

GONDOLATOK

„BUDAPEST NYUGATI KAPUJA” TERVEZÉSE KAPCSÁN

„Egészen elütő jellegű az a domboldal, mely a budai hegységtől délre, Budafoktól Sós-kútig és Biáiig terül. A budai hegységtől a Mészáros-út széles völgye különíti el, amelyből a Török-ugrató ferde sziklakúpja magánosan emelkedik ki. Ameddig a történelem adatai visszaemlékeznek, mindig ez volt a népek vándorlásának fő útja. A kedvező völgyet rég megszállta a földműves népség. Budaörs, Török-Bálint, Torbágy és Bia, mindmégannyi népes nagy község, itt virágzott fel; a buda-bicskei-szőnyi országút, az ú.n. Mészáros-út évszázadokon át elsőrendű közlekedési út volt; de az államvasutak budapest-szőnyi vonalának kiépítése jóformán nyugalomba helyezte e fontos utat, melyen hosszú járatú fuvaros karavánok helyett ma csak helyi közlekedési eszközök járnak-kelenek, míg magán az egész völgyön gőzparipa száguld végig.”

*Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen 9. kötet
(Magyarország 3. kötet) Budapest, 1893 (540. old.)*

MERRE NÉZ A NYUGATI KAPU?

Amikor a Kelenföldi pályaudvar köré szerveződő rendezési feladat kapcsán¹ értelmezni próbáljuk Budapest nyugati kapujának térségét, mindenekelőtt azzal a ténnyel kell számot vetnünk, hogy bár a múltban mind a kapufunkció, mind a pályaudvar külön-külön léteztek, valójában ezek nem épültek egymásra.

Egy 1893-ból származó leírás hagyományos nyugati bejáratként, marhahajtó útként jellemzi a Kőér- (Hosszúréti-) patak völgyében kialakult évszázados nyugat-keleti útvonalat. Ugyanakkor maga a patak völgy a térség déli szélén, a Dunához szoruló Buda-Fok mentén éri el a torkolatát. A Mészáros úton, ha valaki Budára (vagy Pestre) akart jutni, előbb-utóbb északnak kellett fordulnia, és a Sas-hegyet jobbról, illetve a Gellért-hegyet és a Nap-hegyet balról kerülve jutott a Vár tövébe. (Utóbbi szakaszon a Mészáros utca neve árulkodik még az út beérkezési helyéről.)

Amikor 1861-ben a budai indóház (Déli pályaudvar), illetve az ideérkező vasútvonal kiépült, az követte a hagyományos Mészáros utat, még azon az áron is, hogy a Gellért-hegy nyergén csak alagútépítéssel lehetett az átjutást megoldani.

A mai Kelenföldi pályaudvar mentén kialakított vasútállomásnak nemhogy városkapu szerepe nem volt ekkor, de egyáltalán nem is volt személyforgalma. (Majd csak két évtizeddel később, 1882-ben rendezik be Kelenföldet (és Ferencvárost) személyforgalom fogadására. Közben azonban 1877-ben még el kell készülnie a déli összekötő vasúti hídnak, hogy ezzel Buda és Pest vasútvonalai négy évvel a város egyesítés után fizikailag is összekapcsolódhassanak – és egyben Kelenföld vasútüzemi szerepe megváltozhasson.)

Pedig a Kelenföldi állomás közlekedési földrajzi értelemben már megépítésekor is *kapu* helyzetben volt. A közlekedési földrajz azokat a hágókat, gázlókat, szorosokat, földnyelveket stb. nevezi *kapunak*, amelyek topográfiai és/vagy vízrajzi okokból egy viszonylag szűk sávba kényszerítik a térségen átjutni kívánó forgalmat. A mészárosok útjára, illetve az 1861-ben kiépült vasútvonal vezetésére ható kényszereket érzékelteti a kiegészítés korában írott, de korábbi állapotokra is visszakövetkeztetni igyekvő Rupp Jakab könyvéből közölt melléklet (1. ábra).²

A térkép jól érzékelteti azt a tényt, hogy a Kőér völgyéből északra fordulva egyfelől a dombok, másfelől a mocsaras terület (lágymányos!) jelentette az akadályt, ezek közé szorulva vezetett az út: a kelenföldi állomás ebbe az eredetileg észak-déli irányú bevezető kapuba épült bele, ennek megfelelően kialakított vágánnyal. Ma már szinte mindegy, hogy 1861-ben még valóban fennállt-e a kényszer, átjárhatatlan volt-e a mocsár, vagy csak a megszokott vonalvezetés vezette a tervezőket: tény, hogy az állomás a kelet-nyugati völgy torkában, arra keresztben épült meg.

A következő évtizedben, amikor a déli összekötő vasút megépült, annak irányát már nem látszik befolyásolni a kelenföldi talaj minősége: ellenben jelentős befolyást gyakorolt a vonalvezetésre a már meglévő Kelenföld állomás: hiszen ide kellett észak felől beletalálni a Pestről (akkor még a Losonci – mai Józsefvárosi – pályaudvartól, hiszen a Keleti pályaudvar ekkor még nem létezett) átjövő vágánnyal. Az 1861-ben szinte esetlegesen kialakított Kelenföld állomás 1977-ben (még mindig csak teherforgalom használja!) tehát többé-kevésbé meghatározza, hogy hova kerülhet a vasúti híd, ez pedig visszahat arra, hogy a pesti oldalon hogyan zárul dél felől a vasút íve (később majd ezen akad fenn a Hungária körút íve is).

A századfordulóra lényegében kialakult Kelenföld és Lágymányos utcahálózata, a térség felhasználhatóvá, beépíthetővé

és átjárhatóvá vált, azaz erről az oldalról megszűnt az a „fal” (mocsár), ami az észak–déli kapuzat helyét korábban kijelölte.

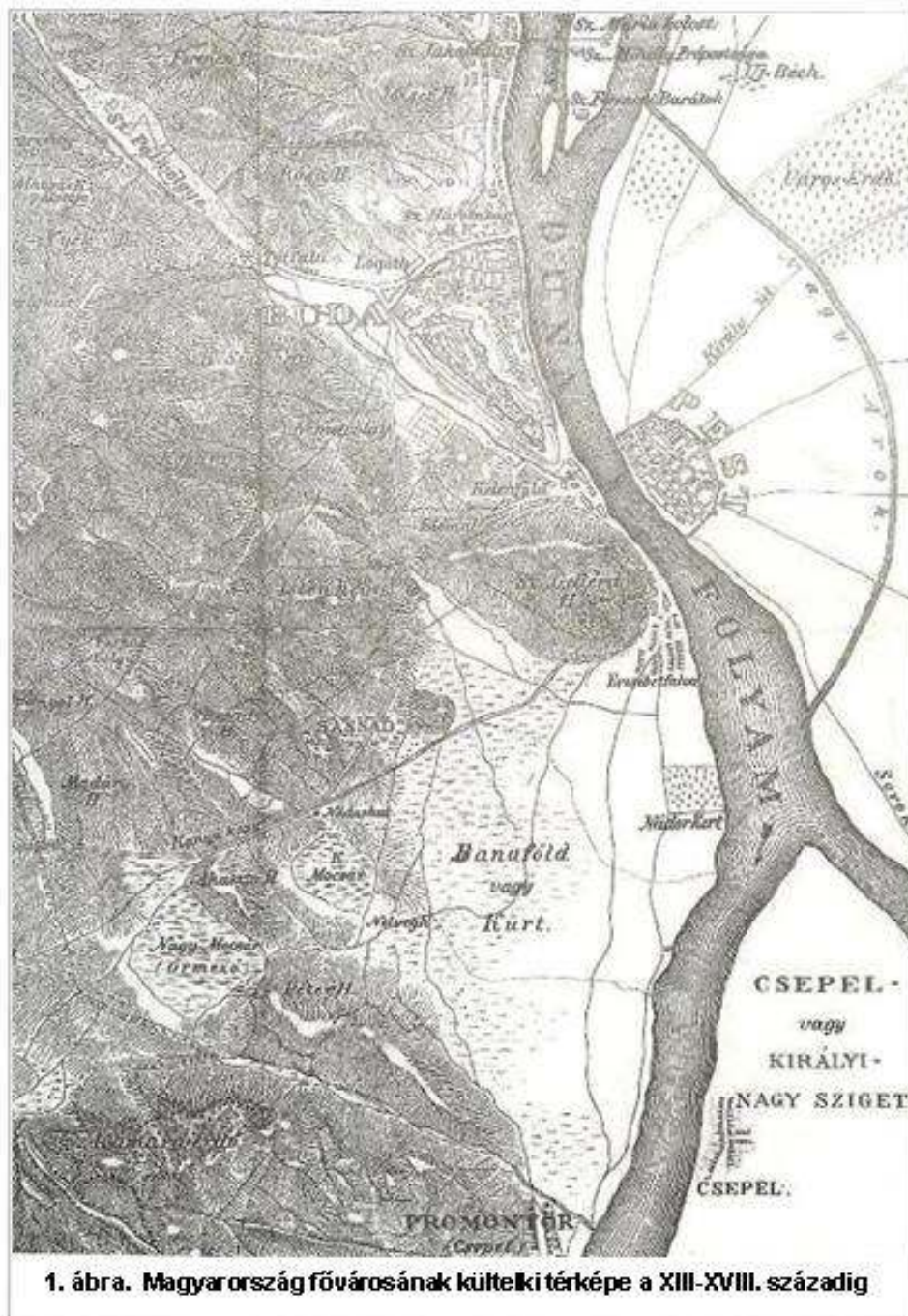
Az a vasút, amelyik eredetileg a lehetséges útirányba és kapuba belesimulva megjavította Budapest külső kapcsolatait, most maga vált (korábbi folyószabályozások, az építési technológia fejlődése, a város növekedése, a vasútállomás forgalma stb. együttes hatásaként) a jelentősen felértékelődött szűkebb kelenföldi térség falává, zavaró tényezőjévé, további fejlődésének akadályává, keresztbe állva és eltorlaszolva a völgy torkolatát, kivezetését.

rült ebbe a csatornába. Leképződött az a fonódási szerepkör is, amit a Kelenföldi pályaudvar betölt (két főirány érkeztetése és továbbítása a város két különböző irányába), ám erre sokáig csak úgy volt mód, hogy a közúti funkcióknak hosszú szakaszon a vasút egyik oldalára kellett szorulniuk („Erzsébet híd, Petőfi híd”), sőt később a tehermentesítő feladatok ellátására megépített Lágymányosi híd is belekerült ugyanebbe a csapdába, szigorúan a vasút északi oldalán maradt, a pesti oldalon fenntartva és megerősítve a Hungária körút elrontott ívét, a budai oldalon pedig az eredeti elképzelés szerint a va-

súthoz simulva (Hamzsabégi út) megkettőzné a vasút által kialakított falat, míg a módosított megoldások szerint eléggé esetleges átjutási útvonalakat keresve hatol keresztül a lakótérségen.

