

FERENCZ ZSOLT – GUTTMANN SZABOLCS

KÖZPONT ÉS PERIFÉRIA VISZONYÁTÓL EGY ÉLHETŐBB VÁROSIG

Különböző szempontokból érdemes megvizsgálni akár a legegyszerűbbnek tűnő helyzeteket is, hogy megfelelő lehetőséget kínáljunk a problémák megértésére, némi-képp hozzásegítve a megoldásokhoz is az illetékeseket – ez a gondolat vezérelt, miközben központ és periféria viszonyát, egy élhetőbb város megteremtésének lehetőségeit boncolgattuk Guttman Szabolcs műépítésszel, a Romániai Építésszek Rendje erdélyi fiókjának elnökével. Hogy konkrétumokról beszéljünk, kiindulópontként Kolozsvárt választottuk, de közben folyamatosan „járunk-keltünk” térben és időben, külföldi és hazai példák révén járva körül a témát.

■ – *Viszonyítás kérdése, hogy mi minősül központnak, és mit nevezünk manapság perifériának egy adott városban, elvégre már nem csupán előbbi helyszíneken „történnék dolgok”: egyes helyeken hétvégenként zsúfolásig telnek a szórakozóhelyek a periférián, máshol, szintén a széleken, nap mint nap benépesülnek a bevásárlóközpontok. Közben pedig sokan legszívesebben elmenekülnek a belvárosból, hogy egy csendesebb, nyugodtabb térségben találjanak otthonra. Honnan eredeztethető ez az átalakulás, amely a központ-periféria helyzetét némiképp megváltoztatja, és már fel is borítja a szilárdnak tűnő fogalmak értelmezési körét, illetve hogyan változott ez az idők során?*

– A tendenciát a 19. században lehetne megragadni, amikor robbantották a várfalgyűrűket, és megpróbálták bekebelezni a várfalon kívüli területeket az új villanegyedek számára – pontosan az új komfort érdekében, hogy tágasabb udvara és kertje legyen egy-egy családnak. Erre nagyon jó példák vannak Kolozsváron is: ilyen a mostani Andrei Mureșanu utca (Attila út), valamint a déli oldalon,



„Mentális ráhangolódás szükséges, hogy egy perifériára szorult területet újból lakhatóvá, értelmezhetővé tegyünk”.

ahogy emelkedik a Botanikus kert környéke; a hangsúly a zöld területekre kerül, elvégre milyen szép egy kertbe beköltözni és ott egy villában éledgélmi... Megannyi helyen lehet látni, hogy ez a momentum valahol a visszájára fordította a belvárost, már-már megfordult a periféria és a központ szerepe. Európa-szerte, így akár Nagyszébenben és Kolozsváron is megfigyelhető, hogy azok az épületek, amelyek a barokkban palotaként működtek, rendre szociális lakásokká válnak: a tulajdonosok ki-halnak, vagy kiköltöznek az új perifériára, ahol komfortosabb az élet. Eleve úgy épít-tetik meg ezeket a részeket, hogy legyen infrastruktúrájuk – kanalizálás, áramszol-gáltatás stb. –, míg a belvárosi épületeket bérbe adják, akár az új munkásrétegnek is.

A belváros maga alatt vágja a fát, amikor a 19. század végén, a 20. század elején egyre inkább beengedi a kisipari létesítményeket, és szociális lakásokra osztja fel az épületeket, amelyek ezen parazita termelőfunkciók közelében vannak. Persze mond-hatnánk, hogy a tömeoglalások, amelyek az új helyszíneken megépültek, nagyon aprókák, de nem árt összehasonlítani őket a belvárosi lakásokkal, ahol a közös vécé a folyosó végén van, és emeletenként jut egy-egy közös konyha.

Furamód eltűnnek a paloták, helyettük pedig a többszintes tömbházlakás lesz a luxus, főként a szocializmusban: ide költözik az egyetemi tanártól a munkásosztá-lyig mindenki, aki esetleg pártkönyvvel rendelkezik... Akinek nincs pártkönyve, és a legszegényebb, az a hajdani belvárosba jön, amit aztán lelak, tönkretevesz, merthogy semmilyen lehetősége nincs arra, hogy felújítsa vagy komfortosítsa. Ez a folyamat jól érezhető a második világháborúig. A háború utáni időszakban Nyugat-Európában is át kellett gondolni a belváros helyzetét: vagy azért, mert a bombatámadások miatt az egész térség új urbanisztikai kihívás elé állította a közösséget, vagy ha nem történt ilyesmi, akkor a szociális réteg lakta le továbbra is, egészen a hetvenes évekig. A négykerekűek irányába való nyitással megtorpan a logika, ami miatt korábban fala-kat, kaputornyokat bontottak le, hogy összeköthető legyen a belváros a külvárossal. A robbanásszerű fejlődés ellenére az új területek városiasítása nem bírja felvenni a versenyt az autógyártással. Már nem elég az a kerülőforgalom, az átjárható hatsávós útszisztéma – főként Nyugat-Európában –, ami ne dugulna be a hetvenes évekre, más-részt a levegő szennyezettsége is problémaként merül fel, a lakosság is jelzi, hogy új logika szerint kellene gondolkodni.

