

FLEISCHER TAMÁS

## A vasúti pályaudvarok új szerepe a kibővített Európai Unióban<sup>1</sup>

*Miközben a hazai közvélemény egyre inkább csak a MÁV problémáiról értesül, azt is gyakran halljuk, hogy Nyugat-Európában elindult a vasúti közlekedés reneszánsza. Mind a hanyatlás, mind a hanyatlással szembeállított újjászületés egyoldalú túlhangsúlyozása félreértésekre, sőt hibás következtetések levonására és hibás fejlesztési lépések megtételére teremt alkalmat. Az alábbiakban a szerző a vasúti hálózatok egyetlen elemének, a személypályaudvarok szerepkörének a változását vizsgálja meg részletesebben. Először röviden áttekinti, hogy az elmúlt másfél évszázadban hogyan változott a vasút, és ezen belül a pályaudvarok szerepe általában. Ezt követően a pályaudvarok két fontos funkcióját vizsgálja meg: a közlekedési csomóponti szerepen belül az intermodális csomópontok kialakulásának a jelentőségét húzva alá, míg a várossal való kapcsolatban a városi köztéri funkciók befogadásának fontosságát hangsúlyozva. A tendenciák leírását az itthonra (és általában az új uniós tagállamokra) érvényes tanulságok összefoglalása zárja.*

### 1. A pályaudvar pozíciójának időbeli változása

#### 1.1. 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 nemcsak az iparosítás megjelenítőjévé vált, hanem fizikai kapocsként is hozzájárult ahhoz, hogy nemzetek és birodalmak egysége kialakuljon, megerősödjön, stabilizálódjon (Ito – Chiba 2001), továbbá, hogy ezeken a területeken belül a személyek és az áruk mozgása tömegessé válhasson. A vasútállomások egy-egy országon belül tervezett, vagy néha csak funkcióikból következő egységességükkel szimbólumaivá váltak az összetartozásnak.

Ma is felismerhető például a még át nem épült kisebb, tipizált állomásokról, hogy meddig terjedt az egykori Osztrák-Magyar Monarchia, illetve ezen belül a Magyar Államvasutak hatóköre. Emellett a vasút megjelenése hozzájárult ahhoz, hogy az egyes országokban kialakuljon a *standard időszámítás*. Később esetenként

<sup>1</sup> A cikk alapját képező írás az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság magyar képviselőjének, dr. v. Tóth Jánosnak a megbízásából készült háttéranyagként, saját kezdeményezésű véleménytervezete benyújtásához a Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom szekcióban.

a vasúti idő tudatosan is birodalmi összetartozásra figyelmeztetett: a több mint tíz időzónát átfogó Szovjetunióban a vasúti menetrend egységesen a *moszkvai idő* szerint működött, és ennek megfelelően az állomások órái is a helyi időtől elszakadva a moszkvai időt mutatták.<sup>2</sup>

Az 1997-es „Renaissance der Bahnhöfe” stuttgarti kiállítás programadó szervezője, Meinhardt von Gerkan a vasút *virágkorának* nevezi ezt a korszakot (melyet felosztása szerint az *alkony*, majd a XXI. századi *reneszánsz* követ). (Gerkan 1996, Szentpéteri 1998)

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 üzemcsarnok sajátos keveréke. (Suzuki 1995) Megszületik a pályaudvar. Hatalmas fogadócsarnokával, fedett peronjaival, monumentális díszítéseivel a pályaudvar válik az iparosítás korszak katedrálisává. Egy új nyüzsgő városi központ csíráját képezi, új súlypontot hozva létre általában a templom, városháza, piac által formált korábbi központ(ok)on kívül. A pályaudvar (a kikötő mellett) a város számára a külvilági kapcsolatok egyik fő letéteményese, hiszen ezen keresztül érkeznek be a városba az emberek, az áruk, az új információk.

