

# **MŰSZAKI LEÍRÁS**

## **TARTALOMJEGYZÉK**

### **TERVLAPOK**

<b>01</b>	<b>Városfejlesztési,Városrendezési és közlekedési rendszerfejlesztési javaslat</b>	<b>m 1 4000</b>
<b>02</b>	<b>Városépítészeti terv</b>	<b>m 1 2000</b>
<b>03</b>	<b>Elemzések</b>	<b>m 1 4000</b>
<b>04</b>	<b>Környezetalakítási és építészeti terv</b>	<b>m 1 1000</b>
<b>05</b>	<b>Metszetek</b>	<b>m 1 500</b>
<b>06</b>	<b>Utcaképek,térfalak</b>	<b>m 1 1000</b>
<b>07</b>	<b>Látványtervek</b>	
<b>08</b>	<b>Látványtervek</b>	
<b>09</b>	<b>Látványtervek</b>	
<b>10</b>	<b>Forgalomtechnikai terv</b>	<b>m 1 2000</b>

**Műszaki leírás a javaslat indoklásával, javasolt ütemezéssel**

**Területi mérleg**

**Zárt boríték (CD, adatlap, nyilatkozatok)**

## I. Történeti áttekintés

Magyarország vasútvonalainak többsége a XIX. század során épült ki. A fejlesztés nem egyetlen társaság monopóliuma volt: az ország (később az Osztrák-Magyar Monarchia) különböző területein több nagy magán-vasúttársaság birtokolta a vasút építéshez szükséges koncessziókat. A század utolsó harmadában azonban központosítás indult meg; a MÁV (Magyar Királyi Államvasutak) 1868-as megalakításától kezdve folyamatosan tért nyert, és a század végére majdnem az összes vasútvonal birtokosa lett.



A MÁV 1884-ben, dunántúli vonalainak a Déli Vasút hálózatával való összekötésére építette fel az Újbudai (ma Kelenföldi) pályaudvart és vasúti csomópontot, az újszónyi (később komáromi) MÁV-vonal megnyitása alkalmából. Az állomásépület a MÁV meglévő típusterveire alapozva, de kiemelkedő nagyságrendben építette.

Az Újbudai pályaudvar építésének idejében a környék még a város széle volt; a sasadi oldal lankáin szőlők és gyümölcsösök zöldelltek, a hatalmas vasúti csomópont így nem hatott beékelődő idegen elemként a város testében.

Agglomerációs szerepe még később is elhanyagolható volt: a Budaörsre közlekedő helyi érdekű vasút végállomása sem itt volt, az a Móricz Zsigmond körtérről induló HÉV-hálózat részeként a kamaraerdei vonal szárnyvonala volt.

A környék komoly fejlődése csak a második világháború után jóval, a kádári konszolidáció időszakában kezdődött. Az ország első autópályája innen indult a Balaton irányába, bár még jó néhány év(tized)be került, míg el is érte. Ekkor nyert a Sasadi út környéke „városkapui” rangot, ezt azonban csak Osztyapenkó kapitány szobra nyomatékosította (párja, Steinmecz kapitány a Ferihegyi reptérre vezető út mellett örököszt).



Az M7 kelenföldi csomópontját már akkor úgy építették meg, hogy a később tervezett fejlesztések kezelésére is alkalmas legyen. Az Osztyapenkó kapitány szobrának helyet adó gyepsziget az autópálya két útpályája között a később építendő (a Rimaszombati utcát a Bartók Béla úttal a vasút fölött összekötő) felüljáró helyeként lett kialakítva. Igaz, a témával foglalkozó tervezőirodák tervlapjain az egyszerű felüljárót azóta egy lábakra állított körforgalmi csomópont váltotta föl.

A vasút Duna (és város) felőli oldala fejlődésének a hetvenes évek adott lendületet. Még a hatvanas évtized végén, amikor eldőlt, hogy az ötéves tervekben kitűzött lakásépítési elképzeléseket a szovjetektől (eredetileg a dánoktól) átvett paneles technológiával fogják valóra váltani, Budapest első panel-lakótelepét Kelenföldre kezdték tervezni. Az egyik vezető tervező, Dúl Dezső máig az egyik tízemeletes kilencedik emeletén él. A lakótelep lakásai néhány év alatt felépültek, azonban a hozzá kapcsolódó szociális és közfunkcióknak helyet adó épületek megvalósítása nagyrészt elmaradt. Csak az üzletház épült meg az Etele út és Tétényi út kereszteződésében, bipolarizálva ezzel a korábban Etele tér-központú területet. A többi tervezett középület helyéül szolgáló grund azóta lassan betelepült növényzettel, és rendezetlen, zavaros, mégis nagyon értékes városi zöld park jött létre. Amikor beépítése néhány éve újra felmerült, a tervezett projekt a környékbeli lakosság nagy ellenállásába ütközött. Így alakult ki az a három csomópontot felfűző tengely, mely az üzletház és az Etele tér között, az Etele út mentén erőteljes, a Sasadi út környéke azonban már szinte teljesen leszakad róla, csak a gyalogosalagút gyöngye köldökszinórja köti az előző kettőhöz.

A lakótelep érdekessége, hogy a paneles technológia melletti döntést megelőző „vita” elemeként itt, a Tétényi út mentén épült fel három kísérleti, 18 szintes, öntöttfalas magasház Farkasdi Zoltán tervei alapján (1963 és '70 között), melyek a későmodern magyar építészettörténet emblemikus darabjai.

