

*Fleischer Tamás*

## A PÁLYAUDVAROK SZEREPE A KIBŐVÍTETT EURÓPAI UNIÓBAN

### 1. A vasútak, pályaudvarok szerepe

A vasútnak kialakulásától az első világháborúig szinte egyeduralgó szerepe volt a szárazföldi távolsági közlekedésben, és egyben jelentős hatással volt az egyes nemzetek identitásának, összetartásérzetének kialakításában. A következő hat-hét évtizedben a vasút elvesztette előbb egyeduralgó, majd vezető szerepét is a közlekedésen belül. A modernitás szellemének hordozója a gépkocsi, és általa megy végbe egy újfajta térbeli széttagolódás, az elkülönült monofunkciós zónák kialakulása (lakó-, üdülő- és ipari térségek). E folyamatban nem csak a vasút, hanem értelemszerűen a vasútállomások is leértékelődtek, és a korábbi pólusképző, meghatározó városi szerkezeti elemből fokozatosan a város szempontjából kevésbé fontos, gyakran kellemetlennek, zavarónak ítélt környezetté formálódtak.

1.1. A XXI. századot a posztmodern korának tekintjük, amit a közlekedésben nem egy újabb szállítási eszköz dominánssá válása, hanem a különböző közlekedési módok egymásmellettiése, az intermodalitás kialakulása jellemez. Kétféle integrációtól várjuk a vasútállomások szerepének megnövekedését. Az egyik a közlekedési, csomóponti szerep erősödése, amit a vasútállomás mint intermodális mobilitási központ képes betölteni; a másik a vasútállomás jobb integrálódása a sokpólusú városi szövetbe, aminek révén az állomás a sokrétű városi szolgáltatások széles körének kiszolgálójává képes válni.

1.2 A transzeurópai vasúthálózat részeként működő nagy pályaudvarok ismét összetartozási szimbólummá válhatnak, mégpedig az új, kontinentális identitás hordozójának a szerepkörében. Mindezt nem a megjelenés formai egységesülése, hanem a szolgáltatások, ezen belül is az intermodális csomóponti szolgáltatások európai normáinak való megfelelés alapozhatja meg. Az intermodális csomóponton keresztül a pályaudvar megteremti a kontinentális hálózat országos és helyi hozzáférési lehetőségét.

1.3. A városba történő jobb integrálódás kulcseleme az a célkitűzés, hogy a vasútállomás ismét ugyanolyan fontos tényező legyen a város számára, mint amilyen fontos a városi kapcsolat a vasút számára. Ennek az egyensúlynak a hiányában ugyanis a városfejlesztés nem valódi partnerként tekint a vasútra. A vasútállomás szerepét egyrészt fölértékeli a fent említett, az eddiginél nagyobb, európai háttérrel közvetítő vasúti hálózat. Ez azonban önmagában nem elég, ki kell egészítenie az állomási szerepkör gyökeres megváltozásának, nevezetesen a korábbi egyfunkciós (utazáskiszolgáló) tevékenység kibővülésének a város által elvárt sokrétű városi szolgáltatói szereppel. Hogy adott városban, adott városnegyedben ennek a szerepnek pontosan mik az összetevői, az esetről esetre változhat, de a lényeg a vasút és az állomás nyitottsága a város ilyen irányú igényeire, ezáltal az éles határ megszűnése az állomás és a városi környezet között. Ugyanez az együttműködés képes azt biztosítani, hogy a jövőbeli fejlesztések kialakításakor egyformán figyelembe legyen véve a vasútállomás logisztikai, közlekedési háttéréből adódó csomóponti érték, valamint az állomás városon belüli pozíciójából fakadó területi érték.

### 2. Iparosítás – a vasút virágkora

A XIX. század második fele szerte Európában (és a világ más részein) a vasútépítések diadalmenete volt. Ez a korszak egészen az első világháború végéig tartott. A vasút nem csak az iparosítás megjelenítőjévé vált, de fizikai kapocsként is hozzájárult ahhoz,

hogy a nemzetek és birodalmak egysége kialakuljon, megerősödjön, stabilizálódjon, és hogy ezeken a területeken belül a személyek és az áruk mozgása tömegessé válhasson.

