

BALOGH PÉTER ISTVÁN, ERŐ ZOLTÁN, MOHÁCSI SÁNDOR

A budapesti „négyes metró” és a városi szabadterek ESETTANULMÁNY – MÁSODIK RÉSZ

The Metroline No.4 in Budapest and the open spaces

LEKTOR | SZILÁGYI KINGA

A városi szabadterek építészetének létrehozásához mindenképp szükség van megrendelőre, méghozzá igényes megrendelőre, valamint megfelelő alkalomra. Ha Budapest nem rendelkezik általános köztérfejlesztési programmal (márpedig nem rendelkezik), ha nincs folyamatos gyakorlata a minőségi köztérépítésben, akkor jó alkalomnak kínálkozhat erre a 21. évszázad beruházása, a „négyes metró”. Cikkünk második részében azt kívánjuk bemutatni, hogy ez a nagyléptékű városfejlesztési projekt milyen módon segíti, segítheti, segíthetné a városi köztér megújításának, fejlesztésének ügyét.

Tény, hogy egy új metró vonalvezetését, az állomások helyének kijelölését elsősorban nem a felszín lehetséges alakításának tervei vagy a köztér fejlesztésének koncepciója, hanem számos egyéb szempont – szerencsés esetben városfejlesztési és –üzemeltetési kérdések; nálunk inkább talajmechanikai adottságok, vasúti vonalvezetés, kiviteli technológiák, feltételezett gazdasági racionalitás, építéshatósági körülmények – határozzák meg. Mindez részben érthető, hiszen a metróépítés valóban ennyire multidiszciplináris döntéseket igényel, azonban a nagy mérnöki beruházások kapcsán az utóbbi időben a művek létrehozását célzó mérnöki döntések mellett gyakran háttérbe szorultak a használók szempontjait képviselő (város)építészeti, tájépítészeti szempontok.¹

A 4-es metró Vasúthatósági Engedélyezési Tervei (VET) 1997-98 idején készültek. Ez a terv meghatározta a vonalvezetést, az állomások pontos (!) helyét, az állomások építésének rendszerét, a felszíni kapcsolatok főbb lehetőségeit, és számos döntést hozott a felszíni területek kialakításának kérdéseiben. Minden további terv ennek a vezértervnek többé-kevésbé

alárendelt módon készült. A vonalvezetés megváltoztatásáról, az állomások helyének – vagy akárcsak a nevének – módosításáról a későbbiekben már nem lehetett szó.

Amint a metróépítés valóban reális feladatként jelent meg, a Főépítész Iroda egyre szorosabb együttműködést alakított ki az Építetövel, a DBR Metró Projektigazgatósággal. Együttműködésük révén került sor a felszíni tereket érintő Szabályozási Tervek elkészítésére, és egyes felszíni terek kialakítása kapcsán meghívásos építészeti pályázatok kiírására 2000 végétől, 2001 tavaszától kezdve. Az viszonylag gyorsan kiderült, hogy a felszínrendezések kidolgozásához nem a Szabályozási Terv műfaja a legkedvezőbb – azok bonyolult egyeztetési, hatósági eljárási, jogszabály-alkotási folyamatai nem a legcélszerűbben szolgálták a feladatot –, azonban az is jól láthatóvá vált, hogy a felszínnek tervezéséhez még rengeteg kreatív energia szükséges, aminek megjelenését viszont éppen a Szabályozási Tervek készítésének folyamata tette lehetővé. Az is nyilvánvalóvá vált ekkor, hogy a tervek összecsiszolása, integrálása az ágazati szempontokon túltekintő várospolitikai feladat.

2002-2003 során megvalósultak az „előrehozott felszíni rendezés” feladatai: elkészült a Bartók Béla út belső és külső szakasza, a Szent Gellért tér, a Móricz Zsigmond körtér, a Fehérvári út és a Bocskai úti aluljáró, valamint a Kosztolányi Dezső tér.

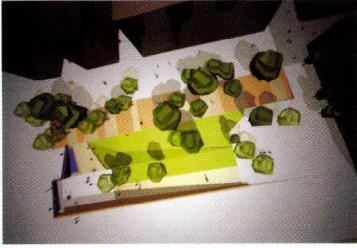
Ugyanakkor a tervezett új metró építészeti arculatának főbb kérdései viszonylag későn – a Főépítési Iroda hosszas küzdelme nyomán – 2003 őszén kiírt nyilvános építészeti tervpályázat keretében dőltek el.² Ekkor olyan – a földalatti létesítmények világán túlmutató – kérdésekben kellett dönteni, hogy a 10 állomás „egyforma” legyen-e, hiszen egy fejlesztés keretében készülnek; vagy (ismert példákhoz hasonlóan) „helyidentitással” rendelkezzenek, vagyis különböző építészeti megoldásokon keresztül kapcsolódjanak a városrészhez, ahová az uta-

sok megérkeznek. Ehhez a kérdéshez járult még a „felszín – mély” konkrét fizikai kapcsolatának mérete, léptéke és megjelenési formája, amely a minimalizált számú és méretű „egyszerű lépcsőfeljáróktól kezdve (Bocskai út), a különböző elvű és karakterű felülvilágítókon keresztül (Fővám tér, Baross tér), az igen nagyvonalú felszíni épületekben testet öltő állomásokig terjed (Tétfényi út). A végeredmény azonos építészeti elgondolások „hely- és alkotóspecifikus” alkalmazása lett, amely egyszerre biztosítja a jól felismerhető állomási karaktert és a magas építészeti minőséget.³

A felszíni terek továbbtervezésére 2005 elejétől kezdődően az állomások engedélyezési terveinek készítése mellett számos más tervezési feladat kapcsán került sor. Mivel ez Budapest első olyan metróvonalára, amely a város-rene-

szánsz; a belső, történeti városrészek újjáélesztésének korszakában készül, ezért teljesen más szemlélettel kellett a „felszín” kérdéseit vizsgálni, mint a korábbi vonalak építésénél. Ekkor, az alátámasztó felszíni tervek készítésekor kellett és lehetett olyan – városi értelemben alapvető, mégis a projektben most először megjelenő – kérdéseken gondolkodni, mint hogy „hol kezdődik a metró”, „milyen jelleggel és minőségben kell megjelenjen a városban, a felszínen, a városi szabadtereken”? Tisztázni kellett a hagyományos és felvonós felszínkapcsolatok számát és megjelenési formáit, illetve a szigorúan meghatározott szellőzőkapacitás felszínen megjelenő műtárgyainak méretét és jellegét. Összességében a tervezés során megerősítést nyert azon hipotézisünk, hogy már a nyomvonal kijelölése (tágabb és szűkebb értelemben is) alapvetően meghatározza a belső területfejlődés módját, irányát – és ezzel együtt a városi szabadterek jövőjét.