A hetvenes évektől a kilencvenes évekig ez a tendencia szociális nyomásra meg-fordul, legalábbis a nagy nyugati világban, és elkezdik kiszorítani az autókat: először a belvárosból, majd a külvárosokban is megpróbálkoznak a forgalomcsillapítással – eleve azért, hogy lakhatóvá tegyék az újonnan megépült negyedeket is. Szinte újra-éljük a történelmet a huszadik század végén, a huszonegyedik század elején: a bel-város újra belváros lesz, turisztikai és városi központ, attrakció. Pozitív diszkriminá-ciónak örvend az egész építészettörténet, amiket a modernisták leghamarabb lebont-tottak vagy átépítettek volna, megőrzésre kijelölt helyszínekként kerülnek vissza a fő sorba, hogy sajátos arculatot varázsoljanak a városnak. A modernista nyelvezet ha-tására olyannyira uniformizálódott a városkép, gyakorlatilag magától értetődő fel-adattá vált, hogy városrehabilitálásban kell gondolkodni.

– *Maradjunk kicsit még a Nyugatnál, ahol sikerült helyreállítani a belvárost, meg-mutatni mindazt, amire történeti szempontból is büszke lehet az ott élő közösség. Mi történik közben a külvárosokkal, a peremvidékekkel?*

– Egyfajta attitűd a belváros rehabilitálása, amely által a különböző építészeti ko-rokat próbálják bemutatni a hozzájuk kapcsolódó járulékos utcákkal, sikátorokkal, terekkel, funkciókkal. Ez egy más típusú rehabilitálás, mint amit nagyon jól észre le-het venni '90 után a volt NDK-ban. A szocialista táborból egyedül az NDK-nak ada-tott meg, hogy újra a nyugati táborhoz tartozzék, az oda tartozó Németország legyen: nem mostohagyerek volt, hanem egyszerűen testvérként egyesülhetett a nyugati pra-

xissal. Ha az ember a kétezres években megnézte, hogy mi történt az ottani peremvárosokkal, hogyan zajlott az újraprivatizálásuk, teljesen más képpel szembesült, mint mondjuk Kolozsváron vagy a végeken. Ott a rehabilitálás azzal kezdődött, hogy mérlegre tették, mennyire van kihasználva a város új negyede. Belátták, hogy a migráció folyamánként elég sok lakás vált haszontalanná, és potyára újítanák fel, ráadásul közben túl kevés a közterület. Elsőként lebontottak néhány tömbházat, egyszerűen azért, hogy játszótereket, parkolóövezeteket, zöldterületeket hozzanak létre. A teljes tömbházanyagot rehabilitálták, hőszigetelték, új színbe burkolták, majd privatizálták, adott esetben a város tíz százalékot megtartott a szociális réteg számára, amelynek albérletként tudta kiadni a lakásokat. Egyértelmű, hogy egy ilyen elgondolás alapján új, külön életet kapnak ezek a peremvidékek, nyilván a külalakon túl a funkciókra is odafigyelve.

– *Kolozsvárra visszatérve, úgy tűnik, első körben a modernisták gondolatmenetéhez érdemes visszakanyarodnunk, hogy a változások hiányáról beszéljünk. Hogyan érvényesült a hatásuk erre?*

– A modernisták megpróbálták nemcsak az autókat ráterelni a hat sávra, hanem az emberi munkálkodást is különböző városi zónákra osztani – mert szerintük ez így logikus. Kolozsváron megépül egy nagy ipari rész a Szamos északi oldalán, és a vasút mentén óriási ipari övezet nő ki magát a szocializmusban. Ez nem egyedi, Európa-szerte vannak hasonló irányvonalak, csak hogy az ipar megtorpanása jó esetben számvetésre sarkallja az embereket. Együtt járt ezzel, hogy minél inkább polarizálta a város egy-egy negyedbe a különböző funkciókat, és minél inkább megnőtt az illető térség az ipar miatt, annál nagyobb gondot jelentett a közlekedés. Az egyik lakóperifériából át kellett vinni és hozni nap mint nap a munkásosztályt az ipari zónába. Ezt Kolozsváron is nagyon jól lehetett érzékelni a hetvenes években, majd a nyolcvanas években még inkább: a villamos megjelenésével összekötik a Monostort az ipari zónával, majd még egy ipar melletti új negyedet építenek, mert hát úgy fejlődik ez az egész rendszer...

