás: saját szerkesztés mélyinterjúk alapján

Téma	Eredmény, megállapítás
Barnamező	
Barnamezős Területek Fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program	- A tematikus program Budapest Főváros részéről továbbra is aktuális, koncepcióként tekintenek rá. - A Főváros minden évben elkészíti a barnamezős kataszter aktualizálását, mellyel egyrészt figyelemmel kísérik a területek fejlődését, másrészt a potenciális beruházókat is segítik az egységes területi információs rendszerrel.
Terület előkészítés	- A területek fejlesztésének mindig van egy jól körülhatárolható, ugyanakkor közvetlenül nem látható előzménye, a beruházásra alkalmas állapot létrehozása. Ez jellemzően három elemből áll: közművesítés (barnamezők esetében általában adott), tulajdonviszonyok és kármentesítés. - A barnamezők esetében előnyös, ha egy tulajdonos (jellemzően a Magyar Állam) van, ebben az esetben sokkal könnyebb beruházót találni és

	értékesíteni a területet. A többszörös tulajdonosi struktúra (pl. Ganz-MÁVAG) akár teljesen ellehetlenítheti a terület jövőjét beruházói oldalról. - Kármentesítés esetében a legtöbb beruházó a költségek minimalizálásra törekszik a remélt haszon maximalizálása érdekében. Ha a kármentesítést a beruházónak kell teljes egészében megvalósítani, előfordulhat, hogy elfordul a területtől, mert nem tud olyan profitot realizálni a beruházáson, mely számára eredményt jelentene. Eltérő volumenben ugyan, de szinte valamennyi barnamező kárveszéllyel terhelt. A beruházótól nem várható el ennek kezelése, a tulajdonos pedig általában nem rendelkezik a megvalósításhoz szükséges forrással. Megoldást jelenthetne kármentesítési támogatások bevonása.
Településfejlesztés	- Az állami tervek a zöldmezős beruházások visszaszorítása, míg a Főváros tervei az ún. kompakt város irányába mutatnak. - Hazánkban a településfejlesztés jellemzően forrás orientáltan működik, azaz az egyes tematikus fejlesztési programokhoz kapcsolódó forrásle hívás mentén valósulnak meg a beruházások. - Az elmúlt időszakban nyújtott adókedvezmények jelentős befolyásoló hatást gyakoroltak, a beruházói környezet is ehhez igazodott. Ebben változás a rendszer átdolgozásával érhető el. Addig amíg egy zöldmezős beruházás, vagy egy barnamezős terület „kifehérítése” (teljes épületállomány szanálása és eltérő funkció /pl. lakó/

	beköltöztetése) egyszerűbb, nem várható csupán a beruházói oldal miatt ebben változás.
Ipari örökség	
Tervezés	- Ipari örökségi helyszín tervezése során különleges tervezői tudásra, részletes előzetes vizsgálatokra van szükség. - Javasolt bizonyos beruházási elemeket még a ténylegesen építkezés előtt megvalósítani, mellyel segíthető maga a tervezési folyamat is. Az ipari területek jellemzően több kockázatot hordoznak magukban, mert sokszor az információk hiányosak (pl. közműterkép). - Fontos, hogy maga a tervezés igazodjon a későbbi használói elvárásokhoz is. Nem javasolt korlátozni az elvégezhető tevékenységi kört csak azért, hogy magát az épületet, vagy annak egyes részeit (pl. homlokzat, kémények, nem használt elemek /gőzfűtési hálózat/) tovább örökötsük az utókor számára.
Üzemeltetés	- Ma egy ipari örökségi helyszín gazdaságosan jellemzően nem üzemeltethető. Az épületek adottságai, sok esetben védelme (pl. műemlékek) miatt nem lehet olyan épületenergetikai fejlesztéseket megvalósítani, amellyel versenyképesek lehetnének egy új épülettel. Ezzel szemben áll, hogy e házak történelmünk, a magyar építészet részei, melyek lehetőség szerinti megtartása a városkép védelme érdekében is fontos.
Vizsgálati terület	
Egykori Ganz-MÁVAG területe	- A tulajdonviszonyok rendezetlensége miatt rövidtávon nem látszik megoldhatónak a terület

	rendezése, a város vérkeringésébe történő újbóli bekapcsolása. - A területen jelenleg zajló tevékenység átmeneti hasznosításként értelmezhető, ugyanakkor leépülőben van, kérdéses a terület jövője (tulajdonviszonyok rendezetlenek, állami beavatkozás nem várható).
Közlekedési Múzeum (egykori Északi Járműjavító) területe	- A Múzeum szisztematikusan olyan helyszínt keresett, mely kapcsolódik a közlekedéshez. Egyrészt autentikáció, másrészt a terület adottságai (jellemzően nagy alapterület, nagy épület méretek és ezek megfelelő befogadóképessége) miatt. - A VIII. és X. kerület kezdettől fogva nyitott és támogató volt, hiszen saját beruházásban a területet nem tudták volna rendezni (nem is kerületi tulajdonban áll). A kulturális funkció ideköltözésével ugyanakkor saját fejlesztéseik is könnyebben, integráltan valósulhatnak meg. - A X. kerület részéről nem érkezett közvetlen kérés zöldterület és ipari napelempark telepítésének igénye kapcsán, ugyanakkor a Múzeum a kezdetektől fogva a zöldterületi mutató maximalizálására és a fenntartható intézményi működésre optimalizálva tervezi új épületét. Ennek részeként a tetőszerkezeten maximalizálják az elhelyezett napelemek számát és teljesítményét. - A megvalósított két időszak kiállítás kapcsán az ideiglenes használat feltételrendszerének megteremtése rendkívül nehézkes volt. - A közműhálózat ismeretlen, jellemzően új közműveket kellett kiépíteni.

	- A területen a parkolás megoldatlan, hiszen a korábbi vasúti járműjavítási tevékenység során nem volt rá szükség. A jelenlegi kialakításban a Magyar Állami Operaház Eiffel Műhelyház és Próbacentrum jelentős parkolási tartalékokkal rendelkezik, ugyanakkor a kooperáció nem gördülékeny, az egységes kulturális negyed irányába mutató kooperáció még nem gördülékeny. - Az átmeneti hasznosítás segített, hogy a Múzeum újra visszakerülhessen a kulturális attrakciók palettájára, ahol hasonló saját kiállítást a városligeti épület bezárása óta (2015) nem valósított meg.
--	---

8. ÖSSZEGZÉS

A dolgozat eredményei alapján megállapítható, hogy a hazai szabályozásban és a kerületi stratégiákban egyaránt megjelenik, hogy a barnamezős fejlesztéseknek kell előtérbe kerülniük a zöldmezős beruházásokkal szemben. A fő indikátorok itt részben eltérnek, de ez közös elem minden dokumentumban, ahogyan az is, hogy a fejlesztések vonatkozásában a zöldterület méretének növelésére is törekedni kell.

A három hazai példát látva megállapíthatjuk, hogy nagyon eltérő lehet egy-egy fejlesztés eredménye, mely nem feltétlenül előnyös, vagy hátrányos, inkább kirajzolja azokat a stratégiai irányokat, melyeket mélyebben a barnamező definíciójának azonosítása során foglalmaztam meg.

A vizsgált fejlesztési terület a Főváros egyik legnagyobb, egymáshoz közel elhelyezkedő rozsdazónája, jelentős potenciállal. A kulturális projektek mellett itt a rekreáció, a szociális, lakhatási, vagy irodai (munkahelyek) beruházásokkal új élet költözhet azon kerületi térségbe, melyen ma leginkább átutazunk, tegyük meg utunkat akár gépkocsival, akár közösségi közlekedéssel. A Magyar Állami Operaház próbaközpontjának megvalósítása, valamint a Közlekedési Múzeum által megvalósított átmeneti hasznosítás már elindított egy percepcióváltást a területen. A két intézménynek köszönhetően a kerületek megítélése, valamint a terület városszövetbe való visszaintegrálása is elindult. Az egykori Északi Járműjavító területe ugyanis nem desztinációs pont, nincsenek átutazók, vagy betérő látogatók a körzetben, tematikusan érkeznek ide a polgárok. Ennek időbeli és területi szélesítését egyaránt segíthetik kulturális funkciók, vagy pl. a Kertem nevű szolgáltató egység működése. A jól eltalált fejlesztési irányok és arányok valóban revitalizációt hozhatnak ebbe a térségbe, visszahelyezve azt egy olyan mentális térképre, ahonnan e területek már régóta hiányoznak. E folyamat elindult, sikeresnek tekinthető.