Röviden összefoglalva, az 1861-ben kialakított állomás előbb a vasúti funkciókat, majd a vasúti híd, később a dél-budai és dél-pesti városi úthálózat és a budai autópálya-hálózat, végül (eddig) egy közúti híd kiépítését befolyásolta oly módon, hogy a tervezők – mindig igazodni próbálva a korábban kialakítottakhoz mint adottsághoz – egyre erősítették a korábbi korlátok meghatározó voltát.

Ugyanakkor mint mindennek, a vasútnak is van egy másik oldala. Miközben a városszerkezet egészét tekintve szinte minden dél-budai megoldás fenntartotta és elmélyítette a szerkezet torz voltát és akadályozta a főváros központi városrészei forgalmi problémáinak enyhítését, addig abban a szűkebb térségben, ahol már több évtizede ki kellett volna (és akkor ki lehetett volna) alakítani a tehermentesítő kapcsolatokat, – a csepeli összeköttetést és a dél-pesti közvetlen átkötést (Rózsavölgy, illetve Galvani út–Andor utca) –, ehelyett kialakult egy olyan fajta védettség az átmenő forgalomtól, mint amelyet éppen a korszerű városközpontokban kellene biztosítani. A védett oldalról nézve a kiterjedt „vasúti zárvány” szerepköre pozitív értéket nyert, az élet ehhez idomult hozzá, és



1. ábra. Magyarország fővárosának külterki térképe a XIII-XVIII. századig

Budapest nyugati nagytérségi kapcsolatainak bevezetése mindezek következtében ugyancsak a Kelenföldi pályaudvar foglyává vált. A hatvanas években kezdődő autópálya-építések közúton is visszaadták a mészárosok útjának azt a rangját, amit korábban a vasút átvett tőle, hiszen mind a bécsi, mind a fehérvári (most már „balatoni”) irány bevezetése visszake-

ma már nem lehetne a korábban elszalasztott szerkezeti megoldásokat a korábbi formájukban keresztülvinni. A tehermentesítő megoldások lehetősége még délebbre tolódott: ma már a tárgyalt térség nem a máshol szükségessé vált forgalomelápolást lehetővé tevő forgalomfogadó zóna, hanem maga is csak csillapított forgalmat képes fogadni. Erre a változásra a

tervezés során tekintettel kell lenni, és ennek az elvnek a betartása most már nemcsak 90 fokkal (É–D helyett K–Ny irányba) elfordítja a Kelenföldi pályaudvar térségében szükségesnek tartott kapu irányát, de egy *nyitott* kapu helyett a *félíg zárt kapu* funkcióját bízza rá.

VÁROSKÖZPONT VAGY DISZPÉCSERKÖZPONT?

A „város kapuja” igen hangzatos jelszava kissé eltakarja azt a kérdést, hogy tulajdonképpen milyen funkcióknak is kellene dominálniuk egy megújuló kelenföldi kapuban. Ezúttal a forgalmi szerepköröktől, alulról indulunk el, és egy ezzel kapcsolatos konfliktust próbálunk körüljárni.



A Kelenföldi pályaudvar térsége

Röviden arról van szó, hogy a város magas presztízsű helyszínei, a városközpontok vagy akár az utascserre kitüntetett pontjai is elsősorban a *forgalom, az utas, a vevő, a fogyasztó, a lakos* kiszolgálását kell, hogy előtérbe helyezzék.

A magas színvonalú szolgáltatásoknak természetesen igen komoly műszaki, üzemeltetési feltételei is vannak, az azonban nem engedhető meg, hogy az üzemeltetés szempontjai és berendezései uralják a teret és jelentős mértékben ehhez kelljen idomulniuk a forgalom résztvevőinek.

A közlekedés üzemi funkciói közé tartozik a járművek karbantartása, tárolása, felkészítése, üzemanyag-ellátása, de ide tartozik a végállomási funkciók egy része is, a járművek megfordítása, ellenőrzése. Ahogy egy étteremben a vendégnek nincs közvetlen kapcsolata az ételek előkészítésével, a főzéssel, a tállalással és a mosogatással, úgy a közlekedésben sem engedhető meg, hogy az üzemi szempontok kerüljenek előtérbe.

Budapesten nagyon könnyű olyan példákat mondani, ahol a közlekedés minőségét éppen maga a közlekedés rontja le. A Moszkva tér sokszori javítgatás és kisebb üzemi átszervezés

után is iskolapéldája maradt annak, hogy az utasok többsége sínek tömegén kénytelen átbukdászolni, ha át akar szállni, vagy akár, ha csak el akarja hagyni a teret; hogy a tér jelentős részét várakozó buszok, villamosok, végállomási funkciók, és ezek kiegészítő létesítményei töltik ki, és csak ezek kerülgetésével tud az utas a célja felé igyekezni. Ha pedig a Széna téri buszállomást és annak megközelítését is a csomópont részének tekintjük (annak kellene lennie), akkor még rosszabb a helyzet.

Önmagában az elkülönített gyalogosszint sem oldja meg a funkciókeverésből adódó hátrányokat: A Baross téren ugyan a vágányokon való bukda-

csolást (néhol a villamossal együtt) sikerült kiiktatni, de ettől még a végállomási üzemeltetési szempontok előtérbe helyezésével kialakított átszállóhelyek között itt is elveszett az utas érdeke (gondoljunk a trolik, a villamosok, a buszok végállomásainak elhelyezésére, a metrómegálló és a vasút közötti, vagy akár az előbbiekből bármelyike közötti távolságokra).

Történetileg a helyzet általában úgy alakult, hogy a járművek végállomási funkcióinak ellátási lehetőségét keresve a tömegközlekedési vállalatok természetesen igyekeztek birtokba venni a nagyobb tereket, azokat a térségeket, ahol a feladataik kényelmesen megoldhatók. Ez nem is okozott problémát addig, amíg vagy a tér utasforgalma, vagy a funkciója nem változott meg olyan mértékben, hogy a szolgáltatás és az üzemvitel többé nem fért el együtt. Ilyen konfliktus esetén viszont egyértelműen az *üzemviteli funkciókat kellene kihelyezni*, hiszen a szolgáltatásnak prioritást kell élveznie, függetlenül attól, hogy a végállomás „előbb volt ott”. Az anyagiakban nem a szolgáltatás jobb kielégítésétől függő közlekedési vállalat számára azonban másodlagos maradt az utas érdeke, különösen akkor, ha támogatáshoz jutási feltételei kifejezetten érdekeltté teszik abban, hogy a szolgáltatások minősége rovására is takarékoskodjon.

A Kelenföldi pályaudvar Etele téri előtere kifejezetten a vidéki teherpályaudvarok módjára alakult ki: egy hatalmas összefüggő tér, amit a szekerek, lovak és fuvarosok igényei és jelenléte tagol csupán. Ebbe a térbe került be később a villamos- és buszvégállomás. Ezek a villamosok és buszok azonban lényegében egy irányból érkeztek, egymás közötti forgalmuk gyakorlatilag nem volt, az egyetlen szerepük előbb a pályaudvar utasforgalmának kiszolgálása volt, majd a környező területek intenzívebb beépülésével ehhez járult a lakóterületek és munkahelyek utasforgalma. Ezzel együtt is tér szerepkörében a közlekedésüzemi funkciók domináltak, és bár a gyalogosforgalom helyzete sohasem lett tisztességesen megoldva, az tulajdonképpen megfért az eddigi üzemi funkciókkal. A közlekedésüzemi szerepkör kapcsolódó elemei a Bartók Béla úti villamos-járműtelep és a Thán Károly utcai Volán-telep, kissé távolabb a Hamzabégi úti BKV autóbuszgarázs. E telephelyek közös jellemzője, hogy a vasút menti „lefolyástalan” térség zsákjellege, alacsony értéke tette lehetővé, hogy ezek a létesítmények a területet mintegy városszéli területként hasznosítsák.

Most az elképzelések két, egymásnak ellentmondó irányban kívánják elmozdítani a tér szerepét.

Az egyik irány *a jelenlegi közlekedési üzemviteli funkciókat* extrapolálja, és a távolsági autóbuszok végállomását, egy új metró végállomását, illetve a járműtelephez kapcsolódó funkciókat igyekszik az Etele tér közvetlen közelébe csoportosítani. Az ilyen elképzelések a terület jelenlegi zártságát, alacsony kihasználtságát és viszonylag alacsony értékét tartják szem előtt, forgalmi szempontból pedig azt, hogy az elfalazottság miatt a forgalom továbbra sem válik többirányúvá, ezért az üzemi funkciók fejlesztése sem hoz létre konfliktust a helyi szolgáltatásokkal. Ez az elképzelés illeszkedik a térség „tervezési” hagyományaihoz, vagyis, amikor a jelen állapot változatlanosságát feltételezve valóban az állapotokat bebetonozó hosszú távra ható strukturális döntések alapozódtak meg. Hozzá kell tenni, hogy ma már ez sem könnyű: az üzemcsarnokok és járműtelepek építésének koncepciójával már nemhogy egy vállalkozót, de a főváros vezetését is nehéz lenne lázba hozni, mindenképpen hozzá kell keverni az elképzelésekhez valami nagyobb perspektívájú, korszerűnek hangzó körítést.