## 1.2. Modernizáció — a gépkocsi dominanciája

Az 1920-as évektől a nyolcvanas évekig jelölhető meg az a korszak, ami a vasút szempontjából – von Gerkan idézett kifejezésével – az *alkony* időszaka. Alkony azért, mert a vasút – számos technológiai fejlesztés ellenére – nem képes megőrizni dominanciáját a távolsági közlekedésben, és a gépkocsi megjelenésével fokozatosan veszít a 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, a korszak városait meghatározó folyamat. Ahogy korábban a vasút, ezúttal az autó válik a dinamika hordozójává, és a modernizáció városi jellegzetességei, a funkcionális széttagolódás, a nagy monofunkcionális egységek kialakulása nem lett volna elképzelhető az autó hatásai nélkül.

A város számára a vasútállomás külvilági kapu szerepe lecsökken. A hírközlési ágak fejlődésével megszűnik a vasút információhordozó funkciója, a közlekedési alágazatok (gépkocsi, repülés) fejlődésével véget ér a távolsági kapu korábbi közlekedési 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. (Pl. Budapest, Déli pályaudvar, korábbi tervek.)

<sup>2</sup> Más kérdés, hogy ez arra is példa, amikor az üzemviteli racionalitás dominánssá válik a felhasználó érdekeivel szemben, hiszen itt az időzóna-eltérésből adódó bonyodalmakat a szervezet áthárította az utasra.

### 1.3. Posztmodern időszak — az intermodalitás kora

Namiki Oka (Oka 1995) hívja föl a figyelmet arra, hogy a vasút három fentebb elhatárolt korszaka egy szélesebb kitekintésben felfogható kulturális paradigmák tükröződésének is, és ő használja az itt átvett *iparosítás*, *modernizáció*, *posztmodern kor* megjelöléseket is.

A posztmodern korszakban „*everything goes*”, azaz mindennek tere van: minden közlekedési mód elfogadott, és arra kell használni, amire a legalkalmasabb. Ezt az időszakot az integráció, a diverzitás, az együttműködés, az együttélés jellemzi. *Nincs domináns közlekedési mód*; a vasút reneszánszát tehát nem úgy kell érteni, hogy a vasút *visszanyeri* a korábbi dominanciáját, hanem úgy, hogy az autó elveszti azt.

Közlekedésen belül a posztmodern szellemet egyrészt az *intermodalitás*, azaz a különböző közlekedési módok harmonikus kapcsolata jellemzi, másrészt pedig a *felhasználóbarát felfogás*, azaz a közlekedés üzemi, technológiai, kínálati szempontú dominanciái helyett a szolgáltatási, életmódbeli, keresleti oldali szempontok előtérbe kerülése. A vasút reneszánsza mellett még több joggal beszélhetünk a *vasútállomás reneszánszáról*, hiszen ez utóbbi válik a létrejövő integrációk helyszínévé, egyfelől mint *intermodális csomópont* a különböző közlekedési lehetőségek között, másfelől mint *interface* a közlekedés és a városi élet egyéb funkciói között. (Stewart, 1995)

## 2. A pályaudvar szerepe az intermodalitás korában

A vasútállomások kettős szerepét Bertolini (1996) fejti ki elméleti oldalról: eszerint a vasútállomás *csomópont és hely* egyidejűleg. Eredeti funkciója szerint az a hely a városban, ahova a vonatok érkeznek. Akkor még nincs szó a többi közlekedési ágról, más hálózatokról, legfeljebb helyi (lovaskocsi-) fuvarosokról. A vasút maga (a pálya) általában taszító, barátságtalan üzem, aminek a város, a lakott helyek igyekeznek hátat fordítani. Az állomás a kivétel, ez az a pont, ahol a kapcsolat a várossal létrejön. Láttuk, hogy az idő múlásával 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.