A barnamező definíciója tekintetében nincs szükség új fogalommagyarázat kialakítására, azonban ahogyan a hazai példák is mutatták jelentős különbségek mutatkozhatnak a projektek között. Mindezek miatt javasoltam, hogy a barnamezőn belül foglazzunk meg hazai al-definíciókat, és a rozsdazóna/barnamező közötti különbségeket is tárjuk fel, a magyar viszonyokra értelmezve.

A barnamezők minél szélesebb elterjedésének valódi segítséget a területek beruházásra előkészítése jelenthet. E feladat forrásigényét tekintve azonban jellemzően túlmutat az önkormányzatok pénzügyi lehetőségein. Valódi segítséget egy tematikus támogatási rendszer kialakítása hozhat, képviselve ebben az ipari örökségi szempontokat is, hogy a korábbi

funkció épületállomány legalább részben megmaradhasson az utókor számára. Erre bőven láttunk az elmúlt időszakban negatív példákat, elég csak az egykori Közvágóhíd épületeinek szinte teljes elbontására gondolnunk. A Magyar Kormány a problémát felismerve, Magyarország Helyreállítási és Alkalmazkodási Tervében (gyakori hivatkozása: Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz (RRF) tűzött ki célokat. A Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz (KEHOP Plusz) harmadik célkitűzése között szerepel a 2021-2027 közötti programozási időszakra „a Szennyezett ipari és barmezős területek helyreállítása, kármentesítése és előkészítése további fejlesztésekhez”. (Magyarország Kormánya, 2022) Bizakodóak lehetünk abban tehát, hogy az Európai Unió források sikeres és teljes megítélése esetén a barmezős rendezése fejlődésnek indulhat. Az Agrárminisztérium gondozásában a programra elkülönített mintegy 17 Mrd Ft forrás nem tekinthető jelentősnek, az azonban reményt jelenthet, hogy a politikai döntéshozatal felismerte a kérdést és foglalkozik annak rendezésével.

A kutatás folytatásaként szeretném a korábbi barmezős fejlesztéseket tovább vizsgálni és értelmezni sikerkritériumok és fejlesztést igénylő pontok tekintetében, valamint a vizsgálati területet is tovább elemezni, újabb interjúkat készíteni és nemzetközi összehasonlítást végezni.

9. IRODALOMJEGYZÉK

Bozsoki Fruzsina (2020): Barnamezős területek Budapesten – a Közvágóhíd példája. Diploma dolgozat – Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Gazdaság-és Társadalomtudományi Kar, Környezetgazdaságtan Tanszék

Budapest Főváros Önkormányzat (2013): Budapest 2030, Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió, Örökségvédelmi Hatástanulmány. Forrás: [https://budapest.hu/Documents/Városép%C3%ADt%C3%A9si%20F%C3%B3oszt%C3%A1ly/Budapest2030_Oroksegevedelmi_hatastanulmany.pdf](https://budapest.hu/Documents/Varos%C3%ADt%C3%A9si%20F%C3%B3oszt%C3%A1ly/Budapest2030_Oroksegevedelmi_hatastanulmany.pdf), letöltve: 2022. május 5. 8:15

Budapest Főváros Önkormányzat (2013): Budapest 2030, Hosszú Távú Városfejlesztési Konceptió. Forrás: https://budapest.hu/Documents/varosfejlesztési_konceptio_bp2030/Budapest_2030_varosfejlesztési_konceptio.pdf, letöltve: 2022. május 4. 22:50

Budapest Főváros Önkormányzat (2014): Barnamezős Területek Fejlesztése Tematikus Fejlesztési Program. Forrás: [https://budapest.hu/Documents/TFP/Barnamezős%20területek%20fejlesztése%20Tematikus%20Fejlesztési%20Program.pdf](https://budapest.hu/Documents/TFP/Barnamez%C3%B3s%20ter%C3%ADtek%20fejleszt%C3%A9se%20Tematikus%20Fejleszt%C3%A9si%20Program.pdf), letöltve: 2022. május 7. 9:00

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat (2015): Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia. Forrás: https://jozsefvaros.hu/strategiak/790_jozsefvaros_integralt_telepulesfejlesztési_strategia.pdf, letöltve: 2022. május 7. 9:10

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat (2020): Józsefváros Integrált Településfejlesztési Stratégia Felülvizsgálat. Forrás: https://jozsefvaros.hu/strategiak/790_jozsefvaros_integralt_telepulesfejlesztési_strategia_felulvizsgalat2020.pdf, letöltve: 2022. május 7. 9:15

Budapest Főváros VIII. kerület Józsefvárosi Önkormányzat (2021): Józsefváros Klímastratégia. Forrás: https://jozsefvaros.hu/strategiak/2066_jozsefvarosi_klimastrategia.pdf, letöltve: 2022. május 7. 9:45

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (2012): Integrált Városfejlesztési Stratégia. Forrás: https://www.kobanya.hu/docs/kobanya.hu/news_attachments/3943.pdf?v=4de178d62d94544030a3b1ae0303f0, letöltve: 2022. május 7. 11:57

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (2017): Integrált Városfejlesztési Stratégia - Felülvizsgálat. Forrás: <https://www.kobanya.hu/docs/kobanya.hu/news/187043.pdf>, letöltve: 2022. május 7. 12:21

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (2020): Kőbánya Klímastratégiája. Forrás: <https://www.kobanya.hu/module=news&action=get-file&fid=194794&v=bfd3140220dc719020cea2fce22c2a18>, letöltve: 2022. május 7. 12:21

Budapest Főváros X. kerület Kőbányai Önkormányzat (2021): Budapest Főváros X. Kerület Kőbányai Önkormányzat Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP). Forrás: <https://www.kobanya.hu/?module=news&action=get-file&fid=197073&v=bfd3140220dc719020cea2fce22c2a18>, letöltve: 2022. május 7. 12:32

Budapest Legenda honlap: Millenáris Park (egykori Ganz-gyár). Forrás: <https://budapest-legenda.hu/buildings/75/millenaris-park-egykori-ganz-gyar>, letöltve: 2022. május 7. 17:09

CÉH Tervező, Beruházó és Fejlesztő Zrt. (2002): Millenáris Kiállítás- és Rendezvényközpont. Forrás: <https://ceh.hu/hu/projects/millenaris-kiallitas-es-rendezvenyekozpont>, letöltve: 2022. május 7. 17:00

Dobai Gábor (2015): A Ganz-gyár, a magyar villamosipari bölcsője. Villanszerelők lapja, 2015/9. lapszám

egykor és MOST (2013): Ganz-MÁVAG. Forrás: <https://egykor.hu/budapest-viii--kerulet/ganz-mavag/3692>, letöltve: 2022. május 8. 19:40

Építészfórum (2015): Sorsok Háza. Forrás: <https://epiteszforum.hu/sorsok-haza>, letöltve: 2022. május 8. 9:20

Építészfórum (2016): Kiszínezett barna zóna: az ózdi projekt. Forrás: <http://epiteszforum.hu/kiszinezett-barna-zona-az-ozdi-projekt>, letöltve: 2022. május 7. 17:36

Építészfórum (2018): Húszéves a Graphisoft Park. Forrás: <https://epiteszforum.hu/huszeves-a-graphisoft-park>, letöltve: 2022. május 8. 8:36

Európai Bizottság (2010): A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE. EURÓPA 2020 - Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. Forrás: https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_HU_ACT_part1_v1.pdf, letöltve: 2022. május 4. 19:47

Greenpeace (2018): Mérgek csorognak a Dunába az Óbudai Gázgyárnál. Forrás: <https://wayback.archive-it.org/9650/20200212095348/http://p3-raw.greenpeace.org/hungary/hu/sajtokozpont/Mergek-csorognak-a-Dunaba-az-Obudai-Gazgyarnal/>, letöltve: 2022. május 7. 18:50

