

**MŰSZAKI LEÍRÁS**  
**a**  
**"KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE"**  
**VÁROSRENDEZÉSI - VÁROSÉPÍTÉSZETI - KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZATHOZ**

## MŰSZAKI LEÍRÁS

a

### "KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE"

#### városrendezési - városépítészeti - környezetalakítási ötletpályázathoz

Az **európai városfejlődési trendek** azt bizonyítják, hogy egyre inkább meghatározó gazdasági tényezőkké válnak a városhálózati csomópontok, városrégiók, agglomerációk. Ezek településhálózati gócpontok történelmi okokból részben a fővárosok körül alakultak ki, illetve olyan gazdasági és közlekedési-logisztikai adottságokkal bírnak, hogy mind térség szervező – irányító, mind pedig a termelési – szolgáltatói – fogyasztói – szerepük európai léptékű. A gazdasági, földrajzi, kulturális alapú központi szerepkör ma már nem egyes települések feladata, legalábbis a mértékadó európai nagyvárosok mára magas szinten szervezett agglomerációs együttműködési keretek között szervezik, irányítják térségeiket.

Budapesten és agglomerációs térségében előbb-utóbb hárommilliónyi ember lakik. Ez a népesség most egy igen összetett folyamatban erőteljes, spontán térbeli átrendeződéseket visz végbe, miközben a térség hosszabb ideje célpontja a tőkebeáramlásnak aközben dinamikus fejlődése nem éppen szervezett keretek között zajlik. A jelen évtizedek során Budapest, egyre erősödő mértékben újra kezdi betölteni a Kárpát-medencében adott, gazdaság-földrajzilag megalapozott szerepét, ami természetesen a jelenlegi európai keretek között értelmezendő. A Budapest környéki egymással versengő települések mozaikos fejlesztései összességében messze elmaradnak a térség meglévő lehetőségeitől. A korlátlan piac dinamikája, a fejlesztők nyomása gyakorlatilag mindent a túlpörgetett verseny alá gyűrt. Budapest tágabb térségében a szerepek integráltsága, az egyes funkciók helyhez kötöttsége, a kialakult érdekek szövevénye, a területi sajátosságok és kiemelten a különféle tradíciók rendkívül összetettsége a központi régióban is minden eddigittől eltérő fejlesztési környezetet állított elő.

Pályázatunk az európai folyamatokat is figyelembe véve a térség pozíciójának, adottságaiból fakadó kiemelkedő szerepének megfelelő léptékű és összetettséggű fejlesztési javaslatot kíván megfogalmazni.



## 1.. ADOTTSÁGOK

A **budaörsi medence** voltaképpen egy Budapesttel szervesen együttélő terület, mely Nagy-Budapest 1950-es kialakításakor csak a történelem fintoraként nem kapcsolódott közigazgatási értelemben is a fővároshoz. Ez azonban nem változtat azon, hogy fejlődése urbanisztikai értelemben nemcsak összefügg Budapestével, hanem bizonyos értelemben irányítja, meghatározza azt. Mindenekelőtt ilyen meghatározó elemnek kell tekintenünk azt, hogy a térség az országos vasúti és közúti kapcsolatok tölcseire: Budapest Nyugati Kapuja az M1-M7 autópályák összefonódásánál kezdődik. A **Kelenföldi pályaudvar térsége** további irányokat kanalizál egyetlen közlekedési folyosóba: kis túlzással elmondható, hogy a Dunántúl minden irányából Győrtől Pécsig, és a környező országok ill. Nyugat-Európa fővárosaiból - Pozsonytól Bécsen át Zágrábig, vagy Berlinton Párizson át Rómáig - minden út és vasút a Kelenföld térségén át éri el a magyar fővárost.

Mindez eddig is meghatározta és ezen túl is meg fogja határozni a térség fejlődési potenciálját, evolúciójának folyamatait.

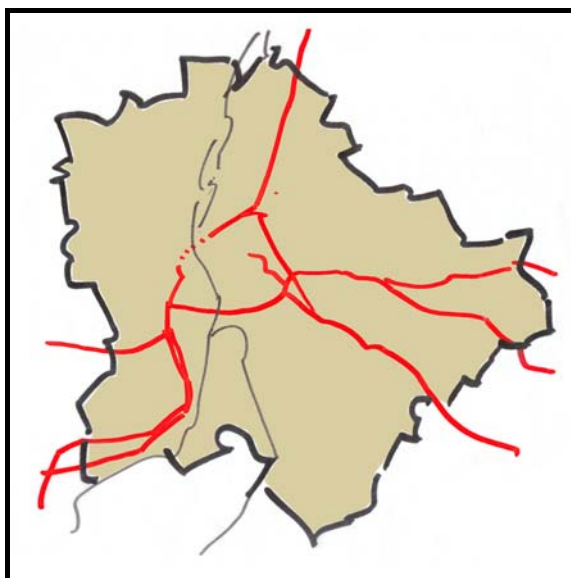
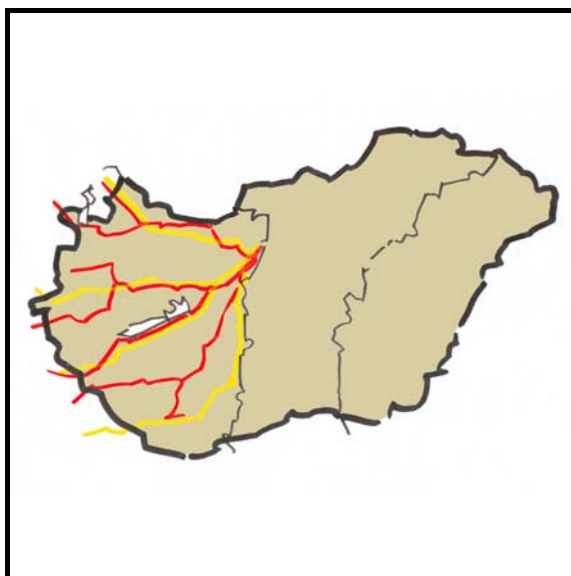
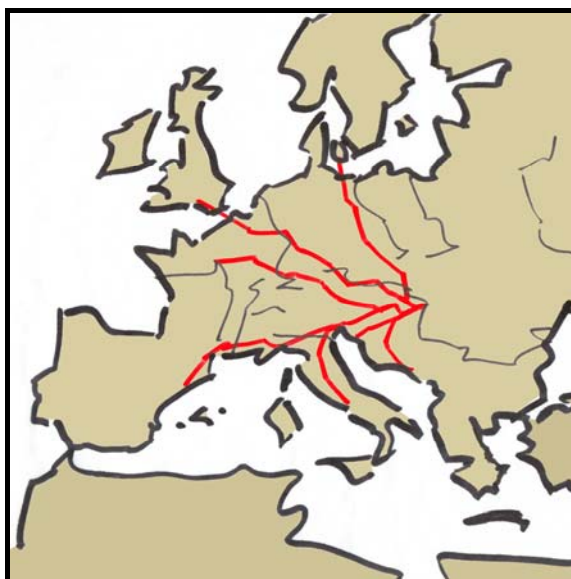
### 1.1. A térség fejlődési folyamatai

A térség fejlődését a fent leírtak szerint a budai dombok elhelyezkedése, és ennek megfelelően a közlekedési tengelyek medencében való kijelölése határozta meg: a két világháború között a bécsi vasútvonal és a bécsi autótút, majd a balatoni autótutak ide telepítése voltaképpen determinálta a térség máig tartó fejlődését.

A korábbi egyszerű "helyi érdekű" szuburbiák - Budaörs, Törökbálint, Diósd, Érd - a mai napon már az országos jelentőségű hálózatok csomópontjait foglalják el. A térség folyamatos fejlődése – betelepülése térben pulzáló, fő elemeiben spontán módon zajlik. A Budaörsi medence több település közigazgatási területén fekszik, így a XI. kerület-Újbuda, Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy külön-külön nagy befolyással bírnak az itt kialakult folyamatokra. Az elmúlt 20 év fejlesztési- és településpolitikáját erőforráshiány, a széttagoltság, a túlpörgetett szabad verseny és az ezekkel összefüggő hosszabb távú bizonytalanságok hatották át. Ennek látványos jeleit mutatják a lakóterületi fejlesztések (kertvárosias parcellázások) ill. a kereskedelmi és logisztikai ingatlanok ("dobozvárosok") versenye Budapest 20-30-km széles előterében.

A Főváros és elővárosainak dinamikus fejlődése során az ingatlanfejlesztési projektek megvalósítása kapcsán nem érvényesültek a területek és a helyi társadalmak potenciáljai. Nem alakultak ki szinergiák, mivel döntően a projekt és ingatlankereslet határozta meg a folyamatokat. Nem volt képes a településpolitika egy szervezett ingatlankínálatot felépíteni, persze nem is volt benne érdekelt, hiszen a Nyugati kapu térségébe dőltek a projektek. Ennek lényege, hogy sokkal inkább a rendelkezésre álló alacsony szinten rendezett területek és infrastruktúra, valamint a fejlesztők tulajdonviszonyai – helyheztelekhez kötődése határozta meg a betelepedést, mintsem valamilyen racionális betelepítési – funkcionális – gazdasági modellt követett volna a folyamat. Mára a medence telítődésének határához közelít, annak ellenére, hogy még számottevő területi tartalékok állnak rendelkezésre.

Természetesen az ingatlanpiac funkcionális konjunktúrái is jelentősen befolyásolták a dinamikus változó térszerkezetben megvalósult területhasználatot. A kezdeti raktározás – dobozos élelmiszerkereskedelem egyre sokrétűbbé vált és ma már szinte teljes körű a kereskedelmi paletta (raktárvárosok - motor – kamion – sportszerek és ruházat, gyógyszer, bútor-építőanyag, stb. kis és nagykereskedések) és egyre többreűek a megjelenő szolgáltatások, kisebb bérirodák – szállodák teszik teljessé a beépült medence gazdasági térképét.





