

ÁTJÁRÓ

Járt utat a járatlanért?

Somogyi Krisztina

Nem szükséges szakembernek lenni ahhoz, hogy elgondolkodjunk a város pulzáló, változó karakteréről, a benne létrejövő vagy megakadó mozgásokról. Elég beülni az autóba vagy buszra szállni, hogy benne legyünk a helyzet sűrűjében. A város működésének megértéséhez és jól működő tervek készítéséhez azonban komoly szaktudásokra, különböző tudományok, szempontok és szereplők együttműködésére lenne szükség. Az összefüggéseket kereső vitákra és beszélgetésekre azonban csak ritkán kerül sor. A Budapesti Építész Kamara ezen kívánt változtatni.



Összeköt, de egyben el is választ: az Alkotás utca által elmetszett budai belváros felülnézeti képe

A változó városról elindított fórum aporója egy korábbi beszélgetés, amelyet *Bálint Imre* kamarai elnök és *Pokorni Zoltán*, a XII. kerület polgármestere folytatott az agglomerációból érkező, megnövekedett autós forgalomról. A Budakeszi és Budaörsi utak dugói sokak életét keserítik meg, a menekülő utak behálózják a Hegyvidéket, korábban nyugodt lakónegyedek életét kavarva fel ezzel.

Belső feszültségek?

A FUGA-ban szervezett esemény nyitóelőadásában a polgármester a tágabb összefüggések elemzésével indított. A helyiek élete és a fizikai adottságok közötti kapcsolatról beszélt, így a jelentős számú idős (gyakran 80 év feletti) lakó sajátos köztérhasználatáról, az éppen épülő új városközpont gyalogosbarát megoldásairól, a meglepően sok óvodásról, iskolás-

ról, majd a mindenkit érintő közlekedési problémákról.

„Városi összefüggéseiben szükséges néznie a problémát!” – jelezte Bálint Imre, számos város léptékű terv készítője. „A XII. kerület is a pesti belvárosban kialakult helyzet szenvedő alanya, hiszen a szuburbanizált területekhez köthető reggeli és délutáni átöblítés többek között rajta keresztül valósul meg. A helyzet okainak a

megértéséhez vissza kell lépni az időben. A 60-as években a főváros közlekedése még korszerűnek volt mondható. A nehézséget az hozta, hogy az újjáépítéskor a város belső kerületeibe is kerültek komoly ipari fejlesztések, a vidékről föláramló munkásoknak pedig az 50-es évek végétől előregyártott technológiákkal – blokkal, panellel, kis panellel – nagy lakótelepek épültek. Ezek a helyek akkoriban vonzották a lakókat. Várostervezőként mi még tanultuk a szomszédsági egység ideáját, a lakóknak mozgáskörzeten belül teljes szolgáltatást kellett kapniuk, bölcsőde, óvoda, iskola, egészségügyi ellátás, kereskedelmi egység épült 5–800 méternyi, gyaloglási körzeten belül. A 60-as évek derekától indult be egy kemény belső mozgás a kerületek között, de még jellemzően nem autó használatával. A főváros lépésről-lépésre nőtte ki saját kerekeit. A helyzetet elécsitette a privatizáció, amely számos helyi szolgáltatást tönkretett, és a rendszerváltozás után a lakások megvásárlásának igen kedvező lehetősége teljesen megváltoztatta a történeti belváros tulajdonosi körét. Az idős lakosságra nagy terhet rótt az addigra leromlott állagú épületállomány karbantartása, a költségek fizetése, a családok fiataljai pedig nem belvárosi környezetben szerettek volna élni. Ők szivárogtak ki elsőként a fővárosból. Mára a történeti belváros erősen öregszik, és jelentős a népességvesztés is ezeken a helyeken. Gond van a pesti belváros épületeivel. A várost újra kellene gondolni. Nagy összefogással, kormányzati akarattal együtt lenne fontos komplex módon beavatkozni” – hangsúlyozta a kamara elnöke.

A környezet védelme?