**2.1.** Ahol még nem épültek azóta át az állomások, ott ma is felismerhető például rólu-  
luk, hogy meddig terjedt az egykori Osztrák–Magyar Monarchia. Emellett a vasút megjelenése hozzájárult ahhoz, hogy az egyes országokban kialakuljon a standard időszámítás. (Később esetenként a vasúti idő tudatosan is birodalmi összetartozásra figyelmeztetett: a több mint tíz időzónát átfogó Szovjetunióban a vasúti menetrend egy-  
ségesen a moszkvai idő szerint működött, és ennek megfelelően az állomások órái is a helyi időtől elszakadva a moszkvai időt mutatták. Más kérdés, hogy ez arra is példa, amikor az üzemviteli racionalitás dominánssá válik a felhasználó érdekeivel szemben, hiszen itt az időzóna eltérése adódó bonyodalmakat a szervezet áthárította az utas-  
ra.)

**2.2.** Az 1997-es „Renaissance der Bahnhöfe” stuttgarti kiállítás programadó szervezője, Meinhardt von Gerkan a vasút virágkorának nevezi ezt a korszakot (melyet az alkony, majd a XXI. századi reneszánsz követ). A vasútállomás legelső formája egy jellegzetes, figyelemfelhívó, nagy kapuzat a vasúti területeket elkerítő kerítésen (Euston pályaudvar London, 1838, lebontották 1962-ben). Később ez a kapuzat egyesült a funkcionális fogadóépületekkel, és kialakult egy új épülettípus, a palota és az üzemszarnok sajátos keveréke. Megszületett a pályaudvar. A pályaudvar vált az ipari korszak katedrálisává, egy új, nyüzsgő városi központ csírájává a korábbi templom, városháza, piac fókuszpontok mellett. A pályaudvar (a kikötő mellett) a város számára a külvilági kapcsolatok egyik fő letéteményese lett, hiszen ezen keresztül érkeztek a városba az emberek, az áruk és az információk.

### **3. Modernizáció – a gépkocsi dominanciája**

Az 1920-as évektől a nyolcvanas évekig jelölhető meg az a korszak, ami a vasút szempontjából az alkony időszaka. Alkony azért, mert a vasút, számos technológiai fejlesztés ellenére, nem képes megőrizni dominanciáját a távolsági közlekedésben, a gépkocsi megjelenésével szükségképpen veszít korábbi szerepéből. Ám ami a vasút szemszögéből alkony, az a gépkocsi számára diadalmenet: utóbbi köré szerveződik a termelés modernizációjától az életmód megváltoztatásán át a lakóhelyek és a városok átrendeződéséig számos fontos folyamat. Ahogy korábban a vasút, úgy most az autó válik a dinamika hordozójává, és a modernizáció jellegzetességei a széttagolás, a nagy monofunkcionális egységek kialakulása nem képzelhető el az autó hatásai nélkül.

**3.1.** A város számára a vasútállomás külvilágikapu-szerepe csökken. A hírközlési ágak fejlődésével megszűnik a vasút információhordozó funkciója, a közlekedési alágazatok (gépkocsi, repülés) fejlődésével végetér a távolsági közlekedési kapu korábbi privilégiuma is. Az állomáshoz kezdenek negatív konnotációk társulni (hiányos közbiztonság, piszok, zaj), és több helyen szóba kerül a belvároshoz túl közel elhelyezkedő vasútállomások felszámolása, kitelepítése is (például Déli pu.).

### **4. Posztmodern időszak – az intermodalitás kora**

Namiki Oka hívja föl a figyelmet arra, hogy a vasút három elhatárolt korszaka felfogható kulturális paradigmák tükröződésének is, és ő használja az itt átvett iparosítás, modernizáció, posztmodern kor megjelöléseket is. A vasút reneszánszát tehát nem úgy kell érteni, hogy a vasút visszanyeri egykori dominanciáját, hanem úgy, hogy az autó elveszti azt, és a posztmodern korszakban nincs domináns közlekedési mód.

**4.1.** *Everything goes*: mindennek tere van, vagyis minden közlekedési módot arra kell használni, amire a legalkalmasabb. Ezt az időszakot az integráció, a diverzitás, az együttműködés, az együttélés jellemzi. Közlekedésen belül ennek a szellemnek a letéteményese egyrészt az intermodalitás, azaz a különböző közlekedési módok harmonikus kapcsolata, másrészt pedig a felhasználóbarát felfogás, azaz a közlekedés üzemi, technológiai, kínálati szempontú dominanciái helyett a szolgáltatási, életmódbeli, keresleti oldali szempontok előtérbe kerülése.

