

Előterjesztés

a Közgyűlés részére

Tisztelt Közgyűlés!

Lázár János építési és közlekedési miniszter 2024 májusában és ismételten legutóbb 2024. október 16-án tájékoztatta a nyilvánosságot arról a szándékáról, hogy az Építési és Közlekedési Minisztérium irányítása alatt működő **Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumot Budapestről Debrecenbe, az ott épülő BMW-gyár melletti üres, kietlen területre költözteti**. A miniszter döntése alapján a Múzeum székhelyét már áthelyezték Debrecenbe, az Építési és Közlekedési Minisztérium pedig a napokban kihirdette az új helyszínen megvalósítandó múzeumi épületegyüttes építészeti ötletpályázatának nyertesét is.

Eközben az elmúlt hetekben új lendületet kapott egy másik nagy múltú intézmény, a **Természettudományi Múzeum Debrecenbe költöztetése** is annak ellenére, hogy muzeológusok, szakmai szervezetek és a hazai tudományos élet jeles képviselői is évek óta egyöntetűen tiltakoznak a terv ellen, és annak ellenére, hogy az év elején a Csák János vezette Kulturális és Innovációs Minisztérium még arról készített előterjesztést, hogy az intézmény új otthona a múzeumi célokra felújított, korszerűsített budapesti Kilián laktanya legyen. A korábbi vizsgálatok alapján a Debrecenbe költöztetés a gyűjtemény egy részének megsemmisülésével fenyeget. Ez volt az érv, ami egyszer már sikerrel győzte meg a kormányzatot a költöztetés elvetéséről, de Lázár János építési és közlekedési miniszter debreceni sajtótájékoztatóján újból bejelentette ezt a tervet.

Javában zajlik tehát két, jelentős népszerűségnek örvendő, nagy múltú budapesti múzeum minden racionalitást, múzeumszakmai, turisztikai és fenntarthatósági szempontot nélkülöző, közpénzpazarló költöztetésének előkészítése, amely ellen közös felelősségünk fellépni.

Eközben **hét éve, 2017 ősze óta „átmenetileg zárva” van az Iparművészeti Múzeum**, a magyar és nemzetközi, régi és kortárs iparművészet, illetve design első számú gyűjtőintézménye és bemutatóhelye Magyarországon, amelynek épülete Lechner Ödön és Pártos Gyula páratlan építészeti alkotása. **Természetesen örömtelinek tartjuk a vidéki kulturális kínálat bővítését, új múzeumok és kiállítóhelyek létrehozását - de ahogy a debreceni kortárs művészeti múzeum, a MODEM létrehozása sem járt a hasonló profilú budapesti Ludwig Múzeum bezárásával, más országos hatáskörű múzeumok esetében sem támogatjuk a fő kiállítóhelyek költöztetését.**

A Közlekedési Múzeum sorsa

A Közlekedési Múzeum 125 éve, 1899. május 1-jén nyitotta meg kapuit a Városligetben, az eredetileg a Millenniumi Ezredéves Országos Kiállításra Pfaff Ferenc által tervezett, ideiglenes kiállítási pavilonból fokozatosan állandó kiállítóhellyé alakított épületben. A múzeum gyűjteménye fokozatosan bővült, így már az első világháború előtt születtek arra vonatkozó tervek, hogy elköltöztessék, de ezt végül a két világháború és a pénzühiány megakadályozta. 1944-ben két bombatalálat is érte a múzeumot, jelentős károkat okozva az épületben és a gyűjteményben. A háborús helyreállítást követően 1966-ban nyitotta meg ismét kapuit, majd 1987-ben új szárnyal bővült, és működött közel változatlan infrastrukturális feltételek mellett egészen 2015-ig.