A Hegyvidék polgármestere Jan Gehl nevű dán építész-urbanistát idézve az „élhető város” gondolatát értelmezte, így a „gyalogos kontra autós” kérdésben a kerület belső részein az előbbieket elsőbbséggel mellett érvelt. Szabó-Kalmár Évának és Hapszné Tarcsfalvi Eszternek, a kerület Várostervezési és Főépítési Irodája két vezetőjének az előadásából kiderült, a Böszörményi út felújításának tervezése során nem a gyalogos lép majd le és fel az átkelésnél: az autóknek kell majd szintet váltaniuk. Pokorni Zoltán az agglomerációból érkező forgalom kapcsán jelezte, hogy számos irányban keresik a megoldást és ehhez a partnereket. „A város szélén vagyunk, a budai hegyekben, talán ez a legnagyobb értéke a kerületnek. Közel 40 százalék a zöldfelület aránya, tízszerese-

se a budapesti átlagnak. Ez adottság, amit örököltünk, de fontosnak gondoljuk és megőriztük. A térkép árulkodó, a Hegyvidék kerülethatára a mi oldalunkról erdő, Budakeszin házak népesítik be a hegyet. A vidék már fölette a maga zöld felületét, a főváros óvja a hatalmas, közel 600 hektáros erdőt, amelynek a fele került át a kezelésünkbe a Normafa program részeként. A környezet védelme fontos a számunkra, de kérdés, hogy mi ennek a legjobb módja. A Budakeszi úton kialakuló dugókat látva az a véleményünk, hogy az autókat a főváros határán kívül kellene megfogni, Budapestnek érdemes lenne telket vásárolnia parkolónak Nagykovácsiban, Hűvösvölgyben vagy Budakeszin. Ez azonban csak az egyik fele a megoldásnak, jó tömegközlekedést is kell biztosítani. Nem alternatíva, ha a busz ugyanúgy 40 percet áll a dugóban, mint az autó, ha azonban védett sávban suhanna be 10–12 perc alatt a Széll Kálmán térre, akkor az már valódi ajánlat. A budakeszi erdőt azonban a hatóság védi, és nem ad négy métert az út szélesítésére a természetvédelmi terület kárára. Mert erdőt csökkenteni nem lehet. Ezért autók ezrei reggel és este 50 percen át nyomják ki magukból a füstöt a védett erdőbe. Mi szolgálja a természet ügyét?” – szólította meg a polgármester a teremben lévő közlekedési, várostervezési, településfejlesztési, építészeti és egyéb szakembereket.

Miért nem maradunk otthon?

Pej Kálmán építőmérnök számára az elsődleges kérdés, hogy miért alakul ki a helyváltoztatás igénye. „Minket, közlekedéstervezőket elgondolkodtat, hogy az utak

kapacitását érdemes-e növelni, vagy visszafordítani egyes folyamatokat, így elősegíteni, hogy az emberek többet maradjanak a lakókörnyezetükben. Erre persze okot is kell szolgáltatni. A forgalom megosztása is fontos, és az is, hogy az emberek a közlekedésről tudatosabban gondolkodjanak. Ma a szokásos döntések a jellemzőek, jobb lenne, ha a használók a lehetőségek közül az okos, azaz arányos, gazdaságos, környezettudatos és egészséges megoldásokat választanának ki. Életmód-, település- és közlekedés-szervezési változtatásra egyaránt szükség lenne.

Budakeszi közlekedésfejlesztési koncepciójának készítésekor mi is azt javasoltuk, hogy a főváros határán kívül, a szennyvíztisztító telepnél hozzunk létre intermodális központot. Egy gyors buszsávra tettünk javaslatot, mert a csapadékelvezető árkok lefedésével három sáv még a természetvédelmi területen át is kialakítható. Reggel a gyors busz befelé hozná az utasokat, délután pedig Budakeszi irányába. Budaörs irányból kötőpályás eszközre készült felmérés, de ez a költséghatékonysági elemzésen megbukott. Ott a telekcsik előnyben részesítésével lenne érdemes foglalkozni. Madridban a városba bevezető gyorsforgalmi úton külön sáv segíti az autóbuszokat és az olyan személygépkocsikat, amikben legalább 3 ember ül. Ezt persze szigorúan ellenőrzik. Egy ilyen megoldás összefogásra ösztökél, szemléletváltásra készítet. Szomorú, hogy manapság hiányzik az innováció a közlekedéstervezésben. Nincsenek pályázatok, pedig ötletekre, kreatív megoldásokra mindig szükség van.” – hangsúlyozta a szakember.