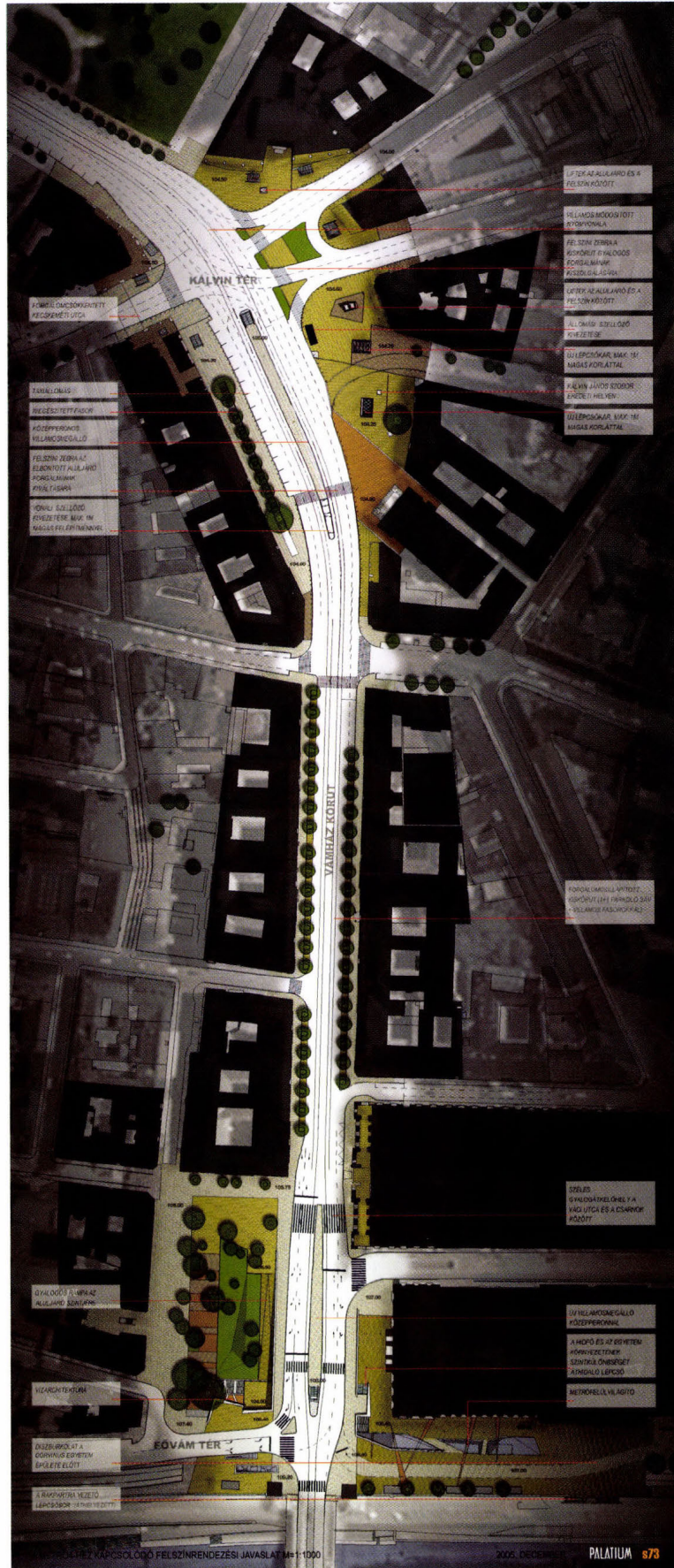


FŐVÁM TÉR ÉS KÁLVIN TÉR

Az új metróvonal építése a történelmi Belvárost a Kiskörút vonalán érinti, a tömegközlekedési hálózat átalakulása e két tér szempontjából a legjelentősebb, voltaképp ide helyeződik át a Belváros kapuja.⁴

Ezzel a kihívással már az a tanulmány is számolt, amelyik a Kiskörút rehabilitációja kapcsán vizsgálta a térség közterületei fejlesztésének lehetőségét, majd az ezt követően kidolgozott Szabályozási Tervek⁶ is az itt felvetett megoldásokon alapultak. A javaslatok a közúti forgalom területeinek szűkítését, a gyalogos területek bővítését vetették fel, a környező kerületekben – a Belvárosban a Váci utca, a Józsefvárosban a Reviczky és Krúdy Gyula utcai tengely, a Ferencvárosban a Ráday utca – korábban kialakított gyalogoshálózatok közötti kapcsolat erősítésére. Mindig kiemelt hangsúlyt kapott a Belgrád rakpart és a Közraktárak között kialakítandó gyalogos tésor kérdése. Ezek a megoldások természetesen a terület gépjárműforgalmának tudatos csillapításával számoltak.

A Fővám téren a Szabályozási Terv készítésének időszakában fontos viták zajlottak a felszíni villamosközlekedés kapcsán. A legfontosabb kérdés az volt, hogy a Szabadság hídon és a Kiskörúton megmaradjanak-e a villamosvágányok. Míg a metró korábbi tervei a 47-49-es villamos megszüntetését feltételezték, a főépítész, Schneller István a Rákóczi út, a Bajcsy Zsilinszky út, és elsősorban az Üllői út korábbi kedvezőtlen tapasztalatai alapján a felszíni tömegközlekedés megszüntetésétől féltette a Kiskörutat. Végül egyértelmű döntés született a villamos



2 | Fővám tér (Devényri és Tsa. Kft.) - Kiskörút (FŐMÉRTÉV Zrt.) - Kálvin tér (KÖZTI Zrt. Skardelli Stúdió - stúdió73) - felszínrendezés, engedélyezési terv, 2006
 3 | Fővám tér - Kiskörút - Kálvin tér, a metróállomások engedélyezési terveinek felszíni alátámasztó munkarésze - Palatium Stúdió Kft. - stúdió73, 2005

megőrzéséről, felvetve esetleges északi meghosszabbításának lehetőségét is. A másik komoly vita a 2-es villamos Fővám téri átvezetésének kérdésében alakult ki.⁷ Felmerült annak lehetősége, hogy az Észak-Dél irányú villamosvágányok is a felszínre kerüljenek, s a tér kiterjesztett gyalogoszónájába illeszkedjenek bele. Ennek városépítészeti előnyei egyértelműek: elmaradnak a hosszú lehajtórampák nyílásai, melyek, mint sebek hasítják fel a rakpart emelkedő síkjait. A közlekedési szakma a korábban már elért eredmények védelmében ragaszkodott az aluljáróban vezetett villamoshoz, így kompromisszumos megoldásként olyan aluljáró tervei készültek el, amelyek a korábbinál hosszabban vezetnek a villamost a felszín alatt, így a Corvinus Egyetem középrizalitja előtt egybefüggő gyalogos tér alakulhat ki.⁸

A fenti alapelvekre építve, az állomások tervezésével párhuzamosan elkészültek a terek felszíni kialakításának egységes szellemű tervei is,⁹ azonban a végleges tervet külön építészirodák készítették el. Az állomással együtt kialakított felszíni koncepció a Belváros gyalogos kapujaként értelmezve a