Hova megy ez a vonat? (2012): Az elveszett világ – a Józsefvárosi pályaudvar. Forrás: https://hovamegyavonat.blog.hu/2012/09/03/az_elveszett_vilag_a_jozsefvarosi_palyaudvar, letöltve: 2022. május 8. 9:15

Iho (2015): Épül a Sorsok Háza. Forrás: <https://iho.hu/hirek/epul-a-sorsok-haza-150131>, letöltve: 2022. május 8. 9:30

Index (2018): Sokkoló gázgyári szennyezés: 10 milliárd kevés volt rá. Forrás: https://index.hu/belfold/2018/10/19/gazgyar_talajszennyezes_mereg/, letöltve: 2022. május 7. 18:40

Közbeszerzési értesítő (2017): Az egykori Óbudai Gázgyár területének kármentesítése. Forrás: https://www.kozbeszerzes.hu/ertesito/megtekint/portal_3336_2017/, letöltve: 2022. május 7. 18:15

Lásd Budapestet! (2013): Óbudai Gázgyár. Forrás: <http://lasdbudapestet.blogspot.com/2013/10/obudai-gazgyar.html>, letöltve: 2022. május 8. 9:00

Magyar Nemzeti Digitális Archívum (2016): erőmű kultúrára hangolva. Forrás: https://mandadb.hu/cikk/762385/Eromu_kulturara_hangolva, letöltve: 2022. május 7. 17:45

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (2022): Több mint negyvenezren látogatták meg a Közlekedési Múzeum különleges járműveit bemutató időszak kiállítását. Forrás: <https://www.kozlekedesimuzeum.hu/hu/hirek/tobb-mint-negyvenezren-latogattak-meg-a-kozlekedesi-muzeum-kulonleges-jarmuveit-bemutato-idoszaki-kiallitasat>, letöltve: 2022. október 1. 20:00

Magyarország Kormánya (2022): Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz. Forrás: https://www.palyazat.gov.hu/kornyezeti_es_energiahatekonysagi_operativ_program_plusz, letöltve: 2022. október 1. 21:00

MEGÉRTI Magyar Energetikai Gazdaságtervező és Értékelő Tanácsadó Iroda Kft. (2021): Fővárosi Területfejlesztési Program – II. Kötet. Stratégiai környezeti hatásvizsgálat. Forrás: <https://budapest.hu/Documents/Varosép%C3%ADtési%20Főosztály/II.%20kötet%20Stratégiai%20Környezeti%20Vizsgálat.pdf>, letöltve: 2022. május 7. 8:53

National Geographic, Dr. Balogh Tamás (2020): Barnából a zöldbe - hogyan lesz városi park a rozsdáövezetből?. Forrás: <https://ng.24.hu/kultura/2020/12/07/barnabol-a-zoldbe-hogyan-lesz-varosi-park-a-rozsdaovezetbol/>, letöltve: 2022. május 7. 18:00

Orosz Éva (2012): A barnamező fogalmának változó értelmezése. Tér és Társadalom 26.évf. 2012/2. 73-87. p

PRO RÉGIÓ Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Nonprofit Kft. (2021): Fővárosi Területfejlesztési Program – I. Kötet. Stratégiai és Operatív Programrész. Forrás: <https://budapest.hu/Documents/Városép%C3%ADtési%20Főosztály/I.%20kötet%20Stratégiai%20és%20operat%C3%ADv%20munkarész.pdf>, letöltve: 2022. május 7. 8:36

Ritkán látható történelem (2021): Gumitörténelem. Forrás: <https://ritkanlathatotor-tenelem.blog.hu/2021/08/08/gumitortenelem>, letöltve: 2022. május 8. 21:08

TIMBRE Project (2011-2014): Megasites - Large and Complex Contaminated. Forrás: <http://www.timbre-project.eu/megasites-large-and-complex-contaminated-sites.html>, Letöltve: 2022. május 4. 20:31

TSPC Mérnökiroda Kft. (2021): Millenáris Széllkapu Park. Forrás: <https://www.tspc.hu/szellkapu/>, letöltve: 2022. május 7. 17:36

Világgazdaság (2021): Több mint 30 éve tart a tizenkétmillió eurós óbudai ingatlan kálváriája. Forrás: <https://www.vg.hu/penz-es-tokepiac/2021/09/tobb-mint-30-eve-tart-a-tizenketmillio-euros-obudai-ingatlan-kalvariaja>, letöltve: 2022. május 7. 18:30

Vitézy Dávid, Zsigmond Gábor (2018): Új Közlekedési Múzeum – Az Ipari Örökség megőrzése. MúzeumCafé 66. 12. évfolyam, 2018/4

Zoboki Építésziroda (2018): Nemzeti Táncszínház. Forrás: <https://zda.hu/hu/zda-project/nemzeti-tancszinhaz/>, letöltve: 2022. május 7. 17:10

Felhasznált jogszabályok:

Belügyminisztérium (2013): 70/2013. (XII. 16.) BM rendelet, Egyes ingatlanok műemlékké nyilvánításáról, egyes ingatlanok műemléki védettségének megszüntetéséről, valamint egyes műemlékvédelmi tárgyú miniszteri rendeletek módosításáról. Magyar Közlöny, 2013. évi 210. szám

Magyarország Kormánya (2014): 1829/2014. (XII. 23.) Korm. határozat, A Magyar Állami Operaház és az Erkel Színház új műhelyháza és próbacentruma létrehozásához szükséges beruházás előkészítéséről. Magyar Közlöny, 2014. évi 183. szám

Magyarország Kormánya (2014): NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió. Magyar Közlöny, 2014. évi 1. szám

Magyarország Kormánya (2016): 1870/2016. (XII. 28.) Korm. határozat, a 2019. évi Maccabi Európa Játékok Budapesten történő megrendezésére. Magyar Közlöny, 2016. évi 218. szám

10. MELLÉKLETEK

10.1. Interjú 1 – Szemerey Samu

Szemerey Samu építész, városépítész, a Kortárs Építészeti Központ alapító tagjával készített interjú szöveges átirata – 2022.09.22.

SZT: Zsolnay negyed, Ózdi Digitális Erőmű, Millenáris csak a legismertebb barnamezős fejlesztéseket említve. A barnamezős területek ma beruházói és kivitelezői oldalról mennyire vannak fent a mentális térképen?

SZS: Régóta fent vannak és van néhány olyan tényező, melyek ezek valós használatát megnehezíti, megnehezítette. Ilyenek például az adókedvezmények, ezek az elmúlt években sok alkalommal változtak, melyek hatása hasonló volt beruházói oldalról a városi társasházak felújítási kérdéseihöz. Az adózási sajátosságok miatt nem érte meg beruházni magántőkével ezeken a területeken, sokkal egyszerűbben, alacsonyabb kockázattal lehetett beruházni máshol. A barnamezők is hasonló helyzetben voltak, mellyel a legtöbb döntéshozó másfél évtizede tisztában van, de nem igazodott ehhez a beruházási környezet. A barnamezők esetében a belső tényező a szennyezettség, kármentesítés, amely sok helyen különböző mértékben, de szinte mindenhol jelen van. A másik általános tényező a tulajdonviszonyok kérdésköre. E kettő önmagában is ki tud váltani olyan hatást, mely elriasztja a beruházókat. A tulajdonviszonyok hatása ugyanakkor talán erősebb. Az Óbudai Gázgyár esetében látszik, hogy ugyan nehéz a kármentesítési feladat megoldása, de van megoldása, jól körülhatárolható. Olyan helyen azonban, ahol nehezen megtalálható tulajdonosok, kezeletlen tulajdonosi viszonyok, jelzálogterhek vannak, nem kedvező a beruházói kedv a tőkeerő ellenére. Sokan mindezek mellett már foglalkoztak barnamezős kérdésekkel, ezek fent vannak a mentális térképen, hiszen a legtöbb barnamezős terület ma lokáció szempontjából nagyon kedvező elhelyezkedésű. Akár a Fővárosban, akár vidéken ezek jellemzően belvárosi zónákká váltak, jó megközelíthetőséggel és kedvező közlekedési kapcsolatokkal, jók az adottságok, akár jobbak, mint egy zöldmezős beruházás esetében egy beruházás megkezdéséhez. Itt ami nehéz, hogy ha egy beruházó igazán sikeresen akarja végrehajtani a projektet és nem csupán szanálásról, majd a terület teljes újra beépítéséről van szó, akkor olyan típusú tervezői tudásra és programozásra van szükség beruházói oldalról, amelyek nem feltétlenül egy hagyományos fejlesztéshez kapcsolódnak. Például meglévő funkcióknak az áttelepítése vagy integrálása sokkal részletesebb, magasabb urbanisztikai tudást is igényel, akár a lakók kezelésével. Pozsonyban például a Duna mellett vannak nagy barnamezős területek és ott ál-

talános elv volt, hogy a terület közepén volt egy nagyon szép ipari csarnok, melyet a beruházó nem szeretett volna elbontani, hiszen ez adta a hely karakterét. Ebben az esetben azonban ezt beruházói oldalról programozni kell, tehát oda telepíteni kell olyan tevékenységet, amely már a beruházást megelőzi, oda csalogatja az embereket, egyfajta branding tevékenységet jelent. Sokszor ez a folyamat ugyanakkor teljesen idegen egy nagy beruházó tudásától, nem ezt szokták meg, tehát kell egyfajta speciális attitűd ehhez.