A *hely-tulajdonságok* és a *csomóponti jelleg* megkülönböztetése részben Manuel Castells (1996) munkáira vezethető vissza, aki a *helyek tere* és az *áramlások tere* közötti feszültséget fogalmazta meg. A helyek tere a fizikai tér, ami körülvesz bennünket (esetünkben a város, a városrész); ezzel szemben az áramlások tere egy erőtér, ami a külső hatásokat közvetíti a hely felé (esetünkben mindaz, amit a vasút behoz a városba). Az *állomás* éppen az ütközőzónát képviseli e kétféle mintázat között. Egyfelől tehát *közlekedési csomópont*, ezzel kapcsolatos pozícióját mindenekelőtt az a mögöttes logisztikai hálózat határozza meg, amit a város számára képviselni tud. Másfelől egy *tevékenységi pólus a városzövetben*, ezzel kapcsolatos értéke a szomszédos területek városon belüli terület-használati pozícióit tükrözi.

Azok, akik a felszabaduló vasúti területek ingatlanhasznosítását szorgalmazzák, gyakran csak ezt az utóbbi értéket becsülik fel, a városi terület értékét. A vasút részéről viszont néha csak a logisztikai pozíciót veszik számításba. *A valódi feladat éppen az, hogy a két értéket sikerüljön egymást erősítő módon összegezni, nem pedig külön az egyiket értékesíteni a másik rovására.* Áttekintésünkben a közlekedési csomópontként tovább működő vasútállomások lehetőségeit vizsgáljuk, következésképpen ebben – személyes nagyrebecsülésünk ellenére – nem tekintjük mintának az olyan átalakításokat, mint a berlini Hamburger Bahnhof kortárs képzőművészeti múzeummá formálását, Potsdam Kaiserbahnhof egyetemi könyvtárrá alakítását (Szentpéteri 2005) vagy a párizsi Szajna-parti állomásból a Musée d'Orsay kialakítását. Adott helyen a vasút megszüntetése lehetett indokolt, de ebben a dolgozatban hangsúlyozottan a *működő vasútállomások* városi szerepét elemezzük.

## 2.1. A pályaudvar mint az intermodalitás csomópontja

### 2.1.1. Két hálózati tanulság: a nagysebességű vasutak új szerepe és az elővárosi vasutak új beágyazódása

Ahhoz, hogy a jelentőségükből fokozatosan veszítő pályaudvarok fontossága ismét megnövekedjen a város számára, szükség volt egy katalizáló jelenségre, amit a nagysebességű vasutak (TGV, HST, ICE) megjelenése, majd ezzel időben párhuzamosan Európában a transzeurópai hálózatok (TEN) megfogalmazása képviselt. Amióta racionálissá vált a rendszeres vasúti személyközlekedés olyan távolságra, amire korábban inkább csak repülőgép volt képes (600–800 km), azóta az érintett vasútállomásokra érkező utazóközönség nem csak létszámában nőtt meg, de összetételében is megváltozott, és ezzel elkezdte felértékelni a város számára a vasútállomást. Ahogy Bertolini és Dijst (2005) fogalmaznak, a *mobilitási környezet* minőségét a *látogatók tulajdonságai* is meghatározzák. Ehhez hozzátehetjük, hogy a további történéseket viszont az is 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.

Nem közvetlenül a nagysebességű vasutak szerepéhez, hanem inkább az elővárosok, agglomerációs övezetek használatmódjának átalakulásához kötődik a *másik tényező*, ami változást hozott a vasútállomásról mint közlekedési csomóponttól kialakított felfogásban. A városokat körülölelő korábbi monofunkcionális alvóvárosok zónája fokozatosan sokpólusú, multifunkcionális, urbanizált térségekké alakul át. A lezajló változások, és annak a felismerése, hogy a városkörnyéki autós ingázó forgalom növekedését képtelenség utak építésével követni, előtérbe állították az *elővárosi vasút* szerepét, majd e vasút és a városi közforgalmú közlekedés *integrálódásának* a szükségességét: a közlekedési szövetségek kialakulását, a menetrendek, a tarifák, a jegyrendszerek összehangolását, az utasforgalmi berendezések közös használatát. A létrejövő bonyolult közlekedési hálózatoknak logikus módon fontos eligazítási pontjait, *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 új követelményei gyorsan elterjednek, és az újonnan épülő vagy átalakított állomások esetében is alapvető igénygé válik a korszerű, *magas szintű intermodalitás* biztosítása, mind a nemzetközi vonalak és az országos hálózat között, mind pedig előbbiek összessége és a városi közlekedés között.