A hetvenes-nyolcvanas évtizedben a tágabb környék is teleépült panel-lakótelepekkel: a vasúton belül a Fehérvári út környékéig húzódó terület, a pályaudvar külső oldalán Őrmező és Gazdagrét „kaptak” lakótelepeket. Ennek nyomán a XI. kerület külső részének lakossága jelentősen felduzzadt; az ehhez kötődő infrastrukturális fejlesztések viszont csak lassan haladtak.

1974 és 1976 között épült fel a környék első rangos középülete, a Nemzetközi Számítástechnikai Oktatóközpont a lakóterves Ligeti Tamás tervei alapján. A 20700 m<sup>2</sup>-en megvalósult komplexum a kor elvárásainak megfelelően helyet biztosított az akkoriban korszerű nagygépes számítógéprendszernek, számos oktatási helyiségnek, két nagyelőadósnak, TV stúdiósnak és fotólaborosnak, valamint egy 360 ágyas kétcsillagos diákszállónak. A klasszikus késő-modern kompozíció egy közel 90x90 méteres „lepényépületből”, egy magas, szállodai tömegeből és egy konzolosan az Etele út felé kinyúló igazgatási tömbből áll. A szállót később, 1986 és '88 között irodaházzá alakították. A Dobai Építésziroda 2006-ban publikálta a hosszú távúnak tervezett rekonstrukció első ütemeként megvalósult újabb nagyelőadót, melyet a XXI. századra teljesen elavult nagygépes számítógépterem helyén alakítottak ki.



A hetvenes évtized végén építtette a helyi református közösség nem kis áldozatok árán kis templomát az Ildikó téren. Szabó István építész, aki farkasréti katolikus templomáért már eddigre megkapta az Ybl-díjat,

kompakt, zárt formájú, korábban korszerű anyagú és térformálású épületet tervezett a panelházak és a hagyományos kertváros mezsgyéjére, mely 1981-re fel is épült.

A katolikus közösség első temploma már 1930-ban elkészült a Vasút utcában, ez azonban hamarosan kicsinek bizonyult. Az új, nagyobb templom építését még 1937-ben elkezdték tervezni, de a terv megvalósulását keresztül húzta a második világháború.

Végül a közösség új, Szent Gellért temploma csak egy évtizeddel a református után, 1992-ben nyitotta meg kapuit, bár a Kiss András Ybl-díjas építész által tervezett posztmodern épület alapkövét 1984-ben rakták le. Itt épült a fővárosban az egyik első modern-kori urnatemető is.



A korábbi, ma romos templom a Vasút utcában sebhelyként éktelenkedik az elszlömösödött lakóházak közé ékelődve. Szemrevételezés alapján nem tűnik menthetőnek; a szentély vonalában beszakadt a tetőszerkezet, az ollószerűen szétnyílt szaruk kinyomták a falakat. Az épület láthatóan életveszélyes, sorsát mindenképp rendezni kell a közeljövőben, akár a rekonstrukció, akár bontás útján.

A hetvenes-nyolcvanas évtizedek alatt épült ki a felső-sasadi rész kertvárosa is. A kor jellegzetes kocka-társasházai elég intenzív beépítést eredményeztek, fölfelé végig a Budai-hegyek lejtőin. Ez újabb lakószám-emelkedést eredményezett a környéken, kiegészülve azzal a problémával, hogy a sasadi oldalt a vasút a rendező-pályaudvarral teljesen elszakítja a város belső részeitől, mind a közúti hálózatot, mind a tömegközlekedést tekintve. Az M1-M7 kivezető szakaszán hatalmasra nőtt forgalom pedig lakhatatlanná tette a kertváros alsó részének házait.

Az átmenő forgalom felduzzadásának kettős oka van. Egyrészt, a XX. század végére nagyjából kiépült a Budapestről nyugat felé induló sztrádák vonala az országhatárig, az ezeken beáradó nemzetközi (részben tranzit-) forgalom alól az M0 szűk és befejezetlen gyűrűje csak kis mértékben képes mentesíteni a belvárost.



Másrészt a '90-es években soha nem tapasztalt kiköltözési hullám indult meg Budapestről, a zöldbe vágyók a város 50 kilométeres környezetében található falvakat agglomerációs alvóvárosokká duzzasztották. A tömegközlekedés fejlődése viszont nem tartotta a lépést az ingázók ugrásszerűen megnőtt számával, akik ilyen módon autóba kényszerültek, családonként akár 2-3 autóval terhelve naponta a városba vezető utakat.

Ezen az áldatlan állapoton próbált változtatni a Lágymányosi híd hosszas tervezés utáni felépítése a '90-es években, azonban a budai hídfőből a forgalmat elvezetni tervezett utcák lakosságának ellenállása meghiúsította a jól működő úthálózat kialakítását. Az autósok így kiépítetlen, keskeny, rossz burkolatú mellékutcákon átszivároga próbálták kikerülni a környéken állandósuló dugókat, hatalmas forgalmat generálva az átmenő forgalom kezelésére alkalmatlan lakóterületeken. Ezt a problémát csak részben tudta orvosolni az „Egér út” kiépítése, mely a sztrádák forgalmát még a városhatár előtt próbálja megcsapolni, az autósok egy részét elvezetve Dél-Budán keresztül a Lágymányosi híd felé. Sajnos, az útvonal középső szakasza ma is befejezetlen, az autósok az Andor utca és Galvani út kétszer egysávos, rossz burkolatú szakaszain hosszú időn át vesztegelnek a reggeli és esti csúcsforgalom idején.