SZT: Beruházói oldalról tulajdonképpen ez misszióként fogható fel, hiszen a területek beruházásra alkalmassá tétele, a tervezés sokkal komplikáltabb, a valós előnyök pedig csak később – a beruházás lezárását követően – jelennek meg.

SZS: Ezek mind-mind programozást jelentenek. A Közlekedési Múzeum beruházásánál például a talajszennyezés kezelhető úgy, hogy az új épület pinceszintje a talajszennyezett zónánál húzódik, ahol mindenképpen történt volna talajmunka. Nagy a különbség abban, hogy a beruházó később üzemeltetni is szeretné a létesítményt, vagy csak megépíti és később eladja, kiadja azt, realizálva a profitját, hiszen ebben az esetben más horizonton kell megtérülést felmutatnia és mások a prioritásai is. Jellemzően a lakáscélú ingatlanfejlesztések ilyenek. Ilyen például Angyalföld és Újlipótváros, ahol az elmúlt 10-15 évben jelentek volt ipari területeken lakáscélú fejlesztések. Itt az ipari múltból semmi nem maradt meg, maximum egy-egy elem, mellyel a lakásokat brandelni lehetett. Mivel garázs szintek épültek ki az adottságok kezelése a kellemetlenségeken túl nem jelentett plusz feladatot. Misszióról jellemzően akkor beszélhetünk, ha nem lakáscélú funkciókat fejlesztenek, például kulturális-innovációs fejlesztések, melyekből Berlinben jelentek meg jó példák az ezredfordulót követően. Ezekben vagy szolgáltatási, vagy ipari, vagy vállalkozási tevékenység van különböző formában. Itt a beruházó hosszabb távon gondolkodik, akár székhelyben, üzemeltetőként, vagy szolgáltatás nyújtóként. Magyarországon a Graphisoft Park hasonló példa. Ilyen lehet még a Csepel Művek is, ahol megmaradt az ipari tevékenység, de át kellene alakulnia, adaptálódva a mai elvárásokhoz.

SZT: Nagyon különböző az, hogy ki hogyan gondolkodik a barnamezőben, melyet ma már gyakran, egyre gyakrabban összekötünk az ipari örökség definícióval. Ebben a Mille-náris volt kezdetben egy jó példa, ma már kevésbé jó példa. A Közvágóhídi projekt abszolút egy negatív példa. Véleménye szerint mindezekre használható ugyanaz a barnamező definíció, nem egy-egy terület kifehérítéséről van szó?

SZS: Értelmezési irány kérdése. Ha land-use szempontból vizsgáljuk, akkor lehet barnamezősnek tekinteni, hiszen a kiinduló állapot minden esetben hasonló struktúrájú. Ha az

eredmény szempontjából vizsgáljuk, akkor teljesen más a kép, hiszen a városüzemeltetés, a város gazdasági működése, a funkciók diverzitása is vizsgálati kérdés. Így jutunk el a kompakt város és ehhez hasonló definíciókhoz. Vannak olyan fejlesztések, mely önmagukban nehezen értelmezhető szigeteket hoznak létre, mely rontja a környező városszövet működését és előfordul ennek ellenkezője. Sőt olyan is, mely már a használata során átalakul.

SZT: Hazánk jelentős barnamezős területekkel rendelkezik, számos szép, értékes ipari épülettel ezen helyszíneken, melyeket érdemes volna megmenteni, ugyanakkor ez nem alapvető egy beruházás során. Hogyan lehetne azon változtatni, hogy épített ipari örökségünkől minél több megújulhasson és ne elbontásra kerüljön?

SZS: A hazai beruházói optimalizációs határok rendkívül szűkösek, azaz, hogy milyen kockázatokat, megoldásokat hajlandó vállalni egy beruházó a megtérülés függvényében. A fejlesztésekkel kapcsolatos marketing, branding is rendkívül alacsony küszöbű, korlátozott igény van arra, hogy változatos, színes, eltérő fejlesztéseket felmutató megoldások szülessenek a piacon. A legtöbb ettől eltérő fejlesztés ezért Magyarországon a prémium szegmensbe tartozik. A magyar ingatlanpiac egy rendkívül szűk tartományt fog át, ahhoz képest, ami optimális volna, mind a változatosság, mind az életminőség, a hosszútávú városminőség szempontjából. Kétségtelen, hogy napjainkra egyre többen felismerik, hogy ezek az épületek szépek, értékesek. Ezek komoly dilemmákhoz vezetnek. Ha hőszigetelik őket, akkor jellemzően elvesztik eredeti megjelenésüket. Ha eredeti formájukban maradnak meg, akkor az korlátozza a használhatóságukat. Érdekes volt ezzel kapcsolatban a Csepel Művekben meg tapasztalni a különböző dilemmákat. A kerületi főépítész és a kerület hangsúlyosan épített örökségről beszél, jogosan, a Művek területén a teljes magyar ipari építészet valamennyi korszaka megtalálható. Itt örökségvédelmi stratégiát készítettek a Művekre, helyi védelem alá szerettek volna helyezni számos épületet. Éles konfliktusba kerültek azonban a tulajdonosokkal, akik azonnal úgy interpretálták ezt, hogy ez az ingatlanjaik értékét csökkenti, hiszen itt aktív ipari funkciók is vannak, szemben pl. a Ganz-MÁVAG területével ahol az épületek jelentős részében ma raktározás történik. A tulajdonosok is látják ebben az értéket, ugyanakkor azt gondolják, hogy ez olyan ipari érték, melyet adaptálni kell a most ott zajló ipari termeléshez. Számos cég elmondta, hogy hajlandó maradni, bár megtehetné, hogy elköltözik, de fontos számára a helyszín. Ugyanakkor azt nem tehetik meg, hogy az épületeket ne modernizálják, szigeteljék, ne bontsák el a használaton kívüli kéményüket. E két fél nem találta meg a közös hangot, hiszen egyikük a tevékenységben, míg a másik az épületekben

látja az értéket. Fontos felismerés volt itt, hogy ipari örökségben gondolkodás esetén a látó-kört nagyban ki kell tágítani az ipari tevékenységgel kapcsolatos gondolkodásra is, ha a területen van aktív funkció. Véleményem szerint szabályozási lehetőségekkel ez kezelhető, de a magyar praxisban az összes szabály rugalmasan kezelhető, pl. a kiemelt projektekkel, ahol a teljes, koherens városfejlesztési gondolkodás el volt lehetetlenítve, de ebben lehetséges változás. A városoknak kevés beleszólásuk volt ezekbe a kérdésekbe, hiszen tőke-szegények voltak. Kevesen vannak olyan pozícióban, hogy ha megkeresi őket egy potenciális fejlesztő, akkor a város azt mondaná, hogy nem engedi a fejlesztést, mert nem egyezik a céljaival.

SZT: Mi az ami a barnamezős fejlesztések számának növekedéséhez érdemben hozzájárulhatna?