Ebben a fejlesztési környezetben a spontán folyamatok mondhatjuk, szédületes dolgokat produkáltak az ország és a főváros nyugati kapujának térségében. A medencében a becsülhető beépítésre szánt területek a 6.000 hektárt is meghaladják. Az itt elhelyezhető lakó/gazdasági/intézményi funkciók szintterületek esetében csak becslésre hagyatkozhatunk. A kijelölt fejlesztési területekre az 1 – 1,5 közötti szintterületi mutató a jellemző. Ennek megfelelően a kalkulálható 5.000 ha beépítésre szánt területen az utak és más kiszolgáló területek levonása után 60.000.000 m<sup>2</sup> épület-szintterület elhelyezése valósulhat meg (ez tartalmazza a már megvalósult épületeket is).

Budapest felől szemlélve azt mondhatjuk, hogy a környező települések - köztük elsősorban Budaörs - a városhatárra húzódva újabb erősen urbanizált héjat alkotnak a város előterében, a szomszédos települések szempontjából azonban az elmúlt évek fejlődése nem tekinthető másnak, mint a nagyváros területén ki nem elégíthető vagy ki nem elégített fejlesztési igények számára megfelelő helyen és megfelelő időben biztosított kínálat megadása. Ez a megállapítás nemcsak a közlemült fent leírt fejlődésére érvényes: ugyanúgy igaz már a korábbi időszak ipartelepítésére, a budapesti lakásínséget enyhítő megoldásokra, az albérlők városaira vagy a DEPO-város kialakítására.

Budapest közigazgatási határain belül a várospolitikai eközben tudatosan törekedett az urbanizált területek összenövésének fékezésére - bár több-kevesebb engedményt maga is megtett. Sasad vagy Rózsahegy kevésbé sűrű beépítésének, kertvárosias jellegének megőrzése, a Tétényi Fennsík vagy a Dobogó környékén a beépítés korlátozása egyfajta cezúrát biztosít a város és a környező települések összenövésének ellen. Ugyanakkor pl. már a Gazdagréti lakótelep kialakítása és később környékének beépülése, vagy a Kőérberék most zajló beépítése már e védőzóna intenzív használatának gondolatát vetíti előre. Szinte bizonyos, hogy e kiváló pozícióban, a városhatáron belül lévő helyek fejlesztése érdekében további erőteljes nyomás fog nehezedni a Fővárosi Önkormányzat mindenkorai vezetésére.

A fentiek alapján tehát elmondható, hogy az az intenzív átalakulási folyamat, amelynek az elmúlt években tanúi lehettünk, még közel sem zárult le.



## 1.2. A térség közlekedési adottságai

A térségben az autós közlekedés erőteljes dominanciája érvényesül, ezen belül a legerősebb a sugárirányú hálózat és kapcsolatrendszer. Ez a legnagyobb konfliktusok forrása is egyidejűleg, mert a tangenciális kapcsolatok hiányoznak (Esztergom – Zsámbék – Etyek – Százhalombatta, M1-M7, Andor utca, Kén utca, Budaörs – Budakeszi) ami jelentős veszteségeket okoz minden közlekedési szereplőnek, és a város belső területeire is olyan forgalmakat kényszerít ami nagyon hátrányos mind a közlekedők, mind az érintett területek számára (ez korlátozó).

A térség és a város kapcsolatában is a sugárirányú utak dominálnak, ami természetszerű, de ezek a Kelenföldi vasút falán jelenleg még nem igazán megfelelő kapacitással tudnak az amúgy is telített városi főhálózathoz kapcsolódni. (Egérút, Bocskai út, Hamzsabégyi út, Bartók Béla út.). Az itt említett félmegoldások máshogy folytatódhatnak a vasút másik oldalán, a korábbi elhatározások felülvizsgálata mindenképpen indokolt, hiszen a város kiterjedésén túl a körülmények is nagymértékben megváltoztak.

A medence jelenlegi hálózati rendszere nem rendelkezik kielégítő közúti kapcsolattal, sem a Kelenföldi pályaudvarral, sem az épülő metróval és a meglévő üzemelő tömegközlekedési hálózattal sem, az Etele tér az átmeneti fejlesztési lendület ellenére is városszéli térség benyomását kelti, melyhez a téren szétszórtan, szétbólválva jelentkező tömegközlekedési funkciók és kapcsolódó műszaki és gyalogos létesítmények állapota nagyban hozzájárul.

Az Etele tér a város felől ma zsákként működik, mind az egyéni, mind a közösségi közlekedés tekintetében. A tér mögött elterülő – az Etele tér irányába érkező városi utakra merőleges – vasútvonal, valamint a vasút túloldalán a fővárosi úthálózat egyik legnagyobb forgalmát lebonyolító Budaörsi út elvágó hatást fejt ki, mind makro-, mind középszinten. A tér és a pályaudvar közvetlen térségében nem tud közvetlen kapcsolat teremtni se a már említett budaörsi-medence, se a XI. kerület egyes részei között. A Sasadi út és térségéből csak lényeges kerülővel lehet megközelíteni a kerület legfontosabb közintézményeit, többek között a Polgármesteri Hivatalt, a Szent Imre kórházat, vagy a jelenleg is a kerület egyik központjaként funkcionáló Móricz Zsigmond tér környezetét.

A megközelítési nehézségek egyaránt kiterjednek az egyéni és a közösségi közlekedés szektorára is, melyet a kerületi és fővárosi szinten egyaránt hiányos úthálózat tovább fokoz. A hiányzó szakaszok miatt a medence, és tágabb értelemben véve a Dunántúl forgalma egy csatornán, itt, a Budaörsi úton áramlik be, a rendelkezésre álló kapacitást a végletekig kihasználva, csúcsidőben szinte állandó torlódásos állapot alakul ki.

A Budaörsi út forgalmát valamennyire csillapítani képes, a térségbe sugarasan érkező autópályákkal párhuzamos irányokat kiszolgáló elővárosi vasútvonalak szolgáltatási színvonala ugrásszerűen javul a folyamatosan bevezetésre kerülő új járműveknek és az ütemes menetrendnek köszönhetően. A további fejlődést a vidéki állomásokon kialakított P+R parkolók kialakításával, valamint az elérési idők csökkentésével lehet tovább vinni.

A Kelenföldi pályaudvar, mint az elővárosi vonatok Déli, illetve Keleti pályaudvarok előtti, kiterjedt városi közlekedési kapcsolattal rendelkező állomása ma mind funkciójához, városi szerepköréhez mérten, mind önmagában vizsgálva elhanyagolt állapotban van. A vonatok utasai a szerelvényüket csak méltatlan körülmények között tudják elérni, az állomásépületen kívül, a szabadba nyíló aluljárón keresztül.

Bár a téren több közösségi közlekedési alrendszer megtalálható (elővárosi vasút, Volánbusz, BKV busz, villamos), az ezek közötti kapcsolat, az intermodalitás szintje alacsony, a jelenlévő induló és

érkező állások, önállóan, egymástól függetlenül léteznek, az átszállások több száz méteres gyaloglásokkal járnak. A tér tulajdonképpen intermodalitás szempontjából ma nem tekinthető szerves egésznek, ennek megoldása sürgető feladat.

Külön érdemes kitérni a Budaörsi úton közlekedő buszjáratokra, melyek ma – a két területrész közötti átjárhatóság hiánya miatt – az Etele teret elkerülik, utasaikat a kerület más részeire szállítják. A tér és a Budaörsi úton jelentkező utasáramlás között az átszállási igény nem csak virtuálisan van jelen, a 700 méteres átszállótávolság, és a környezet barátságatlansága ellenére az átszállóforgalom valóban mérhető.

A jelenlegi középtávú közlekedésfejlesztési folyamatok hatására a térség közlekedési fókuszpontja a Kelenföldi pályaudvar és szerepe még inkább fel fog értékelődni, amennyiben megépül az M4 és a Lágymányosi hídi 1-es villamos átvezetése. Megépítésük a környék közösségi közlekedési rendszerének átstrukturálódását fogja magával vonni, a részfejlesztések, a tömegközlekedés „helyzetbe hozásának” feladatai azonban ettől függetlenül meg kell, hogy valósuljanak.

### 1.3. A Kelenföldi pályaudvar térségének jellemzői

A Kelenföldi pályaudvar közvetlen térsége a fent leírt ék alakú terület csúcsának, a tölcser nyakának tekinthető. Helyzete ellentmondásos: miközben a térség forgalmi szempontból túlterhelt, a területek egy része jelentősen alulhasznosított, a terület potenciálját nem használja ki, kívánatos funkcióit nem oldja meg.

A térség az 1980-as évek végéig valóban **Budapest Nyugati Kapujának volt tekinthető**, s a környezet adottságai mindezt szimbolikusan többé-kevésbé tükrözték, és funkcionálisan jól-rosszul teljesítették:

- a város végét kijelölte Osztapenko parlagterület szobra, amely egyúttal a térség nevét is megadta,
- a városias beépítés ezen a ponton abbamaradt, az autópályák innentől érdemleges zöldsávok között futottak,
- a városba autóval vagy vasúton érkezőt az Őrmezei lakótelep korrektnek mondható térfala és tetőreklámja, valamint a MÁV kollégium "torony" épülete fogadta,
- a Kelenföldi pu. rekonstrukciója révén az ország egyik legfontosabb és legkorszerűbb vasúti gócpontja épült ki mely azonban épp az utazóközönség számára mutatott méltatlan minőségű "városkaput".
- a Kelenföldi lakótelep a vasútvonalakon belül épült ki, magasházainak csoportja a városias terület határát jelképezte,
- az "Osztapenko" csomópontban spontán módon kialakult egy tömegközlekedési átszálló-hely a területre érkező BKV és Volán buszok között, amelyet az ABC áruház és parkolója avatott "multifunkcionális intermodális csomóponttá".