A törökbálinti völgy bevásárlóközpontjai (és logisztikai központjai) újabb nehéz próba elé állították a közlekedési hálózatot. Esténként és hétvégén hatalmas mennyiségű városlakó indul Törökbálint és Budaörs shopping-centerei felé, elsöprő többségük autóval. Csak kevesen választják a bevásárlóközpontok által üzemeltetett ingabuszjáratokat, melyek többnyire a Tétényi út és Etele út sarkáról, vagy a Sasadi úti buszmegállóból indulnak.

A 2000-es évek végének nagy, a környék arculatára erős hatást gyakorló beruházása a 4-es metró, mely terv szerint 2010-re készül el az Etele tér és a Keleti pályaudvar közt. Az ehhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások (a járműtelep, a metróállomás kijáratok) alapvető beavatkozások lesznek a környék képében, ezért is kínálnak kiváló alkalmat az egész terület sorsának, jövőjének újragondolására.

## II. Probléma-elemzés

### **a) közlekedési probléma-együttes**

A város az elmúlt évszázad során bekebelezte a Kelenföldi pályaudvar környékét; így lett az egykori városszéli vasúti csomópontból a városszövetben idegen zárványként megjelenő infrastrukturális zóna, a három irányból belefutó vasúti nyomvonalakból pedig a Kelenföldet elkülönülő egységekre szabdaló áthatolhatatlan határsávok. Mivel e vasútvonalak Magyarország legnagyobb forgalmú viszonylatai közé tartoznak, szintbeli kereszteződéssel régóta nem lehet biztosítani rajtuk a közúti és gyalogos átjárást; az alul- és felüljárók száma pedig nagyon kevés.

Az M1-M7 autópályák bevezető szakasza, a Budaörsi út a rajta bonyolódó óriási közúti forgalommal ugyanilyen erős határvonalat képez, felül- vagy aluljáró nélkül sem gyalogosan, sem gépjárművel nem lehet átjutni rajta. Az M0 és Egérút felé el nem menő autósok tömege zúdul rajta végig; reggeli és esti csúcsidőben rendszeresnek tekinthető dugót okozva.



A két nagy közlekedési folyosó, a vasút és az autópálya közé ékelődő területek helyzete a legreménytelenebb, különösen az őrzői lakóteleptől a városközpont felé, egészen addig, ahol az általuk alkotott olló összezárul.

Az Öveges József Gyakorló Iskola és Szakiskola épületegyüttesének elhelyezkedése a lehető legkedvezőtlenebb: a diákok az autópályától néhány méterre, zajban, poros, szennyezett levegőben ülnek egész nap. Ha szünetben vagy tornaórán a szabadban tartózkodnak, az ennél is rosszabb: még az épület sem védi meg őket a „környezettől”. Igaz, az iskolaválasztásánál a gyerekek egyáltalán nem, s a szülők is csak kevéssé veszik figyelembe az iskola elhelyezkedését, legfőljebb arra figyelnek, hogy jó legyen a közlekedése. Ez az egyetlen iskola Magyarországon, ahol a diszlexiásokat, diszgráfiasokat és diszkalkuliasokat speciálisan nekik szóló tantervvel készítik fel az érettségire, így ők még annyira sem mérlegelhetik a választást, mint különleges oktatást nem igénylő társaik. Így az iskola funkciója tulajdonképpen kényszeríti a használókat, hogy a rossz elhelyezkedés ellenére is használják az épületet.

A „szigeten” elhelyezkedő lakóingatlanok tulajdonosai ennél is rosszabb helyzetben vannak: ha zavarja őket a hatalmas forgalom és a rossz megközelíthetőség, és el akarják adni lakásukat, a környéken szokásos négyzetméterárak töredékéért sem nagyon tudnak túladni rajta. Mivel csak néhány lakóhárról van szó, az egész terület rendezése és új funkciókkal való feltöltése esetén ezek állami (vagy önkormányzati, esetleg magánbefektetői) kivásárlása nem lenne túl nagy költségű feladat.

A problémák nagy részéért felelős forgalom csökkentése persze sokat segíthetne a helyzeten. Erre több koncepció is született az elmúlt évtizedek várostervezőinek

fejében. Az egyik legrégebbi megoldási javaslat az Albertfalvát a pesti Gubacsidűlővel összekötő híd megépítése. Az eredeti elképzelések szerint az Egérút, ami ma a Lágymányosi hídra vezeti a forgalmat, ennek bekötő útja lett volna. E felállás mellett a Lágymányosi híd feltöltését a Bartók Béla út – Sárbogárdi út – Dombóvári út útvonal tudná biztosítani; ez esetben elengedhetetlenné téve a szintén régóta tervezőasztalon lévő Rimaszombati utca – Bartók Béla út közti felüljáró megépítését. E megoldás-együttes megvalósulásának realitása a jelenlegi politikai-várospolitikai környezetben csekély; a Sasadi útnál felépítendő lábon álló körforgalom felépítése esetén azonban célszerű olyan megoldás kialakítása, ami a későbbiekben nem zárja ki e koncepció megvalósítását sem, és képes fogadni a vasút fölötti felüljáró forgalmát is.