### 2.1.2. Az intermodalitás normáinak kialakítása

Ezen a szinten válik a vasútállomások átalakulásának a kérdése *nemzetközi, határon átnyúló, és európai üggyé*, lévén a szóban forgó főbb állomások nem mások, mint a *transzeurópai (vasúti) hálózatnak az elérési, hozzáférési pontjai*. Mint ilyenek, szerepük összehasonlítható a virágkor vasútállomásaiéval, amelyek akkor a nemzet egészét hálózták be, és ezzel a nemzeti identitást segítettek kialakítani (Ito – Chiba 2001). 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*.

Természetesen (legalábbis 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 norma *az intermodális kapcsolatok* olyan szintje, amely 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 kiemelni: ezek az *utastájékoztató standardja, az intermodális kapcsolat* menetrendi csatlakozási normái, és a *mobilitási központ* funkció kialakítása.

A felhasználóbarát minőségi követelményeket a TEN érintett állomásain célszerű ajánlott európai normákként bevezetni, de e normáknak egyáltalán nem a TEN prioritásaként kell megfogalmazódnuk. Természetesen nem problémát, hanem kifejezett előnyt jelent, ha a kialakuló normák fokozatosan más állomásokon, más csomópontokon is megjelennek, elterjednek, hiszen ennek révén egyre növekvő térségre vonatkozóan javulnának meg az elérhetőség minőségi paraméterei.

### 2.1.3. A transzeurópai normák érvényesülése az új tagállamokban

Jóllehet a folyamatok egyik kiindulásaként említettük a *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 (250 km/óra sebességet meghaladó) vasutak létesítése egyelőre kizárólag az uniós térség *magterületén* indokolható. A külön pályának nemcsak 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 megtakarí-

tott idő jó részét a ritka kapcsolat miatt az állomáson kell eltölteniük, a vonatjuk indulására várva. A sűrűn és ütemesen indítható szerelvényeknek megfelelő utasszám meglétét jól előrejelzi, ha az adott célpontok között a repülőforgalom már elér egy ugyanilyen szintet, egyébként jelentős gondot okozva az érintett repülőtereknek.

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 deklarált uniós prioritású TEN vasúti hálózat mentén, de még ennél általánosabban is a nemzetközi és a nagyobb távolságot érintő kapcsolatokban (pl. nagyobb városok közötti IC-forgalom).

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

Az intermodalitás mellett a pályaudvar új szerepkörének a másik markáns jellemzője a *várossal való kapcsolat megváltozása*, a pályaudvar beágyazódása a városi szövetbe; Bertolini korábban idézett kifejezésével élve: a pályaudvar *mint hely*.

*De hely-e a pályaudvar?* Marc Augé nyomán (Augé 1995) az építészek megkülönböztetik a folyamatos tartózkodásra szolgáló létesítményektől, azaz a *helyektől* az áramlásra, átmeneti tartózkodásra kialakított ún. *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, továbbá olyan létesítmények is, mint a repülőterek, aluljárók, buszállomások, városi járművek – és, logikusan, a *vasútállomások is*. A nem-helyek tulajdonságait könnyebb körülhatárolni, ha helyette meghatározzuk a *helyekét*. Hely az, amihez az ott lévőket valamilyen *viszony, história és identitás* köti, azaz kapcsolat, emlék és érzelem. 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.

Vajon érvényes marad-e ez a megfogalmazás a XXI. század közttereire, üzleteire, vasútállomásaira? Kicsit a modernista gondolkodás maradványának tűnik a tiszta egyfunkciós *nem-hely*. Amikor korunkban éppen vegyeshasználatúvá akarjuk formálni a tereinket, a városrészeinket, egyáltalán nem ragaszkodunk a korábbi nem-helyek sivár funkcionalizmusához. Úgy tűnik, a pályaudvarokkal kapcsolatos átalakulás éppen azt célozza, hogy *közlekedési és egyéb célú városi nem-helyek tarka kavalkádja jöjjön létre* városi köztérként: ahol a vasúti fogadócsarnok-funkcióhoz társulni képesek olyan további funkciók, mint a városi park, a korzó, a bevásárlóhely, a helyi közlekedési megálló stb.