A terület átalakulása fokozatosan **eljelentéktelenítette, összezavarta** a fenti viszonylag egyértelmű képletet. A "városhatár" jelentősen kijebb mozdult:

- az autópályák bevezető szakaszának bővítése (újabb sávok, gyalogos felüljárók kiépítése, Sasadi úti torkolat visszaépítése) a városi térséget közlekedési területté degradálta,

- megépült az "Egérút", amely átrendezte a közlekedési szokásokat,
- megnőtt az útmenti területek kereskedelmi értéke: benzinkutak, autótelepek, építőanyag üzelek váltották fel mind a lakóterületeket, mind a zöldterületeket. A Budaörsi úttal szomszédos lakóterületek folyamatosan funkciót váltottak.
- az agglomeráció erőteljes lakóterületi szuburbanizációja miatt a napi ingázóforgalom jelentősen növekedett, amit a személygépkocsi forgalom mellett elsősorban az autóbusszközlekedés bonyolít le, ennek új eleme az Etele téri Volánbusz pályaudvar, amelynek elhelyezése lényeges funkcionális hibákkal terhes,
- a vasút válsága a Kelenföldi pu. jelentőségét is érinti, a teherforgalom szerepe jelentősen csökkent, a terület "külvárosi" jellege furcsa módon erősödött,
- az Etele tér "rendezése" az Etele út városi nagytengelyében műszaki busztárolóhelyet hozott létre, ami a tér egészéhez méltatlan,
- a 4-es metró építése egyfelől pozitív üzenetet, másfelől további "külvárosi építési helyszín" hangulatot hoz a területre,
- nyilvánvalóvá vált a "városszéli terület" belső területté válásának folyamata, felismerhetővé vált a korábban ipar, raktár, kereskedelem, sport, stb. célra hasznosított ingatlanok potenciális értéke.

**A terület pillanatnyi pozícióját a "kiválás" jellemzi: az ingatlanok fejlesztésének lehetősége, az igazi potenciálok értéke az elkövetkező időszak városfejlesztési politikája és programja alapján fog kiderülni.**

#### 1.4. Összefoglaló

Összefoglalóan megállapíthatjuk tehát, hogy a térség meghatározó adottságai az alábbiak:

- Többszörös határhelyzetek átfedések
  - dombvidék és medence találkozása
  - városias-urbanizált szövet, a logisztikai valamint a green-belt és kertvárosi térségek fonódásai
  - konszolidált, lassan változó, beállt városi területek és dinamikus változó területhasznosítások
  - közlekedési túlterheltség kontra alulhasznosított területek
  - eltérő státusú és változatos jövőképző városi környezetek és lokális társadalmak találkozása
- A határhelyzetek a Kelenföldi pu. térségében kumulálódva jelentős városszerkezeti törést idéztek elő.
- Kiváló közlekedési helyzet
  - M1-M7, vasúti főhálózat, országos és városi főutak találkozása miatt kiemelkedő Kárpát medencei fekvés.
  - A térség a 4-es metró és az 1-es villamos kiépítésével az elővárosi vasút továbbfejlesztésével a főváros legjobban feltárt-kiszolgált részeként értékelhető (egyéni és közösségi).
- A Nyugati kapu térsége funkcióstruktúráját tekintve befejezetlen. A kialakult kereskedelmi-logisztikai-szolgáltató kapacitások-rendszerek megfelelő kapcsolat-átmenet nélkül csapódnak az Órmezei lakótelep és a vasút alkotta városfalnak.



A térség középtávon alakuló fejlesztési-fejlődési folyamatának alapvető kérdései az alábbiakban foglalhatók össze:

- A budapesti nagyvárosi régió képes-e átlépni az eddigi átfogó – szervezett fejlesztési politikát mellőző fejlődési ciklusán?
- Az eddigi fejlesztések eredményeként felépített „termelő környezet” (infrastruktúra – épületállomány - szolgáltatások – szellemi és fejlesztő tőke - piaci pozíció) milyen ciklusgörbével kalkulálható? Meddig tarthat a felívelés, mikor következhet be egy visszaesési ciklus, mit jelent ez a településeknek? Hogyan alakítható - befolyásolható a térség hosszabbtávú gazdasági szerepének megtartása?
- Az eddigi dobozolás-zöldmezős-terjeszkedő szakasz hogyan terelhető integrált szervezett, a mainál jóval szofisztikáltabb urbanizáció irányba?
- A Kelenföld térség fejlesztése esetében a három főszereplő – a Főváros, a Kerület, a MÁV – képes-e valamilyen együttműködés keretében szervezetté tenni a folyamatokat - a kisebb szereplők számára is egyértelműen?
- A hazai ingatlanpiacon bevezethető-e egy sajátos programozott kínálat? Külön kérdés, hogy ezt kínálatot a jelenlegi rendkívül kedvező pillanatban lehet-e úgy alakítani, differenciált, jól strukturált, vonzó szerkezettel, hogy ütemezetten legyen bevezethető az **európai ingatlanpiacra**.

Ezekkel a kérdésekkel - folyamatokkal **erőteljesen összefügg a Kelenföldi pályaudvar és térségének jövőképe.**

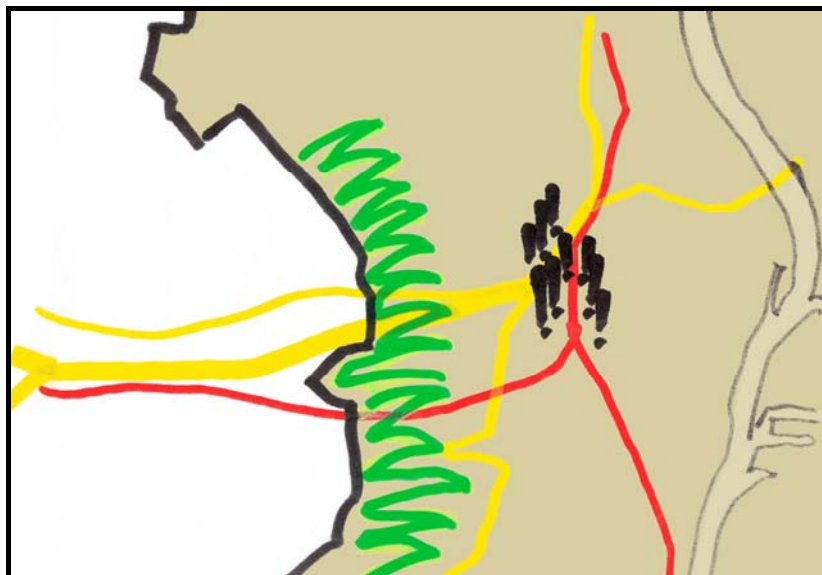


## 2. JÖVŐKÉP, CÉLRENDSZER

A térség jövőképét a városspolitika az elkövetkező időszakban a Pályázat szerzőinek felfogása szerint alapvetően két irányban határozhatja meg:

- megőrzi az eddigi felfogást, és a konurbanizációs területen belül következetesen megőrzi a "zöld cezúrát", és fejlesztés térségeit koncentráltan alakítja ki,
- feladva az addigi koncepciót, Budapest határán belül korlátlan fejlesztési lehetőségeket kínál az eddigi "tartalékterületeken", szétterített fejlesztési kínálattal.

A Pályázat szerzői – dacára a feladat minden nehézségének - az előbbi megoldást, **a tagolt városszerkezet fenntartását** javasolják. Ennek a preferenciának egyenes következménye **a Kelenföldi pályaudvar térségének koncentrált fejlesztése**, kihasználva a térség kedvező közlekedési adottságait, az alulhasznosított területek kínálatát, vállalva a közösségi szervezési és fejlesztési feladatokat.



### 2.1. Jövőkép

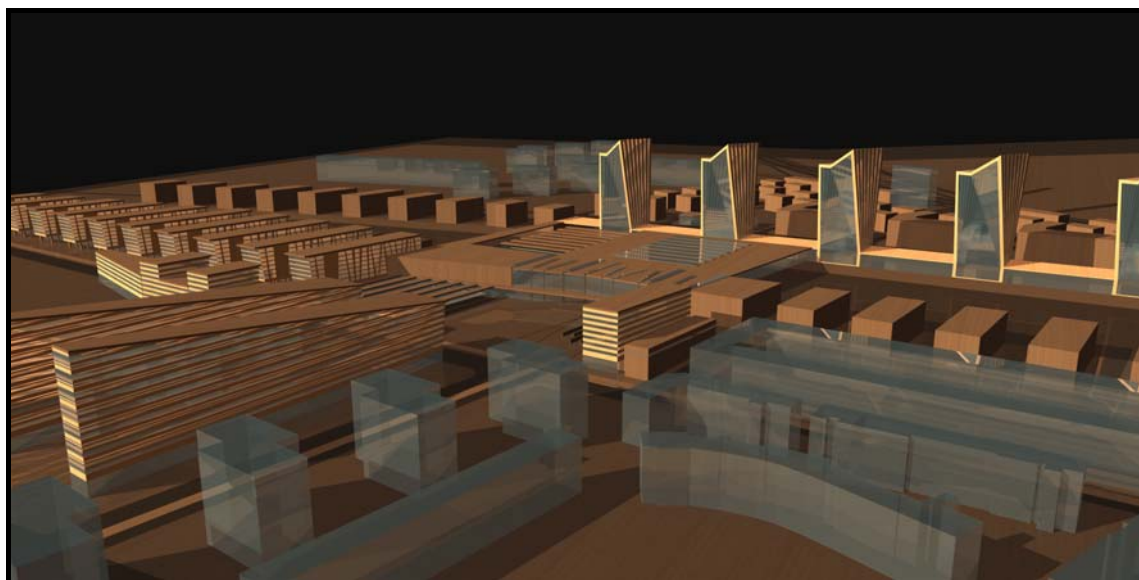
A központi régió önmagában még, mint hárommillió piac sem elégséges feltétele annak, hogy a kelenföldi térség az adottságaihoz, lehetőségeihez képest optimális mértékű-szerkezetű-kiépítésű fejlődési pályát járjon be. Budapest lehetséges európai szerepeinek tágítása érdekében a kormány, a főváros és a kerület kiemelt fejlesztési társaságot hoz létre és a térség elsőosztályú régióközpontként fejlődik. Ebben a zónában jön létre a nyugat-erópai és mediterrán térség keleti irányú terjeszkedésének legnagyobb irányítási és szervezési csomópontja. Az urbanizáció alapját *jól szervezett infrastrukturális befektetések* adják, melyek messze túllépnek a rövidtávú mérnöki megoldásokon és távlatos városspolitikai vízióknak megfelelő fejlesztési keretet hoznak létre. A térségbeli ingatlanok és felértékelésük nemcsak középtávon enyhít a MÁV gazdasági helyzetén, hanem állandó és bővülő, egyre jobb-módú utazóközönséget biztosít mind a nemzetközi, mind az intercity, mind pedig az elővárosi viszonylatokon. A térségbe a további nyugati globális vállalati részlegek megtelepedése mellett - a kitartó gazdasági diplomáciai munka eredményeként - megjelennek az orosz és távol-keleti globális cégek is. A Ferihegyvel való közvetlen vasúti kapcsolat már a középtávú ciklus végére kiépül