**4.2.** Ezért a vasút reneszánsza mellett még több joggal beszélhetünk korunkban a vasútállomás reneszánszáról, hiszen a vasútállomás kétféle értelemben is találkozási hely: egyfelől intermodális csomópont a különböző közlekedési lehetőségek között, másfelől interface a közlekedés és a városi élet között.

## **5. A pályaudvar szerepe az intermodalitás korában**

A vasútállomások kettős szerepét Bertolini fejtette ki elméleti oldalról: a vasútállomás csomópont és hely egyidejűleg. Eredeti funkciója szerint az a hely a városban, ahova a vonatok érkeznek. Ekkor még nincs szó a többi közlekedési ágról, más hálózatokról, legfeljebb helyi fuvarosokról. A vasút maga (a pálya) általában taszító, barátságtalan üzem, aminek a város, a lakott helyek hátat fordítanak. Az állomás a kivétel, ez az, ahol a kapcsolat a várossal létrejön. Láttuk, hogy az idő múlásával fokozatosan megváltozott az az egyensúlyi viszony, amelyben eleinte egyforma fontossága volt e kapcsolatnak mind a város, mind a vasút számára. Fokozatosan az állomás is taszító helyé vált.

**5.1.** A hely tulajdonságainak és a csomóponti jellegnek a megkülönböztetése Manuel Castells munkáira vezethető vissza, aki az áramlások tere és a helyek tere közötti feszültséget fogalmazza meg. A helyek tere a fizikai tér, ami körülvesz bennünket (esetünkben a város, a városrész). Ezzel szemben az áramlások tere egy erőter, és a külső hatásokat közvetíti a hely felé (esetünkben mindaz, amit a vasút behoz a városba). Az állomás egy olyan közvetítő elem, ami éppen ütközőponton van a kétféle mintázat között. Egyfelől (intermodális) közlekedési csomópont (ez a szerepe is különböző időszakokban mást és mást jelent), s pozícióját meghatározza az a mögöttes logisztikai hálózat, amit a város számára képviselni tud. Másfelől egy tevékenységi pólus a városközvetben, s ezzel kapcsolatos értéke a szomszédos területek városon belüli terület-használati pozícióit tükrözi.

**5.2.** Azok, akik a vasúti területek ingatlanhasznosítását szorgalmazzák gyakran csak ezt az utóbbi értéket becsülik fel; a vasút részéről viszont néha csak a logisztikai pozíciót. A valódi feladat éppen az, hogy a két értéket sikerüljön egymást erősítő módon összegezni, nem pedig külön az egyiket értékesíteni a másik rovására. Áttekintésünkben tehát a közlekedési csomópontként tovább működő vasútállomások lehetőségeit vizsgáljuk. Következésképpen, személyes nagybecsülésünk ellenére, nem tekintjük minának az olyan átalakításokat, mint a berlini Hamburger Bahnhof kortárs képzőművészeti múzeummá formálását, a Potsdam Kaiserbahnhof egyetemi könyvtárrá alakítását vagy a párizsi állomásból a Musée d'Orsay kialakítását. Adott helyen a vasút megszüntetése lehetett indokolt, de itt hangsúlyozottan a működő vasútállomások városi szerepéről van szó.

## **6. A pályaudvar mint az intermodalitás csomópontja**

Ahhoz, hogy a jelentőségükből fokozatosan veszítő pályaudvarok fontossága ismét megemelkedjen a város számára, katalizátorhatásra volt szükség, amit a nagysebességű vasutak (TGV, HST, ICE) megjelenése s egyidejűleg a transzeurópai hálózatok (TEN) igényének megfogalmazása váltott ki. Amikor racionálissá vált a vasúti személyközlekedés olyan távolságra, ami korábban inkább csak repülőgéppel volt az (600-800 km), akkor a vasútállomásokra irányított utazóközönség nem csak létszámában nőtt meg, hanem összetételében is megváltozott, és ezzel elkezdte felértékelni a város számára a vasútállomást. Ahogy Bertolini és Dijst fogalmazzák, a mobilitási környezet minőségét a látogatók tulajdonságai is meghatározzák. Ehhez hozzá tehetjük, hogy a további lépéseket viszont az befolyásolja, hogy a város mennyire tekinti fontosnak azokat az embereket, akik az adott állomást használják, hiszen a mobilitási környezet másik minőségi faktorát, az állomás kinézetét ettől függően kezdik el átalakítani.