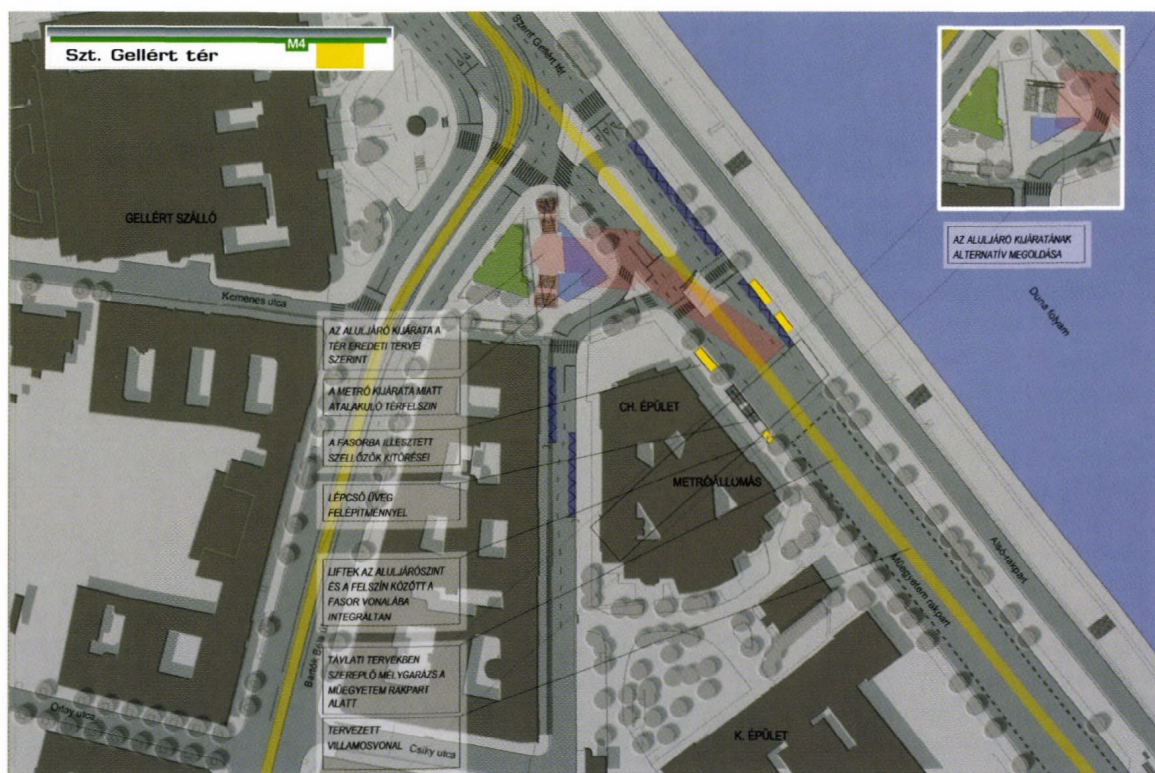
teret és az ahhoz készülő igen komoly földalatti műtárgyat változatos szintviszonyú, nagy zöldfelülettel rendelkező teret vázolt fel. A villamos-metró aluljáró északi kapuja egy süllyesztett városi térre nyílt (természetes bevilágítást és szellőzést biztosítva ezzel a térszint alatti világnak), amelyet széles, alig emelkedő sétány kötött össze a Váci utca torkolatában kialakuló díszburkolattal. A terv másik súlyponti eleme a Fővám tér északi homlokzata mentén a rakpart felé emelkedő széles terasz volt, amely végpontjából feltártul a páratlan budai panoráma.

A végleges tervekben¹⁰ végül (többek között közműkiváltási problémákra hivatkozva) elmaradt a Fővám téri aluljáró nagyvonalú rámpás kijárata – helyette kisebb, nagy magasságú lépcső készül a tér felső pontján, mozgólépcsővel kiegészítve. A tér egésze megőrzi a mai magassági viszonyokat és a korábban felvetett változatos park-tér együttes helyett burkolt, fásított városi teret alakít ki.

A Kálvin tér három kerület tervezett gyalogos prioritású zónáinak metszéspontja. Ez a tény és a kialakuló metró-

csomópont olyan városi tér kialakítását támasztja alá, amely a déli belváros fő találkozási pontjává válhat. A tervezés során – igen szerencsés módon – nem fragmentált szakmai struktúrában készültek az építészeti és kertépítészeti tervek, hanem a tájépítészeti szempontok szerves együttműködés során épültek be a térrendezési koncepcióba.¹¹

A tér történelmi képeit elemezve egy nyílt tér vált általános tervezési előképpé, ahonnan – Kecskeméti kapu fókuszponttal – országos jelentőségű közlekedési irányok tárulnak fel. Ehhez a funkcióhoz nyílt, a homlokzatokat feltáró, városépítészeti értelemben is reprezentativitást hordozó tér kialakítása szükséges, amelyen a zöldfelületi elemek sűrűsége nem éri el a fásított köztér szintjét. A Kálvin tér első tervváltozatai ilyenek voltak. A későbbi tervezés során kerületi bizottsági, tervtanácsi, főépítészeti vélemények beépítésével lényegesen „zöldebb” javaslat alakult ki (nagy, zöld kazetták a lejáróépületek környezetében, nagy mennyiségű dézsás fa kihelyezése), azonban az ügy néhány bírálója számára még ez a változat is „túl szürkének” bizonyult.



SZENT GELLÉRT TÉR

A Szent Gellért tér a metróállomások sorában az egyik legkisebb forgalmú lesz, amit városszerkezeti pozíciója eleve meghatároz: a környező terület felét a Duna, további egynegyedét a Gellért-hegy foglalja el, a beépített területek egy része a Műszaki Egyetem kisebb forgalmú tömbje.

A felszín átalakításának koncepciója a Bartók Béla út korábbi hangsúlyos tengelyének megszüntetése volt, amelynek révén a Gellért Szálloda előtti tér bővítésére, a közúti forgalom déli irányú elhúzására került sor. A szálloda tengelyét hangsúlyos, szoborszerű építmény, a sokak által, sokszor vitatott, de mára vitathatatlanul a kerület jelképei közé tartozó Ivókút-ház foglalja el.

Kétségtelen, hogy számos kritika érte a közlekedési rendszer átalakítását is, különös tekintettel az igen éles, kis sugarú fordulóra a szálloda főhomlokzata előtt – de a Gellért tér mégis azon kevés megújult közterek egyike, ahol a szabadtér-alakítási szempontok is markánsan megjelentek a „tisztán” közlekedési szakági szemléleten kívül és érvényesíteni tudtak „csupán esztétikai” szempontokat is a „mérnöki logika” mellett. Ugyanakkor a tér ilyen kialakítása már számol a budai rakparti villamos déli irányú továbbvezetésével, a csomópont kialakítása helyet ad a majdani vágányok számára. A metróállomás maga a Műegyetem rakparton, a „Ch” épület előtti szakaszon létesül. Mozgólépcsői a Gellért térre érkeznek, viszont a rakparton kapnak helyet a felvonók, ami egyfajta mellékbejáratként jó kapcsolatot teremt a „K” épület felé.¹²

MÓRICZ ZSIGMOND KÖRTÉR

A tér voltaképpen már a 20.sz. eleji kialakulásakor a „Fehérvári út torkolatának” szerepét kapta. A tér két részre tagolható: a belső, formálisabb tér centrumát a Szent Imre szobor határozza meg, míg a külső, körcikkely alakú térrész központi eleme a korábbi, mára műemlékké nyilvánított HÉV-végállomás, a „gomba”.¹³

A Móricz Zsigmond körtér ma Dél-Buda legnagyobb forgalmú közösségi közlekedési csomópontja. A metróvonal átadása ezt a forgalmat némileg csökkenteni fogja, hiszen több autóbuszjárat a vonalat a Kelenföldi pu. térségében fogja elérni s így itteni végállomásuk megszűnik, azonban a tér „gócpont” jellege nem fog döntően megváltozni. A téren szintén az ún. előzetes felszínrendezési munkák során elkészült a gyalogos aluljáró egy jelentős része, ill. a gomba környezetének gyalogos felületei¹⁴ a fűtött kavicszobrokkal, és a közúti területek egy része.