SZS: Különböző szintek együttműködésére van szükség, azonban mindenkinek picit más a gondolkodási keretrendszere. Tapasztalataim szerint a Kormányzati gondolkodás a barnamezők kapcsán elsősorban beruházási területként tekint ezekre. Az örökségi szempontok nem igazán merültek fel, maximum akkor, ha az a konkrét település részéről megfogalmazott elvárás volt, vagy volt központi szándék. A Lechner Tudásközpont készített Nemzeti Fejlesztési Potenciál Térképet, mely egy olyan térinformatikai, téradatokra épülő elemző eszköz volt, amely számos paraméter mentén világított rá az adott fejlesztéshez leginkább illő, jellemzően barnamezős területeket. Ilyen gondolkodás volt és most is van. A gyakorlatot látva ennek települési igényként kellene jelentkeznie. A beruházási területre ipari örökségi területként is tekinteni, speciális beruházási helyszínként. Ez települési ITV, vagy FVS, vagy célprogramok témája. A magyar településfejlesztés azonban forrás orientáltan működik, gyakorlatilag a rendszerváltás óta és a szükség attitűd, tudás nem áll rendelkezésre, kikopott, nem tudtak a települések erre optimalizálni. A fejlesztések döntő többségét a tematikus programok definiálják és nem feltétlenül a saját céljaik. Azt, hogy vidéken egy-egy terület sokaknak fontos, akár családi kötődés kapcsán, nehéz átforgatni a konkrétumok szintjére, ahol a település célzottan tud válaszolni, hogy melyik helyszínnel milyen terveket tűz ki. A középső – települési – szinten komoly kompetenciahiány van.

SZT: Nem tudna segíteni ezen egy országos, tematikus fejlesztési program, akár Európai Unió források bevonásával?

SZS: Ez egyértelműen sokat tudna befolyásolni ezeken, hiszen nem csak a településeket kell motiválni a helyszínek kijelölése során, hanem a beruházókat is, hogy vonzónak találják

mindezeket. Elengedhetetlenek ahhoz, hogy ezek a területek versenyképesek legyenek egy piaci beruházás szempontjából.

SZT: Hogyan változhatnak ezek a folyamatok az elkövetkező 3-5 évben és milyen hatással lehet mindezekre a most kialakult gazdasági helyzet?

SZS: Két eset lehet. Az egyik a pánik, azaz minden szabadságot a lehető legrugalmasabban megadnak, csak legyenek beruházások. A másik a válságidőszak, amikor középtávú terveket dolgozunk ki, mert az összességében olcsóbb, mint ha beruházások futnának. Kérdés, hogy van-e ehhez elegendő türelem, idő. Az ÉBM oldalán jelentős szakmai szándék van erre, kérdés, hogy ennek van-e politikai realitása is. A BFK és Budapest Államtitkárság gondolkodott barnamezővel kapcsolatban, a Miniszterelnökségen is volt ilyen gondolkodás, ott megjelent ez a szándék. Akkor ez egy progresszív agendának tűnt, de nem volt az ügynek sürgőssége, jelentősége. Ha igaz, hogy az év végén megjelenő új beruházási törvény előtérbe helyezi a fenntartható megoldásokat az lehet előny a barnamezős területek számára, bár kérdés, hogy ez mennyire megy szembe a meglévő épületállomány megtartásának elvével, hiszen ha szigorúak a kritériumok, akkor sokkal nehezebb, drágább lesz ezeket betartani, vagy kivételi körbe kerülnek. Ez a kényszerhelyzet lehet szerencsés, a kérdés, hogy a tökevonzási rövidtávú igények kerekednek felül, vagy a középtávú tervezés, hiszen minden banki hitel drágult, beszakadt a piac, pl. az iroda beruházások most nullán állnak Magyarországon. Nem biztos, hogy a beruházás ösztönzés rövidtávon kiemelkedő lesz, bár nálunk az Állam az egyik legnagyobb beruházó. Ha ezt a szerepet fenntartja, mert gazdaságélénkítő eszközként tekint rá, akkor újra bekerülhetnek kérdéses szempontok. Az Állam által kezelt barnamezős beruházások nagyrészt kulturális célúak, nevezhetjük őket szimbolikus beruházásoknak is, melyekre nem valószínű, hogy ezt a korszakos igényt mennyire lehet majd gazdasági oldalról is alátámasztani. Itt többféle erő van, elvileg kerülhetnek jó helyzetbe a barnamezős területek, de ahhoz a beruházás ösztönzést is támogatni kell, nem csak az örökségvédelmet.

SZT: A barnamezős fejlesztési térképen a Közlekedési Múzeum projektje hol helyezkedik el?

SZS: Hazai viszonylatban mintaadó a projekt. Az egyik a városépítészeti léptékű gondolkodás, amely a Millenáris Parkra is jellemző volt, de ott kevesebb nagyon gyakorlatias infrastruktúra szempont merült fel, mint a Múzeumnál, ahol arról van szó, hogy egy helyen közlekedés-és szolgáltatásszervezési igénnyel jelenik meg egy fejlesztés. A másik az örök-

ség kezelése, épített örökség, tevékenység (ipari) és kulturális örökség (Törekvés Művelődési Ház) szempontja. Kérdés, hogy ez mennyire vehető át egy piaci fejlesztés számára. Magánberuházás esetén pl. a Dízelcsarnok felújítása – kiemelt értéke ellenére – biztosan máshogyan alakulna.

10.2. Interjú 2 – Horváth Csaba

Horváth Csaba, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgatójával készített interjú szöveges átirata – 2022.09.19

HCS: A deindusztralizációs folyamat a '60-as, '70-es évektől kezdve indult el. Európában ezek az átalakulások a 2000-es évektől kezdődően indultak el, melyben Magyarország lemaradása jelentős, annak ellenére, hogy jelentős potenciál rejtőzik a városok barnamezős területeiben. Ezekről a helyszínekről kivonult az ipar, mely szorosan összefügg hazánk rendszerváltást követő történelmi-gazdasági átalakulásával (Ikarus, Ganz, Ganz-MÁVAG). Az a változás, melyen Magyarország mellett Európa is keresztül ment – nehézipar helyett a könnyűipar, szolgáltatási szektor, IT előtérbe helyeződése – jelentősen leépítette a barnamezőket, a barnamezők iránti gyártási keresletet. A legtöbb városban vannak barnamezők, így Budapesten is. A top 3 barnamezős régió közül a legnagyobb talán az egykori Csepel Művek területe, míg a második legnagyobb a kőbányai barnamező, amely teljességében az Orczy tértől egészen a Pillangó utca – Fehér út zónájáig húzódik, oldalt pedig a Ganz-MÁVAG területe határolja. A többi Közép-Európai ország ingatlan állományával szemben – Ausztria, Csehország – a budapesti kifejezetten gyenge, az '50-es, '60-as években megvalósult ipari épületek ma jelentős erőforrásokat igényelnek akár a modern kor épületenergetikai elvárásrendszerének való megfeleltetés és a megfelelő teherbírás miatt is (épületszerkezeti megerősítések). A Közlekedési Múzeum számos helyszínt vizsgált, eredetileg 12 helyszíntre készült tanulmány, mely ezt követően 4 helyszíntre szűkült, ebből került kiválasztásra a kőbányai Északi Járműjavító területe. Egyrészt fontos szempont volt Kőbánya alulreprezentáltsága a budapesti fejlesztésekben annak ellenére, hogy Budapest mértani középpontja is Kőbányára is, de ennek ellenére mégis elkerüli az emberek figyelmét. A Kőbánya szónak sajnos negatív konnotációja van. A Városliget és a Népliget szinte ugyanakkora távolságra van a város központjának – már csak a metrók találkozása miatt is – tekintett Deák Ferenc tértől. Ugyanakkor a Városligetet belvárosnak, míg a Népligetet külvárosnak tekintik az emberek.

SZT: Múzeumi világban szokatlan, hogy nem egy már meglévő kulturális helyszínnre épül újabb épület, vagy zöldmezős beruházként valósul meg. A Közlekedési Múzeum tekintetében tényként kezeljük ma már, hogy barnamezős beruházás. Amikor elsőként megfogalmazódott, hogy barnamezős helyszínen valósuljon meg a Múzeum új épülete, melyek voltak az e mögött húzóó indokok?