Szintén sokat segíthet az M0 körgyűrű bezáródása is, főként, ha az északi oldalon megépül a Budai hegyek alatt tervezett alagút a Budakalászi M0 hídig, kiváltva a Farkashegy – Budakeszi – Szépjuhászné – Rózsadomb - Árpádhíd útvonalat. Ez képes lenne elvezetni az M1-M7 irányából Észak-Buda és Észak-Pest felé tartó tranzitforgalom nagy részét, tehermentesítve a XI. kerületet.

Az agglomerációs ingaforgalom kezelése más eszközöket igényel. Jelenleg az elővárosi vasútforgalom messze nem elégséges (sűrűségű és színvonalú) az utazóközönség autózástól való átcsábításához. Pedig Érd (elsősorban az új kertvárosi része) Budapest legnagyobb alvővárosa, és a körülötte–mögötte lévő településekkel együtt az ingázók nagy részét adja. A négyes metró építése és a Kelenföldi pályaudvarral való összekötése talán elég indokot szolgáltat a MÁV-nak, hogy kiemelt figyelmet szenteljen e témakörnek. Korszerű elővárosi hálózat és menetrend kialakítása esetén pedig egy megfelelően átalakított, fejlesztett Kelenföldi pályaudvar lehet az ingázók vasútra csábításának egyik záloga.

A vasúti pályaudvarhoz és metróhoz kapcsolódó korszerű buszpályaudvar felépítésén már túl van a Volánbusz. Igaz, ennek helyzete és az új együttesbe való építészeti integrálása még vethet fel kérdéseket. Az utasoknak a buszoktól a metróig fedett átjárón való átvezetése ezt az átszállást is vonzóbbá teheti, főleg az őszi-téli hónapokban.

Az alvőtelepülésekről áradó autóforgalom kezelése problematikus. Több tanulmány is kitér rá, hogy a P+R parkolók kialakítása még a városhatáron kívül, ebben az esetben a törökbálinti medence vasúti kapcsolattal bíró településein lenne célszerű. Ugyanezen tanulmányok azonban azt is rögzítik, hogy ez csak abban az esetben lehet működőképes, ha az elővárosi vasúttal az utazók átszállás nélkül juthatnak be a belvárosba, ahogyan azt a csepeli és szentendrei HÉV utasai tehetik majd talán egyszer az ötös metróval, vagy ahogyan a gödöllői HÉV és kettős metró most hosszú időre elszalasztott összekötése tette volna lehetővé. Mivel Kelenföldön a vasút még nagyon sokáig biztosan nem lesz összekötve a négyes metróval, az autós közönség átcsábítása a közösségi közlekedésre nem előbb, csak az Etele térnél tűnik reálisnak. Ezért a nagy P+R parkoló kialakítására ez a helyszín látszik jelenleg a legalkalmasabbnak.

Külön ki kell térni a kerékpáros közlekedésre. Bár a városvezetés jelenleg nem vesz róla tudomást, egyre nő azoknak a száma, akik hajlandók (lennének) vállalni a biciklizés fáradságát akár naponta is. Az agglomerációs települések felől már

megindult a bicikliúti kapcsolat kiépítése, Budaörs felől az Etele térig el lehet jutni kerékpárúton; innen azonban nagyon nehézkes, és veszélyes is a belváros felé kerékpárral továbbmenni. Erre részleges megoldást jelentene a B+R rendszer kialakítása, vagyis lehetőséget teremteni a biciklistáknak, hogy a metróvégállomásnál zárt, fedett, biztonságos tárolóban hagyhassák kerékpárjaikat, és átszállhassanak a metróra.



Az amszterdami vasútállomáson látható Európa egyik legnagyobb és legjobban funkcionáló B+R tárolója; igaz, az fordítva működik: a belváros felől kerékpárral érkezők rakják itt le biciklijüket, hogy a szomszédos városokba, Delftbe, Hágába vonattal menjenek tovább. A városon belüli kerékpárút-hálózat kiépítését tehát nem lehet elkerülni, még B+R tároló kialakításával sem.

A város felőli oldal egyik régi adóssága az 1-es „gyors villamos” dél-budai szakaszának megépítése. A távlati tervek szerint ez a viszonylat a Lágymányosi híd után az Etele út felől közelítené meg az Etele teret. Igaz, napjaink városi közlekedéstervezői kétségbe vonják, hogy a négyes metró megépülte esetén maradna-e értelme az Etele térig való vezetésnek. Elképzelhető, hogy elég, ha a villamos valahol a Tétényi út közelében csatlakozik a metróhoz.

Mindenesetre, a fenti közlekedési probléma-együttes mindenképpen komplex gondolkodást igényel. Logikusnak látszik a jelenlegi helyzetben az Etele tér fejlesztése kapcsán egyetlen nagy, intermodális csomópont létesítése, és a különböző közlekedési eszközök fejlesztésének összehangolása. Ez sokat segíthet a metrónak is, hogy elérje azt a napi utasszámot, amely már gazdaságossá teheti építését.

### ***b) városépítészeti probléma-együttes***

A huszadik század végére a Kelenföldi pályaudvar vágányhálózatát a belefutó nagy forgalmú vasútvonalakkal együtt bekebelezte a város. Ennek eredményeképp, pont, mint a többi nagy budapesti pályaudvarnál (a Nyugati, a Keleti, a Déli, a Józsefvárosi, a Ferencvárosi vagy a Rákosrendező esetében) a vasút két oldalán szinte külön világok jöttek létre.