**6.1.** A másik tényező, ami változást hozott a vasútállomás mint közlekedési csomópont felfogásába, nem közvetlenül a nagysebességű vasutak szerepéhez kötődik, hanem inkább az elővárosok, agglomerációs övezetek használatmódjának változásához, ahol monofunkcionális alvóvárosok helyett sokpólusú multifunkcionális urbanizált térségek

alakultak ki. Az itt lezajló változások, és annak a felismerése, hogy a városkörnyéki autós ingázó forgalom növekedését képtelenség utak építésével követni, előtérbe állította az elővárosi és a városi közforgalmú közlekedés integrálódásának szükségességét, a közlekedési szövetségek kialakulását, a menetrendek, a tarifák, a jegyrendszerek összehangolását, az utasforgalmi berendezések közös használatát.

**6.2.** Ezeknek a hálózatoknak fontos részét, sőt esetenként gerincelemét képezik az elővárosi vasutak. Ennek kapcsán az összetetalálkozó bonyolult közlekedési hálózatok utastájékoztató rendszerének kulcselemeit, mobilitási központjait képezik az erre kiválóan alkalmas vasútállomások, pályaudvarok. Bár az elővárosi vasutakat fogadó pályaudvarok többnyire nem esnek egybe a TGV fogadóállomásaival, az integrációs kultúra összehozza a két folyamatot, és az újonnan épülő vagy átalakított állomások esetében alapvető igénnyé válik a korszerű, magas szintű intermodalitás biztosítása, mind a nemzetközi vonal és az országos vonalak között, mind pedig előbbiek és a városi közlekedés között.

## **7. Az intermodalitás transzeurópai normáinak kialakítása**

Ezen a ponton válik a vasútállomások kérdése nemzetközi, határon átnyúló és európai ügyé. Az itt említett állomások nem mások, mint a TEN (vasúti) hálózatának elérési, hozzáférési pontjai. Mint ilyenek, hasonlítanak a virágkor vasútállomásaihoz, amelyek akkor a nemzet egészét hozták egymással kapcsolatba, és a nemzeti identitást segítettek kialakítani. Nem a vasúti hálózat, nem a sín, nem a pálya alakította ki a közös identitást – jóllehet ezek nélkülözhetetlenek voltak hozzá – hanem az állomások, a szabályok, a formák és a normák.

**7.1.** Természetesen (legalább is remélni lehet, hogy) ma senki nem akarja egységesíteni a TEN mentén elhelyezkedő vasúti állomásokat. Ma nem az épületek formái, hanem a szolgáltatások normái révén kell európai identitást kifejező vasútállomásokat kialakítani. Az egyik legfontosabb ilyen normának kell lennie az intermodális kapcsolatok olyan kialakításának, ami a helyi eszközök diverzitásának megőrzése mellett is minőségében megfelel azoknak a követelményeknek, ahogy egy soknyelvű Európában kell az utasokat tájékoztatni, vezetni és a továbbutazásukról gondoskodni. Három területet érdemes külön is nevesíteni. Ezek az utastájékoztató standardja, az intermodális kapcsolat normái, és a mobilitási központ funkciójának kialakítása.

**7.2.** E felhasználóbarát minőségi követelményeknek a TEN érintett állomásain bevezetésre ajánlott európai normákként, de nem a TEN privilégiumaként kell megfogalmazódnium. Ezért természetesen egyáltalán nem jelent problémát, ha a kialakuló normák más állomásokon, más csomópontokon is megjelennek. Ez egyáltalán nem rontaná, sőt javítaná az utazások minőségét.