Felmerül a kérdés: ha ez tönkremegy, akkor hogyan tovább? Hogyan rehabilitálom a város életét? Ilyenkor tükörbe néz az urbanista és a városmenedzser, és rádöbbennek, milyen jó is volt a középkorban, amikor csak két lépést kellett tenni a műhelytől a lakásig. Nincs más megoldás, próbáljuk meg az alvőnegyedeket többfunkciós negyedekké fejleszteni, az ipari zónába belopni a lakófunkciót, illetve az ipar haldoklása után csak olyan típusú ipart megengedni, amitől még lehet rendesen lélegezni. Egészen más méretekben kell gondolkodni, mint azelőtt, az új technológiáknak köszönhetően például egy kis gyárnak is hihetetlen kapacitása lehet, végeredményével elláthatja akár egész Európát.

Közeledve a jelenhez: Kolozsvár ipari térségében megjelenik az angol beruházó, és 2013-ra megépíti a Liberty Centert, illetve folyamatban van ez a fajta rehabilitálás. Egyik nagyon szép példája ez az ipari építészet bemutatásának, teljesen új funkcióval: konferenciaközpont, főként irodaház, de nem utolsósorban lakóházakkal fejezi majd be, hogy legyen hol lakniuk azoknak, akik ott dolgoznak. Ugyanakkor a villamos is besegít, hogy az alkalmazottak be tudjanak jönni a belvárosba – a belvárosba, és nem egy másik külvárosba, tehát megfordul a korábbi logika; ezért is tűnik számomra érthetetlennek, hogy miért kellett Kolozsváron föltétlenül felújítani ugyanazt a villamosvonalat, amely egyik negyedet összeköti a másikkal.

– *Bemutatni, reprezentálni, hasznossá és élhetővé tenni – kulcsfogalmak a történetben, már ami a posztindusztriális/jelenkori városképet illeti. Beszéljünk kicsit azokról a beruházásokról, amelyek hatásosan működnek jelenleg Kolozsváron, és amelyeknek sikerül bevonozniuk az embereket. Van két városrésztünk, benne egy-egy*

bevásárlóközponttal, multifunkcionális „üzemmódban”, és nagyon sok ember fordul meg bennük nap mint nap...

– Amíg voltak erődített városok, magától értetődött, hogy mindenkit látni lehetett, hiszen az emberek a várfalon belül laktak, és a nagypiacon cserélték ki az áruikat. Miután x és y kikerülheti ezt a nagypiacot, a viszonyok már korántsem ennyire egyértelműek. A jelenkorban a periféria elviheti ezt a polarizációt, éppen egy-egy ügyes beruházó által, ennek a folyamatnak az eredménye a Polus Center és a Iulius Mall. Nagyon jól tudták, hogy egy-egy alvóváros, amilyen a monostori vagy a györgyfalvi negyed, igényli a nyüzsgést és a sokrétű kereskedelmi, bevásárlói, szórakozási lehetőséget. A beruházás mindkét esetben a város szélére került, mert szorosan a negyedbe nem tudtak építkezni. Mindkettő kitűnően működik, tehát azt jelenti, hogy ezek a járható rendszerei akár a nyugati példáknak: nagyon sokrétű, célirányos beruházással odavonzani a lakókon kívül a távolabb élőket is. Ezek a mallok állandó fejlesztésben, átalakulásban vannak, a körülöttük lévő területek pedig már nem a szélei a városnak, hanem sokkal inkább a központi részei: a Polus Center nem a Monostor vége, hanem Fenes eleje, központ önmagában. Folyamatosan elgondolkodtat, hogy ezeken a példákon miért nem tud okulni a városi adminisztráció, noha világos, hogy kelet–nyugat irányban, akárcsak a mágnes, ez a két új központ kivonza a jó minőségi áruk bemutatását, és a belváros egyértelműen periféria lesz: perifériája a Polusnak, és perifériája a Iulius Mallnak.

A belvárosi lakások komfortszintje eközben egyértelműen alátámasztja a perifériajelleget, a hetvenes évektől máig nem zajlott le az a tudatos rehabilitációs program, amivel a térség újból központtá válhatna. Kolozsvár nagyon hibrid állapotban éli meg a posztmodern és a jelenkort, hiszen a belvárosán még mindig a modernisták keze nyoma érződik.