A XI. kerület esetében ez úgy jelenik meg, hogy a környék központi területe a vasút belső oldalán van, míg a XX. század utolsó harmadában kiépült lakóterületek kívül rekedtek. Gazdagrét, Őrmező és Felső-Sasad központ nélkül maradtak, és bár város-szerkezetileg (és távolság szerint is) az Etele tér – és távolabb a Kosztolányi Dezső tér és a Móricz Zsigmond körtér – vonzáskörzetéhez kéne tartozniuk, fő közúti és tömegközlekedési csatornájuk a BAH-csomópont – Déli pályaudvar – Moszkva tér tengelyhez köti őket. Ide a legkönnyebb autóval is eljutni, és a 139-es busz, a városrész igáslova is erre hozza a nagyszámú utast, hogy a Déli pályaudvarnál átszállhassanak a kelet-nyugati metróra.



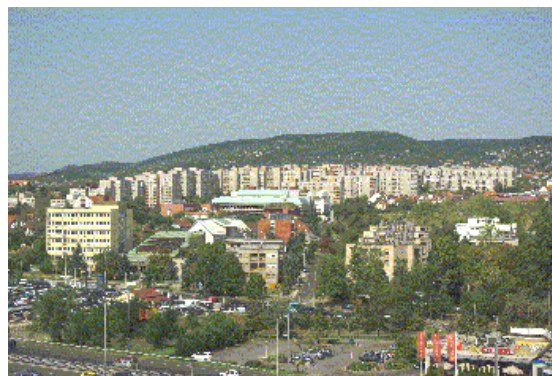


Az nem csak közlekedési probléma. A vasút vizuálisan és pszichésen is két önálló városrészre osztja a kétoldali területeket. Hiába épül metró-összeköttetés a két oldal között, ha a városközponti funkciók (vásárlás, posta stb.) miatt a föld alá kell szállni, azt az emberi agy már messzinek érzékeli...

Az elmúlt években az a furcsa helyzet alakult ki, hogy a külső oldal „központja” már inkább a városon kívüli törökbálinti bevásárlóközpont. Ahhoz, hogy a két oldal összeforrjon újra, felszíni, érzékelhető, vizuális kapcsolatra van szükség a két oldal között. Ebben jelenthet komoly előrelépést egy egységesen tervezett, egyetlen nagy épületegyüttesként kialakított új, intermodális központ, ami a vasút felülépítését is magába foglalja.

A két oldal városrészeit tovább szabdalja az elmúlt évtizedek várostervezési gyakorlata. A hetvenes évektől a paneles tömböket több gócpontból kiindulva kezdték építeni, s olyan is előfordult, hogy egy-egy üres (vagy könnyen üressé tehető) „lukba” beépítettek egy-két panelházat. Ez a gyakorlat azt eredményezte, hogy nem jött létre egységes városszövet, ahol a panelgyűrű nem ért össze, ipari- és régebbi korszakok lakóépületei maradtak zárványként beékelődve. Egy-egy utca, vagy annak is csak az egyik fele többé-kevésbé egységes képpel nem képes egy önálló területegységet kialakítani. Így Kelenföld se nem lakótelep, se nem kertváros, és a mai lakóterület-fejlesztők is csak elszórt elemekkel tudják megtűzdelni.

Bonyolítja a helyzetet, hogy a lakótelepekhez tartozó szociális épületek csak részben, a középületek pedig szinte egyáltalán nem készültek el. Pedig a tízemeletes beépítésből adódóan nagy lakósűrűségű területről, sok emberről van szó. Így különösen nagy hiátust okoz a kerületi igazgatási, kulturális és kereskedelmi központ elérhetetlensége.



A nagy forgalom újabb városépítészeti problémákat okoz: a legnagyobb terhelésű utak mentén lévő lakóingatlanok leértékelődtek, mivel a nagy zaj, por és kipufogógáz lényegesen rontja a lakókörülményeket. Az itt lakóknak persze nincs sok lehetőségük, maradnak, vagy mélyen ár alatt adják el lakásaikat. Ez a negatív hatás éppúgy jelentkezik az Etele úti panelháznál, mint a Budaörsi út mentén álló vagy a vasút és a sztráda szorításában lévő kertvárosi lakóingatlanoknál. Az utóbbi két esetben a rehabilitáció során szerét kéne ejteni a kivásárlásnak és funkcióváltásnak.

A vasút közvetlen környéke az utóbbi évtizedek során elszlömösödött. A logisztikai funkciók visszaszorulóban vannak – a MÁV kitelepítette innen a konténerátrakodó telepet. Az egykor virágzó vasúti üzem épületei romosak, funkciójukat veszítették. A

lakóépületeket följebb említettük; az Etele téri oldali Vasút utcában álló egykori vasutas lakóházak inkább nyomortanyára hasonlítanak, mint nagyvárosi lakóházakra, köztük a régi katolikus templom életveszélyes romja éktelenkedik, szeméttel teleszórva. A pályaudvar két oldalán lévő tömbök tehát azt a képet mutatják, amit ma divatos szóval rozsdazónaként emlegetnek nagyvárosi ipari-logisztikai területek rehabilitációja kapcsán. Nem emelik a terület rangját a használtautó-kereskedések sem, ezek a murvával beszórt területek a nagyvárosok változó, átmeneti zónáinak indikátorai.