A nagyobb ívű tervek *városmegközponti szerepköréről* beszélnek. Itt többféle létező városmegközponti, alközponti funkcióból kellene először meghatározni, miről is van szó.

A Belvárost tehermentesítő, kiemelt alközpontok általában meglévő, összefüggő városszövet központjában helyezkednek el: az adott dél-budai irányban erre a szerepre a Körtér–Kosztolányi Dezső tér térsége várakozik, egy kissé a jelenleginél is erőszakosabb (egyáltalán nem kívánatos) autós prioritású fejlesztés *pedig a Bartók Béla út – Hamzabégi út csomópontot* emelné kitüntetett helyzetbe, mint olyan pontot, amelyik a vasút mindkét oldalával és a Duna mindkét oldalával több irányban is közvetlen kapcsolatban van. Mindezekre az esetekre elmondható az, hogy ami a központi szerepkör lehetőségét felveti (nevezetesen, hogy nagy forgalmú főutak metszéspontjáról van szó), egyben a kiteljesedés akadályát is jelenti: ma már egy korszerű központ csak forgalmi árnyékban alakítható ki, egy vagy több főútcsomópont közelében, de annak közvetlen hátrányaitól megvédve.

A következő fokozatot a fővárosi alközpontokkal nem versenyző, egy-egy kisebb terület belső életét szervező helyi központok jelentik. Szűkebb térségünkben ilyen az Etele út és Tétényi út találkozási pontja és annak környezete, ami egyben a „vasúton belüli” Kelenföld központjának is tekinthető.

Egy harmadik fajta közlekedési funkcionális elosztó központot a közlekedés maga hoz létre, tipikusan az eszközváltó térségekben. Mióta a BKV a ráhordó járatokat, a kizárólagos vonaljegyvet és a viszonylat-szétszabdalást feltalálta (vagyis mintegy harminc éve), Budapesten egyre több kényszerátviteli pont alakul ki. Ha most ezen belül csak a vasút mentén keresünk példákat, akkor is a Zalka Máté tér fővárosi alközponttól Kőbánya–Kispest metróvégállomásos megoldásán keresztül az Erzsébet királyné út torkolatának gyalogaluljárós trolikapcsolatáig terjed a skála. Kőbánya–Kispest esete arra utal, hogy igen nagy forgalmú és számos irányba elosztó tömegközlekedési csomópont is önmagában, spontán módon csak kisszerű „pályaudvari” ellátó kereskedelmet generál, a térséget nem emeli városmegközponti helyzetbe.

A tömegközlekedési csomópontnál nagyobb szabású, közlekedési ipari jellegű üzemi létesítmények egyik formájáról már volt szó a fentiekben, ezek a tömegközlekedéshez kapcsolódó járműtelepek. Megemlítettük, hogy kialakításuk viszonylag alacsony presztízsű, sőt perspektivikusan is ilyen területeken indokolt, hiszen elkészültük után sem értékeli fel a térségüket. A közlekedési üzemek másik jellegzetes formáját alkotják a személygépkocsikhoz kapcsolódó üzemi szolgáltatások. Bár ez nem tekinthető kizárólagosnak, de kétségtelen, hogy ezek a szolgáltatások a városi/települési bevezető szakaszokon nagy számban fordulnak elő. Ez jellemző a Kelenföldi pályaudvar mögötti (nyugati) területre is, az M1–M7-es autópályák és a 70-es főút bevezető szakaszára (szervizek, benzinkút, motel).

A Kelenföldi pályaudvar térségének fejlesztésekor egy funkcionális és egy ütemezési kérdés merül fel a fentiekkel kapcsolatban. *A funkcionális* kérdés arra vonatkozik, hogy a spontán fejlesztési törekvések a térség jelenlegi használati módját veszik alapul és továbbra is ennek megfelelő funkciókat kívánnak itt elhelyezni. Ezeket a törekvéseket mindenképpen figyelembe kell venni, számolni kell velük. Ugyanakkor a terv maga mindenképpen megpróbál egy ennél magasabb hasznosítási fokú, *területfelértékelő* fejlesztést is elindítani. A vasút falának megbontása nélkül nagyon kis területfejlesztő potenciál alakítható ki, a valódi tartalékokat éppen ez a nyitás jelentheti. A nyitás maga kü-

lönböző fokú lehet, a gyalogoskapcsolat kulturáltabbá tételéről a kétfelé kijáratral rendelkező tömegközlekedési megállók keresztül a továbbvezetett tömegközlekedésig, illetve az autós közforgalom számára is rendelkezésre álló átjáróig. Mindegyik eset jelentősen átértékeli az érintett területet, a két oldal egymással való kapcsolatát, illetve a térség egészének a Budaörs irányú, illetve Dél-Buda és Dél-Pest irányú kapcsolatát. Már maguk a tervezett állapothoz fűződő *várakozások* elkezdhetik felértékelni a ma elzártnak vagy városszélinek tekintett területeket, és elindíthatnak egy lassú funkciócsereét. Ugyanakkor a ma átmenő forgalomtól védettséget élvező területek lakossága döntő mértékben abban érdekelt, hogy a funkcionális változás *ne* terjedjen ki a járműforgalom átengedésére. Ebben az érdektérben kell mérlegelni a lehetséges megoldások között.

MILYEN FORGATÓKÖNYVEK KÉPZELHETŐK EL?

Célszerű a további megfontolásokat egy szinttel mélyebben, a rendezési terv léptékében is áttekinteni. Mire ad alkalmat a konkrét terület, ezek kihasználására milyen elképzelések születtek eddig? Az alább leírtak figyelembe veszik, esetenként értelmezik a BFVT-ben szeptember folyamán munkaközi állapotban megismert és megvitatott tervezeteket és elképzeléseket is, ennyiben kollektív munka részének tekinthetők.

Az alapul vett (néha explicit módon nem is deklarált) területfejlesztési elképzelések az alábbi alternatív forgatókönyvek felé indulnak el:

Helyi befektetőt csalogató változat

A cél minél nagyobb forgalom előidézése a teljes tervezési területen, és a forgalomra épülő beruházások számára vonzóvá tett, felértékelődött terület áruba bocsátása. Közvetlen hatása látványos, nagyszabású és gyors beruházások elindítása, jelentős közpénzek igénybevétele gyors anyagi megtérülés ígéretével. E forgatókönyv feltételezi, hogy jelentős beruházási igény van a vasúti kapcsolat, a metró és az autópályák együttes jelenlétét kihasználni tudó vállalkozások részéről, és hogy ezek a vállalkozások meg is fizetik azokat a költségeket, amelybe e többszörös infrastruktúra összenyitása (részben megteremtése) került.

Bár a forgatókönyv a terület fejlesztésének tartalmi elemei helyett kizárólag pénzügyi oldalon fogalmaz meg célokat, a területfejlesztési következmények nagyon markánsak. E változat megnyitja a Bartók Béla utat az autópálya felé, ami kikényszeríti a Hamzsabégyi úton a Lágymányosi híd felé a kapcsolatot megteremtését és a Pestre tartó átmenő forgalomnak a térségen történő átvezetését. Másfelől a kapcsolat megadása tovább növeli a belső Bartók Béla út járműforgalmát, ott nem javítja, hanem rontja a forgalmi és környezeti helyzetet, gépkocsiforgalomra cserélve fel a jelenlegi villamossávot.

Mindezek következtében ez a változat egyértelműen az *autópálya menti térség környezeti és forgalmi viszonyait terjeszti ki az összenyitás révén a ma ennek hátrányaitól még mentes területre, továbbá mind az összefővárosi összefüggéseket, mind a lakosság érdekeit alárendeli az érintett térségből rövid távon nyerni remélt bevételeknek.* Az eredmény még a „sikerés” beru-

házói roham esetén is (tehát ha valóban a várt mértékű fizetőképes beruházói kereslet jelentkezne a térség beépítésére) az életkörülmények romlását idézné elő a térség egésze, sőt jelentős ettől befelé eső térség számára, de ekkor a mérleg másik oldalán a beruházó cégek folyamatos bevételei, illetve az önkormányzat egyszeri nagyobb és folyamatos kisebb jövedelmei jelennének meg. Nagy azonban a kockázata annak, hogy a beruházói nyomás túlbecsült, és nincs valós kereslet a kialakított térség üzleti alapon történő megszerzésére. Ebben az esetben a kiépítésre fordított jelentős közpénzek nem térülnek meg, viszont elkészül egy olyan hálózat, amelyik a fentebb felsorolt valamennyi forgalmi hátrányt hordozza, miközben az utak mentén a forgalmat hasznosító tőkeerős beruházók helyett még hosszú ideig leértékelődött lakások és szenvedő lakosok maradnak. További veszély, hogy a lassan meginduló beruházások is inkább egyes út menti sávok funkciócserejét fogják célozni, és az Etele tér környékének beruházásait továbbra is főleg közpénzek további felhasználásával lehet csak elérni.

Új városközpont kialakítása a Kelenföldi pályaudvar környezetében

Cél a jövőbeli szerkezet előnyeinek bemutatása. Ez a célmegfogalmazás látszólag nagyon eltér a fentebbi változattól, hiszen nem pénzügyi, hanem városszerkezeti kritériumot, jövőképet hirdet meg.