– Azt szokták mondani, legalábbis a főként pozitívan gondolkodók, hogy a legsötétebb időkben is van még remény; mi jelenthetne mentőövet ebben a jelenlegi kusza helyzetben?

– Ilyen lehetne akár a Szent Mihály-templom körüli nagypiac, ami viszont a mai napig körforgalom, hiába van rá bármilyen tervezet, hogy kiszorítsák a forgalmat, és beengedjék a minőségi kereskedelmet. Következésképpen továbbra is kiszolgáló része marad a nyugati és a keleti központnak, miközben jó esetben kinek-kinek ezt a térséget kellene érzékelnie a speciális nappali szobának – annak a pozitív diszkriminációnak örvendő, valóságos központnak, ahol rengeteg tennivaló van. Itt-ott látunk egy-két befektetőt, aki nekirugaszkodik, de gyakorlatilag semmi egyéb nem történik. Ráadásul nem is nagyon lehet nagyot építeni, emiatt egyetlen lehetősége a negyednek, hogy együttesen adjon egy nagyot. Együttesen, vagyis tisztázva a szomszédi viszonyokat, hogy a térség vonzó központjává váljon Kolozsvárnak. Ez nagyon komplex városrehabilitálást igényelne, ehelyett, úgy tűnik, jó ideig marad minden a régi felállásban. Nem ártana belegondolni abba, hogy milyen jövőt szánunk a városnak ilyen körülmények között. Vagy inkább azon kellene morfondírozni, hogy ez tulajdonképpen egy állandó dinamika, és majd száz év múlva a Iulius és a Polus jelenti Kolozsvárt? Tudatosság és következetesség nélkül meglehet... Ez is egy kép, képe a jövő Kolozsvárjának.

Az is igaz, hogy egy jó területet nagyon hamar újra perifériává lehet züllesztetni, elég a rossz adminisztráció, egy rossz gazda és a megközelítés hiánya. Megközelítésen azt értem, hogy a gyalogos és a biciklis számára is bejárható, odavonzza ezeket az embereket, ugyanakkor az autót is le lehet parkolni a közelben, majd tömegközlekedési eszközzel továbbhaladni. A hintók éppen azért jelennek meg ismét a nyugat-európai városokban, hogy felkeltsék az érdeklődést egy-egy elfelejtett városrész iránt, ahol tényleg be lehet mutatni a hang, a ritmus, a mozgás történetiségét – ami

csakis ott működik, és nem az új peremvidéken. Ezekben a zónákban az épített kultúra történetét mondhatjuk el; ha viszont nem tesszük, akkor az egész elszlömösödik magától. Kiváló példa a Fellegvár, amely Kolozsvár egyik legszerencsétlenebb negyede volt a hatvanas évekig, majd a hetvenes években, egy határozott urbanisztikai lépéssel belvárosi milióvé nőtte ki magát. Azóta eltelt egy kis idő, és mostanra újból egy elfelejtett, kilátó része lett a városnak, beleértve a Belvedere szállodát, amely nagy büszkesége volt még a nyolcvanas évek építészetének.

Peremvidék-belváros viszonya, főként egy ilyen félmillió érdekeltségű város esetében, mint amilyen Kolozsvár, nagyon érdekes játéka az urbanizmusnak. A városi konfliktus legkorszerűbb csinnadrattája a Szamos-part központi része, ahol száz évvel ezelőtt parkot alakítottak ki. Valószínűleg szekerek járták a Szamos-partot, nyugodtan lehetett ott bámészkodni, mára viszont annyira benőtte a forgalom, hogy egy újabb sávot kellene kialakítani, legalábbis bizonyos szakemberek szerint.

Mentális változtatásra van szükség, hogy a belváros lelakott Szamos-völgyét pozitívan fordítsuk át az emberi kapcsolat világára. Erre elméletileg rábólint a városi adminisztráció, de gyakorlatilag és a tervek szintjén még mindig a modernista reflexek működnek, továbbra is a négykerékű az első. Lemaradásunk van, nem is kevés, hiszen legalább negyven éve kellett volna beszélni ezekről a dolgokról, és a legfanyarabb humor csak most jön: EU-s pénzekből finanszírozzuk az úthálózat fejlesztését, miközben az unió egy ideje már belátta, hogy folyópart mentén abszurdítás az ilyesmi. Ennek ellenére mi most éppen ezt fogjuk tenni, nehogy vissza kelljen fizetni a pénzt, amivel az EU támogatott bennünket... Lehetőség lenne az is, hogy beismerjük: vétettünk, vagy döntsük el, hogy öt év múlva felszámoljuk a vilámost, de mindezt ne szakaszonként tegyük, és főleg ne a Szamos lelakásával, hanem próbáljuk meg helyükre tenni a dolgokat. Nézzük meg, hogy mi lesz a külváros, mi a belváros, ezeket hogyan lehet összehangolni és rehabilitálni – a közlekedés, a funkciók és nem utolsósorban az épületek értékének megfelelően. A reflexek úgyszólván nagyon összetettek még a kolozsvári adminisztrációban, nem csoda, ha sok kollega agyában is zavarosak a dolgok, és többen is elég könnyen rákacsintanak a modernista logikákra.