Minden túlzás nélkül állítható, hogy a Közlekedési Múzeum fennállása alatt nem csak Budapest, hanem az ország egyik leglátogatottabb, legnépszerűbb intézménye is volt, ahol generációk nőttek fel. Ezt a látogatószámok is igazolják. A MúzeumStat adatai alapján 2013-ban 433.996 látogatója volt, ugyanebben az évben a Magyar Nemzeti Galéria 343.722 fő, a Magyar Nemzeti Múzeum 214.935 fő, a Szépművészeti Múzeum 512.011 fő látogatót fogadott.

2015-ben a Liget Projekt részeként tervezték megújítását, majd **2017 decemberében** - miután nyilvánvalóvá vált, hogy az eredeti helyszínen nem lehetséges az időközben jelentősen megnövekedett gyűjtemény bemutatására alkalmas, 21.

századi múzeumi funkciókat és látogatói élményt biztosító épületegyüttes kialakítása - az a döntés született, **hogya a Közlekedési Múzeum az Északi Járműjavító területén, autentikus vasúti helyszínen, egy Városligethez közeli barnamezős terület rehabilitációjával valósuljon meg.**

E helyszín mellett számos érv szólt:

- A volt ipari területen, az ottani épületek adaptív újrahaznosítására nyílik lehetőség.
- Az épületegyüttes múzeumi célú újrahaznosítása során **védett építészeti értékek és a modernista ipari építészeti kiemelkedő alkotásai** őrizhetők meg és mutathatók be az utókor számára.
- Autentikus helyszín, amely 1872 óta a magyar vasúthoz kötődik, így jelentős **ipartörténeti és közlekedéstörténeti örökséget hordoz.**
- A terület nagysága lehetőséget biztosít a **gyűjtemény** bemutatására és őrzésére, **annak későbbi bővülése esetén is.**
- Biztosítható **valamennyi szükséges múzeumi funkció helyigénye**, a gyűjtemény bemutatásán túl a múzeumpedagógiai, raktározási, restaurálási, szakkönyvtári feladatok is elláthatók, valamint rendezvényhelyszíneként is hasznosítható.
- Budapesten belül **közösségi közlekedéssel, kerékpárral**, illetve gépjárművel is könnyen megközelíthető.
- **Vasúti kapcsolattal** rendelkezik, ezért az **ország többi részéből is könnyen elérhető.**
- Olyan speciális szolgáltatások is kialakíthatók itt, mint a **nosztalgiavasút vagy a nosztalgiavillamos közlekedtetése.**
- Hozzájárul a **Népliget és környéke** megújulásához, **az Opera Eiffel Műhelycsarnokával** szinergiában **kulturális alapú városfejlődést generál**, a turisztikai forgalmat a belvárosból a körúton kívüli kerületekbe vonzza.

A múzeumi épületegyüttes kialakítására a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) 2018-19-ben nemzetközi építészeti tervpályázatot írt ki és bonyolított le, amelynek **győztese a világhírű Diller Scofidio + Renfro építésziroda és magyar partnerük, Noll Tamás Ybl-díjas építész és csapata, az M-Teampannon építésziroda lett.**

A New York-i Diller Scofidio+Renfro iroda egyik legismertebb munkája a hajdani New York-i magasvasúti hálózat megújításával kialakított lineáris városi közpark, a High Line, amely a teljes környék rehabilitációjának elindítójává és világszerte ismert rozsdáövezet-megújítási mintaberuházássá vált. Ugyanakkor nevükhöz több múzeumi projekt is kötődik, így a Los Angeles-i The Broad kortárs művészeti múzeum tervezése, a New York-i Museum of Modern Art megújítása, vagy a bostoni Institute of Contemporary Art kialakítása.

Megbízásukkal olyan építészeket sikerült szerződtetni, akik nem csak, hogy kellő tapasztalattal rendelkeztek egy ilyen komplex munka megvalósítására, de világszerte ismert brandnek is számítanak: az általuk tervezett épületek megtekintésére évente építészet kedvelők ezrei kelnek útra, alkotásaikat pedig a legnevesebb építészeti és művészeti szaklapok is folyamatosan bemutatják.