Az Etele tér városképi megjelenése zavaros. Jól mutatja az elmúlt évtizedek eltérő városépítési koncepcióit, egyúttal bizonyítéka is, hogy nem fektettek hangsúlyt az egyes városi elemek találkozására. Az egyik oldalról hagyományos zárt sorú beépítéssel és tízemeletes panelházak teret definiálni képtelen sorával, a másikkól a pályaudvar romos homlokzatával és hotdogos sufnikkal, a harmadikról a Számalk-tömb épületszobrával és a negyedikről a metró építési területével, távolabb az új buszpályaudvarral szegélyezett terület csak nevében városi tér; valójában bizonytalan státuszú, zavaros grund, és ezt csak tetézik a közepén parkoló BKV-buszok.



Hasonló a helyzete a Sasadi út és Budaörsi út kereszteződésében lévő területnek (a köznyelvben továbbra is Osztyapenkónak). A sasadi oldalról (lakhatatlan) kertvárosi lakóházakkal, a másikkól az Öveges iskolaépületével és a Boldizsár utcai Autóklub-szerviz hűlt helyén lévő üres telekkel körülvett teresedés a gyalogos-felüljáróval méltatlan arra a városkapui szerepre, amit a két autópálya és két fontos országút metszéspontja jelöl ki.

A terek újradefiniálásához lehetőséget teremthet az új metró végállomásának kialakítása, és ennek kapcsán a terület városépítészeti újraértelmezése. Különös aktualitást ad a kérdésnek az is, hogy hatalmas, a városkép szempontjából meghatározó telektömbök beépítése áll a küszöbön. A metró járműtelepének tervei már megszülettek; az óriási, lepényszerű épületnek ugyan adhat némi karaktert a tér felőli oldalára álmódott iroda-együttes, ám kérdéses, hogy hogyan tud működni a pályázati terven intenzív városi parkként definiált zöldtető. Van-e a mai magyar viszonyok közt (és a BKV forrásait ismerve) realitása annak, hogy több emelet magasan egy ápolott, őrzött park jöhet létre, amit a környék lakói valóban birtokba is vesznek...?

A Boldizsár utcai üres telekre és a Számalk-tömb helyére magánbefektetők álmodtak nagy beruházásokat. Mindenképpen fontos, hogy ezek a környék városképét újradefiniáló beépítések úgy jöjjenek létre, hogy egy nagyobb, átfogó és átgondolt városépítészeti koncepció keretében ne tördeljék tovább a környék arcukat, hanem segítsenek azt új összefüggésbe helyezni, új értelmet adva az Etele út – Etele tér – „Osztyapenkó” tengelynek.

### **c) építészeti probléma-együttes**

A területen megfigyelhető építészeti problémák jórészt városépítészeti kérdések is egyben. Az azonban feltűnő, hogy e kerület-központ rangú térsor mentén alig akad építészetiileg nívós, városrész-központ-hoz méltó rangú ház.

A Kelenföldi pályaudvar épülete korábban korszerűnek és színvonalasnak volt mondható, ám az elmúlt évtizedek tétovázása (hol megtartását, hol lebontását tervezték) következtében elhanyagolták, állapota (környezetével együtt) leromlott, egész felső szintje romos. A vágányok lefedése igénytelen, vonzóvá semmiképp sem teheti az átszállást az utazóközönség számára. Az egykori városszéli rendező-pályaudvarnak épült ház egyébként sem méltó jelen formájában egy elővárosi multimodális csomóponti állomáshoz. A tér rendezése során hangsúlyt kell fektetni (akár a mostani állomásépület bővítésével, akár bontása után új építésével) a funkcióhoz és a korhoz méltó új épületegyüttes kialakítására.



A Számalk-tomb épületegyüttese korának magas színvonalú házai közé tartozik. Mivel a lakótervező Ligeti Tamás feladata nemzetközi iskola tervezése volt, melyet a rendszer, fejlettsége jelképeként a világnak szóló kirakatba szánt, a kor lehetőségeihez mérten színvonalas terv alapján építették fel, viszonylag korszerű technológiával.

Különösen most, a késő-modern építészet reneszánsza idején korszerűsítésével, újraértelmezésével is rangos épületet lehetne létrehozni. De bontása esetén is fontos – már csak a lépték és a meghatározó helyzet miatt is – magas színvonalú, az építendő új városközpont rangjához méltó épület építése.

A Budaörsi út mentén épített magasházak – az Öveges iskolaépülete, az ELTE kollégiuma és az MTA kutatóbázisa koruk (a hetvenes–nyolcvanas évek) színvonalán épített házak, korszerűsítésük után érdekes városképi elemekké válhatnának, azonban helyzetük miatt (talán az Öveget leszámítva) nem igazán válhatnak városkapui rangú jelekké.

A környék panelházai mutatják az összes panellakótelep építészeti hiányosságait: az épületek alapvetően sematikusak, hangsúlyok nincsenek köztük, a közöttük lévő közterületek építészetiileg értékelhetetlenek. Sajnos, „rehabilitációjuk” során is csak az egyedi épületekkel foglalkoznak; ez is leginkább nyílászáró-cserében, a homlokzatok hőszigetelésében és esetleg színesre festésében merül ki. Pedig a paneles területek valódi rehabilitációjának kulcsa a közöttük lévő közterületek igazi funkcióval való felruházása lenne. Nem értelmetlen persze az egyes épületek karakterrel való felruházása sem esetenként, főleg, ha városképileg lényeges házról van szó.



Építészeti értékről még a környékbeli templomok kapcsán érdemes szót ejteni. Szabó István Ildikó téri református temploma vitán felül korának kimagasló alkotása, még ha kivitelezési minősége nem is teljesen áll ezzel összhangban, emiatt előbb-utóbb színvonalas épületszerkezeti korszerűsítése elengedhetetlen lesz.