– *Nyilván mentalitás kérdése is, de hogyan működik ez külföldön? Melyek azok a példák, amelyekből történetesen tanulhatnánk?*

– A kilencvenes évek derekán, amikor egy idősebb urbanistával szemügyre vetjük Münchenben a forgalomcsillapítást, a sétálóövezeteket, a hajdani városháza visszaépített tornyát, a százszázalékosan rehabilitált templomokat, meggyőződhettem: a motiváció nem az volt, hogy a szakemberek akarták a fejlesztéseket, hanem a civil szféra. Akkor ez nagyon érthetetlennek tűnt számomra, elvégre a szakember, ha létezik, válaszokkal tud szolgálni a felmerülő kérdésekre. De nem erről szól ez az időszak, hanem arról, hogy pontosan a szakembernek a túlszakosodott agyát kell valahogyan egyensúlyba hoznia a civil szférának. Túl sok a magyarázkodás, az egészséges egyensúlyi állapotot viszont igenis a civil szférának kell kikunyerálnia. Igaz, hogy a képviselői Münchenben szinte ötvenszázalékos vétőjoggal rendelkeztek az adminisztrációban, de végeredményben ők hozták meg a döntéseket. Ilyen formában eladható, amit a közösség kitalál.

A városházán egy külön építészcsoport tervezgette nemcsak azt, hogy hogyan csillapítsa a forgalmat, hanem más aspektusokkal is foglalkozott, az eredményeket pedig az akkor újonnan átadott sétálóutcában és az abból nyíló udvarterekben is érezni lehetett: sikerült hatásosan bekapcsolniuk, érdekessé tenniük a látogatók előtt. Magánterületekről lévén szó, egyszerűen hoztak egy olyan törvényt, hogy aki megnyitja a kapuját, az attól kezdve nem fizet telekadót. Abszolút mindenki jól járt: a tulajdonosnak nem kellett fizetnie, de a földszinti árnyékos kis garzonját üzletté

alakíthatta; ezután már fizetett adót, de kapott cserébe egy fantasztikus albérletet is. Mindenki többet kapott, mint addig, és hihetetlenül benépesedett a belváros, az összkép messze überelte bármelyik városzéli üzletház minőségét. A teljes épített örökség tárháza, amit kedvemre választhatok, szemben a Disneyland gipszkartonos élményeivel...

A kilencvenes évekre ért oda a német logika, hogy a BMW, ahelyett, hogy tovább mutogassa magát a hatsávós, kitaposott utakon, a legfontosabb szponzora lett a sétálóövezet kialakításának. A civil szféra hatására megértette, hogy nagyobb reklámnak örvendhet így, mint azzal, hogy az emberek nap mint nap látják az autóit, és idegeskednek, amiért nem tudnak átmenni egyik járdáról a másikra. Ha a BMW nem támogatta volna, Münchenben nem készült volna el hipp-hopp a sétálóövezet – ez is mutatja, mennyire összetett, hogy kit képvisel egy emberközpontú, perifériát átminősítő urbanisztikai rehabilitáció.

Minden város egyedi helyzetben van, nyilván, de jó lenne, ha például az Ursus nemcsak a sörfesztivált és akár a 2021-es eseményeket támogatná, hanem az infrastruktúrát is. Mert ugye nem mindegy, hogy hol iszom meg a sört, a legjobb az lenne, ha rehabilitált belvárosi környezetben tehetném... Ehhez persze hozzá kell nőni, viszont tény, hogy mindenki nyertesként kerülhetne ki egy-egy ilyen akció után. A civil szféra büszke lehet, amiért ki tudta harcolni, hogy újra értékelik az épített környezetet, a Szamos-partot, a Sétateret, a sétálóövezeteket. A városvezetés büszke lehet, mert a többség legközelebb is megszavazza a polgármestert, a szakember pedig azért, mert állandó munkája lesz. Itt ugyanis nem bontásról és újjáépítésről szól a történet, hanem állandó átalakításról, komfortossá tételről; ennek pedig az a nagy jelentősége, hogy nem egyedi értékeket tervezek, hanem városi miliőt és közösségi tereket. Messze más ez, mint egy-egy jól sikerült épület.