A korábbi egyfunkciós nem-hely, ha nem is *helylé*, de *sokfunkciós nem-helylé* alakul át.

A folyamatot markánsan jelzi a *váróteremnek*, e korábban fontos épületrésznek a térvesztése, eltűnése. (Suzuki 1995) A váróterem jellegzetes tartozéka volt az egyfunkciós pályaudvarnak, ahova t.i. csak akkor mentünk, ha utazni akartunk; ha pedig erre még nem kerülhetett sor, akkor *vártunk*. A sokfunkciós új pályaudvaron számos módon eltölthetjük az időt. Természetesen bevásárlás vagy szórakozás közben is leülhetünk pihenni – de ez már nem ugyanaz, mint leülni a váróteremben, a kényeszerű semmittevésre kialakított helyiségben.

Az SNCF állomástervező irodája által az új vasútállomások esetében célként kijelölt három fő elv (Maillard 1995) az *identitás*, az *érthetőség* és a *funkcionalitás* még javarészt a hagyományos nem-hely jelleghez kapcsolódik (itt az identitás nem a városhoz, hanem a TVG-hez való kötődést jelenti). A tényleges történések azonban már túlléptek a szigorú közlekedési funkcionalitáson. Hill (1995) leírja, hogy a londoni vasútállomások már az 1980-as évek közepétől egyre több kereskedelmi egységet fogadnak be. Mindezt a *finanszírozási kényszer* indította el, 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 fenntartása. (Egyébként ez nemcsak a nagyvárosi pályaudvarokra igaz, hanem a kis állomásokra is, amelyeknek kifejezetten használ, ha a különböző szolgáltatások este tíz óráig élővé teszik az épületet és környezetét.)

Az, hogy a pályaudvar a „város szívében” helyezkedik el, nemcsak a bevásárlóhelyek visszatelepülése szempontjából fontos várospolitikai szempont, hanem a vasúti fogadóhely funkció szempontjából is. Lille polgármestere hosszú harcot folytatott azért, hogy a TVG megállója a városba kerüljön, és ne mellé. Ezt sikerült elérnie, és az állomás környékén új központi negyed alakult ki (Maillard 1995; Tiry 1999). Bertolini (1998) külön rámutat, hogy a számos francia TVG-állomás közül *csak azok tudtak valódi városfejlesztést generálni (Mans, Lille), ahol a város erős volt és elérte, hogy az állomás a városban belül kerüljön*. (Nota bene az erős vezetés nyilván amúgy is elősegíti a városfejlesztést.)

Hogyan indul meg a szerepváltozás?

Nemzetközi összehasonlásban (Bertolini 1999) szinte minden ország eltérő kiindulással jutott el az állomások fejlesztéséig (közlekedési vagy városfejlesztési indíttatás, felülről kezdeményezett vagy piaci alapú, illetve mindezek különböző keveréke).

*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; és (d) 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

financiális nehézségei szükségessé tették az állomás környéki tulajdon értékesítését, ez nem eladás formájában, 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 a helyi 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 központilag 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.

*Berlinben* (Stimman 1996) 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 környűrű-elképzelés 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 városfejlesztési akció centrumává. (Megjegyzendő, hogy a viták ma sem zárultak le, és az új pályaudvar a Berlin nyugati városközpontjában elhelyezkedő Zoo állomás korábbi szerepét viszont gyengíti.)

Tanulásként megállapítható: fontos, hogy a csomóponti értékeket képviselő (közlekedési) és a 'hely' értékeit képviselő (városi) megfontolások már kezdetől jelen legyenek a tervezésben, és ne csak az egyik oldal szempontjai érvényesüljenek. Hasonlóképpen, a piaci megfontolásoknak, és az ebből eredő finanszírozhatóságnak együtt kell megjelennie 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 tervekből kimaradjon a finanszírozhatóság szempontja. Bertolini korábbi (1996-os) cikkében utal arra, hogy a megállapodások jobban létre tudtak jönni ott, ahol új területen épült az állomás (pl. Lille), míg korábbi pályaudvarok átalakítása esetében a meglévő számos érdekelttség és ellenérdekelttség képes volt nagyon megnehezíteni az előrehaladást.