Korábban utaltunk arra, hogy a városközpont mint célkitűzés meglehetősen homályos: és különösen azzá teszi, ha nincs meghatározva az a térség, *aminek a központi funkcióit* el kellene látni. A tényleges helyzet kissé más: a vasút mint fal ma kettévág egy térséget és ennek következtében mind kelet felől, mind nyugat felől a vasút menti zóna peremhelyzetbe került. A reális várakozás az lehet, hogy az éles elfalazás oldásával a peremhelyzet megváltozik, a terület alulértékelttsége megszűnik. Ez jelentős területfelértékelődést jelent, de tartalmában még nem azonos egy *központ* kialakulásával: egyelőre a két teljesen eltérő funkciójú zóna, nevezetesen egy autópálya menti zárványterület és egy lakóintézményi terület határzónájának az összenyitásáról van szó egy pályaudvari kiszolgáló területen keresztül (vagy máshol). Az első felmerülő kérdés, hogy a két zóna összenyitása jelent-e egyáltalán olyan többletpotenciált, amitől az együttes terület *közös térséggé* tud alakulni, megfogalmazható-e valamiféle *új lehatárolódás* az összenyitás következtében. Csak ha erre a kérdésre pozitív a válasz, akkor merülhet fel a következő kérdés, igényel-e ez a térség egy *új központot*, és az *hová esik?*

Fontos aláhúzni, hogy egyáltalán nem evidens, hogy két lakótelep, egy autópálya-csomópont, egy vasútállomás és két kertvárosi övezet, valamint az ezek közötti zárványterületek ezután közös térséget fognak alkotni; de ha így lesz is, nem magától értetődő, hogy a térség központja éppen a vasútállomáshoz kell, hogy essen! Például a meglévő nagyobb utak, az Etele út, a Bartók Béla út és a Budaörsi út eszmei egyenesei ma az „Osztapenko” ponton futnak össze. Egy jövőben összefüggőnek feltételezett térség belső kapcsolatait ezek a sugarak legalább olyan mértékben meg kell határozzák, mint a térségen átívelő két tranzitpálya, a vasút és az autópálya. A jövőbeli összefüggő térség életét éppen akkor kezelhetjük

egy egységként, ha minél jobban sikerül függetleníteni annak belső életét az itt átpréselődő kényszerű tranzit áramától.

Egy olyan terv, amely előrevetíti egy elég nagy távlatban kialakítható folyamatos vegyes funkciójú városi zóna (és központ) létét és tőle szintben elválasztva átviszi a térségen a fővárosba irányuló tranzitot, nagyon jó távlatot biztosít a gondolkodáshoz, ugyanakkor keveset tud mondani arról, hogy ezek az elképzelések hogyan közelíthetők meg a mai (fizikai, finansziális, tudati, politikai) helyzetből. A gyakorlatban az „új városközpont kialakítása” inkább jelszóvá, hívó szóvá változott, és az előző pontban kifejtett beruházói tőke becsalogatását szolgálja (amely forgatókönyv viszont, mint láttuk, éppen az átmenő forgalom pályáinak dominanciája és nem a városias szövet kialakulása felé visz). Célszerű, ha a tervezés során nem keverjük össze a városközpont *szlogenjét* a tényleges kialakítás lehetőségének ennél sokkal távlati**bb** *realitásaival*.

A korábbi hasznosítási formák tehetetlenségi ereje

Bár nem tekinthető tudatosan végiggondolt forgatókönyvnek, de a valóságban igen jelentős a nyomás ebben az irányban. *Cél a térség mai alulhasznosított állapotából fakadó területfelhasználásnak, a közlekedési üzemviteli funkciókhoz kapcsolódó járműtelepeknek vasúti tartalékterületeknek a megtartása, és közpénzek segítségével további hasonló funkciók hosszabb távra történő kialakítása.* Támogatói egyfelől azok a közlekedési szolgáltatók, akik az elkészülő létesítmények hasznélvezői lehetnek, de maguk nem lennének képesek a fejlesztések finanszírozására (BKV, MÁV, Volán), másfelől viszont azok, akik az elnyerhető építési beruházásokra számíthatnak. Mivel ez a cél nem fogalmazható meg explicit módon, állandóan átvételre kerülnek a hivatkozások, hol a magánbefektetői fejlesztésekre, amelyek majd a finansziális egyensúlyt helyreállítják, hol pedig a városközpont kialakítására, ami a tartalmi vonzerőt biztosítja. Ezek az érvelések azonban említetlenül hagyják azt az ellentmondást, ami a közlekedésüzemi hasznosítás perspektívája és a forgalomvonzó befektetői szolgáltatások iránti várakozások között, továbbá ami a közlekedésüzemi hasznosítás jelenléte és városközponti szerepkör kívánalmi között feszül. Sem területérték szempontjából, sem a forgalmi funkciók és szolgáltatások szempontjából nem egyeztethető össze tartósan a magas értékű intenzív hasznosítás és az alacsony területértékre alapozó extenzív hasznosítás együttélése. Ezzel szemben természetesen kialakítható lenne olyan forgatókönyv, amely számol a folyamatok időbeli elhúzóásával, a kereslet mértékének megfelelő fokozatosságával, és a ma még alacsony értékű területek egy részét egy közbenső ütemben *ideiglenesen* számításba veszi extenzív hasznosítás céljára.

Térségi és időbeli összefüggéseket figyelembe vevő változat

Cél az alulértékelt zárványterületek pozíciójának javítása, ugyanakkor a meglévő előnyök megőrzése. Olyan folyamatot kell elindítani, amely képes menet közben is visszacsatolások fogadására, egyes akciók módosítására, változtatására. Nemcsak egy elképzelt végállapotnak, de minden *közbenső állapotnak* is kedvező viszonyokat kell nyújtania.

Ez a forgatókönyv elfogadja tehát a legelső változathoz azt, hogy a folyamat hajtóerejének kell lennie a terület felértékelődésének, és az ennek nyomán ideáramló beruházói tőkének. Ugyanakkor átveszi a második szcenárióból azt, hogy a folyamatban helyet kell biztosítani (bár nem kizárólagos szerepet) a hosszú távú területi tervezői elgondolásoknak is. A feladat éppen e kétféle megközelítés – tehát a spontán ingatlanpiaci folyamatok és egyes távlatos koncepciók – összehangolása.

Ehhez mindkét szélsőséges megközelítést először is meg kell tisztítani bizonyos illúzióktól. *A gondolatmenetben itt egy kissé általánosabb elemzést kell közbeiktatni, mielőtt visszatérhetünk a konkrét forgatókönyv kialakítására.*

A beruházói forgatókönyv illúziója az, hogy a magántőke lesben áll, és alig várja, hogy felvirágoztassa a teljes térséget; és ennek gyors beindítása érdekében néhány százmilliárd forint közpénz beruházása kifejezetten jó üzlet, ezért az eladósodásig menően is érdemes a főváros és a kerület pénzeit ebbe a térségbe fektetni. Ezzel szemben csak az biztos, hogy *a közpénzek elköltésére számító vállalkozások* valóban lesben állnak, és minden vágyuk, hogy minél több, lehetőleg visszafordíthatatlan és leállíthatatlan beruházás induljon meg, amely *számukra* természetesen tartós munkaalkalmat és prosperitást jelent. Ebből azonban egyáltalán nem következik, hogy az előkészülő koncentrált út-, híd-, közmű-, metró-, pályaudvar-, tér- stb. építkezések *hatása* is megfelelné az előrevetített várakozásoknak.

A tervezői forgatókönyv illúziója érdekes módon hasonló: egy tökéletes végállapot felvetítésével azt próbálja elhitetni, hogy a pozitív eredmény a megtervezett állapot mielőbbi felépítésével elérhető. Addig persze lehetnek problémák, de ez a jelenlegi struktúrák elkerülhetetlen szétrombolásának következménye, épp azért kell sietni, hogy mielőbb túlessünk az átmenet periódusán.

Ami a kétfajta illúzióban közös, az a *visszacsatolás igényének teljes hiánya*. Akár megállíthatatlan beruházások beindításáról, akár a végállapotot célzó statikus elképzelés módszeres kialakításáról van szó, a lényeg az, hogy minél előbb kész helyzet teremtsjön, ahol az első esetben már nem is lehet visszalépni, a másik esetben, ha lehetne is, az erre utaló jelzések nem értelmezhetők, hiszen csak a (gyors) átmenet nehézségeiről van szó.

Ahhoz, hogy a kétféle forgatókönyv pozitív elemeit sikerüljön egyíteni, tudatos stratégiát kell kialakítani a fenti illúziók követésének az elkerülésére. Ennek a lényege, hogy *a beindított folyamatok ne járjanak hosszabb távú gazdasági elkötelezettséggel, mint a ma reálisan belátható időtáv*. (Az infrastruktúra tartalmát tekintve mindig hosszabb időszakot alapoz meg: hálózatok kialakítása adott esetben évszázados léptékben meghatározó a stuktúrákra vonatkozóan. Itt nem erről, hanem a létesítési folyamat *gazdasági elkötelezettségeiről* van szó. Ha valamit megépítettünk, annak már vállalni kell a hosszú távú következményeit: de legalább építeni ne építsünk kényszerből olyat, amiről tudjuk, hogy elhibázott!) Ennek az elvnek a betartására akkor van lehetőségünk, ha a fejlesztési *folyamat* során meg tudjuk különböztetni a hatásláncolatok kulcselemeit. Tehát nem elegendő a végállapot kívánatos volta; az csak olyan folyamat keretében fogadható el, amely biztosítja a folyamatos átmenetet a jelenlegi helyzetből, *továbbá* e folyamat során is le-

hetőség van arra, hogy a várakozásokat és a valóságot összevessük, az irányt szükség esetén korrigáljuk. További feltétel, hogy világosan kell látni, hogy az átstrukturálódási folyamat, „az átmenet”, lassú változást jelent, ami adott esetben évtizedekben vagy emberöltőkben mérhető, így semmiképpen nem tekinthető ideiglenes jellegűnek, olyannak, amit el lehetne hanyagolni, ami felett át lehetne siklani. Mindebből az is következik, hogy akkor pedig a jelen időszak spontán hatásaival is érdemben számolni kell, nem elegendő, ha arra számítunk, hogy a tervezett végállapot majd megváltoztatja e hatásokat.