Tény, hogy a tér kialakítását a közutak és villamosvágányok vezetése határozza meg elsősorban, aminek áldozatul esik a tér korábbi tagolása, egyes gyalogoskapcsolatok kialakítása (pl. az íves házak közvetlen kapcsolata a gomba melletti térrészekkel). Létrejön viszont egy olyan egybefüggő gyalogosfelület, amely a Fehérvári úti villamosok megállóit, az aluljárórendszer lejáróit is magába foglalja. A felszín új, markáns építészeti eleme lesz a villamosmegállók üveg felépítménye¹⁵, mely jelentős méreteivel a gomba épületét ellenpontoszza. Az épület ilyen kialakítása, mérete viták sorát hozta magával, azonban ezzel a kialakítással elkerülhető a metróállomás téren megjelenő elemeinek szétosztott elhelyezése. A tér használatában mindenképpen nagy nyereségnek kell elkönyvelnünk, hogy a metróállomás átadásával a gomba felszabadítható mai BKV funkcióitól, és könnyed, áttört pavilonként vendéglátó funkciókat tud ellátni – hasonló megújulás-



51



61

4 | A „Szent Gellért tér” metróállomás fejszíni kapcsolatainak vizsgálata – Palatium Stúdió Kft. - stúdió73, 2005

5 | A Móricz Zsigmond körtér (akkor Horthy Miklós tér) 1940-ben - archiv. web

6 | A Móricz Zsigmond körtér a tervezett metróépülettel – Gejzsz és Lenzsér Kft., 2005-2007

sal, mint amit a Kosztolányi Dezső téri buszpályaudvar kapcsán láthattunk.

A tér és az állomás kialakítása kapcsán lángolt fel az aluljáró-vita. Az új metróvonal felszíni tereinek kialakításánál általános törekvés, hogy – a korábbi gyakorlattal ellentétben – a gyalogosforgalom mindenhol kapja meg a felszíni átkelés lehetőségét, és így nem kényszerül az aluljárókba. A Móricz Zsigmond körtér esetében többen megkérdőjelezték még azt is, hogy egyáltalán létesüljön-e aluljáró a téren. A közlekedési szakma az állomás nagy forgalmára, a tér zsúfoltságára hivatkozva egy elosztó aluljáró kialakítását indokoltan látta, több városépítész az „aluljáróvilág” kialakulásának következményeitől féltette a teret. Végül – több tervtanács vitáját követően – a téren meglehetősen kiterjedt aluljárórendszer fog megépülni, az állomás is két kijáratot kap. A Váli utcai kijáratot a Fehérvári út belső szakaszának városközponti jellege és a Skála területre tervezett nagy léptékű beruházás indokolja (bár ez a kapcsolatot jóval rövidebb aluljárószakasz és határozott felszíni gyalogoskapcsolat segítségével is megoldható lett volna). Kedvező változás, hogy megszűnt a 6-os villamos hurokfordulója, így a Váli utca gyalogos utcává alakítható – jóval kevésbé szerencsés azonban az ennek érdekében a Karinthy Frigyes út torkolatában létesített új villamos-végállomás kialakítása.

Az állomás építése kapcsán kialakult vita azt is megkérdőjelezte, hogy szabad-e az ilyen zsúfolt beépítésű belvárosias területeken felülről, résfalas módszerrel építeni az állomásokat. Miközben a megoldásnak valóban vannak műszaki előnyei, a felszíni forgalom zavarása, a közművek átépítése a fasorok ellehetetlenítése kétségtelenül a hátrányok sorát gyarapítja.

BOCSKAI ÚT

A Bocskai úti állomás létesítése kapcsán a legkomolyabb viták során az állomás szükségessége kérdőjeleződött meg. Kétségtelen, hogy igen közel esik a Móricz Zsigmond körtéri állomáshoz.¹⁶

Az előrehozott felszíni munkák során a Bocskai úti és a Fehérvári út kereszteződésében elkészült az aluljáró¹⁷, amelyhez később az állomás bejárata csatlakozhat. Tekintettel arra, hogy itt is elkészültek a felszíni gyalogátkelőhelyek, s az aluljárónak a metróállomás nélkül önmagában nincs nagy szerepe, így a létesítményt évek óta zárva tartják. Nagy kár, hogy – bár az aluljáró építésével egyidőben zajlott a Fehérvári úti piac rekonstrukciója, s bár mindkét beruházás a Fővárosi Önkormányzat finanszírozásában zajlott – nem készült közvetlen kapcsolat az aluljáró és a piac között. Egy ilyen megoldás lehetőséget adott volna az aluljárószint és a felszín között építendő felvonók ideális elhelyezésére is.

Ugyancsak veszteségnek tekintjük, hogy a Fehérvári út belső szakaszán nem egy nagyvonalúbb téralakítás valósult meg. Miközben már a tervezés során is felmerült, hogy ez az útszakasz a közúti forgalom szempontjából kevésbé fontos, viszont az itt lévő intézmények (gimnázium, posta, orvosi rendelő, piac, templomok) révén a területnek egyfajta városközponti szerepe van, indokolt lenne az útszakasz igényes kialakításával, pl. kettős fasorok telepítésével a tér minőségét jelentősen emelni. Ehelyett sajnálatos módon – üzemi indokok alapján – egy kiterjedt villamosvasúti végállomásrendszer, „rendezőpályaudvar” alakult ki, annak minden riasztó kellekével együtt. Fájdalommal kell tudomásul vennünk, hogy a Móricz Zsigmond körtér térségében a metró átadását követően az utak torkolatát továbbra is villamos és busz-végálló-

mások és közlekedési üzemi területek sora foglalja majd el – miközben nyereségként könyvelhetjük el, hogy a körtéri gomba körül és a Kosztolányi Dezső téren ezek a funkciók részben megszűnnek.

TÉTÉNYI ÚT

A Tétényi úti metrómegálló voltaképpen a Kelenföldi Városközpont megállója, a környező lakóterület gyalogosforgalmának egyik fő célpontja. Fő megközelítési iránya az Etele út és a Tétényi út kereszteződése felől adott. Nem szerencsés, hogy ehhez képest az állomás a Városközpont épületeinek északi oldalán, a „Bikás park” sarkán kapott helyet, olyan vonalvezetés mellett, amely az állomás fő tengelyét a megközelítési irányra merőlegesen pozícionálta. Mindebből az állomás és környezete kialakítása során számos építészeti, tájépítészeti nehézség és kompromisszumos megoldás fakadt. Szerencsésebb lett volna az állomást az Etele úttól délre lévő parkterületen, a környező városrész struktúrájának megfelelő tájolással – vagyis a szabályos úthálóval párhuzamos tengellyel – elhelyezni, ami mind az állomás megközelítése, mind városépítészeti megoldásai szempontjából kedvezőbb lehetne.

Jelen körülmények között azonban sikernek tekinthető, hogy e helyen az állomás építése valóban egy fővárosi tulajdonú ingatlan, a Városközpont területének felértékelését hozta magával, s az ide tervezett nagyléptékű fejlesztés az új közlekedési infrastruktúrával egymást erősítő kapcsolatba kerülhet.¹⁸

A park sarkában elhelyezett állomás viszonylag sekély mélységű, így e helyen jól érvényesül az a szándék, hogy az állomás terébe jusson természetes fény. Az állomás felszíni építménye ennek megfelelően egy nagyméretű üvegkupola, amely a felszínre érkező liftek építményeit is magába foglal-