Az itt létesülő 927.600 m<sup>2</sup> területen mintegy 40.000 munkahely is kialakul ami a metró gazdaságos üzemeltetését is segíti. Ám ennél jóval nagyobb az a közvetlen hatás, hogy ez a központ és az itteni

kiemelkedő státuszú munkahelyek a város belső részeinek közötti forgalmi terhelését érezhetően csökkentik. Fontos eleme a jövőképek, hogy a jól felépített-strukturált munkahely és szolgáltatás kínálat kedvező hatása a térség már meglévő magasabb státuszának megerősítésére, így mind a lakásállomány megújítása, mind pedig a kedvező társadalmi folyamatok nagy biztonsággal kalkulálhatók.

A környezeti állapot érezhetően javul, hiszen a „két kanyon” azaz elsüllyesztett autópálya és a beszűkített és körülépített vasúti terület és állomás káros környezeti hatásai a építészeti és mérnöki programba integrált fejlesztéssel kerülnek kezelésre. Ezt erősíti az a koncepcionális közlekedésszervezési javaslat, mely szerint a pályaudvar fölött csak tömegközlekedési átívelés történik és a kialakítandó közúti kapcsolatok olyan felépítésűek, hogy azokon csak a lokális közúti mozgás jön létre.

A modern központ markáns városképi megjelenése új elemévé válik a gazdagodó Budapest szimbólum-családnak.



## 2.2. Célkitűzések

Az optimista jövőképből következően határozhatók meg a pályamű célkitűzései is. Jelen Pályázat több egymásra épülő célt tűzött ki.

**ad.1.** A térség főbb/átfogó adottságainak megfelelő, kellően nagyvonalú, jól méretezett fejlesztési volumen meghatározása. Az elsődleges cél az európai ingatlanpiacon is megjelenő és versenyképes kínálat kialakítása.

**ad.2.** A fővárosi (budapesti agglomerációs) központok rendszerének tudatos alakítása, a súlyponti térségek egyikének beágyazása a városszövet nagy-egészének lehetséges fejlődési folyamatába. A térség egyidejűleg központi szerepet kaphat az agglomeráció nyugati urbanizálódó szektorának szervezésében, a kerület nyugati szélén található nagysűrűségű lakóterületek megújításában, miközben fekvése kapcsolatai nemzetközi szinten is figyelemre méltóak. Újbuda térségeinek eltérő szerepei:

- Etele tér központ a XI. kerület új európai kötődésű központi helye
- Móricz Zsigmond körtér a kerület tradicionális központja, a lokalitás helyszíne

- Albertfalvai hídfő térsége új regionális szerepű központi hely, dél-budai kaputérség az építendő Duna hidat is figyelembe véve

**ad. 3.** A kelenföldi térségben beindítandó reurbanizációs folyamatoknak kell megalapozni a nyugati kapu térség extenzív fejlődési periódusának lecsengése utáni új korszakot. Ennél is nagyobb horderejű kérdés, hogy az itt kialakuló új, erősen urbanizált zóna kaphat-e országos súlyú szerepet a tágabban értelmezhető nyugati kapu térségében. Ennek a dinamikus szerepnek a kontúrozása és ennek elképzelhető változása, ami a térszerkezet alakításához megfelelő szempontokat adhat.

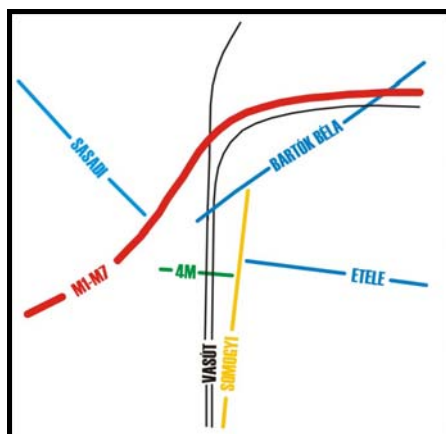
**ad.4.** A térrendszer és a szerkezet alakítása szempontjából a térségben a legégetőbb feladat a hálózatok és kapcsolatok alakítása, a területkínálat összevonása, koncepciózus tagolása és az ingatlanpiacon az ennek megfelelően előkészített ingatlankínálat bevezetése.

**ad.5.** A városépítészeti kompozíció, az építészeti karakter tudatos kialakítása a rendelkezésre álló proaktív fejlesztési és a passzív szabályozási eszközökkel. Az alábbi elemek rendszerbe szervezésével.

*Tengelyek és városképi vonalak alakítása és védelme az alábbi helyeken:*

- – M1-M7 nemzetközi folyosó városba való beérkezési szakasza, városkapu hangsúly újra teremtése,
- – vasúti folyosó és annak intermodális csomópontja, városkapu hangsúllyal,
- – Bartók Béla Somogyi útvonal,
- – M4 metrókijárat tengely,

A tengelyek találkozási pontja igazolja a térség kiemelt szerepét és azt a jövőképet, ami ezekben az összetett szerkezeti adottságokban rejlik. A tengelyek a szerkezetalkítás kiváló támaszai és erre építettük a térszerkezeti-funkcionális-kapcsolati integrációt alkotó szövetet.



*Városi térszövet alakítása*

- a vasúti területek térségét felülíró/átfedő városi szövet
- az Etele térre és a Somogyi útra szerveződő térszövet
- Őrmezei oldalon a vasúttal párhuzamos térszövet és közpark-rendezvényter kialakítása
- Az autópálya lesüllyesztésével közvetlen kapcsolat kialakítása központ és a meglévő lakóterületek között



### 3. JAVASLATOK

A Pályázat javaslatai az alábbi elemekkel kapcsolatos megfontolásokon alapulnak:

- a fejlesztési térség helyzetbe hozása, a térség szerepének meghatározása,
- a struktúra-fejlesztést meghatározó koncepció kidolgozása,
- a konkrét városépítészeti, építészeti, tájépítészeti, köztéralkítási, közlekedésfejlesztési javaslatok megfogalmazása

A Pályázat felfogásában a "felülről lefelé építkezés" elvét, a koncepcionális döntéseknek alárendelt részlettervezés módszerét tartja követendőnek.

#### 3.1. A Nyugati kapu térségének új helyzetbe hozása

A Pályázat koncepciója abból a jövőképből vezethető le, amely a térségben a "green belt" teóriának megfelelően továbbra is a Csillebérci erdő - Dobogó ill. a Budaörsi repülőtér sávjában zöldfelületi cezúrát kíván fenntartani - elkerülve ezzel a szuburbanizálódó térség teljes arctalan összenövését. E prioritás már eddig is határozottan megjelenik a fővárosi és kerületi szintű szabályozási tervekben - azonban az alapelv további hangsúlyozása távolról sem tűnik feleslegesnek.

Ezen alapelv mellett a "kompakt város" alapelve azonban megkívánja, hogy a zöld vonallal lehatárolt városi területen belül létrejöhessen a lehetséges funkcionális sűrűsödés, megjelenjen a valódi lehetőségeknek megfelelő ingatlankínálat. E helyen ez egy hangsúlyos intézményi sűrűsödést jelent: az irodai/kereskedelmi/szolgáltatások olyan koncentrációja képzelhető el a jelenleg alulhasznosított területeken, amilyent a főváros más pontján elképzelni sem lehet. Ezt a lehetőséget az alábbi adottságokra lehet építeni:

- Kivételesen jó közlekedési adottságok: a közúti kapcsolatok rendszere mellett az M4 megépítését és az elővárosi vasútvonalak fejlesztését követően kiemelkedővé válik a tömegközlekedési kapcsolatok kínálata is: az M4 és a belső városrészek felé kapcsolódó kötőpályás tömegközlekedés (V1, V19, V49) mellett rendelkezésre áll a három vasúti vonal elővárosi kapcsolatrendszere és természetesen az egyre inkább összemosódó helyi és helyközi buszhálózat is.
- Kivételesen jó fejlesztési lehetőségek: a térségben található alulhasznosított területek olyan fejlesztési lehetőséget, felértékelődési "gap"-et kínálnak, amely Budapesten kivételesnek mondható a feladat ennek közösségi eszközökkel történő előkészítése. Ezen a helyen a budapesti és a nemzetközi ingatlanpiac számára olyan egybefüggő, nagy léptékű kínálat hozható létre, amely a tudatos városfejlesztés számára is már jelentős eszközt adhat. A térségben koncentráltan létrehozható kínálat ugyanakkor még beilleszthető a budapesti ingatlanpiac keresletébe: azzal számolhatunk, hogy kellő pozicionálás és a köz-szféra megfelelő részvétele mellett a fejlesztési projekt 5-8 év alatt megvalósítható és a végfelhasználók számára értékesíthető.