A Hegyvidéken a zöldfelület aránya 40 százalék, ez tízszerese a budapesti átlagnak



Megölelni a hegyet?

Molnár László, aki 20 évig volt a FŐMTERV igazgatója, a közösségi tereken szerzett élményről és a városban lezajló folyamatok harmonizálásáról szólt. A jelenlegi probléma egyik okát abban látja, hogy jellemzően lokális megoldásokra koncentrálnak a főváros. Példaként a Széll Kálmán tér fejlesztését említette, amely bár bizonyosan jelentős előrelépés a korábbi állapothoz képest, mégsem ideális, hiszen nem old meg komplex közlekedési helyzeteket. A neves közlekedésmérnök szerint a forgalmat e központi tértől távolabb kellett volna megfogni, például a 2-es metró meghosszabbításával a Pasarét közelében lévő katonai akadémiáig. *„A kompaktság elve fontos lenne a városban, az utazásokat csökkentő, kis távolságokat preferáló város-tervezési irányelv az utóbbi 25 év minden város-tervezési koncepciójában megjelent. A Budapesten zajló folyamatok mégis az ellenkezőjét mutatják, a város lépényszerűen szétterült. Nincsen harmónia a különböző tevékenységek és funkciók között, ez a feszültség csapódik le a közlekedésben. Két szempontból is hátrébb kell lépniünk: elsőként is nem közvetlenül a közlekedést kell tervezniünk, hanem arra kell törekedniünk, hogy értsük az emberek életvitelét. A közlekedés ezt kell hogy szolgálja. Ma jóval nagyobb az igény a mobilitásra, mint pár évtizede. Bevásárolni a szuburbiaiba járunk, megváltozott a munkahelyi struktúra, sok új tényező van. A közlekedésnek ezt kell követnie. A másik rossz gyakorlat a fejlesztések lokális jellege. A közlekedés hálózati rendszerben működik, fontos lenne a problémákat globálisabban kezelni. De ma a kerületek egymásra tolják át a problémáikat, például utak lezárásával.”* A mostanság megjelölt fővárosi fejlesztési zónák, így a vizes VB, a Liget vagy az esetleges Olimpia helyszínei kapcsán Molnár sürgetőnek nevezte a belvárosra nehezedő közlekedési terhelés szétosztását. *„Sokat vitatkoztunk a Hamzsabégi út fejlesztéséről, markáns elvezetést javasolva még a BAH csomópont előtt. Ez, úgy tűnik, nem valósul meg. A felmerülő Olimpia kapcsán érvelünk egy új körvasúti körút terve mellett, hogy a budai oldalról érkező autósok esélyt kapjanak alternatív útvonalak választására, tehát ne kelljen kizárólag a BAH csomópont – Erzsébet híd vonalon közlekedni. A dugódíj bevezetése is át fogja rajzolni a közlekedést. Az Alkotás utca – Margit körút a határvo-nal, aki nem akar majd fizetős zónába jutni, az egyetlen lyukon, a Villányi úton, a*



BAH csomópont: Buda egyik legforgalmasabb közlekedési csomópontja egy nyugodt pillanatban

vasút alatt tud elmenekülni a Rákóczi híd irányába. Ezt orvosolni kell, ott már ma is nagy dugó van.” A korábban hiányolt innovatív felvetésekből Molnár többet is felvillantott, így a Zsámbéki-medencében a vonat fejlesztése komoly lehetőség. *„A hegyeshalmi vonalra az egyik oldalról, az esztergomi vonalra Solymár érintésével, a másik oldalról, Budakeszi északkeleti oldala felől lehetne rákötni. Megölelhetnénk a hegyvidéket a vasúttal két oldalról – szerintem versenyképes alternatíva. Felmerülhet a fogaskerekű meghosszabbítása Budakeszire, de a villamos alagútban történő átvezetésén is gondolkodhatunk. Ezek mind lehetőségek arra, hogy csökkenjen az autós forgalom.”*

Szomszédsági viszonyok?