Alább még egyszer összefoglaljuk azokat a fő elveket, amelyeket a kialakítandó területfejlesztési forgatókönyv alapjának tekintünk. Tehát a forgatókönyv:

- *jelen állapot és annak történeti kialakulása elemzésén alapszik;*
- figyelembe veszi a mai törekvéseket, terveket, gondolkodási mintákat is (politikuskok, tervezők, beruházók, lakosok);
- a helyben lakó és a tágabb körű társadalom érdekében (és nem a *rovására*) készül;
- mindezek alapján kialakít egy konszenzuson alapuló hosszú távú elképzelést a kívánatos jövőre vonatkozóan;
- kialakít egy stratégiát az ütemezett kulcstennivalókra és a tőlük várt hatásokra vonatkozóan, amelyet visszacsatolásokon keresztül folyamatosan ellenőriz, karbantart, esetleg módosít;
- gondoskodik arról, hogy a térség meglévő értékei ne sérüljenek, miközben célnak tekinti a térségnek a köz érdekével összhangban történő felértékelődését;
- hajtóerőnek tekinti a beruházói törekvéseket, ugyanakkor tisztában van e törekvések indítékaival, és ezt figyelembe véve igyekszik piaci kilátások befolyásolásával a beruházásokat kívánatosnak tekintett irányokba terelni;
- folyamatosan ellenőrzi a meginduló tőkepiaci folyamatokat és ennek alapján változtat a közpénzek segítségével alakított kínálati stratégián;
- a változtathatóság érdekében csak rövid távra kötelezi el magát a közpénzek odaítélése terén.

A fentebbi általános kitérő után visszatérünk a térségi és időbeli összefüggéseket figyelembe vevő forgatókönyvhöz, és az általános elveket megpróbáljuk behelyettesíteni a rendezési terv térségének összefüggéseibe.

A történeti elemzés azt mutatta, hogy egy és egyharmad évszázadon át a térség a völgy torkolatában megépített vasútállomás köré fejlődött, a fejlesztések megerősítették a térség és a völgy kettévágtatottságát, ugyanakkor az ebből származó szerkezeti problémák egész Dél-Budapest szerkezetének fejlődését meghatározták (értékítéssel: eltorzították). Kiemelendő *helyi* jellegzetesség, hogy a vasút menti területek (a vasút mindkét oldalán) fővárosban belül elfoglalt helyzetükhöz képest alulértékelték, itt tehát pozitív változás kívánatos. Mássalól a vasúttól keletre fekvő térség az elzártság és a híd hiánya miatt az átmenő forgalomtól viszonylag mentes maradt, ami ma pozitív, megőrizendő jellemzőnek számít. Meg kell jegyezni, hogy az utóbbi években (6-os út bevezetése, Lágymányosi híd Egér úti átvezetése) ezt a kiváltságot több támadás érte.

A vasút menti terület alulhasznosítottságának az okait elemezve, fő tényezőként a vasútnak a *területet elvágó hatását*

kell megemlíteni. Ezen túlmenően azonban rá kell arra is mutatni, hogy maga a *vasút közelsége* is tényezője a terület leértékelődésének. Az északi oldalon ehhez a hatáshoz hozzáadódott, hogy a terület *a vasút és az autópálya közé szorult zárvánnyá* vált. Ezen túlmenően maguk az *extenzív területhasznosítási formák* is képesek konzerválni a terület alacsony értékét. Mindezen hatások következtében a vasút két oldalán a fejlődés iránya eltérő volt.

A nyugati oldal alulértékelttségét azzal szokták jellemezni, hogy az autópálya menti sáv az utóbbi évtizedben nem vált olyan befektetői célterületté, mint például Budaörs vagy Törökbálint térsége. Itt tehát a viszonyítási alap az autópályára, az átmenő forgalomra felfűződő szolgáltatási háttér kiteljesedése. Ennek javítására az autópályának és a közvetlen környezetének a jobb kapcsolatát, azaz több fel- és lehajtási lehetőséget biztosító megoldásokat szoktak javasolni. Ebben az esetben a fel- és lehajtási lehetőség kiépítése lenne a területfelértékelő és tökevonzó tényező, ez a kialakítás tehát inkább az első forgatókönyv logikáját (helyi befektetőt csalogató változat) igyekszik követni.

A keleti oldal alulhasznosítottsága inkább úgy jellemezhető, hogy a területet értékessé tevő beépítések egy bizonyos távolságot tartanak a vasúttól, a vasút közvetlen közelében a városias szövet megszűnik (nem alakult ki). A pályaudvar közvetlen környezete egyfajta pozitív visszacsatolásba (öngerjesztés) került a pályaudvar állapotával: az elhanyagolt külterki vasúti létesítmény neki megfelelő területekkel szomszédos, az ellentmondás csak odébb, a tisztas távolban abbahagyott lakótelep-hez képest merül fel.

Vajon biztos-e, hogy az alulhasznosítottság megszüntetésének kulcseleme ezek után a két oldal összenyitása? Ha nyugat felől nézzük, az autópálya mentén lévő területek bekapcsolása a tranzitot kiszolgáló iparágba természetesen még hatékonyabb lenne, ha nemcsak az autópálya és a vasút közötti zárvány, de további területek is hozzákapcsolhatók lennének. Ezzel a gondolatmenettel csak az a probléma, hogy a keleti vasút menti területnek a szempontjából kevésbé tűnik vonzó perspektívának, hogy a városias szövet és a vasút közötti rész valamiféle szállításiintenzív, tranzitot kiszolgáló ipari-kereskedelmi zóna részévé váljék. Nagyon is vitatható, hogy egy ilyen fejlődés pozitív irányba, a városközpont-képződés irányába javítaná a városi szövetet.

A másik lehetséges összenyitási forgatókönyv az lenne, ha a keleti rész városias szöve tudna ennek révén terjedni, „kijutni a kényszerű zártságból”. Különböző eddigi elképzelések tartalmazzák ennek a gondolatnak fontos elemeit, így a tömegközlekedés folyamatosságának a biztosítását és általa a nyugatra eső térség kiszolgálását. Tágabb összefüggésben azonban ez a forgatókönyv még nem fogalmazódott meg, alább ezt kíséreljük meg pótolni.

Az elképzelés ki nem mondott, de megfontolást érdemlő gondolati alapja, hogy *a városias vegyes szövet magasabb rendű területhasznosítási forma, mint az autópálya forgalmára épülő kiszolgáló beruházások* terjedése. Így, ha mód van arra, hogy a jó nagytérségi pozícióban elhelyezkedő terület ténylegesen összekapcsolódjék belső Buda térségével, az ebből adódó előnyök is kiterjeszthetők és nem ipari, hanem városi szövet alakítható ki az autópálya közelében is.

Személy szerint nagyon szimpatikusnak találok ezt a gondolatmenetet, sőt ha a fővárosra olyan populációs nyomás nehezedne, hogy kulcskérdéssé válna újabb városias térségek kialakítása és bekapcsolása, talán érvényesíthető is lenne ez a fajta érték-hierarchia. Ezzel szemben ma azt látjuk, hogy a tendenciák fordítottak: nem annyira a fő útvonalak menti forgalomcsillapítás és visszavárosiasodás válik jellemzővé, mint inkább az, hogy a kereskedelmi beruházások egy-egy célterületen koncentrálnak, inkább megszüntetve a helyi városi kontextust, mint megerősítve azt (miközben kétségtelen, hogy a *legrosszabb* ipari zónák egyes részei viszont elindultak egy vegyes ipari-kereskedelmi átalakulás irányába). Ennek alapján elég nehéz lenne egy belátható távlatban finansiális háttérrel találni egy olyan kedvező forgatókönyvhöz, mely szerint a *Sashegytől Kelenföldig terjedő városias térség összenő, kialakul egy belső ellátási központja valahol az „Ostapenko” és a pályaudvar között, miközben a térség szintben élesen elválasztódik az itt 1–1 sávon még kényszerűen továbbra is elhaladó (M?1-7-es) tranzitúttól (bár annak főbb Pestre tartó áramlatai már az M0-ás és Rózsavölgy térségében elkarolyarodtak). Hasonlóképpen a vasúti pálya is alig képez akadályt, több kisebb utca is külön szintben keresztezi a vasútvo-*nalat, míg a térség fontos tengelyét biztosító Etele úton és Bartók Béla úton a tömegközlekedési kapcsolatok is kereszteznek.

Bár ez a forgatókönyv jól betöltené egy kívánatos jövőkép szerepét, éppen az ebbe az állapotba történő *folyamatos átmenet biztosíthatóságának* és a *finanszírozhatóság realitása* szempontjainak a szem előtt tartása szükségessé teszi az elgondolás további árnyalását.

A vasút elvágó hatásának megszüntetése kapcsán oda jutotunk, hogy a keleti városszövet nyugatra való áttérjedése *kívánatos, de kevésbé reális*, a nyugati autópálya menti hasznosítási forma keletre történő kiterjesztése *realisabb, de egyáltalán nem kívánatos* forgatókönyvhöz vezet. Fennmaradt egy olyan – még nem elemzett – lehetőség, hogy a terület kívánatos felértékelését próbáljuk meg valami másra, *ne* kizárólag a vasúti elválasztó hatás feloldására alapozni. Ebben az esetben egyelőre *fennmarad a jelentős funkcionális különbség* a nyugati és a keleti oldal területhasznosítási formái között, tehát ennek megfelelően külön forgatókönyvek alakíthatók ki.

A *nyugati oldalon kialakuló* autópálya menti hasznosítási forma ebben az esetben kisebb veszéllyel jár, hiszen elsősorban a közvetlenül elérhetővé tett területre hat ki; a vasúti pálya elválasztó hatásának fennmaradása pedig kifejezetten előnyös, hiszen továbbra is védi a keleti térséget a nagyobb forgalom megjelenésétől. (Ugyanakkor az M1-M7-es menti területek felértékelése bizonyos forgalomnövekedést okoz a Budaörsi út város felé vezető szakaszán, hiszen gépkocsival onnan megközelíthető forgalomvonzó szolgáltatások és munkahelyek létesítéséről van szó). Azt a kérdést kell feltenni, vajon mi az a kulcsfontosságú lépés, ami elindíthat egy ilyen fajta fejlesztést, hiszen ennek elvileg eddig sem volt lényeges akadálya? A tervezők megállapítása szerint az autópályához képest jó helyzetben lévő terület beépítését eddig az akadályozta, hogy az autópálya mellől valójában nincs ma biztosítva a közvetlen fel- és lejárás, ami mind a térség ellátási kapcsolatainak, mind az autópályán elhaladókra kifejezhető vonzásnak a szempontjából jelentős hátrányt jelent. Eszerint a legfontosabb lépés a közvetlen kapcsolat biztosítása lenne, természetesen mindkét forgalmi irány számára.