71

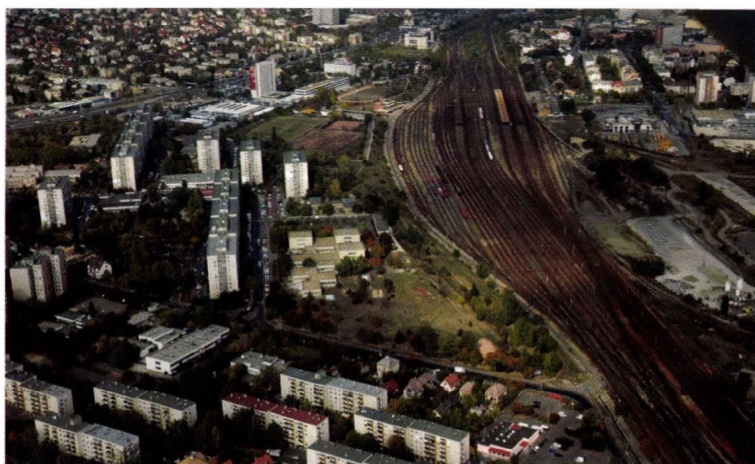


81

ja. A kupola ovális kialakítását követi, illetve annak szabadon álló karakterét erősíti a park e részének tájépítészeti kialakítása¹⁸. Az új metróállomás bejáratai környékén létrejövő új városi tereket úgy kellett beilleszteni a meglévő parkba²⁰, hogy a létező és működő belső úthálózat és funkcionális felosztás, hierarchia megtartható legyen – miközben a Kelenföldi Városcopypont nagymérvű fejlesztését is kiszolgálja. Mindezt a meglévő, vagy annak szellemében továbbfejlesztett parki gerincút-hálózat, illetve a metró kiszolgáló új belső úthálózat anyagának és formavilágának markáns megkülönböztetése segíti elő.

KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR

A ma is használatban lévő KuK. állomásépület műemléki védettség, bontásának megakadályozása a kilencvenes években alapvetően meghatározta a metrónyomvonal kijelölését. A metró (ideiglenes) végállomás



91

műtárgya az Etele út tengelyvonaltól délre épül ki – ide koncentrálva a gyalogos átszállóforgalom nagy részét. Ennek egyenes következménye, hogy az Etele tér „természetes”, a fontos és hangsúlyos városi tengelyt lezáró súlypontja is kimozdul déli irányba, miközben a régi állomásépület – viszonylagosan kis tömegénél fogva – nem képes az új tér intenzitásának és arányainak megfelelő zárótérrel képzésére.

A metró műtárgya a vasúti pályákra (a jelenleg hangsúlyos térfalra) merőlegesen, az állomás sinterülete alatt készül. Ezáltal maga az állomásépü-

let (műtárgy) és a vele szerkezetileg egy egységet alkotó aluljáró kapcsolja össze az állomás két „végénél” elterülő lakóterületet: a Kelenföldi lakótelepet és Őrmezőt – valamint az egyes vasúti peronokat. Ez a teljes vonal legkomplexebb létesítménye. A sokféle tömegközlekedési kapcsolatot biztosító térség felszíni rendezésének tervei ennek ellenére – vagy talán épp ezért – a cikk írásának pillanatában²¹ még nincsenek készen. A metróállomás fő létesítménye és a vasútállomás új megközelítését szolgáló feljáratok engedélyezése zajlik, azonban a felszíni kapcsolatok kialakítása bizonytalan.

7 | A „Bikás park” és az állomásépület kapcsolata – Palátium Stúdió Kft. – studio73, 2006

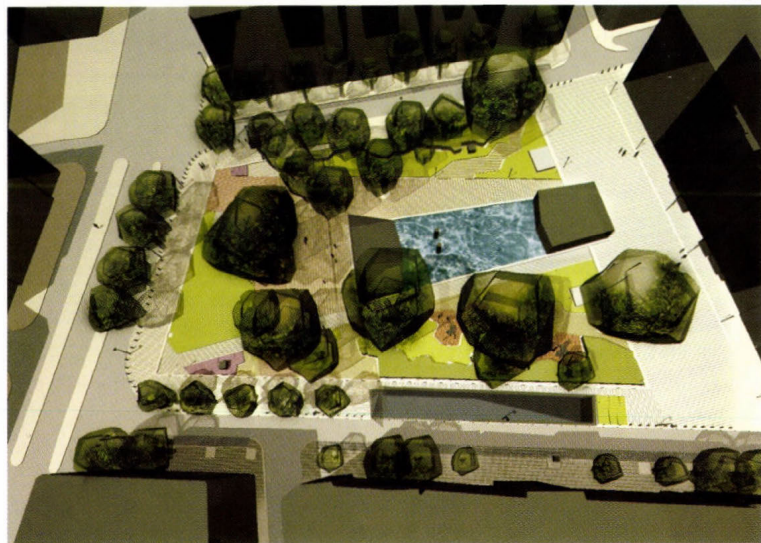
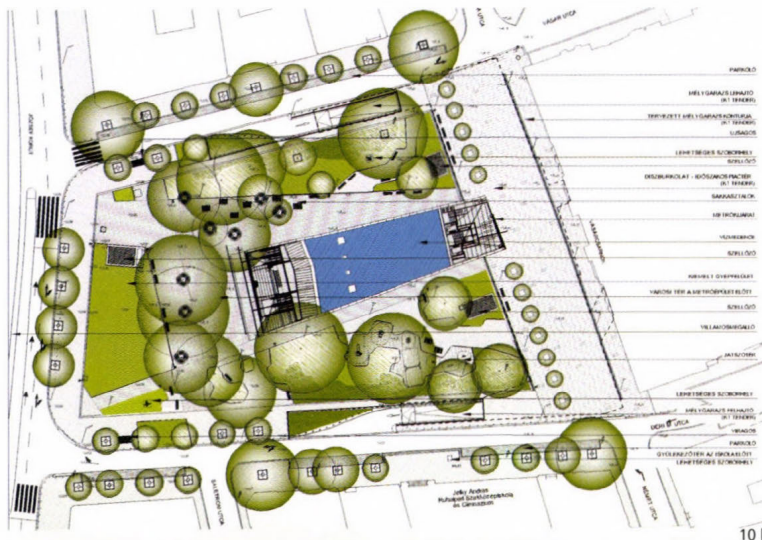
8 | A Tétényi úti állomásépület – Palátium Stúdió Kft., 2006

9 | A Kelenföldi pályaudvar térsége – archív

A feladat pedig igen nagy, Budapest legnagyobb léptékű fejlesztése megérdemelné, hogy átfogó, sokszor átcsiszolt, nagyvonalú terv alapján készüljön el, hiszen e kettős csomópont minőségén nemcsak hosszú évtizedek tömegközlekedési átszállókapcsolatainak minősége, hanem a térség ingatlanfejlesztésében rejlő lehetőségek kiaknázása is múlik. A tervek kidolgozása során ki kellene dolgozni:

- a vasútállomás új arculatát, amely Budapest nyugati kapuja lesz a jövőben mind a távolsági, mind az elővárosi vasúti forgalom számára,
- az Etele tér felszíni rendezését, a BKV és Volán buszvégállomásokkal, az 1-es és a 19-49-es villamosok új végállomásával, a taxi- és személygépkocsi kapcsolatokkal, mindezek között a metróállomással, új kereskedelmi létesítményekkel, s nem utolsósorban a városépítészeti nagytengelyben lévő tér méltó arculatával,
- az Őrmező felőli oldal rendezését, az M1-M7 bevezető szakaszának kapcsolatával, a metróállomás kijáratával, a metróállomás mellett új BKV és Volán buszpályaudvarral, nagy kapacitású P+R parkolóval, egy új ingatlanfejlesztési terület méltó városi szabadtereivel, a pályaudvar területének esetleges újrahasznosításával.

Bízni kell benne, hogy a 2007 szeptemberére megvalósuló építészeti ötletpályázat eredményei méltó válaszokat találnak erre az összetett feladatra, és hogy a pályázat eredményeit szerencsésen integrálni lehet az eközben zajló tervezési munkákba...