Beleznay Éva város-tervező építész, aki 2006 novemberétől a Főépítészeti Iroda vezetőjeként, majd Budapest megbízott főépítészeként dolgozott, a Hegyvidék helyi problémáira reflektálva elvi modelleket és jó példákat mutatott be. *„Bécs, Koppenhága és Barcelona fejlesztésében közös, hogy a helyieknek akartak jól élhető helyeket teremteni. Nem a turistáknak! Kis léptékű beavatkozásokkal javították a lakók körében a helyi elkötelezettséget, az identitást. Jan Gehl Koppenhágában 1968-ban vetette fel az ötletet, hogy az emberek az utcán szeretnek találkozni, ezt kell elősegíteni. A városvezetés elsőre nem értette őt, hisz sokat esik az eső, hűvös van – úgy hitték, az embereket nem lehet rávenni arra, hogy biciklizzenek, sétáljanak. Mára bebizonyosodott az ellenkezője.”*

A sétálás kapcsán persze elkerülhetetlen, hogy legyenek városközpontok. A Hegyvidéken ez nem természetes adottság. *„A fenntarthatóság miatt a többközpontú rendszereket preferáljuk. Alain Bertaud »Urban Village« felvetése a város-tervezők álma. A cél itt az lenne, hogy az emberek ott lakjanak, ahol dolgoznak, és ott töltsék el a szabadidejüket is. Álom helyzet, de ritkán megvalósítható. Howard »a jövő kertvárosai« felvetésében azt javasolta, hogy a kitelepült városrészekben is meg kell teremteni a helyi izgalmat, a helyi kötődést erősíteni iskolákkal, közterekkel, helyi attrakciókkal. Az elmúlt időben számos integrált fejlesztési stratégiát olvastam, ez a szándék általában megjelenik. Kivéve Budakeszin, ahol furcsa volt azzal szembesülni, hogy nekik nem céljuk helyi identitás megteremtése, örömmel járnak be »attrakciókért« Budapestre. Sokat emlegetjük a Perry-féle szomszédsági modellt is. A családok életében fontos időszak, amikor a gyerekek felnőnek, ehhez gyalog bejárható lakókörnyezetet társít, központjában az iskolával. Nagy-Budapest 1948-as fejlesztési tervében ez a modell szerepelt, a szomszédsági egységeket megpróbálták meghatározni. Egyedülálló volt a világon, hogy ezek helyi építészeti és egyben identitás-körzetek is voltak, nemcsak szolgáltatási egységekre szervezett lakókörzetek. Egy-egy ilyen egység egyszerűsége mind karaktert is jelentett. Érdekes, hogy a 21. század első éveiben ezek a kerületeknél kisebb városrészek azok, amelyekkel az emberek azonosulnak. Ez a Hegyvidékre is igaz.”*



MOM Bevásárlóközpont, Alkotás Point irodaházak, és MOM sportcentrum az Alkotás utca mentén



Új hangsúlyok a Böszörményi úti Hegyvidéki Önkormányzat mellett. Terv: Platinium Group Kft.

Beköltözne?