A tervezés több éves folyamatában a magyar adófizetőknek köszönhetően, a központi költségvetés forrásaiból elkészültek:

- A dízelcsarnok, mint az **állandó kiállítás** helyszínének, és a tervezett kortárs kiegészítésének kiviteli tervei;
- a hatvani és újszászi vasútvonalon közlekedő elővárosi vonatok és a városi közösségi közlekedés közötti átszállást lehetővé tévő **új vasúti megálló kiviteli tervei**;
- a teljes **kiállítási koncepció**, ennek belsőépítészeti tervei, a kapcsolódó speciális gépészeti, világítástechnikai stb. szakági tervekkel;
- a **tervezett további funkcióknak** otthont adó terek kiviteli tervei (múzeumpedagógiai, könyvtár, éttermek, restaurátor műhelyek, raktárak, adminisztratív helyiségek stb.);
- a múzeumi helyszín külső kapcsolatait biztosító **közutak, nosztalgiavillamos- és vasúti bekötések, gyalogos sétányok** kiviteli tervei.

A majdani projekt előkészítése mellett az MMKM mostanáig igyekezett a helyszín **átmeneti hasznosításáról** is gondoskodni: 2021-től kezdve **időszaki kiállításokat** szerveznek a dízelcsarnok arra alkalmas tereiben (Az Északi, Bringára váltva, Mivel megyünk? – Energiamix a közlekedésben stb.), emellett a **Kertem szórakozóhely odatelepitésével** is igyekeztek a barnamezős helyszínt megismertetni a budapestiekkel.

Minden adott lenne tehát, hogy a hosszas előkészítést követően végre megkezdődhessen az építkezés, és néhány éven belül megnyithasson a Közlekedési Múzeum, amire 10 éve várnak budapestiek és vidékiek egyaránt.

Ezt a kész előkészítési és tervezési folyamatot, ezt a megindult városfejlesztési folyamatot nullázza le, semmisíti meg, és löki vissza a startvonalra Lázár János minden racionalitást nélkülöző döntése.

Lázár János **vidékpártinak nevezi azt a döntést**, amivel az ország egyik legnépszerűbb múzeumát olyan helyszínre telepíti, amelynek **elérése Nyugat-Magyarországról 4,5-9,5 óra**, tehát egy nap alatt lehetséges csak, **így egynapos** osztálykirándulás, családi kirándulás keretében - **meg sem járható**. Amelynek elérése Budapestről 2,5-3,5 óra, de még Kelet-Magyarország nagyvárosaiból, Kecskemétről, Szegedről és Miskolcra is 2-3 óra lenne!

Olyan helyszínre kívánja telepíteni a közlekedésről, fenntartható jövőnk egyik zálogáról szóló kiállítást, amely **sem vasúton, sem egyéb közösségi közlekedési eszközzel, sem kerékpáron, sem gyalog nem érhető el**, megközelítése kizárólag gépjárművel lehetséges.

Olyan helyszínre kívánja telepíteni ezt a jelentős látogatói potenciált hordozó intézményegyüttest, ami még Debrecenből sem érhető el egyszerűen, **ahová még a debreceni lakosok sem könnyen jutnak el**, ami nem esik útba, amelynek a környékén nincs semmi.

Barnamezős területek újjáélesztése és városfejlesztés helyett **újabb zöldterületeket áldozna fel**, ezzel a saját maga által megalkotott jogszabályi rendelkezéseknek is ellentmond. Az idén októbertől hatályos, a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 3. § (1) e) pontja ugyanis alapvetően rögzíti, hogy az épített környezet védelme és alakítása során érvényesíteni kell *“a barnamezős területek elsődlegességének”* elvét. Majd a 9. § (4) bekezdésében rendelkezik arról, hogy *“a barnamezős területek hasznosítását – ha az adott fejlesztés nagysága alapján a beruházás barnamezős területen is megvalósítható – előnyben kell részesíteni a zöldmezős területekhez képest.”*

Az pedig már csak „ráadás”, hogy közlekedés fenntarthatóságának tematizálása, közlekedési döntéseink fontosságának hangsúlyozása helyett **olyan kiállítási tematikát valósítana meg, mely kizárólag az autókról és az autógyártás jövőjéről** szólna.