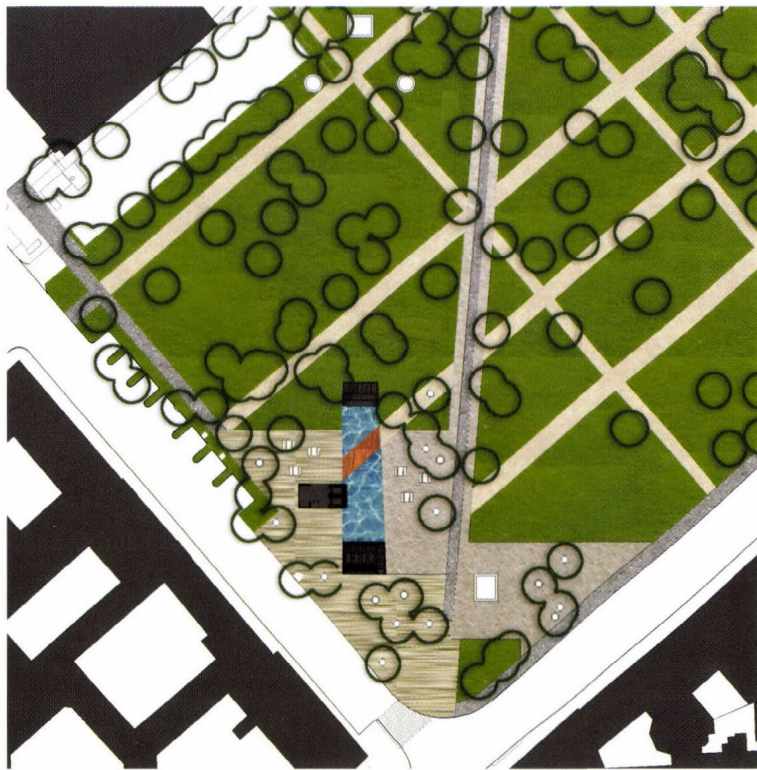
RÁKÓCZI TÉR

A Rákóczi tér az az állomási helyszín, ahol a felszín kialakításának tájépítészeti követelményei szerencsésen befolyásolhatták az állomás egész szerkezetének kialakítását. A tér faállományának ismételt értékelése alapján a legértékesebb, közel 150 éves platánfák megőrzése érdekében az állomás felülről épített szerkezete a tér hátsó részébe került, ez a növényállomány megcsonkítását mérsékelte. Részben ugyanebből az okból az állomáshoz kapcsolódó mélygarázs is kisebb lett a korábbi tervekben szereplő változatokhoz képest.

A tér felszínének rendezése²² eközben gyökeresen megváltoztatja annak korábbi arculatát. A csarnok műemléképülete előtt autómentes, díszburkolattal ellátott terület alakítható ki, melyhez közvetlenül kapcsolódik a metróállomás mellékbejárata, a liftek felszíni építménye. Az új forgalmi rend összhangban van a tér tervezett kialakításával: a Vásár utca befelé, a Déri Miksa utca kifelé lesz egyirányú. A tér két „oldalán”, a csökkentett utcaszélességnek köszönhetően új fasorokat lehet telepíteni.

A metróépület léte, pozíciója és kiképzése alapvetően meghatározza a

tér jövőbeni sorsát. A meglévő idős és értékes fák lehető legnagyobb mértékű megőrzését szem előtt tartó épület a tér sajátos geometriai viszonyaira épít: a Salétrom és Német utca által képviselt „rég” és a Nagykörút jelezte „új” irányok alakítják; mindkét irány megjelenik a tér rendezésében is. Az épület két tömege által közrefogott vízmedence a tér funkcionális és formai súlypontjába kerül, s ezáltal fokozottan szervezi azt. Mellette két oldalon a park (tér) pihenés szempontjából legértékesebb területei jönnek létre – északi (napos) oldalán padokkal és sakkasztalokkal felszerelt pihenőtér, déli oldalon egy kisebb játszótér kerül kialakításra. A metróállomás felszíni kapcsolódó terei a mozgólépcsők előtti tér (a körút felé), amelyen a tér legértékesebb két platánja áll, és a „liftház” és a csarnok közötti terület, amely időszakos piacok megrendezésére alkalmas.



12 |



13 |

NÉPSZÍNHÁZ UTCA

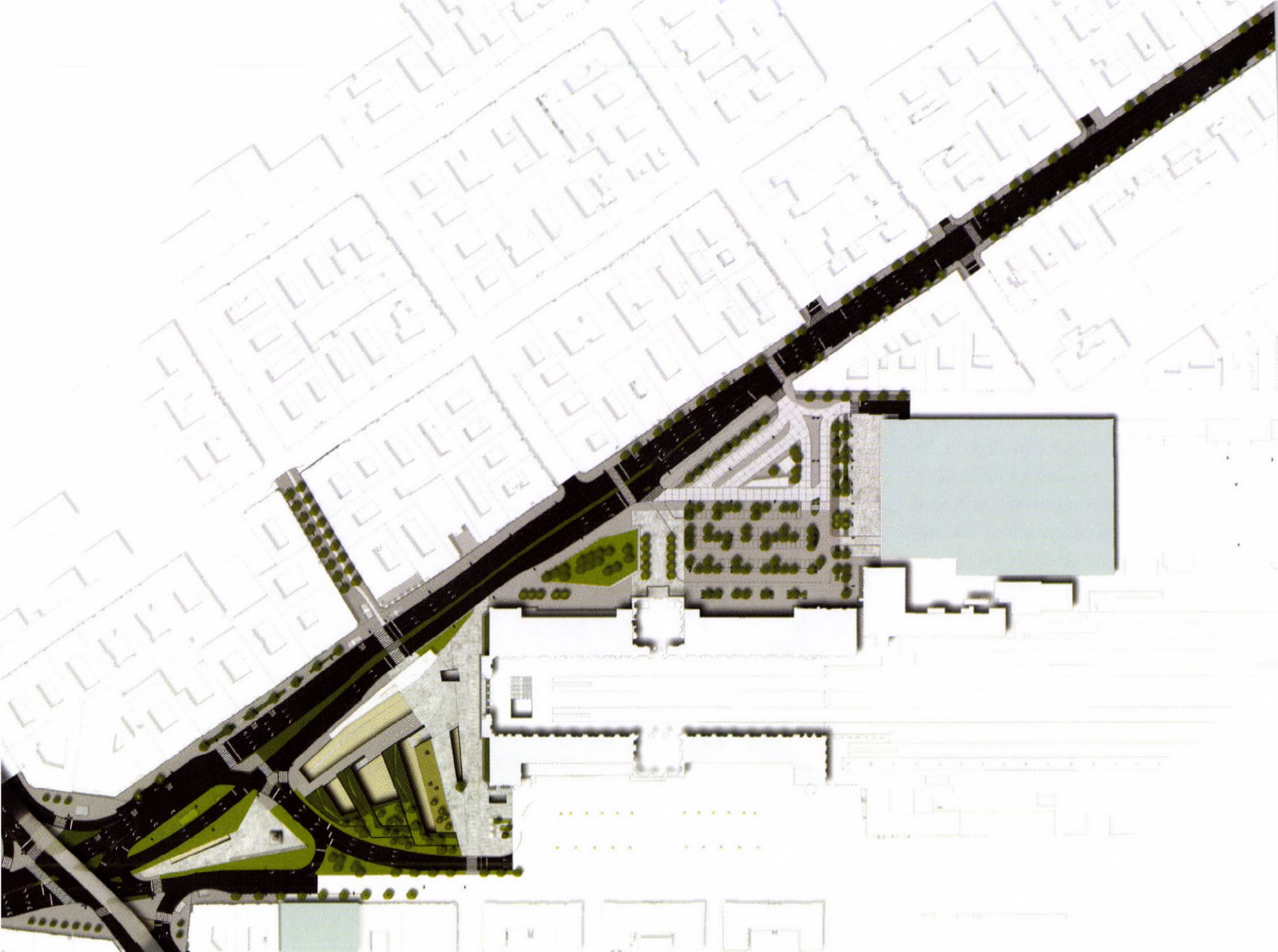
A Népszínház utca metróállomás voltaképpen a Köztársaság tér parkterületén, a Tétényi úthoz hasonló „park sarka” helyzetben található, de itt közvetlen a kapcsolat a jelentős átszállókapcsolatot nyújtó villamosra. Sokakban felmerül a kérdés: „mit keres itt egyáltalán ez az állomás”? Az erős villamoskapcsolat a külső kerületek irányába elegendő indok lenne? Egyrészt ez a magyarázat, de ezen a pon-