## **8. Az transzeurópai normák érvényesülése az új tagállamokban**

Jóllehet a folyamatok egyik kiindulásaként említettük meg az újonnan épülő nagysebességű vasutak újonnan épülő állomásait, hangsúlyozni kell, hogy az intermodalitási normák európaizálódási folyamatát ennél szélesebben, a teljes nemzetközi távolsági vasúthálózaton értelmezzük. Ezt azért fontos aláhúzni, mert a külön pályán kiépülő nagysebességű (gyorsabb, mint 300 km/óra) vasutak létesítése egyelőre kizárólag az uniós térség magterületén indokolható. A külön pályának nem csak a költségei nagyok, de a sebesség révén elért időmegtakarítás is meglehetősen értelmetlenné válik, ha naponta csak egy vagy két vonatra való utast érint, akiknek a megtakarított időt az állomáson kell eltölteniük, a vonat indulására várva.

**8.1.** Az új tagállamok repülőtereire egyelőre nem jellemző, hogy egy-egy célpont irányába kétóránként vagy ennél sűrűbben kellene járatot indítani, így a nagysebességű vasutak megépítése sem tekinthető a közeli jövő feladatának. Éppen ezért fontos hangsúlyozni, hogy a megfogalmazódó tanulságok – a nagy pályaudvarok erősödő európai közvetítő szerepe, a nemzetközi forgalom fogadásának normái, az intermodalitás korszerű szintjének kialakítása – érvényesek a hagyományos vasútvonalak nagyobb pályaudvarai esetében is, elsősorban a deklaráltan uniós prioritású TEN vasúti hálózat men-

tén, de még ennél általánosabban is a nemzetközi és a nagyobb távolságot érintő kapcsolatokban (pl. nagyobb városok közötti IC-forgalom).

## 9. A pályaudvar mint az *interface* a vasút és a város között

A pályaudvar szerepkörének a másik markáns jellemzője a várossal való kapcsolat, a pályaudvar beágyazódása a városi szövetbe – Bertolini korábban idézett kifejezésével élve –, a pályaudvar mint hely.

**9.1. De hely-e a pályaudvar?** Marc Augé nyomán az építészek megkülönböztetik a folyamatos tartózkodásra szolgáló létesítményektől, azaz a helyektől az áramlásra, az átmeneti tartózkodásra kialakított nem helyeket (*non-lieu, non-place*). Tipikus nem helyek egy épületben az előcsarnokok, folyosók, lépcsőházak, de ilyen nem helyek egy városban általában a járdák, az utcák, a közutak, továbbá olyan létesítmények is, mint a repülőterek, aluljárók, buszállomások, városi járművek és, logikusan, a vasútállomások is. A nem helyeket könnyebb körülhatárolni, ha helyette meghatározzuk a helyeket. Hely az, amihez az ott lévőket valamilyen viszony, história és identitás köti, azaz kapcsolat, emlék és érzelm. A nem helyek ezzel szemben azzal jellemezhetők, hogy kialakítói nem akarnak megállásra készíteni, fő szerepük a továbbvezetés, és ezt az egyetlen funkciójukat akkor szolgálják jól, ha nem hagynak bennünk semmiféle emléket, érzelmet.

**9.2.** Vajon érvényes marad-e ez a megfogalmazás a XXI. század közttereire, üzleteire, vasútállomásaira? Nem a modernista gondolkodás maradványa-e a tiszta egyfunkciós tér, a nem hely? Amikor korunkban éppen vegyeshasználatúvá akarjuk formálni a tereinket, a városrészeinket, egyáltalán nem ragaszkodunk a korábbi nem terek sivár funkcionalizmusához. Úgy tűnik, a pályaudvarokkal kapcsolatos átalakulás éppen azt célozza, hogy a közlekedési és a városi egyéb nem terek tarka kavalkádja jöjjön létre városi térként: a vasúti fogadócsarnok funkcióhoz társul a városi park, korzó, bevásárlóhely, helyi közlekedési megálló stb. A korábbi egyfunkciós nem hely, ha nem is helyé, de sokfunkciós nem helyé alakul át.

**9.3.** Az SNCF állomástervező irodája által az új vasútállomások esetében célként kijelölt három fő funkció még javarészt a hagyományos nem hely jelleghez kötődik: t.i. az identitás, az érthetőség és a funkcionalitás. (Itt az identitás nem a városhoz, hanem a TVG-hez való kötődést jelenti).