**A térség elvárt szerepe ennek megfelelően a budapesti tercier szektor épületeinek egy önálló identitással rendelkező, európai léptékű együttese, amelynek fejlesztése révén egyúttal lehetőség adódik a legfontosabb közlekedési funkciók nagyvonalú kiépítésére és a fővárosi központ rendszer tudatos fejlesztésére is.**

### 3.2. Szerkezetalkotási javaslatok

A Pályázat szerkezetalkotási javaslatának lényege, hogy minden eszközzel a két közlekedési folyosó felett a két városrész közötti kapcsolat létrehozására, **a városi szövet folytonosságának helyreállítására törekszik.**

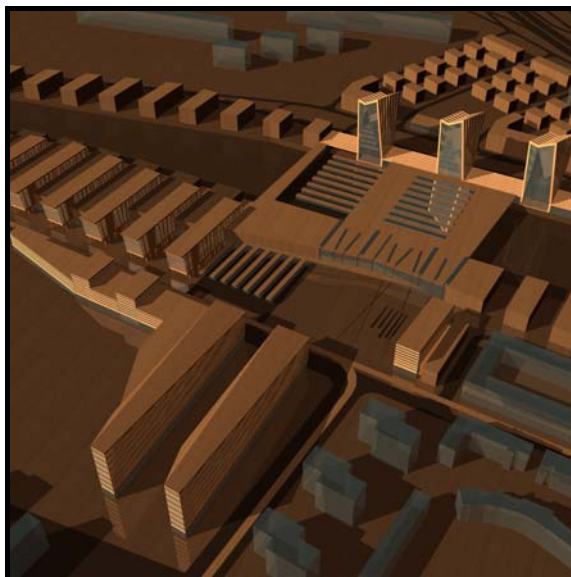
A koncepció fentieket szolgáló legfontosabb elemei az alábbiak:

- a Kelenföldi pályaudvar vasúti területeinek minimalizálása: a nélkülözhető teherforgalmi vágányok átadása ingatlanfejlesztési hasznosításra mind a keleti, mind a nyugati oldalon,
- az autópálya süllyesztése: az autópálya részleges süllyesztése mellett a terepadottságok kihasználásával az út két oldalának összekapcsolása több helyen,
- új fejlesztési terület kialakítása a vasút nyugati oldalán: az autópálya és a vasút közötti megnövelt területen egységes területfelhasználású fejlesztési tömbök létrehozása elsősorban a terrier szektor létesítményei számára, a vasúti területek nyugati peremén erőteljes térfalat és egyedi karaktert adó magasház-sorral,
- új fejlesztési terület kialakítása a vasút keleti oldalán: a Somogyi út hangsúlyozottan városias kiépítésével kialakulhat az a tengely, amely a vasút keleti oldalára eső, elsősorban kereskedelmi és irodai funkciókat kiszolgálhatja. Alapvetően új fejlesztési lehetőséget nyit meg az Etele tértől északra eső alacsonyabb értékű tömb átépítése, az Etele tér keleti térfalának előremozdítása.
- új fejlesztési terület kialakítása az autópálya keleti oldalán: a koncepció azzal számol, hogy Sasad lejtőjének az autópálya melletti szakasza erőteljesen átépül, ez a járószintek emelését, a kiszolgáló szervizutak kialakítását lehetővé teszi.
- új kapcsolati elemek kialakítása: mind az autópálya, mind a vasúti terület fölött (ill. alatt) új kapcsolati elemek kialakítására kerül sor, melyek nem a regionális forgalmat, hanem a város belső forgalmát szolgálják (a megfelelő forgalomcsillapítási intézkedések védelme mellett). Ilyenek a Pannonhalmi út, a Sasadi út, a Beregszászi út vonalában kialakított autópálya feletti átkötések, ill. a vasút térségében az M4 állomás terében a vágányok alatt kialakított gyalogos, és a vágányok felett kialakított tömegközlekedési (autóbusz) kapcsolatok. A vasút felett a Bartók Béla út csatlakozásában alakul ki új csillapított forgalmú közúti kapcsolat, ill. a déli oldalon kizárólag gyalogos/kerékpáros forgalom számára megnyitott "zöld" átkötés hídja.

A fenti koncepció eredményeként olyan - több részterületre tagolt, ám a kapcsolatok révén összefüggő - fejlesztési terület jön létre, amelyen az autópálya és a vasúti zóna süllyesztett szinten, két "kanyonban" húzódik keresztül. A távolsági forgalom süllyesztése felett a keresztirányú kapcsolatok és a szervizutak a lokális forgalmat szolgálják.

Miközben **a keresztirányú kapcsolatok a városi szövet összeforrását szolgálják**, az összeszűkített vasúti terület nyugati peremére telepített magasház-sor városfalként a sűrűbb beépítésű belső területek lezárását szolgálja, kiemelt elemként **az új fejlesztési zóna** gerincének hangsúlyát adja. Voltaképp ez a háziorvosi térfalként, nagyobb léptékben veszi át azt a városkapu szerepet, amelyet az 1970-es évektől az Öremzei lakótelep határozott sávépületei adtak meg. A város egészének morfológiájában a Sas-hegy lábánál indokolt ill. helyénvaló lehet egy ilyen épület-tömegsor megjelenése.





A koncepció másik lényeges eleme a **keleti fejlesztési terület** olyan kialakítása, amely az Etele tér térfalát előrelépteti, az Etele út torkolatának merev tengelyességét feloldja. Ez utóbbi megoldást az indokolja, hogy a metróállomás kimozdított tengelye, "off" helyzete felborítja a korábbi hangsúlyokat, új súlypontot, déli irányú "sodrást" hoz létre a térrendszerben. E fejlesztési terület fő eleme a Somogyi út városiasan kiépített szakasza, mely egyúttal a városi tömegközlekedési kapcsolatok legfontosabb elemévé is válik: ide kerül át a 19/49-es villamosok útvonala, a meghosszabbított 1-es villamos új végállomása, ide torkollik a metró és a vasútállomás kijárata, mely egyúttal a városi és a regionális buszpályaudvar előcsarnokaként is szolgál.

A koncepció szakított azzal a korábbi felfogással, mely szerint a metróállomás két ellentétes végére kell helyezni a buszállomásokat. Ez a megoldás csak a metró kiszolgálása szempontjából nevezhető kedvezőnek, azonban más, fontos tömegközlekedési kapcsolatokban (pl. a nyugati oldalra érkező elővárosi buszok és a városi villamosok között) elfogadhatatlan átszállási távolságok alakultak ki. A javaslat ennek megoldása érdekében a nyugati oldal autóbuszállomását a vasúti terület könnyed felülépítésével kívánja elhelyezni. E megoldás előnye az átszállókapcsolatok optimalizálása mellett a területhasználat optimalizálásával is jár: a nagy felületű közlekedési terület nem az ingatlanfejlesztési területeket csökkenti, hanem a közhasználatú területeket koncentrálja. A felülépítés természetesen létrehozza a fedett állomást is, illetve a vasút- és a busz közlekedés optimális kapcsolatát is adja.

### 3.3. Építészeti beépítési javaslatok

A terület beépítésének építészeti kialakítása a városrész szerkezetét meghatározó fő elemekből fakad. A városépítészeti koncepció markáns eleme, hogy a városhatárt, a virtuális kaput indirekt eszközökkel jeleníti meg. A városba érkezés az Osztapenkó szűk környezetében történik. Itt egy nagyvárosias építészeti miliő jelenik meg az autópálya két oldalán, ami kellően ellenpontoszza a medence külső térségeinek (dobozvilág - zöldgyűrű - kertvárosmassza) építészeti megjelenését. Ezen a helyen tehát magas házakkal is jól láthatóan előkészített markáns építészeti szövet jelzi a városba való megérkezést.