ton nem szabad elfeledkezni a metró általános terület-presztízs növelő hatásáról, amely a Rákóczi térhez hasonlóan pozitív fejlődést gerjeszthet a ma igencsak vegyes állapotú és megítélésű városrészben.

Az állomás tervezése során jelentős vita adódott a szerkezetépítés technológiájának megválasztása kapcsán: a talajadottságok miatt e helyen mindenképpen egyszerűbb, felülről épített részfalás dobozszerkezet kialakítása melletti érvek ütköztek a faállomány védelmének szempontjaival. Végül a megoldást a koros, nagy átmérőjű fák téren belüli átültetése jelentette, az állomás szerkezete felett készülő 3 m-es földtakarás pedig kedvező lehetőséget teremt az építkezés területének helyreállításához.

A felszíni területek rendezése – remélhetőleg – a teljes parkterület megújításával jár²³, hiszen Pest egyik értékes történeti parkjáról van szó, és hiba lenne, ha a park korábbiakban megkezdődött elaprózódását a metróépítés tovább fokozná.

10-11 | A Rákóczi tér engedélyezési és látványtervei – stúdió73, 2006
 12 | Vázlattevő a „Népszínház utca” metróállomás és a Köztársaság téri park kapcsolatára – Palatium Stúdió Kft. – stúdió73, 2005
 13 | A „Népszínház utca” metróállomás felszíni kapcsolatának vizsgálata – Palatium Stúdió Kft. – stúdió73, 2005



141

KELETI PÁLYAUDVAR

A Keleti pályaudvar előtti tér kialakulása óta fontos közlekedési csomópont volt, idővel a villamoshálózat igen összetett gócpontja alakult itt ki, mely még az északi mellékteret, az indulási oldalt is elfoglalta, míg a déli mellékterén, az érkezési oldalon a gödöllői HÉV végállomása kapott helyet. A metró 2-es vonalának átadásakor egyfajta ideálterv valósult meg a téren. Kiépülhetett a Rákóczi úti, és a Thököly úti villamosok egymásba fonódó hurokvégállomása, lehetővé vált az átmenőforgalom, a közúti forgalom pedig körforgalmúvá alakult. A rendszert kiegészítette a Rottenbiller utcai felüljáró, melynek városképi romboló hatásáról építésének idején komoly viták nem alakulhattak ki. A tér közepét, a hurkok belső területét a nyitott aluljáró "medencéje" foglalta el. A megoldás egésze koncepciózus, egyes elemei kimondottan színvonalasak voltak.²⁴



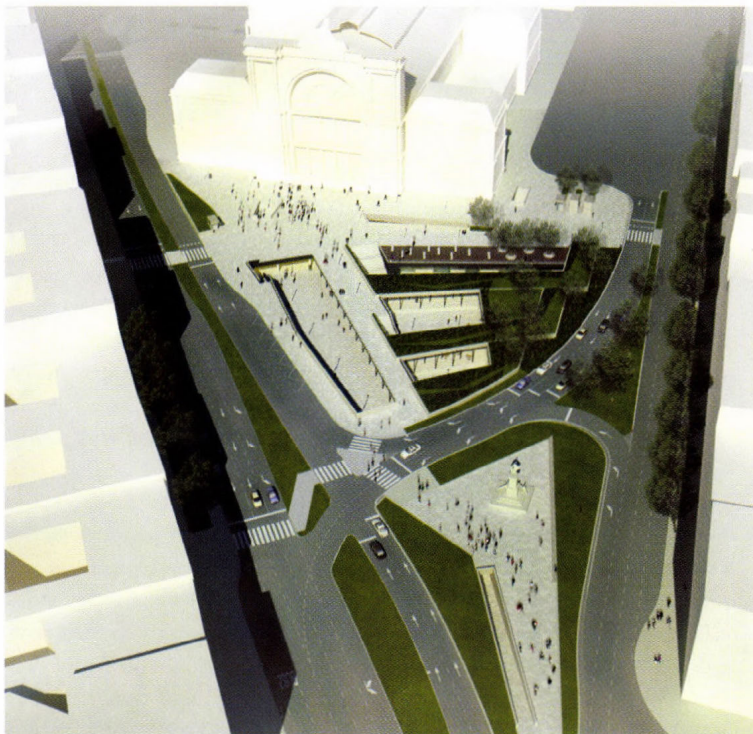
151

A 4-es metró építése kapcsán a tér forgalmi rendjében jelentős változást okoz a 2-es vonal új kijáratának megépítése a pályaudvar épületének homlokvonalaiban. Ennek révén átrendezhető a téren a gyalogosforgalmi irányok és a közúti felületek rendje. Erre az ad lehetőséget, hogy a téren megszűnik a korábbi körforgalom, és a Thököly út ill. a Kerepesi út elágazását egyszerűbb Y elágazás oldja meg. A korábbi nyitott aluljáró helyén új gya-

logos zóna alakul ki, megtartva a súlylyesztett tér előnyeit, sőt ennek révén természetes fényt biztosítva a metróállomás tere számára. A tér átalakítására tett építészeti javaslat²⁵ a pályaudvar épületének előterében jelöli ki a gyalogos mozgások fő fluxusát, s a Bethlen utca és a Festetics utcai végállomások között mind a felszínen, mind az aluljáró szinten jelentős méretű gyalogosfelület kialakításával számol.

A kétszintű tér aluljáró szintje teszi egy rendszerré a 4. és 2. metró létesítményeit, kijáratait, kereskedelmi és kiszolgáló létesítményeit, valamint az ezekhez kapcsolódó gyalogos közlekedési tengelyeket, lifteket és lépcsőket. A süllyesztett tér és a felszín kapcsolátát a teraszok illetve a bevilágító födémáttörések teszik még intenzívebbé. A vasbeton födémekek alatt fedett gyalogosközlekedési terek, kereskedelmi és kiszolgáló létesítmények, illetve részben agóra jellegű, pihenőfunkciójú térrészek alakíthatók ki. A födémáttörések egyrészt szigorú szerkesztési elveiknek köszönhetően a süllyesztett térrészből is biztosítják a pályaudvar épületének feltárulását, másrészt természetes bevilágítást is lehetővé tesznek, amely ellensúlyozhatja a nyomott, alacsony aluljárótér keltette szűkösségérzetet.