### **3. Tanulságok az új tagországok pályaudvarai városon belüli szerepének az átalakításához**

A korábbi gondolatmenet alapján az Unió új tagországaiban 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 vasúti területek megszüntetésének szorgalmazása – azaz éppen a vasút értékeinek a felélése.

A legfontosabb tanulság a „vasútállomások reneszánsza” folyamatból éppen az, hogy nem szabad a vasút és a város együttélésének távlatait a későmodern állapot pillanatnyi perspektívájából megítélni.

Ez oda vezethetne ugyanis, hogy – a vasút veszteségességére hivatkozva – az értékes belsővárosi területeket eladják, a sorbanálló befektetők pedig irodákat, bevásárlóközpontokat alakítanak ki a vasút helyén. Más befektetők a város külsőbb területein elhelyezkedő állomásokat átalakítanak át korszerű vasúti személypályaudvarokká, amelyektől biztosítható (a város által kiépítendő) metrókapcsolaton keresztül a város belső részeinek a gyors elérése.

Egy ilyen gyakorlat éppen a vasútnak a város szempontjából megmutatkozó tényleges értékeit számolná fel. Ezzel szemben a következő tanulságok megfontolását javasoljuk.

1. Nemcsak a nagysebességű vasútnak, hanem minden nemzetközi vasúti kapcsolatnak, így a TEN-hálózat valamennyi elemének is nagy előnye, hogy *városközpontokat városközpontokkal kapcsol össze.*
2. Éppen a belső városi területeken biztosított az a *sűrű tömegközlekedési kapcsolat*, amely a vasútállomást a város valamennyi részével jól összekapcsolja.
3. A vasútállomás a közlekedési szövetségben együtt 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 sokrétű 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 idézett példák – Lille, illetve Berlin – mindegyike speciális és rendkívüli helyzetnek tekinthető, aligha másolható.)

## 5. Összefoglaló

A vasutak az első világháborúig szinte egyeduralgó szerepet játszottak a szárazföldi távolsági közlekedésben, és egyben jelentős hatásuk volt államok, nemzetek identitása, összetartásérzete kialakulására.

A következő hat-hét évtizedben a vasút elvesztette előbb az egyeduralkodó, majd a vezető közlekedési szerepét is. A gépkocsi lett a modernitás szellemének hordozója, segítségével zajlik le városok és környékük újfajta térbeli széttagolódása, az elkülönült monofunkciós zónák kialakulása (lakó-, üdülő-, ipari térségek megjelenése). E folyamatban nemcsak a vasúti közlekedés, hanem értelemszerűen a *pályaudvarok, vasútállomások is* elkezdnek leértékelődni. Korábbi pólusképző, meghatározó városi szerkezeti elemből fokozatosan átalakulnak a város szempontjából kevésbé fontos, gyakran kellemtelennek, zavarónak számító környezetté.

A XXI. század beköszöntekor a közlekedést nem egy újabb szállítási eszköz dominánssá válása jellemzi, hanem – a posztmodern kor felfogásával összhangban – az integrálódás, a különböző közlekedési módok egymásmellettsége, az intermodalitás kialakulása. Kétféle integrációtól várjuk a vasútállomások szerepének a megnövekedését. Az egyik a *közlekedési csomóponti szerep erősödése*, amit a vasútállomás mint intermodális mobilitási központ tud betölteni; a másik a *vasútállomás jobb beintegrálódása a sokpólusú városi szövetbe*, aminek révén az állomás a városi szolgáltatások széles körének kiszolgálójává képes válni.

A transzeurópai vasúthálózat elemeként 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. A pályaudvar mint intermodális csomópont teremti meg a kontinentális hálózatnak az országos és helyi hozzáférési lehetőségét.