**9.4.** A tényleges történések már túlléptek a szigorú közlekedési funkcionalitáson. Hill leírja, hogy a londoni vasútállomások már az 1980-as évek közepétől egyre több kereskedelmi egységet fogadnak be. Mindezt a finanszírozási kényszer indította meg, előbb kereskedelmi pavilonok épültek, majd később egész bevásárlóközpontok, összhangban azzal a kormányzati szándékkal, amely a kilencvenes évektől korlátozni kívánta további városszéli bevásárlóközpontok létesítését. A folyamat szociális hozadéka a biztonság és a biztonságérzet javulása: az állomás megszűnik elhagyott vagy kevesek által látogatott hely lenni, állandóan szem előtt van, a kereskedelmi egységek tulajdonosainak kifejezett érdekük is ennek az állapotnak a biztosítása. (Egyébként ez nem csak a nagyvárosi pályaudvarokra igaz, hanem a kis állomásokra is, amelyeknek kifejezetten használ, ha a különböző szolgáltatók este tíz óráig élővé teszik az épületet és környékét.)

**9.5.** Az, hogy a pályaudvar a „város szívében” helyezkedik el, nem csak a bevásárlóhelyek visszatelepülése szempontjából fontos várospolitikai szempont, hanem a vasúti fogadóhely funkciója szempontjából is. Lille polgármestere hosszú harcot folytatott azért, hogy a TVG megállója a városba kerüljön, ne mellé. Ezt sikerült elérnie, és az állomás környékén új központi negyed alakult ki. Bertolini külön rámutat, hogy a számos francia TVG-állomás közül csak azok tudtak valódi városfejlesztést generálni, ahol a város erős volt, és elérte, hogy az állomás a városon belülre kerüljön.

## 10. Hogyan lehet nekivágni?

Nemzetközi összevetésben szinte minden ország eltérő kiindulással jutott el az állomások fejlesztéséig (közlekedési vagy városfejlesztési indíttatás, felülről kezdeményezett

vagy piaci alapú, illetve mindezek különböző keverékei). Nagy Britanniában, ahol az állomás átalakítását kizárólag a piaci folyamatokra bízta, ott a fejlesztések (a) a vasúti területekre korlátozódtak, (b) London belső részén, (c) az ingatlan boom idején (d) és szinte csupa iroda épült. Svájcban környezettudatos nemzeti program készült a vasút és a tömegközlekedés modernizálására, S-Bahn rendszerekkel (Zürich, Basel, Bern), és jóllehet a vasút finansziális nehézségei szükségessé tették az állomás környéki tulajdon értékesítését, ez nem eladás, hanem a vasúttal közösen kialakított programok keretében ment végbe (és ezzel a befektetők mellett a város, a kormányzat és a vasút érdekei is érvényesültek). Svédországban a privatizált, de nem fragmentált vasút volt a kezdeményező, partnerei az önkormányzatok. A cél modern utazási központok kialakítása volt, vonat, busz, taxi, parkoló közös fedél alatt. A megállapodások egyaránt érintették tehát a helyi hatóságokat és a különböző utazási módokat. Franciaországban a fő hajtóerő a TVG központi elhatározott építése volt, ezen belül is a Párizssal való kapcsolat kialakítása. A helyi szint a megállóért történő lobbizás folyamatába kapcsolódott be. Hollandiában a közlekedési és a környezetvédelmi kormányzat és a vasút 1986-ban meghirdette az állomások környékének sűrítési programját a kompakt városfejlesztés elvével és a tömegközlekedés támogatásával összhangban. A privatizáció előtt a vasút és az önkormányzatok igen nehezen jutottak el további partnerek bevonásáig.

**10.1. Berlinben** részben a város újraegyesítése, részben a kormányzati negyed kialakítása egyaránt reflektorfénybe helyezte és országos üggyé tette a város struktúrájának az átalakítását. A két fő ICE-vonal keresztezése kapcsán versenyben volt egy környék-tervezés is, de a direkt metszéspont (*Lehrter Bahnhof*) győzött, összefüggésben az új kormányzati központ kialakításával. Az eredmény erősíti Bertolini fentebb idézett megállapítását: a városon belüli ICE-állomás válhat igazán a városfejlesztési akció centrumává.