E kérdéskör továbbgondolására lenne szükség abból a szempontból, hogy milyen *távlati* elképzelések hirdethetők meg erre a területre. Azon befektetők számára, akik a *forgalom miatt* telepednének ide, nem tűnne vonzó perspektívának az, hogy jövőben a forgalmat már kijebbe meg kell csapolni, itt főként helyi forgalom marad, illetve a fennmaradó észak-budai tranzit, amit viszont mindentől elkülönítve kellene átengedni. Bár a korábban kifejtettek szerint ez az irány vezet távlatban a terület *valódi* felértékelődéséhez, ez a cél ellentmondásban van azzal, amiért a *mostani* beruházók idejönnének. Ugyanakkor a térségre vonatkozó további reális koncepció ismerete befolyásolhatná a most kialakítandó és megépítendő kapcsolatokat.

A *vasúttól keletre* eső terület kezelése abból a szempontból egyszerűbb, hogy ott a ma meghirdethető szempontok összhangban lehetnek a távlati koncepcióval. E térség viszonylagos zártsága pozitív értéként már ma is megfogalmazódik, és a cél az, hogy ez a térség továbbra is megóvható legyen egy nagy tömegű, itt átzúduló átmenő forgalomtól. Eszerint cél a pályaudvar keleti előterének városiasodó beépítése. A kérdés az, hogy milyen kulcsfontosságú akció képes serkentést adni ebben az irányban.

Korábban szemügyre vettük azokat az érveket, mely szerint ez a térség mint *„a város nyugati kapuja”*, illetve *„egy leendő városközpont”* lenne fejlesztendő, és mindkettőt problematikusnak találtuk. A tervezési gyakorlat egy harmadik erős érve, hogy a *metróvégállomás* lesz az itteni fellendülés kiváltója.

Érdemes visszautalni arra, hogy azok a közlekedésüzemi funkciók, amelyek már eddig idetelepültek, vagy a tervek alapján a térségbe kerülnének (BKV-garázs, villamosremíz, Volán-pályaudvar, metrójárműtelep), mind tipikusan az alacsony értékű térség kihasználói, és idekerülésük ellentmondásban van a tervezett terület-felértékelődéssel, majd a várt forgalommal is.

Ugyanakkor, miközben tehát a Kelenföldi pályaudvar előtere ma is éjszakai gyűjtőhelye a helyi és távolsági busz, valamint a villamosközlekedés járműveinek, a térség *menetrendileg* távolról sincs ilyen jól bekötve a főváros egészébe. Az Etele tér észak-budai (óbudai) kapcsolata mintegy harminc éve megszünt (az akkori 18-as villamos útvonalának megváltoztatásával), a Nyugati pályaudvarral való összeköttetése a 3-as metró átadásakor szűnt meg (a 49-es villamos Bajcsy-Zsilinszky útról való levételével), míg a Zuglóval való közvetlen kapcsolat forgalomhiányra való hivatkozással négy éve szűnt meg (az 1-es busz megszüntetésével). A teljes Hungária körüti kapcsolat lehetősége meglenne, de egyelőre az 1-es villamos budai szakasza nem épül. Ennél sokkal kisebb szakasz hiányán múlik a nagykörüti kapcsolat megteremtése (a 4-es villamos hiányzó vágánykapcsolata a budai Skála és a Kosztolányi Dezső tér között). Nincs kihasználva a városi forgalomban a gyakorlatban egyébként működő nagyvasúti kapcsolat a Kelenföldi pu. és a Keleti pu. között. Ennél kétségkívül jelentősebb fejlesztést igényelne egy, a teljes körvasútsoron végighaladó nagyvasúti kapcsolat alkalmassá tétele a városi közlekedés ellátására.

Mindez a felsorolás azt igazolja, hogy a Kelenföldi pályaudvar kiváló közvetlen kapcsolatba hozható a főváros szinte tetszőleges térségével, és megfordítva, a Kelenföldi pályaudvar a város minden pontjáról jól elérhető, vagy kis fejlesztéssel azzá tehető. Külön kiemelhető, hogy a térnek az Erzsébet

hídtól délre valamennyi fővárosi Duna-híddal kötőpályás kapcsolata van, vagy az könnyen kialakítható. Ez a lehetőség valóban potenciális központtá avathatja a kelenföldi térséget. Hogy ez a lehetőség realizálódjon, annak két feltétele van. *Az egyik feltétel, hogy a térségben kialakuljon az a vonzerő, ami valóban a főváros nagyobb térsége számára indokoltá teszi, hogy úticélul válasszák Kelenföldet.* Jelen tervezési folyamat során el kell gondolkodni azon, mi lehet ez a profil, célpont.

Megjegyzendő, hogy a városba visszavivő metró végállomása nem képez ilyen attrakciót. A metró kiépítése Kelenföldet potenciális tömegközlekedési gyűjtőpont, gazdag fővárosi kapcsolatrendszer fókuszpontja helyett a *Belváros szatellitjévé* teszi, aminek eredményeképpen szinte valamennyi említett kapcsolat megszüntethetővé válik (hiszen az a Belvárosból úgyszólván elérhető), sőt felszámolandó (hiszen a kiépülő metrót valahogy fel kell tölteni utasokkal).³ Úgy fogalmazhatunk tehát, hogy annak, hogy a főváros egészével kialakítható gazdag kapcsolatrendszer valóban létrejöjjön, a *második feltétele, hogy ne épüljön Kelenföldre metró.*

Félreértések elkerülése végett fontos aláhúzni, hogy a metró elhagyása nem jelenti azt, hogy a (4-es, 49-es, esetleg 1-es) villamosok végállomását a Kelenföldi pályaudvar keleti oldalán kellene hagyni. Pontosán ezen a helyen valóban szükség van a tervezett külső szintű megállóra és ezzel a pályaudvar nyugati oldalának a kiszolgálására. A villamosok (és buszok) keresztezésének a megoldása éppen az egyik útja lehet annak, hogy a vasútnak az egyéni gépjárműforgalmat feltartóztató fal szerepe egyelőre megmaradhasson.

Emlékeztetőül: fentebb kérdésként felmerült, de nem született válasz eddig arra, hogy *mi lenne az az attrakció, ami kellően fontosá teszi a Kelenföldi pályaudvar térségét ahhoz, hogy ki tudja használni egyedülálló közlekedési potenciálját?* (Egy lehetséges válasz a Déli pályaudvar funkciójának átvétele. Itt érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy ilyen esetben *valóban* indokolhatóvá válhat, hogy ide érkezzen a metró is. A 2-es metró, a Déli pályaudvar felől.)

A METRÓ KÉRDÉSE

A kelenföldi (vég)állomás

Erről fentebb volt szó, most csak megismételjük, hogy a 4-es metró létesítése jelentős költségek árán kifejezetten lerombolja Kelenföldnek a főváros egész területéhez kapcsolódó nagyívű közlekedési potenciálját (ami egyébként ma nincs kihasználva).

A Körtér és a Kelenföldi pályaudvar között

Az 1998 szeptemberében lezajlott vita (Fehérvári út vagy Bartók Béla út?), már létével is rávilágít arra, hogy milyen bizonytalan alapokon áll a metró budai nyomvonala. Pontosán az tökéletes bizonytalanságok mögött, hogy sem az egyik, sem a másik helyen tulajdonképpen nincs szükség a metróra, viszont mindkét helyen jó lenne egy fél metró. Ezt azonban már kitalálták: úgy hívják, hogy villamos. Teljesen nyilvánvaló, hogy a térség szempontjából két (három) villamosvonal és további néhány buszvonal sokkal jobb ellátottságot biztosít, mint egy metróvonal: egyrészt több helyen férhetőek hozzá a térségen

belül, másrészt a város különböző zónáival képesek közvetlen összeköttetést biztosítani.

A Szabadság híd és a Körtér között

Nagyon gyakori érv, hogy a belső Bartók Béla út valóban olyan zsúfolt, hogy itt mindenképpen szükség van a villamos föld alatt vezetésére. Egyrészt, ha így is lenne, még nem indokolná, hogy további öt kilométeren át lent is kell tartani azt a villamost, tehát ez nem magyarázat például a Körtértől is metróként történő továbbvezetésre. Ennél is lényegesebb azonban, hogy egyáltalán nem a villamos vagy az autóbusz okoz torlódást a Szabadság híd előtt, hanem a gépkocsik. A felszínen elegendő hely van a villamosok és a buszok számára, ezt a helyet kell forgalomszabályozási intézkedésekkel biztosítani. Ha ezek után valóban felmerül, hogy a gépkocsik számára egy alagútra van szükség, ezt meg lehet építeni, fizető alagút formájában, a gépkocsival járók költségén. A prioritások ilyen elrendezése világossá tenné, miért kerül ilyen sokba a fővárosi közlekedés, és egyben ösztönzést jelentene az eltolódott arányok korrigálására. Ezzel szemben a metró kiépítése éppen azt teszi lehetővé, hogy utána a felszín felszabaduljon a gépkocsik számára, ott eggyel több sávot lehessen használni. Ezen keresztül a metró építése nem csökkenti, hanem növeli a fővárosi levegő szennyezettségét. Ugyancsak nem csökkenti, hanem növeli azt a relatív időbeli hátrányt, amit a tömegközlekedéssel utazó elszenved a gépkocsihasználóval szemben. Ezen keresztül az autósok olyan jelzést kapnak, hogy csak használják tovább az autójukat a városban, hiszen épp most tisztították meg számukra az utat a zavaró villamosoktól és buszoktól. (Nem tartozik a közvetlen témához, csak a rend kedvéért jelzem, hogy az itt írottak sok tekintetben érvényesek a Belváros alatt átvezetendő negyedik metró pesti szakaszára is.)

ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

A Kelenföldi pályaudvar 1861. évi megépülése óta elhelyezkedésével meghatározó módon befolyásolta mind közvetlen térsége, mind az általa lezárt völgy beépülését, de ezen messze túlnyúlóan a vasúti híd, a dél-pesti és a dél-budai közlekedési szerkezet és a Lágymányosi híd kialakítását is. A vonalas fejlesztések a vasút vonalához történő mindenkor szoros igazodása következtében a pályaudvar térségének hálózati potenciálja ma elmarad a közlekedésföldrajzi adottságok által lehetővé tett igen magas szinttől, a terület hasznosítása pedig alatta marad a térségnek a fővároson belüli helyzetéből kikövetkeztethető lehetőségeknek.

Minden érdekelt számára egyértelmű, hogy célul kell kitűzni a pályaudvart övező terület felértékelődését, ugyanakkor kevésbé egyértelmű ennek értelmezése, eszközrendszere és időtávlat. A területfelértékelődés értelmezésében rejtett vita van egyfelől a forgalom által generált, és rövid távon megcsapolható kereskedelmi szolgáltatási bevételekre számító beruházói szándékok képviselői, másfelől az ennél gazdagabb kapcsolatrendszeren felépülő egyes funkciójú városzövet és központrendszer magasabbrendűségét hirdető városfejlesztő elképzelések között. A jelenlegi helyzetben, amikor a városközpont csak elképzelés, az autópályán elhúzó forgalom pedig tény, a piaci

tökemozgások egyértelműen a meglévő forgalom kihasználására épülő kereskedelmi-szolgáltatási beruházások felé mozdulnak, különösen, ha sikerül elérniük, hogy az ehhez szükséges infrastruktúra kormányzati/önkormányzati keretek között, közpénzek felhasználásával kiépüljön. Ennek beszámításával lehetne csak reális képet kapni arról, hogy a terület-felértékelődésnek kik viselik a költségeit, és kik a nyertesei.

A hosszabb távra előretételező szemlélet óvatosabb a nagy forgalmi áramlatokra alapozó beruházások megítélésében, tekintetbe véve, hogy jelentős elmozdulás várható a forgalomtól védett térségek felértékelődése felé. Ugyanakkor, miközben ez a végállapot jól lefesthető, nehezebb megtalálni az odavezető és finanszírozható lépéseket.

A Kelenföldi pályaudvar térsége pontosan ezt a dilemmát élezi ki a tervezők számára: a vasút egyik oldalán az autópályán elhaladó forgalom megcsapolásának a lehetővé tétele igéri a gyors beruházói tőkebevonás lehetőségét, míg a másik oldal már belekóstolt egy forgalomtól védett, nyugalmasabb életformába, ami kétségtelenül értéknek számít, kérdés viszont, hogy megfizethető értéknek is számításba vehető-e. Jelen van harmadikként egy jelentős nyomás a jelenleg ott élő extenzív területhasznosítási módok további fejlesztését előirányzó beruházások elérésére.

Mérlegelve az egyes elképzelések realitását, illetve azok közelebbi és távolabbi kilátásait, ma a vasút átjárhatóságának egy lassú és fokozatos megteremtését célszerű előirányozni, azaz jelentősen javítani a hálózatokat a tömegközlekedés és a gyalogosforgalom számára, de fenntartani a védőfalat a gépkocsiforgalom előtt legalább addig az időtávig, amikor a Pestre tartó forgalom előbb megcsapolható és az M1-M7-es Budaörsi úti szakasza visszaminősíthető városi gyűjtőúttá. Ennek következtében a nyugati és a keleti oldal kapcsolata javul, de a fejlesztés rövid távon eltérő utat követ. Az autópálya menti térségben lehetővé válik a forgalom által vonzott beruházások megindulása, de a szabályozásnak figyelembe kell vennie és szabadon hagynia egy későbbi intenzívebb kapcsolat kiépülésének a lehetőségét a vasút és az autópálya vonalán keresztül is. Ezen túlmenően a nyugati zónában meg kell teremteni a városi és városkörnyéki forgalomnak a pályaudvar nyugati előterében történő fogadását, illetve fokozatosan a város felé történő közvetlen továbbvezetését. A vasúton belüli térség fejlesztésében kulcsszerepet kell kapnia egy olyan tömegközlekedési hálózatfejlesztésnek, amely érvényre tudja juttatni a térségnek a fekvéséből adódó előnyét, nevezetesen, hogy a főváros déli térségében a Duna íve következtében valamennyi híd a kelenföldi térségre fókuszálja a forgalmat. Közúti vonatkozásban a térség számára ez kifejezetten hátrányos, tudatos szerkezeti megoldásokkal és forgalomcsillapítással kell a hatását tompítani. Ezek közé tartozik egyelőre a vasúti „fal” meghagyása is, továbbá az, hogy közvetlen tömegközlekedési viszonylatok kialakításával viszont ki kell aknázni, hogy a térség a főváros egészével kiváló kapcsolatba hozható, ezen belül Közép- és Észak-Budával, Dél-Pesttel, Kelet- és Északkelet-Pesttel a Belváros érintése nélkül. Ennek a fejlesztési iránynak ellentmond (és a Belvá-

rosnak is árt), ha a kelenföldi térséget gazdag és sokrétű tömegközlekedési hálózat kialakítása helyett metróval a Belvároshoz csatornázzuk.

Úgy tűnik, az Etele tér beépítésében a mai területértékelési potenciál talaján kialakított funkciók, így a járműüzemi hasznosítás ideiglenes jelleggel vehető számításba, ekkor az eszközül szolgál a terület átértékelésének tudatos fékezéséhez, a túl hirtelen változtatás elkerüléséhez. Ebben az esetben is kulturált és vonzó szintre kell emelni a pályaudvar aluljáróinak mindkét oldalról történő gyalogos és tömegközlekedési megközelítését és meg kell oldani a tömegközlekedéssel való keresztezés lehetőségét, ami ebben az esetben a 49-es villamos, illetve a vele együtt a Bartók Béla út külső szakaszán kivezetett 4-es villamos külön szintű keresztezését jelentheti. Ezenkívül számításba vehető az 1-es villamos, mint a térségnek (esetleg szintén a Kelenföldi pályaudvarnak az Etele úton át) további pesti kapcsolata, most már a Lágymányosi hídon keresztül. Ezen túlmenően a térségnek a pesti oldallal való gyorsvasúti kapcsolata is kialakítható a városi gyorsforgalmi csatornának éppen megfelelő helyen épített vasútvonalon, ugyanitt már ma is biztosított a Keleti pályaudvarral való kapcsolat, míg a Nyugatival történő hasonló fontosságú kapcsolat a 4-es és a 49-es villamos megfelelő fejlesztésével két útvonalon is létrejön. (És a 7-es buszról még nem is volt szó, vagy arról, hogy igény esetén a Budaörsi úton és a Hegyalja úton át akár végig külön buszsáv biztosítható az Erzsébet-híd és a Belváros felé.) Ugyancsak megte-remtendő a térségnek az Észak-Budával való közvetlen tömegközlekedési kapcsolata.

HIVATKOZÁSOK

Rupp Jakob: Buda-Pest és környékének helyrajzi története. Kiadta a M.T. Akadémia Történelmi Bizottsága Pesten, Eggenberger Ferdinánd Magy. Akad. könyvtárusnál 1868 (reprint kiadás: Állami Könyvtérjesztő Vállalat, 1987).

Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben. 9. kötet (Magyarország 3. kötet) Budapest, 1893

Dr. Zielinski Szilárd: Budapest forgalmi viszonyainak rendezése és a Központi fővasút terve. Budapest, Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Részvénytársaság, 1902.

Nagy Béla (irányításával): M4 Metró Budapest. A 4. Metró Etele téri és Móricz Zs. körtéri állomása felszíni térségének rendezését megalapozó, a továbbtervezés szempontjait és irányait meghatározó városrendezési és városszerkezeti elemző tervtanulmány. MŰ-HELY Területfejlesztő és Tervező Részvénytársaság Budapest, 1998. 01. 23.

1 A tanulmány a Budapest Főváros Városepítési Tervező Kft. (BFVT) megbízásából készült. Kelenföldi pályaudvar és térsége szabályozási terve. I. Vizsgálatok BFVT Kft., Budapest, 1998. szeptember.

2 Ugyanakkor a térképet igen óvatosan kell használni, például az *Kelenföld* néven nem a Gellért-hegnytől délre, hanem az attól északra fekvő térséget, Rácvárost nevezi meg, és a mai Kelenföldet Duna-föld vagy Kürt néven jelöli.

3 A folyamat beharangozása már megkezdődött: „A metró elkészültekor megszűnik a kiskörúti villamos”.

TAMÁS FLEISCHER

THOUGHTS ABOUT THE PLANNING OF “THE WESTERN GATE OF BUDAPEST”

In relation with the construction of the new metro line of Budapest – recently halted by the Government – The Author provides an overview of the area of Kelenföld railway station that forms the western gate of Budapest and discusses its past and desired future development. Despite its favourable location within the city structure, the Etele square and its vicinity did not become an integral part of the capital, although this would have been beneficial from several aspects. In the Author’s opinion, the planned fourth metro line would further strengthen its peripheral function.