– *Érvényesül-e valamilyen formában a szemléletváltás más erdélyi városokban?*

– Testre szabott feladatról van szó, eleve nem mindegy, hogy mekkora a város, és milyen az épített öröksége. Csíkszereda az egyik jó példa: a szocializmus idején tulajdonképpen utolsóként lép be a megyeközpontok sorába, átéli az iparosítási és vérátömlesztési logikákat, amúgy meg nincs egy olyan belvárosa, amire nagyon büszke lehetne, elvégre a szocializmus építette azt. De van még egy kis utcácskája, ahol rá lehet döbbszenni egy-két jó épített környezetre... Ebben a felállásban abszolút sikeres hozzáállásnak bizonyult, hogy megpróbálták emberközpontúbbá tenni a helyet, amely egészen sivár Tapstérként állta ki a szocializmust. Nem tűnik befejezettnek, ami ott történik, de nagyon jó kezdés már az is, hogy a merev kövezést egy játékosabbra cserélték. Nyilván nagyon nehéz felrobbantani a tér miliójét csupán ezzel, de az a szándék, amivel elindult, figyelemre méltó. Ha ehhez jól fog kapcsolódni akár a kultúrház felújítása, akkor már nagyon demokratikus térként várhatja az érdeklődőket.

Ami még ennél is fontosabb, hogy folyamatosan kapcsolódik a tőle jobbra és balra lévő, forgalomtól csillapított terekhez, mindenhol keresve az új funkciót – ez volt a célja Tövissi Zsoltnak és kollégáinak, hogy egy olyan köztérhálót hozzanak létre, amely a Tapstert, a Majláth Gusztáv Károly teret, a Petőfi utcát és a városi parkot is magába foglalja, egy élhető környezet megteremtése érdekében.

Gyulafehérvár esete másfajta példát kínál, az ottani kísérlet történeti hangulatot próbált visszaidézni. Gyulafehérvár vára perifériává lett a városközpontozó képest, még akkor is, ha két püspökség működik benne – és annak ellenére, hogy ez a város egyik legattraktívabb építészeti öröksége. Nagyon úgy éreztem, a kilencvenes évek után semmi esélye, hogy ezt bemutassa: mert akkora a vár, hogy a város, amely nehezen éri el a százezres lakosságszámot, nem tud megbirkózni az óriási területtel. Tegyük hozzá: nagyon kevés benne a funkcionális elem, rengeteg viszont a bástya, a

várarak, a közterület. És mégis sikerült, bebizonyosodott, hogy igenis lehet, egyszerűen csak azon múlik, hogy az adminisztráció és az érdekek mire pályáznak. 2007-ben, amikor az uniós csatlakozás után már jelentős pénzeket lehetett megszerezni, tudomásom szerint 15 millió eurós beruházással sikerült újra behatárolni a várterületet, mára pedig már meghaladták a 150 millió eurós befektetést. Olyan várarkot nyitottak meg, amelyet éppen a modernisták tömtek be, csak azért, hogy egy nagy autós sugárút rávezessen a két világháború között megépült ortodox katedrálisra. Tényleg mentális váltás történt: a katedrális előtt visszaásni a várarkot, bemutatni a 18. századi építészeti örökséget, majd elhinni, hogy ezzel nem fognak kárt tenni egy modernista elképzelésű, monumentális axiális képnek, hanem pontosan plusz energiákat, plusz ránézési lehetőségeket, egyszóval urbanisztikai egységet tudnak biztosítani a rehabilitált városrésznek.

Ezek az esetek is mutatják számomra, hogy nincsenek lehetetlen, fölösleges négyzetméterek. Lehetetlen csak az, ha mentálisan nem értünk meg ahhoz, hogy értéket lássunk akár a négyzetcentiméterek mögött is. Nézzük meg Gyulafehérvár elmúlt néhány esztendejét, és hasonlítsuk össze a kolozsvári Fellegvárral. Hasonló korról beszélünk, méretét tekintve a gyulafehérvári felület jóformán egy „elefánt”, míg a Fellegvár egy kis „patkány”. Gyulafehérvár jelenleg egy nagyobbacska városka, Kolozsvár pedig egy monstrum, Erdély központja. Mégsem tud megbirkózni ezzel a „patkánnyal”, míg Gyulafehérvár be tudja mutatni az „elefántot”. Csak ismételni tudom: mentális ráhangolódásra van szükség, hogy egy perifériára szorult területet újból lakhatóvá, értelmezhetővé tegyünk.