A kompaktság, a hálózatosság és a szomszédsági viszonyok a városi mobilitással foglalkozó konferencia kiemelkedő fogalmi voltak. Kocsis János Balázs városszociológus, a Társadalmi és Térbeli Kutatások Központjának tagja is egyetértett azzal, hogy a helykötődés és identitás kisebb egységekre értelmezhető. „A Hegyvidéket 1930-ban választották le az I. kerületről, valójában 1940-ben lett egészen önálló. A történeti városközpont a mai kerület határain túl van, leválasztja róla a széles Alkotás utca és a Déli pályaudvar. Ugyanakkor a Hegyvidék Böszörményi úti része mégis csak központ, a beköltözők célpontja is lehet. A gazdaság globalizálódásának sajátos, új következménye, hogy a központi helyek szerepe felértékelődik. Cégek költöznek a

szuburbiaiából vissza! 20–25 évvel ezelőtt azt gondoltuk, hogy éppen az ellenkezője fog történni, a cégek mind külső zónában lesznek, mert a hely nem értékes. Kiderült, hogy azért, mert közel vannak a szolgáltatások, jó a közlekedés, vannak vendéglők, boltok, és fontos a környezet megjelenése is. A másik trend a »második demográfiai átmenetnek« nevezett átalakulás. A felsőoktatás tömegessé vált, és drasztikusan kitolódik az első gyermekvállalás időpontja. Megjelent egy olyan 25–35 éves réteg, amelynek sok elkölthető jövedelme van, és nem akar kiköltözni, mert a szuburbiaiban unná magát. Ez is felértékeli a belső helyeket. Végül létezik egy harmadik réteg is, amely gyermekvállalás után sem akar külvárosba kiköltözni: ha nem is a magban szeretne élni, hanem kijebb, de városi kör-

nyezetben. A Gesztenyés kert környékén jól látni ennek a rétegnek a megjelenését. A belső kerületek vonzását emeli a műemléki jelleg, a kreatív fiatalok számára nemcsak a szolgáltatások 24 órás megléte, de a közterek és a házak minősége is lényeges.”

A város és a mobilitás kérdéskörében tehát a szociológus számára az ingázás és a szétterjeszkedő főváros jelensége mellett már látszik a belső kerületek felé irányulás és a kompaktságra való törekvés. A KSH adataiból mindez úgy olvasható ki, hogy bár a Hegyvidék lakossága hatvan ezer fő körül stabilizálódni látszik, ezen belül az idősek és a 0–5 évesek aránya nő. Ezt a szociológus az idősek helykötődésével és a belső kerületek iránti igény előbb említett megnövekedésével magyarázza. Dinamikus kapcsolat van tehát a város és a szuburbia között.

Szép új világ?

Hogy mit hoz a jövő? A résztvevők közül mindenkit foglalkoztatott a dugódíj vagy a Déli pályaudvar – MÁV-területek bizonytalansága. Molnár László az e-autók várható elszaporodásán is elgondolkodott. „A Jedlik Ányos tervben 2020-ra a summa autók 1,5 százaléka e-autó, ami hatalmas szám. A PWC csinált erről tanulmányt, ők 45 000–180 000 közé teszik az e-autók számát 2020-ra. Az e-autó nem bocsát ki káros gázt és hangtalan, ezért születtek már a vásárlást ösztönző döntések, többek között adókedvezmény, ingyen parkolás és a buszsáv használatának lehetősége is felmerült. Elsőként a XII. és II. kerületi lakosok lesznek azok, akik ilyen autót vesznek majd, de csak városi használatra, tehát feltehetően tartanak majd hagyományos gépkocsit is országutakra. Vajon hol fognak állni a többlet autók a kerületben? És milyen terhelést jelentenek a közutakra?” – vetítette elénk a jövő új közlekedési problémáját a szakember.

Az Átjáró – Konferencia a változó városról címmel elindított közös gondolkodás legfontosabb eredménye éppen a távlatok, a nagyobb összefüggések és szinergiák keresése volt. Ahogyan Bálint Imre fogalmazott: „A városról való gondolkodás olyan, mint a gyereknevelés: az eredmények nem ma és nem holnap látszanak, hanem évtizedek múltán. Most azon kell gondolkodjunk, hogy hosszabb távon hogyan lesz majd újra élhető a főváros immáron a 21. század elvárásainak megfelelően. Ehhez azonban széles körben lefolytatott szakmai beszélgetésekre van elsőként szükség.” ●