HCS: Egyrészt a vasúti ipari örökség, az üresen álló egykori vasúti csarnokok, melyből számos található a Fővárosban. A helyszíni autencitása az egyik legnagyobb vonzerő egy ilyen területben. Több közlekedési módot tervezünk bemutatni az új állandó kiállításunkban, de jellegükből, méretükből adódóan mégis a vasúti járművek azok, amelyek a tereket a leginkább dominálni tudják. Egy mozdony ugyanis a 60-90 tonna súlyával és 25 négyzetméteres alapterületi igényével, a kapcsolódó elvárásrendszerrel (pl. sínhálózathoz való kapcsolódás, nagy tengelyterhelésre való méretezés, épületen belüli logisztika) mind-mind érvék voltak egy vasúti örökséggel rendelkező terület mellett.

SZT: A döntés megszületés követően a környező kerületek, így a VIII. és X. kerület mennyire volt befogadó egy új kulturális funkció beköltözésének vonatkozásában?

HCS: Valamennyi kerület számára problémásak a barnamezők. Nagy üresen álló területek, rontják a városképet, az átlagos városlakó egy lerobbant gyárterületet nem lát szépek. Több hektárról beszélhetünk. Az Északi Járműjavító Közlekedési Múzeum helyszíneként szolgáló területe is közel 8 hektáros. Egy ekkora terület ellenőrzése, emberi erőforrás, technikai eszközök, kitéve időjárás, meteorológiai kockázatoknak, számos üzemeltetési járuléknak – pl. kertészeti munkálatok szükségessége – melegágya az illetéktelen használatnak és bűnözésnek. Egy kerület alapvetően érdekelt kell legyen abban, hogy a saját barnamezős területeit felszámolja.

SZT: A X. kerület Integrált Településfejlesztési Stratégiájában és Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervben is megjelenik az Északi Járműjavító. Korábban potenciális ingatlan beruházási helyszínként azonosították ezt a területet, valamint zöldterület-fejlesztési helyszínként és ipari napelempark telepítési helyszíneként. Nem jelentett konfliktust itt a beruházás, hiszen potenciális bevételi forrásoktól akár eleshet a kerület emiatt?

HCS: Azt gondolom, hogy egy kerület számára ilyen méretű terület megújítása hosszútávú haszonnal járhat. Jelenleg nem csak az Északi Járműjavító fejlesztéséről beszélünk, hanem az várhatóan teljeskörűen megújul és egy új kulturális városnegyed alakulhat ki. Ez jelentősen felértékelheti a területet, mely katalizátorként hathat a környező területekre is, növelve az irodai, lakás és egyéb ipari fejlesztések iránti keresletet is. A teljes terület lesz

kulturális negyed, mintegy 30 hektár. Ha ez a fejlesztési hullám elindul és a kerületek – Kőbánya mellett Józsefváros is – az ebben rejlő potenciált felismerik és kihasználják akkor a piaci célú fejlesztésekre is rendkívül jó lehetőségekkel rendelkezhetnek a környező területek. A Ganz Holding például hosszútávon is érdekelt abban, hogy Magyarország 2030-as vasútfejlesztési stratégiája mentén újra ipari tevékenységet költöztessenek az egykori Ganz-MÁVAG területbe, mely ma sokak számára kínai árucikkek piacaként ismert.

SZT: A kerületekkel tehát sikerült egy jó, támogató kapcsolatot kialakítani, mely folyamatos?

HCS: A kerületek valamennyi állami fejlesztést lehetőségként élnek meg, felfűzve ezekre a saját fejlesztéseiket is. Mindnyájan örültek annak, hogy a Közlekedési Múzeum ide költözhet.

SZT: A X. kerület zöldterület fejlesztésben és ipari napelempark telepítésében gondolkozott ezen a helyszínen. Ezek vonatkozásában volt konkrét kerületi kérés a Múzeum felé?

HCS: Nem érkezett ilyen jellegű kérés, ugyanakkor a Múzeum saját fenntartható intézményi működését szem előtt tartva a kezdetektől beépítette ezeket az építetői elvárásaiba. A tetőn a lehetőségekhez mérten maximalizált a fotovoltaikus elemek elhelyezése.

SZT: A Közlekedési Múzeum beruházási helyszínen megjelentek-e, ha igen, milyen mértékben a tulajdonviszonnyal, vagy kármentesítéssel összefüggő feladatok?

HCS: Az Északi Járműjavító a hidegháborús Magyarországon titkosított helyszínnek számított, azaz a lehetséges szabotázszt elkerülendő titkosították lehetséges közművek nyomvonalát. Ez rendkívül megnehezíti a beruházást, számos feltárást kellett elvégezni, sok kockázattal jár a munka. Számolunk azzal, hogy a későbbi kivitelezés során is felmerülhetnek nem várt új elemek. A közművek jogi állapota szinte minden esetben problémás. Ezek kezelhetők, de korántsem olyan könnyen, mint egy vidéki nagyváros melletti zöldmezős beruházás esetében. Az Északi Járműjavító területének közmű ellátottsága nem a legideálisabb, súlyos elmaradásban van a környék, így a Kőbányai út mentén futó közművezetékek is a kapacitásuk határán mozognak, az állapotuk elaggott. A Múzeum a kármentesítést a tényleges szennyeződés helyén, a megfelelő mértékben, mélységben és technológiával fogja ezt elvégezni. A legtöbb kár a tényleges mozdony szétszerelés helyszínén jelent meg, kenőolaj, dízelolaj származékok és festék szennyeződés formájában, mely beivódott a talajba.

SZT: Milyen fenntarthatósági szempontrendszer alapján tervezik az új Múzeumot, milyen minősítést szeretnének megszerezni?

HCS: A LEED környezettudatos minősítési szabvány szerint szeretnénk az épületet minősíteni. Ez csaknem egyenértékű a hazánkban gyakran alkalmazott másik minősítési rendszerrel, a BREEAM eljárással. A LEED Gold minősítést tűztük ki célul, mely szempontokat már a tervezés során beépítettük, folyamatosan tartjuk a kapcsolatot a minősítő szervezettel, hogy a minősítés elnyerése a projekt megvalósulását követően a lehető leghamarabb megtörténhessen. Egyszerű minősítési folyamatra készülünk, mivel számos olyan városfejlesztési elemet tudtunk implementálni – például közösségi közlekedés fejlesztése – melyet ez a minősítési rendszer pozitívan értékel és honorál.

SZT: Ennél a minősítési rendszernél maga az épület fenntarthatósága, illetve a megújuló igénybevétele a fontos, vagy a bontási feladatok megvalósítása során is kiemelten figyelnek a kibocsátásokra?

HCS: Egy olyan barnamezős fejlesztésnél, ahol az eredeti épületet, épületeket értéknek tekintjük, szeretnénk az autentikus hangulatot megőrizni, akkor szinte biztos, hogy a projekt bizonyos krediteket el fog veszteni a minősítési eljárás során. LEED Gold minősítéshez legalább 60 kreditet szükséges szerezni. Épületenergetika vonatkozásában például biztosan nem szerezhető meg valamennyi kredit, hiszen egy meglévő épület bármilyen utólagos beruházással sem tudja elérni egy mai korszerű technológiával, anyagokkal, szigetelésekkel, nyílászárókkal megtervezett épület szintjét. Ma egy új ipari csarnokot sokkal energiahatékonyabban lehet üzemeltetni, mint egy meglévő, felújítottat. Ilyen szempontból a projekt nem szerez könnyen krediteket. Olyan szempontból viszont igen, hogy előtérbe került a meglévő épület hasznosítása, a már ott beépített anyagok hasznosítása plusz kreditet él. Mi mindezek mellett nagyon szeretnénk, ha a fenntarthatóság és a látogatók mellett ez a Múzeum az itt dolgozók számára is egy élhető, jó hely lehetne.

SZT: Jelenleg Európa egyik legnagyobb barnamezős fejlesztése a Közlekedési Múzeum. Egyik kiemelkedő része a projektnek az ideiglenes hasznosítás. Milyen elvek mentén került létrehozásra a tavalyi évben az időszakos kiállítás, milyen nehézségekkel kellett szembenézniük?