Fontos lenne elgondolkodni azon, éppen a csíki példa alapján, hogy mennyire járulhatnak hozzá a jó közérzethez, pozitív jövőképhez azok a szocialista negyedek, amelyekre általában legyintünk: mégis mihez kezdjünk velük, megörököltük, de nem nagyon van mit tenni... Menjünk csak végig a Monostor negyeden, és mit látunk? Éppen a fordítottját az NDK-s példának, ahol a zöldfelület érdekében lebontottak néhány tömbházat. Itt a maradék zöldbe inkább még beépítenek egy-két benzinkutat és templomot, hiszen ez az élő középkora Romániának, hogy templomokat építünk még oda is, ahol néhány fára lenne szükség... Szó sincs arról, hogy esetleg élethetővé kellene tenni ezt a negyedet, a monostoriak egyszerűen lelakják a perifériát, és a térség, szomorúságunkra, önmagát rehabilitálta azáltal, hogy a város közelében egy jóval rosszabb negyed épült, Szászfenes. Persze jöhetnénk rögtön azzal, hogy a rehabilitálás úgy is működhet, hogy építünk egy rosszabbat, és akkor rögtön jól érezzük magunkat abban, ami addig rossz volt...

A peremvidéki falvak közben óriás negyedekké dagadtak, de nem maguk teremtették elő a multifunkcionális területeiket, az emberek folyamatosan migrálnak a városba, bármelyik negyedébe. Ez a pókhálórendszer önmagától csak bereked, adott pillanatban egyszerűen használhatatlanná válik.

– *A városfejlesztés összefüggésében több vonatkozásról szó esett, de kerekítsük le kizárólag az elmúlt néhány évre, például a rendszerváltás óta eltelt időszakra: mégis hol hibáztunk?*

– Tűzoltási akciókkal próbáljuk megoldani a peremvidék és a város kapcsolatát, mert úgy telt el huszonöt év, hogy nem a város hasznára történt a városfejlesztés, ahogy általában a középkortól a huszadik századig, a kilencvenes évekig, merthogy a szocializmusban is a közpénz miatt lehetett bontani és újraépíteni. Huszonöt év alatt olyan kapitalista rendszert sikerült az országban kifejleszteni, amely képtelen az urbanisztikai lehetőségekből közpénzt előteremteni. A magánszektor érdekeiből, pénzből viszont nem lehet korszerűsíteni az úthálózatot, sem fejlesztési logikát kialakítani és így tovább... Így kapitalizálni egy várost, egy országot – eleve kaotikus peremvidékeket generált, és nem csak Kolozsváron. A következményeket leginkább

a nagyvárosok szenvedik meg, elsősorban Bukarest, és akkor megint csak azt mondhatjuk, hogy mi még jól állunk, elvégre ott 4 km/óra az átlagsebesség, míg Kolozsváron 8 km/óra. Tehát lehet még rosszabb...

Minél inkább peremre szorul a városi adminisztráció egy urbanizálási folyamatban, az gyakorlatilag olyan, mint az a szoba, amelyben nem sepregetünk, nincs pénz a mosószerre, és a svábbogarak előzönlök a járható felületet. Ez lehet maga az autó vagy pedig az ember, aki irányt veszített, és nem tudja, hogy melyik az a lakható terület; mert ugye mindenki számára fontos egy ernyő, egy kis fészek, de egyáltalán nem mindegy, hogy mellette van-e óvoda, iskola, kiszolgálási terület...

Most azt láthatjuk, hogy mivel a Monostornak egyáltalán nem volt rehabilitálási koncepciója, a szerencsétlen földszinti átváltoztatásokkal – hogy például lépcsőn mászunk fel a teraszokhoz – messze übereli a mai Fenest. Ez Kolozsvár jövőképe a tulajdonképpen, naprakész világa. Ehhez képest bejövök a belvárosba, és óriási, hogy még találok valamit abból, amit több száz év civilizáltan megépített. Csakhogy ezeket sem tudom már sokáig nézegetni, mert közben a forgalom, a napi gyűrődés lelakja, és peremvidékké minősíti a város ezen részét is. Már-már azt mondhatjuk, olyan városban élünk, ahol nincs központ, kizárólag peremvidék van.

– *Hogyan látod, ilyen mértékben sikerült kimozdítani dolgokat a maguk „stabil” helyéről tavaly, amikor Európa Ifjúsági Fővárosa volt Kolozsvár?*

– Bizonyos tekintetben nagyon izgultam, hogy mit hoz a 2015-ös év, éppen emiatt. Sem katasztrófa nem történt, sem pedig teljesen egyedi eredmény nem született, ellenben nagyon sok esemény kapcsán nagyon értékes dolgok is felszínre kerültek. Valószínűleg mindenkinek hasznára vált ez az esztendő, amikor az ifjúság a városban bárhol tudott eseményt generálni. Akik itt voltak, tudhatják, viszont akik nem jöttek el Kolozsvárra, és korábban semmit nem hallottak róla, ezáltal értesülhettek bizonyos dolgokról, a világhálón megtudhatták, hogy egyáltalán létezik ez a város. Tulajdonképpen a fiatalok megfogalmazták azt, ami a legfontosabb számukra: hogy Kolozsvár fölkerüljön a világ térképére.