A két helyszín adottságairól álljon itt egy mindennél szemléletesebb összehasonlító táblázat:

	BUDAPEST	DEBRECEN
Helyszín	Barnamezős terület belvárosi kapcsolatokkal, parkokkal, lakóövezetekkel, kulturális intézményekkel	Zöldmezős terület egy autópálya lehajtó mellett, a BMW gyár közelében, városon kívül
Környék kapcsolatai	Opera Eiffel Műhelyház, Népliget, környező városnegyedek	BMW gyár, nincs körülötte semmilyen városi környezet
Közlekedési kapcsolatok	vasút, közösségi közlekedés, kerékpárút, gyalogos kapcsolat, autó	nincs vasút, nincs közösségi közlekedés, nincs kerékpárút, nincs értelmezhető gyalogos kapcsolat. Csak autóval elérhető
Elérési idő Budapestről	Helyi közlekedéssel	2,5-3,5 óra
Elérési idő Nyugat-Magyarországról (Győr, Sopron, Kaposvár, Pécs stb.)	2-3,5 óra (egynapos látogatás lehetséges)	4,5-9,5 óra (egynapos látogatás nem lehetséges)
Elérési idő Kelet-Magyarországról (Kecskemét, Szeged, Miskolc stb.)	2-3 óra (egynapos látogatás lehetséges)	3-5,5 óra (egynapos látogatás szűkebb körben lehetséges)
Kialakítandó funkciók	Teljes körű múzeumi funkciók.	Múzeumi funkciók, raktár nélkül.
Fókusz	Mindennapi közlekedés (minden módja) története, társadalmi és környezeti hatásai, fenntartható közlekedés	Autók és autógyártás jövője. Nincs vasút, nincs közösségi közlekedés. A BMW beleszólása a tartalomba tisztázatlan.
Turisták száma 2023 (ksh.hu)	5.358.023	644.216 (a teljes megyére)
Ebből nemzetközi látogató 2023	4.552.247	232.633 (a teljes megyére)
Múzeumi látogatók 2022-ben (ksh.hu)	4.032.992	264.286

Közlekedési múzeum látogatói (muzeumstat.hu)	434 ezer (2013) Tervezett: 350-500 ezer	?
Becsült költség	130-150 milliárd HUF (de egy kizárólag a Dízelcsarnok felújítását jelentő kisebb első ütemű rekonstrukció max. 30 milliárd HUF)	130-150 milliárd HUF
Legkorábbi lehetséges nyitás	kb. 2027	kb. 2030

A Magyar Természettudományi Múzeum kálváriája

Ami a **Magyar Természettudományi Múzeumot (MTM)** illeti, ennek hosszú és bizonytalanságokkal terhelt sorsa ismert a budapestiek előtt. Először 2019-ben született döntés arról, hogy a 200 évnél is hosszabb budapesti múltra visszatekintő múzeum Debrecenbe költözzön, mely tervet a muzeológus szakma és a természettudomány számos képviselője - ideértve magát a Magyar Tudományos Akadémiát is - kezdettől fogva ellenzett. Podani János biológus egyenesen a "Természettudományi Trianonjának" nevezte a költözés tervét, amelynek kapcsán a legfontosabb ellenérvek között szerepelt, hogy

- Debrecenben nem biztosítható a múzeum gyűjteményének megfelelő kutatására, kezelésére, megőrzésére és bemutatására alkalmas, speciális szaktudással rendelkező szakembergárda,
- a Debrecenbe költöztetés során a gyűjtemény egyes elemei sérülhetnek, rongálódhatnak, eltűnhetnek,
- és hogy - a Közlekedési Múzeumhoz hasonlóan - az MTM felkeresése, meglátogatása is csak rendkívüli nehézségek árán lenne megoldható az ország nyugati felől.