A pályaudvarok városba történő jobb integrálódásának kulcseleme, hogy a vasúti kapcsolat 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 partnereként tekint a vasútra. Hogy adott városban, adott városnegyedben a vasútállomás helyi szerepének pontosan mik az összetevői, az esetről esetre változhat, 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 fejlesztéseknél egyformán hangsúlyt kapjon a vasútállomás logisztikai, közlekedési háttéréből adódó csomóponti érték, valamint az állomás városon belüli pozíciójából fakadó területi érték.

### Hivatkozások

- Augé, Marc (1995) *Non-places: Introduction of an Anthropology of Super-modernity* London & New York: Verso Books
- Bertolini, Luca (1996) *Nodes and places: complexities of railway station redevelopment*. *European Planning Studies*, Vol.4. No.3. pp.331–345.
- Bertolini, Luca (1998) *Station area redevelopment in five European countries: an international perspective on a complex planning challenge*. *International Planning Studies*, Vol.3. No.2. pp.163–184.

- Bertolini, Luca–Dijst, Martin (2003) Mobility Environments and Network Cities. *Journal of Urban Design* Vol.8. No.1. pp.17–43.
- Castells, Manuel (1996), *The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture* Volume I. Blackwell.
- Gerkan, Meinhardt von (1996) *Renaissance der Bahnhöfe* 316p. Vieweg-Verlag
- Goto, Toshiyuki (2001) New Stations based on Philosophical Reunion of Diversed Technologies. *Japan Railway & Transport Review* No. 28. September 2001 pp. 32–41.
- Hill, Bob (1995) *Changing Stations*. *Japan Railway & Transport Review* December 1995 pp. 23–28.
- Ito, Kuniaki–Chiba, Masatsugu (2001) *Railway Stations and Local Communities in Japan*. *Japan Railway & Transport Review* No. 28. September 2001 pp. 4–17.
- Maillard, Michael (1995) *Reinventing the Railway Station*. *Japan Railway & Transport Review* December 1995 pp. 14–18.
- Oka, Namiki (1995) *The New Shape of Stations*. *Japan Railway & Transport Review* December 1995 pp. 2–5.
- Polyák Levente (2005) *A vágy villamosa. Versenyképesség, fenntarthatóság és az élménnyé tett utazás. Építészforum 2005 augusztus 25-től*  
[http://archivum.epiteszforum.hu/muhely\\_utoxia/vagy\\_villamosa.pdf](http://archivum.epiteszforum.hu/muhely_utoxia/vagy_villamosa.pdf)
- Somai Miklós (2004) *Hogyan növelhető a kollektív közlekedési hálózatok hatékonysága? Külgazdaság, Vol. 48. No. 12. pp.60–76.*
- Stewart, David B (1995) *The New Station as Interface. An Overview of Image, Function and Amenity*. *Japan Railway & Transport Review* December 1995 pp. 6–13.
- Stimman, Hans (1996(?)) *A Future for Berlin, the City of Railways*. In: *Renaissance of Railway Stations, The City in 21st Century*. Editors: Bund Deutscher Architekten BDA; Deutsche Bahn AG; Förderverein Deutsches Architekturzentrum DAZ; in cooperation with Meinhardt von Gerkan; pp. 251–257.
- Suzuki, Takashi (1995) *A Vision of Future Railway Stations*. *Japan Railway & Transport Review* December 1995 pp. 6–13.
- Szentpéteri Márton (1998) *Pályaudvarok reneszánsza*. *Magyar Építőművészet* Vol. X. No. 1.
- Tiry, Corinne (1999) *From Lille-Flandres to Lille-Europe – The Evolution of a Railway Station*. *Japan Railway & Transport Review* No. 20. June 1999 pp. 44–49.

### Köszönetnyilvánítás

A szerző ezúton köszöni meg Perger Imre, Wágner Anna, v Tóth János és Vargha Mihály korábbi szövegváltozatokhoz fűzött megjegyzéseit, tanácsait.