A felszínen mozgalmas módon, egyenes, illetve döntött síkkal megjelenő, részben burkolt, részben föld- és növénytakarású födémekek szabnak egyértelmű használati feltételeket. Inkább csak esztétikai vagy pihenőjellegű funkció várható el a tér



16 |

Kerepesi út felőli oldalán megjelenő zöldfelületektől, amelyek egyrészt elválasztják a teret az intenzív forgalmú közúttól, másrészt néhány fával biztosítják a pályaudvar épületének egyértelmű, zavaró háttérelemek nél-

küli látványát²⁶. A buszvégállomások a pályaudvar oldaltereiére kerülnek, a korábbinál rendezettebb formában. Az útvonalak elágazásában kialakuló kisebb térfelületre, a korábbinál méltóbb pozícióba kerül a Baross szobor.



17 |

Összefoglalva elmondható, hogy a város legnagyobb beruházásának kapcsán az elkövetkező években jelentősen át fog alakulni egy sor budapesti köztér arculata. A Kelenföldi pályaudvar térségének kivételével készen vannak a tervek az új – nemegyszer markánsan új – megjelenésű terek kialakításához. Az elmúlt évek alkotófolyamatának számos tanulsága van. Ezek ismeretében feltétlenül indokolt, hogy a hasonló nagyléptékű infrastruktúra fejlesztések során a városi szabadterek építészeti, városépítészeti, tájépítészeti tervezésének sokrétű szempontrendszerét a mérnöki megfontolásokkal egyenrangúan, azokkal sokkal erősebb kölcsönhatásban lehessen érvényesíteni. Az optimális megoldáshoz ez mindenképpen szükséges.

14 | A Baross tér felzárkóztatásának arculatterve – M+Teamparmon Kft. – TAAAT – studio73, 2006

15 | A Baross tér a hatvanas években – archív

16-17 | A Baross tér felzárkóztatásának arculatterve, látványtervek – M+Teamparmon Kft. – TAAAT – studio73, 2006

Jegyzetek:

- 1 A budapesti 4-es metró megépítésének kapcsán a városi terek kérdése „felszíni kiépítési munkák”, „közterületi arculat”, „járulékos- és kapcsolódó beruházások”, „felszínrendezés” elnevezésekkel jelent és jelenik meg – a mű egészén kissé szervesen, mellékesen; úgy, mint bokréta a kalap mellett.
- 2 A pályázat I. helyezette a PALATIUM Stúdió Kft. volt
- 3 „Minden tervezőcsoport másképp közelíthette meg a feladatot, de eközben egyáltalán nem esett nehezünkre egymáshoz közelálló építészeti formanyelvet, eszközöket alkalmazni. Voltaképp ez biztosítja az állomások egységét és különbözőségét. Sokat vitatkoztunk azon, hogy mi az egyforma, mi a különféle, melyek azok a rétegek, amelyek a felismerhetőséget biztosítják, melyek azok, amelyek az identitást. Idáig jutottunk.” <http://epiteszforum.hu/?q=node/1579>, 2006. április
- 4 Amennyiben igaz az, hogy a vonal létesítésének egyik legfontosabb célja a Dél-Buda és a Belváros között a 7-es autóbusz kiváltása, akkor mindazok az utasok, akik ma a Ferenciek terén és az Astoriánál érik el Pestet, a Fővám téren és a Kálvin téren fognak a metróról leszállni. Bár a leszállók zöme átszálló utas – a 2-es villamosra és a 3-as metróra –, sokan fognak gyalogosan tovább indulni a történeti városközpont felé.
- 5 A Kiskörút rehabilitációja, FÖMTERV Rt. - PALATIUM Stúdió Kft., 1998.
- 6 URBAN-LIS Kft., 1999., M-TEAMPANNON Kft., 2000-2003.
- 7 A hidfőben 1950-ben létesített villamos-aluljáró szerkezete elavult, és biztossá vált, hogy a metróállomás létesítése kapcsán teljes egészében el kell bontani, és jelentős költség árán visszaépíteni.
- 8 Ugyancsak kompromisszumnak tekinthető, hogy a 2-es villamos felszín alatti megálló között egyedülálló megoldás; két gyalogátkelő, „felszín alatti zebra” készül, hiszen a kiemelt fontosságú átszállókapcsolatok így biztosíthatók a legegyszerűbben
- 9 PALATIUM Stúdió Kft. - s73 Kft., 2005.
- 10 FÖMTERV Rt. megbízása alapján Dévényi és Tsa. Kft. ill. KÖZTI Rt., 2006-2007.
- 11 Az előkészítő szakaszban Palatium Stúdió Kft. – s73 Kft., később Közti Zrt. (Skardelli Stúdió) – s73 Kft.
- 12 A térséget érintő további kiemelt fontosságú terv a Műgyetem rakpart alatt létesítendő mélygarázs - azonban ennek finanszírozási konstrukciója még nem egyértelmű: az egyetemisták, egyetemi dolgozók parkolásának, vagy a Belvárosba igyekvők P+R használatának ingyenessége nyilván nem tartható fenn; a másik oldalról nézve ugyanez a használat viszont nem tekinthető „fizetőképes keresletnek”.
- 13 A közhasználatú „gomba” elnevezés valójában itt nem indokolt: Gombának kortársát, a Széll Kálmán (ma Moszkva) téri, mára elbontott, valóban gomba alakú kupolával megépített villamos-végállomási épületet nevezhetjük.
- 14 Pályázat alapján Turányi és Társa Kft., 2001-2002.
- 15 Gelesz és Lenzér Kft., 2005-2007.
- 16 A Mórícz Zsigmond körtér „Váli utcai” kijárata és a Bocskai úti megálló „Piac” kijáratának távolsága alig 250 méter. Létesítésének egyik indoka a már említett nagy léptékű fejlesztés a Skála területen, másik indoka pedig a metróvonal budafoki elágaztatásának lehetősége – amire azonban csak nagy távlatban lehet számítani.
- 17 Pályázat alapján Axis Kft., 2001-2002.
- 18 Sajnálatos, hogy a Vahot utca alá korábban tervezett mélygarázs nem szerepel a metró kiegészítő beruházásai között, hiszen ezen a helyen még van értelme egy P+R garázs építésének, amely a dél-budai ritka beépítésű, kertvárosias lakóterületekről esetleg autóval (és kerékpárral!) érkezők számára jelenthet vonzó átszállási lehetőséget.
- 19 s73 Kft., 2005-2007.
- 20 tervező: Karádi Gábor, 1983
- 21 2007. május-június
- 22 s73 Kft., 2005-2007.
- 23 A tervezés folyamatosan zajlik, tervező: Vár-Kert Kft.
- 24 A koncepciót csorbította, hogy a tér átadását követő harmadik évben megszűnt a Rákóczi úti villamosközlekedés, és a későbbiekben a Thököly úti villamosforgalom is megszűnt, így a tér közepe lényegében használaton kívül maradt.
- 25 Pályázat alapján M-TEAMPANNON Kft., 2001-2007. (társ tervezők: TAAT, s73)
- 26 4. sz. metróvonal K1 tender, arculat-terv műszaki leírás - M-TEAMPANNON Kft., 2006

SUMMARY

The second section of the article about Metro 4 in Budapest observes the evolution of the approach towards the open spaces above the ten underground stations. The authors show the original context, the different approaches over the past years, the present proposals and even the lost chances of landscape planning. In their article they discuss the possibilities of public intervention in case of great infrastructure projects, the importance of feedback in urban-scale engineering. The article presents the results of the planning process in downtown areas, World Heritage areas, important traffic junctions and park corners. These solutions answer individually the question of “unity or diversity”, which the project always had to face.