S bár 2024 tavaszán a Csák János vezette kulturális tárca olyan előterjesztést készített, amely a Múzeumot Budapesten, a Kilián laktanyában helyezte volna el, ez év **szepemberben mégis kiírták a pályázatot a Debrecenbe költöztetett Természettudományi Múzeum épületére**, mely a Nagyerdőben, az Oláh Gábor utcai stadion területén kapna helyet.

Az elfelejtett Iparművészeti Múzeum

Végül, de nem utolsósorban: az **Iparművészeti Múzeum 2017 óta zárva tart, semmilyen felújítási munka nem zajlik a magyar épített örökség egyik legszebb és legfontosabb épületében, pedig a tervek készen vannak. Az épület bővítésének és felújításának 2012 óta tervezett projektje gyakorlatilag elsüllyedt, az Iparművészeti Múzeum mint kiállítóhely eltűnt az érdeklődő közönség térképéről.**

A páratlan gyűjtemény pedig raktárakban várja az újrainyitást. Az Iparművészeti Múzeum nem csak kiemelkedően fontos nemzeti gyűjteményünk, nem csak egyedülálló építészeti alkotás, a szecessziós építészet remeke, de Budapest egyik legfontosabb turisztikai attrakciója is egyben. Milyen nemzetgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy egy ilyen, jelentős látogatószámot vonzó intézmény évek óta bezárva álljon úgy, hogy még csak folyamatban sincs az átfogó rekonstrukciója?

Tisztelt Közgyűlés!

Lázár Jánosnak egy mondatával egyet kell értek: „A Közlekedési Múzeum nem Budapesté vagy Vitézy Dávidé, hanem Magyarországé.”

Ez valóban így van. **A Közlekedési Múzeum Magyarországé. És Magyarországon belül Budapesté.** Budapesté azért, mert itt működik 125 éve. Budapesté, mert itt összpontosulnak a hazai közlekedéstörténet legjelentősebb vívmányai. Itt mutatható be leginkább a magyar közlekedési örökség, annak számtalan ága, a nagyvárosi közlekedés számtalan formája, a jövő fenyegető kihívásai. Budapesté, mert nem csak a budapestiek, hanem a vidéki lakosok számára is itt érhető el legkönnyebben, legkényelmesebben, leggyorsabban és leggyakrabban.

És ugyanebben a szellemben **Magyarországé és Budapesté a Magyar Természettudományi Múzeum is**, amelynek alapítója, Széchényi Ferenc az alapító okiratban úgy rendelkezett az MTM anyaintézménye, a Nemzeti Múzeum elhelyezéséről, hogy *“ez az Országos Múzeum mindig ugyanazon a helyen maradjon, ahol az irányító országos kormányzerv székhelyét tartja.”*

És végre vissza kellene adni Budapestnek és az országnak az **Iparművészeti Múzeumot** is.

Nekünk, a Fővárosi Közgyűlés képviselőinek ezért ki kell állnunk amellett, hogy a Közlekedési Múzeum és a Természettudományi Múzeum a budapestiek és a vidékiek számára is elérhető, megtekinthető, látogatható legyen a jövőben is, az Iparművészeti Múzeum pedig minél hamarabb megújulva fogadhassa ismét a látogatóit.

Kérem a Tisztelt Közgyűlést az előterjesztésben foglaltak megtárgyalására és a határozati javaslat elfogadására!

Határozati javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy:

1.