**10.2.** Tanulásként megállapítható, hogy az fontos, hogy a csomóponti értékeket képviselő (közlekedési) és a 'hely' értékeit képviselő (városi) megfontolások már a kezdetektől fogva egyaránt jelen legyenek a tervezésben, és ne csak az egyik oldal szempontjai érvényesüljenek. Hasonlóképpen, a piaci megfontolásoknak és a finanszírozhatóságnak együtt kell megjeleníteniük a városi és hálózati érdeket képviselő átfogóbb szempontokkal, annak elkerülésére, hogy a folyamatokat kizárólag rövid távú konjunkturális érdekek kezdjék el vezérelni, vagy ellenkezőleg, a szép tervekben kimaradjon a finanszírozhatóság szempontja. Bertolini utal arra is, hogy a megállapodások könnyebben létre tudtak jönni ott, ahol új területen épült az állomás (Lille), míg máshol a meglévő számos érdekeltség és ellenérdekeltség képes volt nagyon megnehezíteni az előrejutást.

## **11. Tanulások az új tagországok pályaudvarai városon belüli szerepének átalakításához**

A korábbi gondolatmenet alapján az új tagországokban egyelőre arra lehet számítani, hogy nem épülnek új, nagysebességű vasútvonalak, következésképpen ehhez tartozó új pályaudvarok sem. A jellemző beavatkozás a vasút részéről a vasúti pályaudvarok rekonstrukciója, főleg vasúti területek értékesítése; a város részéről pedig a pályaudvar előtti tér rendezése, illetve esetenként (rendezési tervekben) a vasúti területek megszüntetésének szorgalmazása.

**11.1.** A legfontosabb tanulság a 'vasútállomások reneszánsza' folyamatából, hogy nem szabad a vasút és a város együttélésének távlatait a pillanatnyi posztmodern állapot gyászos perspektívájából megítélni. A mai helyzet ugyanis olyan következtetéseket engedne levonni, hogy a vasút egyre veszteségesebb üzem, többet ér az értékes belsővárosi terület, mint a rajta elhelyezkedő vasút, és mindenki jobban jár, ha a területeket a vasút helyett más célra hasznosítják. Ugyanakkor számos befektető áll sorba ajánlatával, akik irodákat, bevásárlóközpontokat alakítanak ki a vasút helyén. Más befektetők a város külsőbb területein elhelyezkedő állomásokat alakítanak át korszerű vasúti pályaudvarokká, amelyekről biztosítható a város által kiépítendő metrókapcsolaton keresztül a város belső részeinek gyors elérése.

11.2. A leírt következtetések azonban alapvetően tévesek, és jelentős befektetések segítségével éppen a vasútnak a város szempontjából megmutatkozó tényleges értékeit számolnák fel. Ezzel szemben a következő tanulságok megfontolását javasoljuk.

- (1) Nem csak a nagysebességű vasútnak, hanem minden nemzetközi vasúti kapcsolatnak, így a TEN-hálózat valamennyi elemének is fontos előnye, hogy városközpontokat városközpontokkal kapcsolnak össze közvetlenül.
- (2) Éppen a belső városi területeken indokolt olyan sűrű tömegközlekedési kapcsolat kialakítása, amely a vasútállomást a város valamennyi részével jól összekapcsolja.
- (3) A vasútállomás a közlekedési szövetségben dolgozó közlekedési módok számára kínáló mobilitási központ, tájékoztató centrum.
- (4) A város belső részén elhelyezkedő pályaudvarról célszerű a város repülőterét érintő kapcsolatot is kialakítani.
- (5) Nem külön a vasúti területet kell értékesíteni, hanem a terület városi pozícióját és logisztikai pozícióját együttesen értékelve kell a város számára hosszú távon maximális értéket elérni.
- (6) A tapasztalatok szerint a városi szövet és a vasútállomás közötti éles funkcionális határok fokozatosan elmosódnak, és a vasúti pályaudvar éppen a gazdag városi szolgáltatási funkciók befogadásával válik rentábilis és egyben vonzó közterületté.
- (7) Mindemellett későbbi nagysebességű vasúti állomás céljára nem szükségképpen a meglévő fő személypályaudvarok valamelyike jelenti az ideális helyszínt. Az eddig legsikeresebb akciók alapján a városon belüli, de a hagyományos városközpontnak alternatíváját jelentő új városközpont kiépítésével lehet a vasúti fejlesztésből adódó energiákat a város fejlesztési lendületével legjobban összegezni. (Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a leggyakrabban említett Lille, illetve Berlin mindegyike speciális helyzetű, példájuk aligha másolható.)

\* \* \* \* \*