Az autópálya s a vasút közé eső ék alakú tömböt a mai tereplépcső vonalán futó széles parkosított városi tér - voltaképpen egy elnyújtott giratoire - két részre tagolja: a vasút peremére esik a **magasházak már említett sora**, míg az autópálya felé eső tömbök területére felnyitott keretes tömbök kerülnek. A javaslat határozott törekvése, hogy e terület elemei homogén módon jelenjenek meg, ne

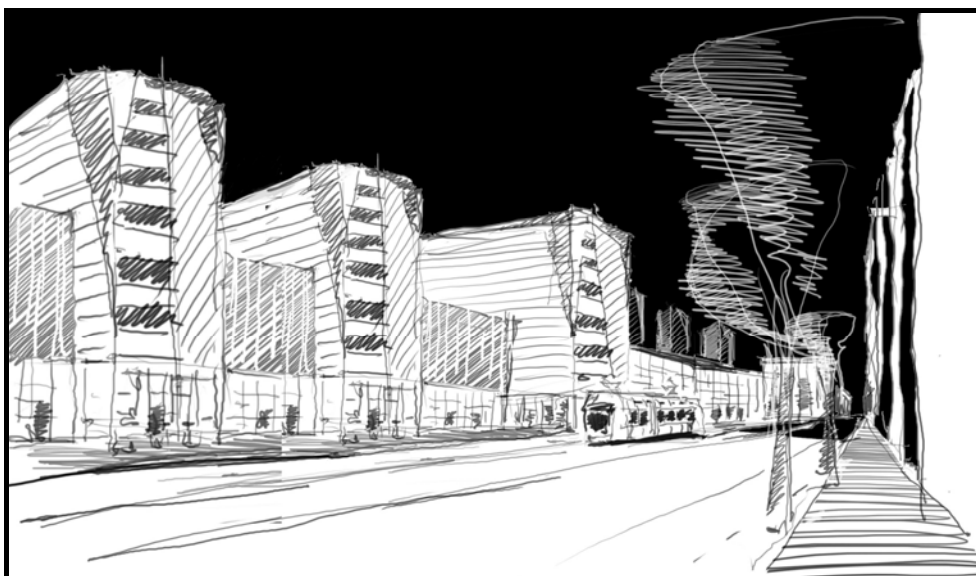
alkossanak kimondott "kapumotívumot". A térrendszer homogenitását a metrókijárat vonalában kialakított parkterület, ill. a volt kollégiumi épület eltérő - nyilvánvalóan gyökeresen felújított - tömege bontja meg, s hoz egyúttal egyfajta hierarchiát a területi egységbe. A magasházak vonalát a pályaudvar hosszában, a Boldizsár utca torkolatáig alacsonyabb beépítésű tömegek folytatják - ugyancsak a vasúti "kanyon" partfalára illeszkedve. Míg az alacsony beépítés épületei többnyire semleges architektúrát mutatnak, a magasházak karakteres, sajátosan formált megjelenésűek. E helyen - a környezet morfológiájából fakadóan - a javaslat a jelenleg hatályos budapesti szabályzatok keretein túllépve 75-80 m magas épülettömegekkel számol, melyek elég markánsak lehetnek városszerkezeti szerepükhöz. Épp e szerep miatt feltétlenül indokolt, hogy az épületek **egységes építészeti tervek alapján, egységes kivitellel**, gyakorlatilag egyidőben épüljenek meg. A területen nagy számú P+R és magántulajdonú parkoló helyezhető el. Az É-D-i tengelyű sétány, az elnyújtott giratoire alatt kap helyet a közforgalmú parkoló, de ugyanezeket a lejáratokat használhatja a magasházak alatt kiépítendő magánparkolók sora is. (E parkolók létesítése minimális földmunkát kíván: voltaképpen a mai terepvonal felett építhetők ki a parkolósíntek.)

A metróállomás tengelye felett **a pályaudvar mintegy 200 m hosszban lefedésre kerül**. E lefedés voltaképpen egy olyan közúti híd, amelyre a nyugat felől érkező regionális autóbuszok pályaudvara és a kapcsolódó kereskedelmi szolgáltatók kerülnek. A városi autóbuszok pályaudvara az Etele téri metrókijáratától délre, a Somogyi út mentén épül ki. A metró/vasútállomás Etele téri kijáratá olyan többszintes előcsarnokba érkezik, amely összeköttetést biztosít az **aluljárószint** (M4 és MÁV), a Somogyi út szintjén kialakított **Városi buszpályaudvar és a villamosok megállója** ill. a vágányok feletti **Regionális buszpályaudvar** között. Ettől az előcsarnoktól délre nagy alapterületű **bevásárlóközpont** ("plaza" rendszerű kialakítással) kap helyet. Ez a megoldás rendkívül kedvező: miközben optimális átszállótávolságokat biztosít, közvetlen fedett kapcsolatot lehet adni a nagy alapterületű kereskedelmi létesítmény számára is. Ez a bevásárlóközpont a Somogyi út mentén hosszan elhúzódik, keleti oldalán több bejárattal rendelkezhet, a Somogyi út végére telepített villamosvégállomással is kapcsolata van. Az együttes déli végén kap helyet a bevásárlóközpont saját parkolóháza, mely jól megközelíthető az Egerút felől is.

Az Etele tér jelenlegi arányai megváltoznak. **A tér nyugati térfala előremozdul** a Kelenföldi út beépítési vonalának megfelelően, míg déli oldala a Városi buszpályaudvar területéig felnyílik. Ennek eredményeképpen a tér mai szimmetrikus helyzetével ellentétben antimetrikus kialakítást kap. Ezt hangsúlyozza az északi oldalon megépített új épület (iroda), ill. az Artfleur/SZÁMALK épületegyüttes helyén építhető, a járműtelepi épületekkel rokon **szállodaépület**, szórakozató- és kereskedelmi központ együttese is. A térfal előrehúzása révén a Vasút u. és a Kelenföldi út között tömb - mely ma többnyire leromlott épületekből áll - fejlesztési területté válik, mely a vasúti területekkel együtt már kellő mélységű ahhoz, hogy érdemleges méretű irodaegyüttest lehessen itt elhelyezni. Az Etele út tengelyében a térfalat 20 m homlokzatmagasságú épület alkotja. Célszerűen ez egy kiemelt jelentőségű **irodaépület** lehet (pl. a megújuló vasúttársaság új központi épülete vagy más igazgatási/intézményi létesítmény.)

A fenti építészeti kialakítás mellett tehát az alábbi hangsúlyok alakulnak ki illetve maradnak el:

- hangsúlyos városi tér az Etele téren és a Somogyi út vonalán,
- hangsúlyos városi tér a vasút nyugati oldalán,
- hangsúlyos toronyépületek a vasút nyugati peremén,
- hangsúlyos közlekedési kijárat az Etele téri, hangsúlytalan az örmezei oldalon,
- hangsúlyos épületegyüttes az Etele út torkolatának déli oldalán,
- homogén, városias, szövetszerű beépítés az autópálya felől, "kapumotívum" nélkül,



### 3.4. Tájépítészeti javaslatok

Napjainkban, a nagyvárosok egyre nagyobb mértékű versengésének korában, korábban soha nem tapasztalt – bár gyakran még nem eléggé tisztázott – szerep hárul a városi közterületek (utcák, terek, zöldfelületek) kialakítására, rehabilitációjára, megújítására. Budapest új nyugati kapujának kialakításakor már az első kreatív gondolatok között ott kell lennie a közterületek jövőbeni szerepét, léptékét, funkcióját meghatározó szándéknak – csak ez a megközelítés eredményezhet a folyamat végén valóban élhető, jól működő, a hagyományos értelemben használt „beépítés” érdemben kiegészítő, azzal teljes mértékben azonosulni és együttműködni tudó közterület-rendszert. Ebbe a rendszerbe teljes jogú tagként kell integrálni az olyan fedett, de oldalt nyitott, vagy átlátható, de mindenképpen szabadon bejárható tereket is (passzázsok, átmeneti terek) amelyek léptékükben, anyaghasználatukban „együtt dolgoznak” a hagyományos városi terekkel.

Ma a „várostermék” kialakítása, mint a túlélés, a vonzókéesség megőrzésének egyik záloga elsődlegessé vált a fejlesztési stratégiákban. Ez a kíváncsi érzetű hatás – az épületekhez hasonlóan – a ma közterületeinek kialakításakor is: elsődleges cél az emlékezetessé válás, a különlegesség, a megismételhetetlen pillanat érzésének kiváltása. Az utcák, terek, parkok – hasonlóan a „landmark”-ként viselkedő házakhoz – gyakran leginkább jelek, a tulajdonos, a város önmagáról alkotott pozitív képének lenyomata; ami nem feltétlenül baj, ha nem mindez nem megy a használhatóság rovására. **A városi utcák és terek a városfejlesztés motorjaivá váltak.** A közterületek komplex értelemben a közösségi élet, a találkozás színterei, így minőségi kialakításuk hozzájárul a városlakók életminőségének javításához, de a városi területek gazdasági felértékelődéséhez is.

A Javaslat szerint létrehozandó tereket az alábbiakkal lehet jellemezni:

- **Járműforgalmi terek (Etele tér „dél”):** A „vonzó és megtartó” 21. századi város közlekedési, járműforgalmi terei alapvető különbséget mutatnak a technicista, funkcionalista módon kialakított „20. századi” közlekedési terekkel szemben. A városon belüli utazás, az átszállások helyei ma már értékes városi felületek, amelyek(b)en az utas, az ember nem pusztán „mennyiségi mutatószám”, hanem olyasvalaki, aki menet közben is jól akarja magát érezni. A legújabb európai példák (ld. franciaországi villamos-reneszánsz) ékesen bizonyítják, hogy a technológiai

fejlődés (egyre korszerűbb járművek) kiválóan illeszthető a járműforgalmi terek (bonyolult átszálló csomópontok vagy pusztán egyszerű megállók) környezetének minőségi kialakításához,