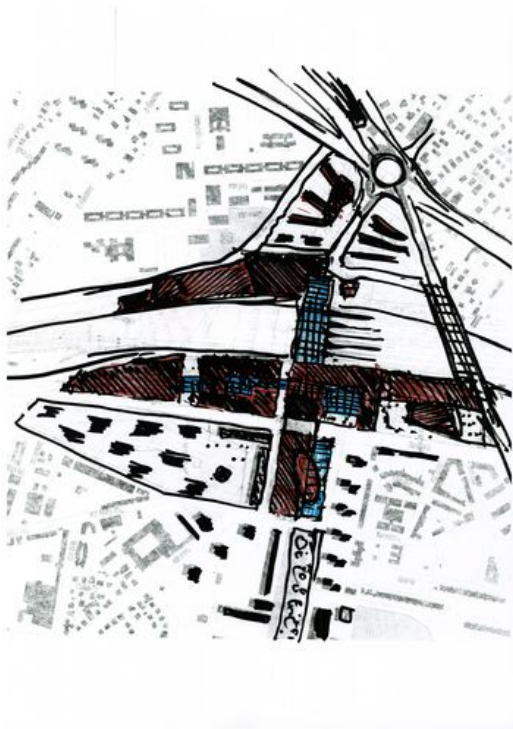
A katolikusok korábbi (Vasút utcai) temploma már csak inkább a két világháború közötti, konzervatív, sematikus neo-historizáló épület; valódi értékeinek megítélése az építészettörténészek és műemlékes szakemberek feladata, azonban állapotát tekintve csak nehezen képzelhető el rekonstrukciója. Az új, Szent Gellértről nevezett plébániaépület építési idejének jellegzetes posztmodern terméke, megítélése csak évtizedek múlva lesz reális, amikor az idő kellő távlatba helyezi.

### III. A fejlesztés stratégiája

#### **a) közlekedés-fejlesztési stratégia**

A közlekedés távlati fejlesztésének egyik legfontosabb iránya az autópálya városi érkeztetése és a forgalom fokozatos lebontása kell, hogy legyen. Ebben lehet részben a korábbi megoldási koncepciókra hagyatkozni, másrészt új tervekre van szükség, ahol a régiákat az idő elavulttá tette.

A problémaelemzésben már említett M0 északi szektor a megoldás egyik kulcsa. Ez a tranzit-teherforgalom kulturált kezeléséhez legjobban hiányzó elem; mentesíteni tudja az Egérút – Budai alsó rakpart útvonalat és a Zsámbékot, Tököt, Perbált és Tinnyét átszelő falusi országot az elviselhetetlen kamionforgalom alól.



A nem tranzit jellegű, hanem a (főként a pesti oldali) városközpont felé irányuló forgalom kulturált mederbe tereléséhez elengedhetetlen a meglévő Duna-hidak felé kiépíteni a bekötő úthálózatot. Ezt együtt érdemes kezelni a felépítendő albertfalvai híd tervezésével és a közlekedési hálózatba való illesztésével. Az eredeti elképzelések szerint az albertfalvai híd bekötőútjaként az Egérút szolgált volna, ez esetben a Lágymányosi hidat a tervezett Rimaszombati utcai felüljárón, majd a Bartók Béla úton, Sárbogárdi úton és Dombóvári úton érték volna el az autósok, míg a Petőfi hídra és Szabadság hídra a Nagyszőlős utca – Bocskai út útvonalon át juthatnak (ez utóbbi jelenleg is így működik).

Az elmúlt évek-évtizedek változásai megkérdőjelezték a Rimaszombati utcai felüljáró távlati építését is: az érvek szerint olyan nagy lakóterületet érintene a Bartók Béla út külső szakaszán megnövekedő forgalom, hogy más megoldás keresése került napirendre. Véleményünk szerint a Sasadi útnál felépítendő lábakon álló körforgalmi csomópont tervezésénél ettől függetlenül figyelembe kell venni egy esetleg, később, mégis felépülő kelenföldi felüljárót; ha a sztrádák forgalmát sikerülne sok pontban, fokozatosan lebontani, az itt a város területére belépő forgalom már közel sem lenne annyira zavaró, mintha a jelenlegi helyzetben jönne létre a kapcsolat a vasút két oldala közt.

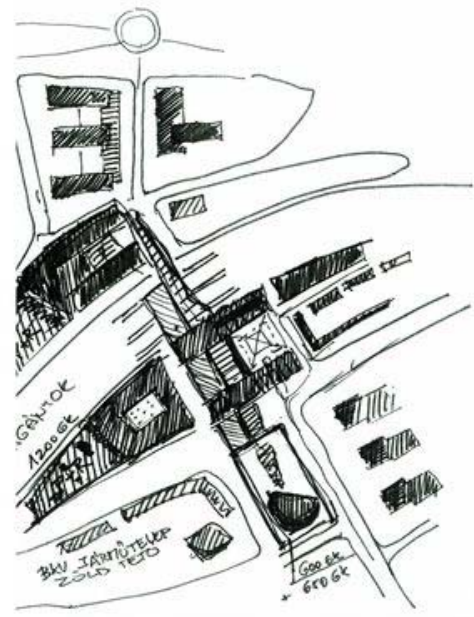
A forgalom többfokozatú lebontásában az albertfalvai híd mellett egy esetleges másik híd is segíthetne. Ennek valahol az Etele út – Hengermalom út vonalában, vagy az Andor utca – Galvani utca folytatásaképp kellene felépülni; a csepeli északi szigetcsúcs nagyléptékű fejlesztése ezt amúgy is indokolja. Létrejötté esetén

megoldást jelenthetne egy aluljáró, amely az autópályák, a Balatoni út és a Budaörsi út találkozásának környékéről az Etele útra vezeti át a forgalmat.