HCS: A legnagyobb kihívás az volt, hogy a csarnok állapotánál is fogva önmagában időszakos, hiszen nincs fűtve, illetve a csapadékos évszakokban a tetőszerkezet állapota miatt több helyen beázik, ezért nem teszi lehetővé állandó tárlat megrendezését. Sok olyan problémával szembesültünk, amellyel korábban nem számoltunk. Az egyik ilyen volt a terület közműellátottságának szükséges minimális fejlesztése, gyengék a telekommunikációs hálózatok, problémás a csapadékvíz-elvezetés és az esőzések során folyamatosak a kisebb-

nagyobb műszaki problémák. Látogató-orientált problémánk volt a parkolás megoldatlansága. Az Északi Járműjavító területének csak a Magyar Állami Operaház Eiffel Műhelyház és Próbacentrum oldalán van parkolója, melyből csak néhányat, eseti jelleggel használhat a Múzeum, hogy azokat a látogatók rendelkezésére bocsáthassa, ugyanakkor ez korántsem elég arra, hogy a jelenlegi autó-központú látogatókat kielégítően kiszolgálja. Erre sajnos sok negatív visszajelzést kapott a Múzeum, érdemtelenül.

SZT: Van-e mérhető adat, hogy az ideiglenes használatnak köszönhetően mennyire sikerült a Múzeumot visszahelyezni a látogatók mentális térképére?

HCS: A látogatók egy része sajnos még mindig a Városligetben keresi a Múzeumot, ez jelentős, folyamatos feladatot jelent a kommunikációs területen dolgozó munkatársak számára. Kőbánya a városlakók számára egyre izgalmasabb, vonzóbb helyszínné válik. Ennek az egyik legékeesebb példája, hogy a Dízelcsarnok mögötti kisebb épületek hasznosításával az egykori városligeti Kertem is újra megnyitott és nagyon népszerűvé vált a környékeliek és átutazók számára. Sikerült a ugyanazt a szubkultúrát bevonzanunk.

SZT: Hol tart a projekt, melyek a következő mérföldkövek?

HCS: Kiviteli tervezés utolsó harmadában. A tervező a tervezés sikeres lezárását követően a jövő év első negyedévére készítheti el a végleges kiviteli terveket. A jelenlegi gazdasági helyzetben nehezen látható, hogy mikor jön létre az a gazdasági biztonság az állami szektorban, ami egy ilyen léptékű beruházás esetében tényleges támogatást adna a kivitelezés megkezdéséhez. Optimisták vagyunk, bízunk benne, hogy az energiaiparban tapasztalható, háborús helyzettel összefüggő válság a következő év első negyedévére oldódhat.

SZT: A jelenlegi energia veszélyhelyzet hogyan befolyásolja a projektet, akár fenntartási, energiahatékonysági szempontból?

HCS: Energetikai felülvizsgálaton gondolkodunk, habár fenntartható működési modell került a tervekbe, de nem biztos, hogy teljeskörűen figyelembe vettük azt a helyzetet ami az áram, vagy a gáz világpiaci árának volatilitását jelenleg letudná követni. Elengedhetlen lesz az önfenntartó épület, épületkomplexum irányába való elmozdulás. Ez azért nehéz, mert már a beruházás első szakaszában – például geotermikus energia esetében monitoring kutak létrehozása – olyan munkákat tesz szükségessé, melyek nem látványosak. Azt gondolom, hogy az, hogy a tervezési folyamat nem tartalmaz beruházási elemeket rossz gyakorlat, az elmúlt évek rosszul berögzült tervezési gyakorlata. Az előttünk álló évtized esetében nem fenntartható, olyan irányba kell elmozdulni, ahol már az előkészítés során vannak beruházott elemek.

10.3. Interjú 3 – Erő Zoltán

**Interjú – Erő Zoltán, főépítész Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala,
2022.10.03**

Erő Zoltán, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatalának főépítészével készített interjú szöveges átirata – 2022.10.03

EZ: A Fővárosnál a barnamezőkre már 20 évvel ezelőtt is úgy gondoltunk, mint a város hatalmas tartalék területei. Budapest két területen rendelkezik ezekkel a hatalmas tartalékokkal. Vasúti területek és a honvédségi területek. Utóbbiakról még kevesebbet beszélünk, mint a többről, mert rejtettek, a településszerkezeti terveken mindig feltüntetik a honvédségi területeket, miközben tudható, hogy nem használják őket, csak tartják, mint ingatlant. Hiszen adott esetben ezek rendkívül kedvező lokációban helyezkednek el. Ilyen pl. az Akadémia, vagy a budaörsi Petőfi laktanya, amelyet évtizedek óta nem használnak. Kórházak esetében érdemes azt átgondolni, hogy hol vannak ma, hiszen az igények változhatnak. Például a János kórház területe felszabadulhat egy Centrumkórház létrehozásával. A korábbi János kórház telkén – mely a Széna téren volt – is felszabadultak területek. Ott van továbbá a Lipótmező, amely hatalmas terület. Elképzelhető, hogy ez nem kerül hasznosításra, csak lakásépítési célra, pedig kiváló egészségügyi centrum válhatna belőle.

EZ: Klasszikus esetben ezek az ingatlanok egy kézben vannak, mely az elmúlt évtizedek alatt bebizonyosodott, hogy hatalmas érték. Nagy különbség van a Ganz Villany Lövház utcai hasznosíthatósága és a Ganz-MÁVAG Kőbányai úti hasznosíthatósága között. Az egyiknek egy tulajdonosa volt, a Magyar Állam, utóbbinak közel 200 tulajdonosa lehet ma. Minden egyes barnamező sorsát meghatározza az, hogy milyen tulajdonviszonyai vannak.

EZ: Amikor tartalék területről beszélünk, fontos megjegyezni, hogy a Főváros tervei az ún. kompakt város irányába mutatnak. Mi azt szeretnénk, ha a város nem terülne szét az agglomerációba, hanem belül tudna kínálatot biztosítani további fejlesztésekre, ezek pedig olyan helyeken jöhetnének létre, melyeket egyszer már elhasználtunk, tehát nem zöldmezős területeken, ahol az alpinfrastruktúra is nagyrészt rendelkezésre áll. A zöldmező tulajdonképpen olyan egyszeri érték, amelyet ha elhasználunk, akkor többet nem állítható vissza. Természeti kincsnek tekinthető, nem szabad elhasználni, még a mezőgazdasági terület is zöldmező. Mindezek miatt a barnamező az urban recycling alapvető területe és eszköze. A

BFVT rendelkezik és minden évben megújítja az ún. barnamezős kataszterét, ahol a kollégák figyelik egyes funkciók változását, leépülését, a terület használatát. A gazdasági folyamatokat azonosítani a területekkel rendkívül nehéz folyamat, de a felhagyott területek is megtalálhatóak ezen a területen. Például a Radetzky-laktanya sokáig rajta volt a térképen.

EZ: Másik fontos kérdés a tulajdonviszonyok mellett a talajszennyezés, mely rendkívül széles skálán mozoghat, vannak könnyen megoldható, kevésbé könnyen megoldható és megoldhatatlan talajszennyezések is. Utóbbira példa a nagytétényi Metallokémia egykori területe, ahol a legegyszerűbb volt ráépíteni a M0-t, mert nem volt megoldható másképp a kármentesítés. A Millenáris Park alatt például bent maradt néhány talajszennyezés, mert jól körülhatárolható volt, alacsony a valószínűsége, hogy a környező talajt elszennyezze. Van ahol talajcserét írnak elő, van ahol baktériumos megoldást próbálnak alkalmazni. A talajszennyezés nagy probléma, az ingatlanhasznosítás számai nem jönnek ki, ha ezt teljes egészében a vállalkozótól várjuk el.

EZ: A barnamezős területek következő problémája az, hogy sokszor zárvány területek, az átjáró kapcsolatok hiányoznak, vagy például nincs meg a szolgáltatási infrastruktúra és humán infrastruktúra (pl. iskola, óvoda, orvosi rendelő).