- **Gyalogos forgalmi terek (Etele tér „közép”, Órmezei oldal csatlakozó területei):** A gyalogos forgalmi terek egyszerre igen nagyszámú gyalogos (és kerékpáros!) áthaladását biztosítják két fontos városi pont (pl. intézmények és közlekedési csomópont) között. Kialakításukra már hosszabb ideje nagyobb figyelem jut – azonban talán még mindig nem elég. Fontos, hogy a gyalogos forgalmi terek úgy tudjanak folyamatos haladást biztosítani, hogy közben az értékes, oldalsó zónáik is jól kihasználhatóak legyenek. Ehhez relatív nagy keresztmetszet és valamilyen időjárás elleni védelem szükséges. Ez utóbbira igen jó példák, a járműforgalmi és a gyalogos terek sajátos „metszetei”, közös halmazai: azok a hatalmas fedett terek, amelyek az időjárás viszontagságaitól függetlenül biztosítják a biztonságos és védett átszálló és célforgalmat,
- **Kereskedőterek (belső mag):** Az előző kategóriával szoros kapcsolatban lévő, de nem annyira a haladást, inkább a tartózkodás egy speciális fajtáját – vásárlás – kiszolgáló terek halmaza, történeti előképeik a piacterek. Kialakításuk során, a körülmények szabta keretek között érdemes a hagyományos piacok szolgáltatott tapasztalatokat felhasználni: a variábilis, de mégis jól átlátható térszervezés rugalmas alkalmazkodást, a legkülönbözőbb (kereskedői és vásárlói) igények kielégítését is lehetővé teszik.
- **Agorák (sétateretek, vendéglátóhelyek, díszterek) – (Etele tér „észak”):** Az előző két kategória együttesen jelen lehet az agorákon – amellet, hogy a kifejezés hagyományos értelmét megőrizve olyan szabad terület is része ezeknek a tereknek, amelyek valóban univerzálisan alkalmasak a legkülönbözőbb városi rendezvények, események befogadására. A mai gyakorlat azt mutatja, hogy a díszterek, agorák egyre gyakrabban hordoznak magukban/magukon valamilyen jól megjegyezhető „különlegességet”, egyedi vonást – messze földön (jó) hírért keltve ezzel a városrészeknek.
- **Pihenőterek (közkertek, parkok, sportterületek) – (Etele út mentén, Órmezőn):** Ma már ezek a „hagyományos” fogalmak sem takarnak egységes kialakítású tereket – miközben a közkertek, parkok világa sokak számára ma is ugyanaz, mint nagyszüleink idejében volt („fák, bokrok, virágok”), sok parkunk egyre inkább beszáll a szabadterek új minőségét és használati módokat biztosító sajátos versengésébe. Egyre gyakoribbak azok a tematikus parkok, ahol egy-egy jól körülírt korvagy érdeklődési csoport találja meg a számára legvonzóbb szabadtéri tartózkodási helyeket – ilyenek a speciális sportparkok, de bizonyos értelemben a szabadtéri szórakozóhelyek is (ezekben Budapest lassan nagyhatalomnak számít, komoly idegenforgalmi értékkel).
- **Átmeneti terek (bejáratok előterei, belső udvar/átrium, passzázs, tetőkert, terasz, loggia) – (új beépítések):** A relatív sűrű, intenzív beépítések során, a mennyiségi és minőségi fejlesztés eszközeiként jelentősen felértékelődtek a beépítésekhez kapcsolódó városi terek különböző típusai. Egy feléledő városrészben az emberek új városi identitásukat keresik, hogy gyökeret eresszenek, hogy működő közösségeket alkossanak. Folyamatos megerősítésekre vágnak, hogy helyesen döntöttek, amikor a szuburbia napi sok óra utazással megközelíthető, de „nagyon zöld” világa helyett a központhoz közelebbi fekvésű, jó közlekedéssel megáldott, urbánusabb lakhelyet választottak.

- **Fedett terek (Központi közlekedő mag):** A járműforgalmi terek esetben már találkoztunk a nagyforgalmú terek lefedésének gyakorlatával. Ez az utóbbi időkben megjelent a nem pusztán közlekedési funkciókkal bíró közösségi terek esetében is. A nagyfeszítávú feszített ponyva, vagy különböző kombinált fém-üveg lefedések – amellet, hogy a tér egész évi használhatóságát nagy mértékben fokozzák – új típusú városi elemként kedvező módon járulnak hozzá a környezet esztétikus alakításához, ezáltal nagy mértékben fokozzák a terek illeszkedését egy nagyszabású városi kompozícióba.
- **Tetőkertek (új beépítések – bevásárlóközpont):** A kifejezés bejáratott és elfogadott, a ma építészeti gyakorlatában (nem kis mértékben a zöldfelületi előírások hatására) széleskörűen alkalmazott elem. De talán meglepően ritkán szembesülünk azzal, hogy tetőkertek nem csak a „tetőkön” vannak jelen a városban, hiszen általános értelemben minden födémén kialakított városi szabadtér „tetőkert”. Ezek speciális kialakítást igényelnek, de megjelenésükben nem szükségszerűen „árulkodnak” tetőkert mivoltukról – ha sikerül a növényzet (elsősorban a fák) megfelelő elhelyezését biztosítani (akár az alsóbb szintek rovására) a kialakítás (legalább is esztétikai értelemben) egyenértékű lehet a „nem födémén” létrehozott kertekkel, parkokkal.

### 3.5. Közlekedésfejlesztési javaslatok

A térségben megvalósuló új közlekedési elemek, valamint a meglévő elemek szerepének átalakulása miatt a térségben áthaladó forgalom irányai, nagysága, lebonyolódása változni fog. A terület súlyponti helyzete, a forgalom jelenlegi kanalizációja miatt a közvetlen térségen túl megvalósuló új közúthálózati fejlesztések is kihatással lesznek. Legfontosabb fejlesztések ilyen tekintetben az M0 nyugati szektorának kiépítése, az M0 déli szektorának autópályává való fejlesztése, a két déli, Galvani, és Albertfalvai híd megépítése, a Hamzsabégyi út kiépítése a Lágymányosi hídig. Létrejöttük az egész budapesti közlekedésre kihat, az eddig itt, az Etele tér közvetlen térségében jelentkező forgalom útcéljának elérésére több új lehetőséget is kap. Az új kapcsolatok megvalósulásával az autópálya forgalmának csökkenése prognosztizálható egyfelől, melyet azonban valamennyire ellensúlyozni fog az átalakuló, intenzívebb területhasználatot, és közlekedési igényt kiváltó fejlesztések következtében megjelenő forgalom. Ennek következményeként a forgalom megfelelő színvonalú lebonyolítása érdekében, az autópálya vertikális elmozdulása után is megmarad a mai 2\*3 sávra kiépített keresztmetszet.

Az autópálya lesüllyesztésével az eddig a kerület többi részétől zárványként elzárt hegyvidéki területek kapcsolatai ugrásszerűen javulnak, mely a Bartók Béla út vasút feletti továbbépítésével kapja meg a végső lökést. Ez a forgalom eddig a területet csak a periferián érintette, a jövőben nagyobb kelet-nyugat irányú forgalmi áramlással lehet számolni

Ennek a kapcsolatnak a kiépítésével közvetetten ugyan, de az autópálya forgalma lehetőséget kap rá, hogy a meglévő (Nagyszőlős utca, Egérút), illetve tervezett (Hamzsabégyi út) vasúti keresztezéseken túl egy új átjárási lehetőségen keresztül érje el, Dél-Buda északi részét. A kapcsolat megteremtésekor törekedni kell tehát, hogy ez, a Bartók Béla út tehermentesítése miatt csak korlátozottan valósulhasson meg. Ennek elérése érdekében történt meg a terület úthálózatának és az egyes utcák forgalomtechnikai megoldásainak kialakítása.

Az autópályához hasonló irányú forgalmat bonyolítanak le az 1-es, és 7-es utak bevezető szakaszai, melyeknél az autópályára való ráhajtás, valamint a terület új kiszolgáló úthálózattal való kapcsolat

egyaránt megvalósul. Az egymás irányát keresztező, egymástól nagyságrendben és összetételben eltérő forgalmak (az országos főutak és az autópálya szervízútjának forgalma) külön szintben keresztezi egymást, lehetőséget teremtve mindkét forgalmi irány akadálymentesebb továbbhaladására.

A pályaudvar és az autópálya közötti – városszerkezeti és közlekedésileg teljes mértékben átalakuló terület forgalma többrétű. Egyrészt megjelenik az új intermodális csomópontot igénybe vevő forgalom, melynek a területen belül elhelyezkedő P+R parkolók, másrészt megjelenik a területen kialakított irodastruktúrába igyekvő, végül pedig a forgalomtechnikai megoldásokkal csökkentett, de teljesen el nem tüntethető, a területen csak áthaladó áramlat. (pl. autópálya – Bartók Béla út)

A P+R forgalom a területen elhelyezett, mindenki számára megnyitott 3 parkoló blokkban tudja elhelyezni az autóját. A három parkolási terület bár egymástól fizikailag elválnak, jelzésrendszerében, működésében mindenképp egy rendszer kell, hogy legyen. Az autópálya (illetve a kisebb utak felől) érkező forgalom már a területtől távolabb, az Egérút elválásának térségében tájékoztatást kap az egyes blokkok telítettségéről, s ennek megfelelően tudja kiválasztani a további útvonalát, hatékonyabbá, gyorsabbá téve a forgalomlefolysást a térségben.

A terület városszerkezeti átalakulásával párhuzamosan mind a közösségi, mind az egyéni közlekedés lebonyolítására szolgáló létesítmények, hálózatok megújulnak, szerkezeti átalakulásra kerülnek.

Az egyéni közlekedés terén a legfontosabb átalakulás az autópálya vonalának a lesüllyesztése a Balatoni út aluljárójától az újonnan kiépülő, a Hungária körút lezárásának tekinthető Hamzsabégi úti vonalig. Megvalósulásával az eddig egymástól elválasztott kerületszettek között olyan új kapcsolati elemek jönnek létre, melyek az eddig jelentkező észak-déli forgalmi dominanciát kiegészíti, ellensúlyozza egy új kelet-nyugati irányú kapcsolattal.

A süllyesztett, két oldalt támfalakkal határolt autópálya keresztmetszete a maihoz hasonlóan 2x3 sáv, középső elválasztósávval elválasztva, két oldalt mindkét irányban leállósávval és padkával kiegészítve. A felszíni forgalom kiszolgálására az autópálya mindkét oldalán az autópálya forgalmi irányával megegyezően egyirányú, egysávos szervízutak kerülnek kialakításra, melyek feladata a terület belső kapcsolatainak kiszolgálásán túl az autópályáról érkező forgalom elosztása.