A Fővárosi Közgyűlés felkéri a főpolgármestert, hogy az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés j) pontja szerinti felterjesztési jog gyakorlása körében tájékoztassa az Országgyűlést és a Kormányt arról, hogy Budapest Főváros Önkormányzata határozottan ellenzi, szakmaiatlan, felelőtlen, közpénzpazarló, környezeti, turisztikai és gazdasági szempontból is fenntarthatatlan, ezáltal az ország érdekeivel ellentétes döntésnek tartja a Közlekedési Múzeum Debrecenbe költöztetését és az új múzeumi épületegyüttes megvalósítását egy, a BMW gyár melletti, városi karakterrel nem rendelkező, zöldmezős, kizárólag gépkocsival megközelíthető helyszínen.

A Közlekedési Múzeum költöztetése kapcsán Budapest Főváros Önkormányzata

- a) kinyilvánítja, hogy a fenntartható közlekedést a 21. század egyik kulcsfontosságú kihívásának tartja, melyet egy közlekedéssel foglalkozó országos kiállításban kiemelt hangsúllyal szükséges érvényesíteni, különös tekintettel a közösségi közlekedésre, a kerékpározásra és a gyalogos közlekedésre;
- b) kinyilvánítja, hogy - a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény alapelveivel összhangban - fenntartható településfejlődésünk egyik zálogának a barnamezős, alulhasznosított területek fejlesztését tartja új, zöldmezős területek feláldozása helyett. Ezért ellenzi a Közlekedési Múzeum megvalósítását ilyen zöldmezős területen akkor, amikor az e célra korábban kijelölt barnamezős terület erre tökéletesen alkalmas.
- c) határozottan ellenzi, felelőtlen közpénzfelhasználási gyakorlatnak és az ország érdekeivel ellentétesnek tartja, hogy újabb milliárdokat költsenek feleslegesen az új helyszínen történő beruházás előkészítésére akkor, amikor kész tervek állnak rendelkezésre az eredetileg tervezett helyszínen, az Északi Járműjavító kapcsán.
- d) kiáll amellett, hogy a Közlekedési Múzeumot az eredetileg tervezett helyszínen, a kőbányai Északi Járműjavító területén valósítsák meg a már rendelkezésre álló fejlesztési-kiállítási program és műszaki tervdokumentáció alapján. Ezt a területet mind közlekedéstörténeti, ipari múltja, mind nagysága, mind megközelíthetősége erre a funkcióra maximálisan alkalmassá teszik.
- e) felkéri a Kormányt, hogy Közlekedési Múzeumnak a kőbányai Északi Járműjavító területén történő megvalósításához a szükséges forrásokat biztosítsa, és gondoskodjon a megkezdett munkák folytatásáról annak érdekében, hogy a Múzeum minél hamarabb megnyithassa kapuit.

határidő: azonnal

felelős: főpolgármester

2.

A Fővárosi Közgyűlés felkéri a főpolgármestert, hogy az Alaptörvény 32. cikk (1) bekezdés j) pontja szerinti jog gyakorlása körében nyilvánítson véleményt és tájékoztassa az Országgyűlést, valamint a Kormányt arról, hogy Budapest Főváros Önkormányzata határozottan ellenzi, szakmaiatlan, felelőtlen, közpénzpazarló, környezeti, turisztikai és gazdasági szempontból is fenntarthatatlan, ezáltal az ország érdekeivel ellentétes döntésnek tartja a Magyar Természettudományi Múzeum Budapestről történő elköltöztetését.

A Magyar Természettudományi Múzeum költöztetése kapcsán Budapest Főváros Önkormányzata

- a) egyetért a Magyar Tudományos Akadémia Elnökségének 2020. január 29-i határozatával, melyben az Elnökség egyhangúlag foglalt állást amellett, hogy a Magyar Természettudományi Múzeumnak Budapesten kell maradnia, egyben támogatta korszerű vidéki tudományos kiállítások létrehozásának szándékát;