In order to increase the value of the area, the following actions shall be taken:

- pedestrian and public transport access to the station’s subways from each direction shall be upgraded and the crossing with public transport routes shall be arranged,
 - when planning the improvement of the connection with the Pest side of the town, the recently opened Lágymányosi bridge shall be taken into consideration,
 - urban railway link with the Pest side shall be established, utilising the existing railway tracks,
 - developing surface public transport shall improve the connection with other parts of Budapest.
-

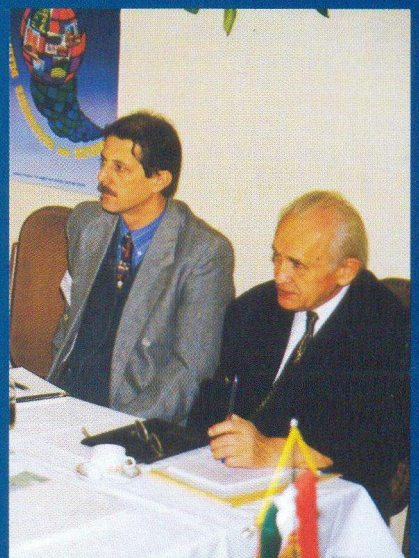
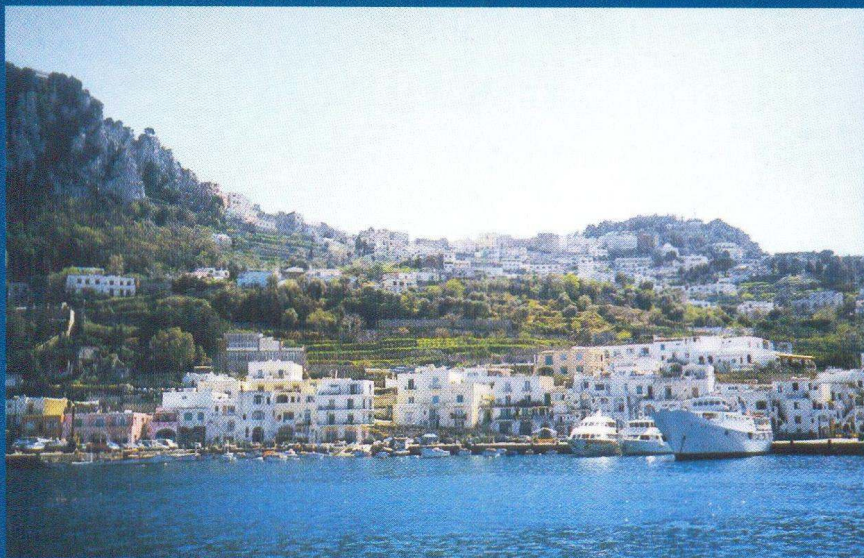
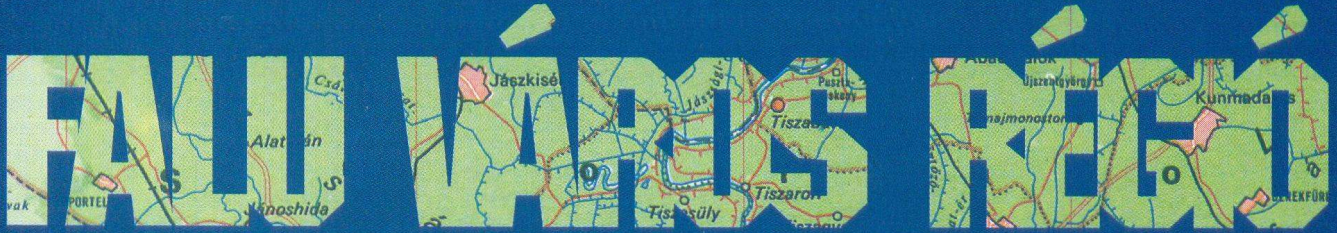
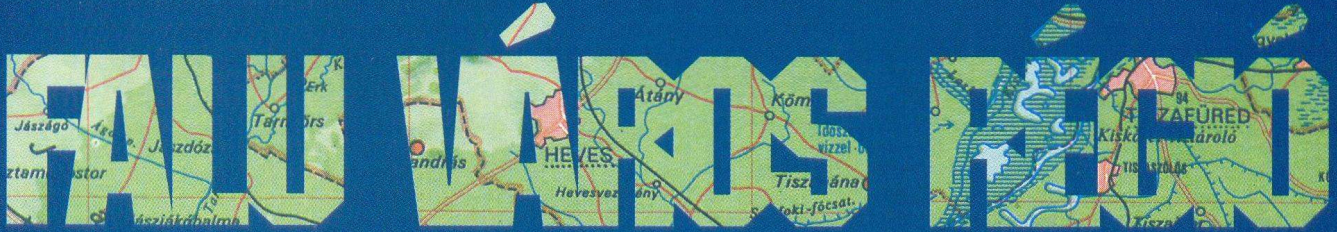
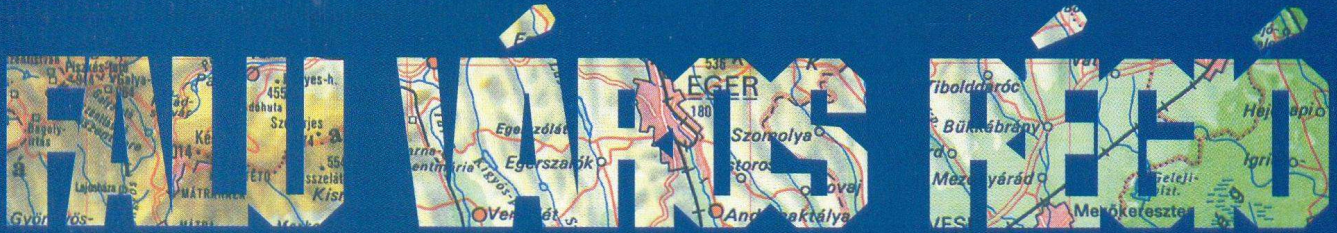
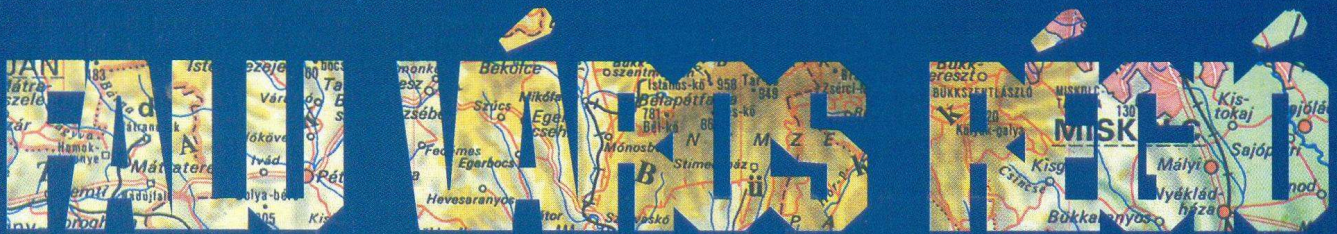
TARTALOMJEGYZÉK

- 2** BEVEZETŐ
- 3** Peter Treuner
KÉRDÉSEK ÉS ÉSZREVÉTELEK:
MAGYARORSZÁG TERÜLETRENDEZÉSI TERVE (OTT)
- 7** Országos Környezetvédelmi Szövetség – Beliczay Erzsébet
AJÁNLÁSOK BUDAPESTÉRT
(Mit várunk az önkormányzatoktól 1998–2002 között?)
- 11** Fleischer Tamás
GONDOLATOK „BUDAPEST NYUGATI KAPUJA”
TERVEZÉSE KAPCSÁN
- 21** Benyó Bertalan
A CSEPELI HÉV ÉS A 103-AS AUTÓBUSZ
- 22** Hörcher Ferencné
HABITAT REGIONÁLIS ÉRTEKEZLET BUDAPESTEN
- 25** Konkolyné Gyuró Éva
35 ÉVES AZ EUROPA NOSTRA
- 30** Kőszeghy Attila
ELGONDOLHATÓ JÖVŐK – TELEPÜLÉSI JÖVŐKÉPEK
- 34** HÍREK AZ EURÓPAI UNIÓBÓL

EURÓPAI TERÜLETFEJLESZTÉSI PERSPEKTÍVA
A GLASGOW-I DOKUMENTUM IV. FEJEZETÉNEK IV.A,B,C/1 ALFEJEZETEI
- 38** HÍREK
- 38** A PHARE Regionális Kísérleti Program tapasztalatai a Dél-Alföld régióban
- 40** A decentralizált területfejlesztési források felhasználásának tapasztalatai, javaslatok a továbbfejlesztésre
- 44** Konferencia a regionális programozásról Pécs, 1998. november 3–4.
- 44** Konferencia az „Európai területfejlesztési perspektívá”-ról Bécs, 1998. november 25–26.
- 44** Miniszterelnöki ígéret a szekszárdi Duna-hídra
- 45** Ipari park másképp
- 46** Dél-dunántúli euroregionális együttműködési megállapodás

A folyóirat támogatói: Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium, mint a KTM jogutódja, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal, Magyar Urbanisztikai Társaság, BME Urbanisztikai Intézete, Központi Statisztikai Hivatal, Belügyminisztérium ■ Főszerkesztő: Hörcher Ferencné ■ A szerkesztőbizottság tagjai: dr. Szaló Péter (a szerkesztőbizottság elnöke), Balogh Ottó, Balsay István, dr. Dorgai László, dr. Faragó László, dr. Jámbor Imre, dr. Kovács Tibor, dr. Meggyesi Tamás, Miklóssy Endre, Paksy Gábor, Schneller István, dr. Szabó Lajos, dr. Szegvári Péter, Szendrőné dr. Font Erzsébet, dr. Trócsányi László, Vajdovichné dr. Visy Erzsébet ■ A szerkesztőség vezetője: Szikla Gyula ■ Fotók: Dékány Tibor ■ Olvasószerkesztő: Körösmezey Lászlóné ■ Tervezőszerkesztő: Pintér József ■ Felelős kiadó: VÁTI Kht., vezérigazgató: Paksy Gábor ■ A szerkesztőség és a kiadó címe: 1016 Budapest, Gellérthegy utca 30–32. Telefon: 356-9122, 375-5691 ■ Fax: 356-8003 ■ Nyomdai előkészítés: Pala 11, TIMP Kft. ■ Nyomás: Komáromi Nyomda és Kiadó Kft. ■ ISSN: 1218-2613

A folyóirat évente tízszer jelenik meg, előfizethető a szerkesztőségben és a kiadóban.



35 éves az EURORA NOSTRA

HABITAT-szakértők találkozója Budapesten