EZ: Az ingatlan fejlesztés arányszámaival tekintve: van 100 egység bekerülési költségünk és évente vissza tudunk szedni 10 egységet, akkor ez egy jó ingatlan-fejlesztési befektetés. Ha elszállnak a beruházási költségek, mert alap infrastruktúrát kell kiépíteni, alap intézményeket kell létrehozni, akkor nem tudja a beruházó a hozamját megszerezni, máshova fekteti be a pénzt. Az ingatlanfejlesztés peremfeltételeit ha szigorúan vesszük és ráterheljük az utca kialakításának feladatait, közmű kiépítését, településrendezési feladatokat is, akkor nem kezd el a beruházó a terület rendezését. A másik megközelítés, ha a város kiépíti az alap infrastruktúrát, közművesít, telket hoz létre, a telkeket értékesíti, akkor a város „viszi el” a veszteséges, beruházás előtti elemeket és azon a helyrajzi számon a beruházó meg tud vállalítani egy nyereséges befektetést. Tulajdonképpen ez az ideális városépítés, így épült az Andrássy út és a Nagykörút is, ahol a Közmunkatanács hozta létre a közterületeket és a mellette fekvő telkeket, de ez jelentős, közvetlenül vissza nem térített költségelem volt.

Meglátásom szerint nincs más irány, nem várhatjuk el ugyanis, hogy magántőkéből történjen meg a talajszennyezés felszámolása. Sajnos addig nem gondolom, hogy Rákosrendező fejlesztése elindul, amíg nincs kidolgozott konstrukció rá. A Déli Városkapu az egyik legkiválóbb masterplan. Azonban még a BFK sem állította sohasem, hogy a saját árát a

beruházás kitermelné, pláne, ha előremutató megoldásokkal, kék-zöld infrastruktúrával kerülne fejlesztésre. Ez nem működhet tőkéből, magántőke beruházásával, mindenképp állami, kormányzati forrásnak kell társulnia mellé. Ebben a pillanatban ezekhez a fejlesztésekhez városi, önkormányzati hozzájárulás nem remélhető, csak állami. Úgy látom, hogy nem tudunk addig előrelépni, amíg az előkészítési részt nem tudjuk közforrásokból megvalósítani.

A legjobb potenciállal rendelkező barnamezős területek talán megtudnak újulni önmaguktól, ilyenek például a Duna menti területek (Kopaszi-gát, a Biggeorge Buszesz fejlesztése, Foka-öböl környéke).

SZT: Ugyanakkor ma tűnik el számos épület, pl. a XIII. kerületből, régi kisebb ipari épületek.

EZ: Igen, hiszen az ingatlanfejlesztést mindig a haszon hajtja, mekkora a nyereség. Olyan ingatlanfejlesztés, amely egy ötemeletes épületet lebont azért, hogy a helyére egy hatemeletest építsen, nem valósul meg. Olyan, amely az egyemeletes helyére hatemeletest vizionalizál, már elindítja a gondolkodást a bontás irányába.

EZ: A Futureal-csoport tulajdonában van ma a Duna pláza mögötti terület, a Népszigetre nézve. Ez 15-20 év alatt fog beépülni, 200-300.000 m² fog létrejönni. Ma még a beruházó sem tudja, hogyan, de jól tudja ütemezni, metróállomáshoz közel van, jók az adottságok.

A barnamezős területek nyitási irányokat tudnak meghatározni. 1989-ben Belgiumban tartott előadást Barcelona akkori főépítésze – ekkor készült Barcelona az Olimpiára. A főépítész azt mondta, hogy Barcelonának nincs plázsa, ezért csinálnak egy plázst az akkori ipari terület helyén, lefedik a vasútállomást és így eléri a tengerpartot a város. Keletre még ipari területek maradtak, főként olaj tárolással. Maradt egy 5 kilométeres rész, ahol meghatározták a fejlesztés fő gerincét, de az, hogy a fejlesztők mikor építik be azt a szakaszt, nem tudják pontosan, talán 50 év alatt. 2010-re betelt a terület, olyan vonzereje lett annak a szakasznak. Valami hasonlóról van szó a budapesti barnamezős területek esetében is. Jól látható, hogy a Rákosrendező és a Józsefvárosi pályaudvar, Kőbányai út területe nagyon kedvező lokációban helyezkedik el. A Ganz-MÁVAG területe azonban a potenciális fejlesztési lehetőségektől ma még nagyon messze áll. 250 tulajdonosával saját magát zárta el a fejlesztőktől. Számos tulajdonos van a területen, volt, ahol épületenként privatizáltak. A közterületek nem közterületek. A közművek nem közművek, hanem magán művek. Itt az állami

beavatkozás nagyon problémás lenne, főleg úgy, hogy még a szembenső, Józsefvárosi pályaudvar területén is vannak feladatok. Itt most az MTK beruházás elindul a Taurus gumigyár helyén és a pályaudvar melletti területen.

EZ: A kármentesítés kapcsán érdemes még kitérni az azbeszt szennyezésre is. A Taurus területén volt egy csarnok, amely hullámpalával volt fedve, ez volt a fő szennyező. Amit még kimutattak, az hogy a gépészeti szerelvényeknél azbeszt tömítőlemez van. Ez is probléma lehet a barnamezőknél, drága lehet ezeknek a kezelése.

EZ: Amennyiben elindul egy ilyen terület fejlesztése, fontos, hogy a meglévő város-szerkezetbe, városszövetbe illeszkedjenek, pl közlekedési infrastruktúra szempontjából. Rákosrendezőnél ehhez a Kisföldalatti meghosszabbítása válik szükségessé, a Kőbányai út térségében azonban még erre sincs szükség. A Józsefvárosi terület az egyik legkedvezőbb lokációjú belvárosi terület. Tulajdonképpen a Józsefvárosi területtől egészen Kőbánya-alsó vasútállomásig terjedő hosszú barnamező húzódik. Érdekes kérdés, hogy a vasúti felüljáró mögötti területen, a Bihari út térségében egy önálló gazdasági tevékenységre képes zóna húzódik, a China town, mely egy barnamezős terület újra használata ipari funkcióra. Ez azért is érdekes, mert a Ganz-MÁVAG használata ma már nem annyira intenzív, mint 20 évvel ezelőtt. Ekkor a barnamező újra barnamezővé válik kérdéses jövőképpel.

Ezek a barnamezős területek adott esetben újra betelepülő szolgáltatásoknak, vagy gyártási kapacitásnak adhatnak helyet. Csepelen például aktív tevékenység van, részben a korábbi cégek működnek tovább, részben újak települnek be. Egy városnak szüksége van ezekre, hiszen vannak olyan funkciók, melyek nem valósíthatóak meg a belvárosban. Ha megnézzük a XI. kerületi Budafoki út térségét, ahol a Kábelgyár helyén bevásárlóközpont jött létre. A másik Kábelgyári terület, mely az Andor utca-Fehérvári út sarkán kezdődik is átépül, megújul, lakott területté válik.

SZT: Egyszerűbb ma Budapest körül egy zöldmezős beruházást megindítani, mint barnamezős beruházást megindítani?

EZ: Bízom benne, hogy nem. A zöldmezős beruházásokat határozottan a Kormány is vissza akarja fogni. A mezőgazdasági területek belterületbe vonása, ha továbbra is könnyen megy, akkor nem lesz érdeke a beruházónak bentebb jönnie, barnamezős fejlesztésbe. Ezekhez az kell, hogy potenciálisan jó adottságok legyenek. A Váci úti irodafolyosó kialakulása egy hatalmas barnamezős területhez kapcsolódik. Itt azért épült metró a '80-as évektől, hogy a munkások eljussanak könnyen a gyárakba. Mire ez teljesen megépült, elmúlt a rendszer-

váltás, a gyárak tönkrementek, ez lett a legjobb infrastruktúrával ellátott barnamezős fejlesztés, hiszen középen megy a metró. A hátrányosabb helyzetű, leszakadó térségek nem maguktól beruházói térképen felbukkanó területek. A Fegyver-és Gázkészülék Gyár területén nem akar magától elindulni egy fejlesztés.

A Fővárosnak van egy majdnem barnamezős területe, a Fehér-dűlő, de erre egyelőre nem sok érdeklődő van. A Kerepesi útra nagy programot álmodtak – sportközpont, football akadémia – ebből jó lenne, ha minél több megvalósulna.

SZT: A barnamezős fejlesztési terv 2013 óta nem került aktualizálásra. Van ezzel kapcsolatban terv?

EZ: A tervnek szabályozási tartalma nincs, koncepció, mely nagyrészt mai napig megállja a helyét. Évről-évre a barnamezős kataszter frissül. A szabályozásokat mi rendszeresen felülvizsgáljuk.