Az autópálya süllyesztett szakaszának kezdetét és végét egyaránt egy-egy külön szintű csomópont határozza meg, a városhatár felőli oldalon a 7-es és 1-es utakkal, míg a város felőli oldalon a süllyesztett szakasz vonalvezetését kihasználva a Hamzsabégi úttal. A külön szintű keresztezések biztosítják az eltérő forgalmi irányok zavarmentes lefolyását, biztosítva egyúttal a kapcsolatot a szervízutakkal is.

A terület másik, közúti meghatározó eleme a Bartók Béla út átkötése egy új vasúti felüljáró segítségével, mellyel így a XI. kerület egyes kerületszettek között ténylegesen megvalósul a kelet-nyugati irányú kapcsolat. Az átvezetés 2x1 sávú, ezáltal a kapacitási korlátok miatt kevésbé vonzóvá válva az autópálya felől a belváros felé igyekvő forgalomnak. A kapacitáskorlátot tovább növelik az őrmezői oldalon kialakított, elsősorban a terület lokális forgalmát kiszolgáló úthálózat forgalomtechnikai megoldásai.

A kelenföldi oldalon kialakított közútfejlesztési beruházások közül a Somogyi út továbbépítése a leghangsúlyosabb, melynek több szerepe is van. Egyrészt megfelelő, közvetlen megközelítést biztosít az Etele tér és az itt kialakított P+R irányába, másrészt tehermentesíti a Thán Károly és Borszéki utcákat, melyek ma az Etele út felől az Egérút felé vezetik a forgalmat. A forgalom megfelelő lebonyolítására a Somogyi út kiépítése 2x2 sávú történik meg az Etele tér északi oldalig.

Közösségi közlekedési szempontból a terület, és a közvetlen térsége teljesen újjászületik. Az eddigi, egymástól függetlenül létező megállócsoportok rendszerbe kerülnek, összhangban a vasút és a terület



fejlesztésével. Új buszpályaudvar jön létre a vasúti területek fölött az Őrmező felől érkező buszok kiszolgálására, valamint a Kelenföld felől érkező autóbuszok kiszolgálására is új, az eddiginél magasabb színvonalú üzemet biztosítani tudó autóbuszpályaudvar jön létre.

A térség buszhálózata a metró megépültével jelentősen megváltozik. A kerület eddigi kisebb buszvégállomásai részben vagy egészben megszűnnek, lehetőséget biztosítva a területük újrahásznoítására. A metróvégállomásnál kialakított buszvégállomásokkal pedig az utas a belváros felé gyorsabb eljutást nyer.

A buszviszonylatok átszervezésénél ennek ellenére ügyelni kell arra, hogy a nem a belváros – hanem pl. a kerületközpont – irányába haladó utasforgalom számára a fontosabb irányokból megmaradjon a közlekedési kapcsolat.

A két buszpályaudvar forgalmi elrendezéséből fakadóan az utas az intermodalitás elveinek megfelelően a lehető legrövidebb - javarészt fedett - úton tud átszállni a különböző buszpályaudvarokon végállomásozó járatok között, hasonlóan könnyen megközelítve a metró és az elővárosi vonatok peronjait is.

A terület közösségi közlekedéssel történő elérhetőségének javítását szolgálja a Somogyi úton végigvezetett villamos is, melybe a tér oldalán az Etele útról érkező 1-es villamos is belesatlakozik. A két villamosviszonylat közös megállója a buszpályaudvarokról, valamint a metróból és a vasúti peronokról egyaránt könnyen elérhető. A villamosok végállomása – kiszolgálva egyúttal az intenzíven fejlődő Somogyi út beépítéseket is – a Somogyi út déli végén, háromvágányos fejállomással lett kialakítva.

### 3.6. Ütemezés, szervezeti javaslatok

A fenti építési program megvalósítását olyan szervezett folyamatban kell elképzelni, melynek az első szakasza a metróépítéssel összefüggően valósulhat meg. Az ütemezést a mellékelt ábrán is bemutatjuk.

A Javaslat felfogása szerint az adott térség fejlesztését elsősorban a magántőke fejlesztő erejének igénybevételével kell megvalósítani. Egyértelműnek tűnik, hogy a terület fejlesztési lehetőségének megnyitásában rejlő **felértékelődésnek fedeznie kell a szükséges infrastruktura-beruházások költségeit** - különös tekintettel arra, hogy ezek egy jelentős része éppen az új létesítmények kedvezőbb működését teszi lehetővé.

A projekt megvalósításának legnehezebb feladata a sokszereplős fejlesztési feladat résztvevői között egy koherens terv kimunálása és megvalósítása. Ezen a helyen a jelenlegi ingatlanstruktúra kisebb-nagyobb korrekcióival eredmény nem érhető el. Olyan együttműködési felületet kell kialakítani, ahol a magánfejlesztők érdekegyeztetése mellett a közszereplők által generált vezérterv megvalósítására kerülhet sor. El kell kerülni azt a helyzetet, hogy az ingatlanulajdonosok parciális érdekek mentén, egységes koncepció nélkül kezdjék meg a terület fejlesztését, saját kisebb-nagyobb ingatlanuk beépítését.

Ennek megfelelően jelenleg a legfontosabb teendő egy **fejlesztési megállapodás megkötése** a már említett szereplők között, a szükséges kormány és önkormányzati határozatok meghozatala alapján. Létre kell hozni azt a **fejlesztési társaságot** amelynek komoly felhatalmazása van BKV, a MÁV, a VOLÁN együttműködés koordinációja, a parkolásfejlesztés és a terület komplex rendezése terén

(kerületi szabályozási terv, tulajdonviszonyok rendezése, közterületek kialakítása, elővásárlási jog megszerzése üzleti tervek kidolgoztatása...), s amelyek a későbbiekben rendelkeznek az ingatlanvagyon felett. Egy ilyen fejlesztési társaság képes biztosítani a magán- és a közszereplők részvételét, s egyúttal azt, hogy a terület felértékelődéséből fakadó előnyök minden szereplőnél egyaránt jelenkezzenek. Voltaképpen a társaság keretei között valósítható meg az infrastruktúra fejlesztés egy részének finanszírozása a fejlesztések jövőbeni eredményeire alapozva. A projekt léptékét és horderejét tekintve a társaság finanszírozása, megfelelő hitelezése bizonyosan megoldódik.

A területre feltétlenül ki kell dolgoztatni egy olyan - program, vagy struktúra – tervet, amely együttkezel a fejlesztési és szabályozási, valamint műszaki előkészítési feladatokat és mintegy programozza azokat. A műszaki előkészítés kiemelt követelménye a terület telekviszonyainak és tulajdonviszonyainak összehangolt tisztázása és a terület megtisztítása a fölösleges épületektől, a legfontosabb közműfejlesztések megindítása. Ugyancsak szükséges a környezeti állapotok tisztázása és az esetleges kárelhárítás megindítása.

**Hosszabb távra kitekintve** a legfontosabb lépés a két közlekedési folyosó, a két "kanyon" megvalósítása, azaz a vasútállomás területének leszabályozása és az autópálya lesüllyesztése. Ezzel gyakorlatilag létrejön terület megaszervezete és egyidejűleg az a nagy átmeneti parkolási kapacitás is, amely a terület és a közlekedés átstrukturálásához (átszoktatáshoz) nélkülözhetetlen. A fejlesztések megindulásáig a felszabadított területek felszíni P+Rként adnak az átmeneti hasznosítást. Ez a lépés lenne az, az **infrastruktúrabefektetés**, amely a terület fejlesztési pozícióját meghatározza.

Az **első ütemben** el kell készíteni az állomás felülépítését a Regionális buszpályaudvarral együtt. Ehhez kapcsolódik az Őrmező felőli oldalon kiépítendő P+R parkoló első szakaszának megvalósítása, ami a metró Őrmezei oldali kijáratának a mai terepszintre való felhozatalával együtt alapozza meg a terület új közlekedési szerkezetének rendszerét. Kívánatos lenne, hogy ez az ütem egybeessen, vagy legalábbis összehangolható legyen a 4-es metró építésével, hiszen annak átadása idejére legalább a kijáratok térségének használható állapotban kell lenni.

Ezen időszak alatt a mai buszpályaudvar megtartása mellett elindulhat az Artfleur területeinek előkészítése és építése, ill. párhuzamosan folyhat a Járműtelep irodaépületeinek fejlesztése is.

A **második ütem** idején folytatható a pályaudvar felülépítését folytatni, hogy a vasút minél kompaktabb szolgáltatási körrel tudja szervezni a térség közlekedését.

A második ütemben a már rendelkezésre álló részletes tervek alapján a Somogyi utca kiépítése a Városi buszpályaudvar megnyitása, az Etele tér kialakítása, a 49-es áthelyezése a Somogyi utcába, természetesen az 1-es villamos kapcsolódásának biztosításával. A Somogyi út és a pályaudvar közötti sávban megvalósítható a bevásárlóközpont, melynek a programját össze kell hangolni a környező fejlesztésekkel. Ide kapcsolódóan megépítendő a terület déli irányú közúti összeköttetése az Egér út felé. Az egyes tömbök - telkek - beépítése pedig programozottan haladhat.

Kalkulálni lehet az Etele út menti fejlesztések ütemezett folytatásával is. A tér kialakításához hozzátartozik a tér alatti P+R parkoló megépítése min. 1200 férőhellyel. Kiépítendő az Őrmezei oldali további P+R, vagy P+M parkoló.

A **harmadik ütemben** kerülhet sorra a vasúttól nyugatra létesíthető intenzív beépítés megvalósítása. Ennek összefüggő építési területe voltaképpen a terület ideiglenes működését (elsősorban a Regionális buszpályaudvar megközelítését) nem lehetetleníti el. Nyilvánvalóan a projekt tartalékterületének kell tekinteni az autópálya vonalától nyugatra eső területek beépítését ill. átépítését.