Ezeknek a fiataloknak kell meggyűrnük naponta a Fenes-belváros konfliktusát, és elképzelhető, hogy amennyiben a helyzet nem oldódik meg, egyszer majd közelebbről megnézik a többi pontot is a világon: rájuk zoomolnak, majd el is fognak oda menni, ha pedig ismerik a nyelvet, és jól boldogulnak, nagy valószínűséggel ott is maradnak. Akkor viszont éppen a legjobbainkat veszítjük el, akikkel ezt a jelenlegi „belpolitikát” hatékonyan tudnánk előbbre vinni. Megint vesztesek leszünk, nem valamiféle háború miatt, hanem azért, mert nem tudtunk jobb épített minőséget, lakhatóságot biztosítani az új generáció számára.

Mert mindaz, ami történt, egyértelműen pozitív, túlnyomórészt minőségi eseményeket vittek el a város különböző szegleteibe. Ezek lehetőségei a továbblépésnek, az óriási viszont az lenne, ha az adminisztrációban is megszületne az akarat, hogy ezeket és a hasonló tevékenységeket elkezdje monitorizálni egy külön csapattal. Vegye észre a befektetett energiákat, megvalósításokat, és ne abban spekuláljon, hogy például lezárja a Sétateret. Egészen más kísérlet, amikor egy kis zenekar fellép valamelyik negyedben, akár a tömbházrengeteg mellett, mint hogy lelakjuk a közparkot, bekerítjük, jegyet szedünk és hasonlók... Utóbbiaktól kellene a szakmai csoportnak egyértelműen mentesítenie a várost, és fölfejleszteni a perifériákat a város színpadává.

Bécsben ez úgy működik, hogy a kerületi városházáknak egyenként is van szakmai tanácsadó irodájuk. Tízennyolcan dolgoznak például a második kerületben működő csoportban, építész, urbanista, tájépítész, szociológus, történész egyaránt; a civil szférától megkapják a bejelentést, a sóhajt, az igényt, és a kerület különböző problémáiról egyeztetve felméri szakmailag, hogy milyen lehetőségek vannak. A város

három évre köti meg a csapattal az együttműködést, ha pedig nem teljesít jól, három év után leváltja. Ez a társaság viszont már harminc éve foglalkozik a kerülettel, szinte olyan, mint egy szociális háló. Lehet, hogy Kolozsvár esetében egy hasonló csapatnak az egész város perifériájának a problematikáját kellene felölelnie, legalábbis első körben, de akár negyedenként is működhetne egy-egy két-három fős csapat, amely folyamatosan monitorizálja a problémákat. Legyen ott egy csapat, amely fel tudja fejleszteni a lelakott területet lakható területté, mentálisan rehabilitálhatná az adminisztrációt és a meglévő politikumot. Ez nagyon égető feladat Kolozsváron és az egész országban.

Épített környezetünk perifériafogalmának mentális problematikája jelenleg az adminisztráció minden szintjén jelen van, az országos szakminisztériumoktól a megyék, városok, községek, falvak, tanyák közigazgatásáig. Nem tudják-tudjuk, mi a jövőképük/jövőképünk. Az országos összképünk egyre hibridebb lesz, függetlenül attól, hogy autóval, vonattal vagy más közlekedési-mentális eszközzel próbáljuk megközelíteni a valóságot. Óhatatlanul összemosódnak az épített értékek a peremvidékek elfelejtett, szlömösödő vagy ellenőrizetlen beruházásaival. A stratégia nélküli fejlesztéseknek a tárháza egyre nagyobb. Ha nem lesz kötelező az ország- és a településszintű szakmai csoportokat működtetni a meglévő állapotok felmérésére és rehabilitálására, olyan testhez leszünk hasonlóak, amelynek a végtagjaira nem figyelünk oda, és emiatt elveszti a szabad mozgásának lehetőségét. Majd az eredetileg, istenileg egyébként jól kitalált emberi szervezet lassan megfullad, mert nem tud friss levegőhöz jutni eredeti környezetében, lelakta az ellenőrizetlen fejlődés. Miként pedig saját végtagjait is érintette ez a folyamat, még csak lehetősége sincs kisétálni az erdő széléig...