A jelenlegi helyzetben – rövidtávon – sokat segítené az Andor utca szükséges fejlesztése, kétszer két sávossá tétele is, ez az Egérút jelenlegi, Lágymányosi hídhöz kötődő kapcsolatának utolsó, hiányzó eleme.

Bár a fentebb vázolt okokból a parkolás gondjainak jelenlegi (rövid távú) megoldását az Etele téren és környékén kialakítandó P+R parkolókkal lehet megoldani, nagy távlatban az autós forgalom városhatáron kívül megfogása lenne igazán nagy előrelépés. A problémaelemzésben részletezett módon a törökbálinti völgyben kellene P+R rendszerrel elérni, hogy az autósok elővárosi vasútra váltsanak. Ehhez e vasútvonalak nagyarányú fejlesztésére és kapacitás-növelésére van szükség, és közvetlen belvárosi kapcsolatukra. Megoldást jelenthetne, ha a kettős metró a keleti oldalon a gödöllői HÉV-vonallal kötnék össze, a nyugati oldalon, a Déli pályaudvarnál az alagútból kibújva érdi HÉV-vonallá válhatna. Ez azért is tűnik reálisabbnak, mint a négyes metróval való összekötése Kelenföldön, mert a tervek szerint a DBR metróvonal később a gazdagréti lakótelepig vinné az utasokat, az Etele térnél pedig csak vonalközi állomása lenne.

Fontos, hogy a metróépítés ne szolgáljon ürügyül a felszíni közösségi közlekedés nagyarányú visszafejlesztéséhez. A Bajcsy-Zsilinszky út és a Váci út példája jól mutatja, hogy a csak felszín alatti, nagy megállóközű tömegközlekedés a felszín elsivárosodását vonja maga után. Ezen útvonalakon napjainkban tervezik a megszüntetett villamosvonalakat visszaállítani, hátha ezzel még visszafordítható az utak belvárosi autópályává válása. Ezért a Kelenföldi pályaudvarig közlekedő 49-es viszonylat fenntartása, és az egyes vonal idáig való meghosszabbítása mindenképpen indokolt.



A távlati tervekben szerepel a Kelenföldi pályaudvar nemzetközi gyorsvasúti megállóhelyé váló fejlesztése. Ez nem csak a pályaudvar épületének korszerűsítését teszi szükségessé, de a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően jó minőségű tranzitszálláshelyek építését is indokoltá teszi.

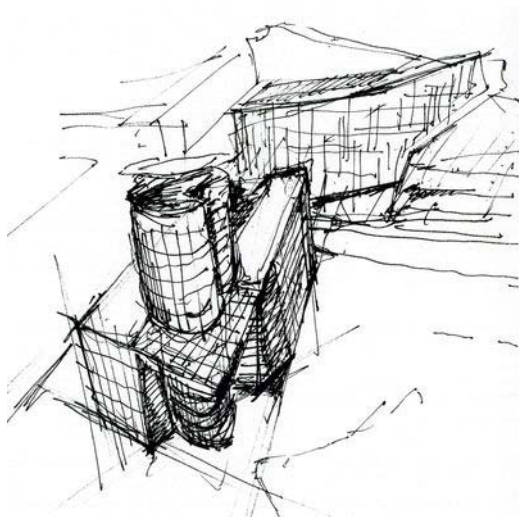
### **b) városépítészeti stratégia**

A problémaelemzési fejezetben részletezett okokból a kelenföldi városrész fejlesztése központi kérdésének a vasút és a sztráda által szétszakított területek re-integrációját tartjuk. Az intermodális csomópont kialakítása nem cél, csupán az adott helyzetben szükségszerű követelmény, melyet bele kell építeni az új városrészközpont programjába. Sikeresnek akkor mondhatjuk a négyes metró

ideiglenes végállomásának ürügyén létrejövő fejlesztést, ha úgy épül meg e túlfeszített léptékű közlekedési csomópont, hogy nem robbantja szét végleg a városszövetet, hanem segít összevarrni azt. Kortárs európai példák bizonyítják, hogy a korszerű város-alközpontok és az intermodális közlekedési csomópontok végső soron szimbiózisra is léphetnek egymással, erősítve és kiegészítve egymás funkcióját.

A létrejövő központnak az adhat kellő súlyt, ha a kereskedelmi-közlekedési funkció kiegészül igazgatási, kulturális és szabadidős szolgáltatásokkal is. Ezért jónak tartanánk, ha a XI. kerület igazgatási központja (polgármesteri hivatal, önkormányzat, ügyfélszolgálatok) legalább részben ide költözne. A hetvenes évek nagyarányú lakásépítése következtében a kerület valódi súlypontja már régóta kivándorolt ide, igazságosabb lenne, ha a különböző területek lakói hasonló távolságot kellene, hogy megtegyenek adminisztratív ügyeik intézésekor.

Szintén kívánatosnak tartjuk, hogy a fejlesztés alkalmat adjon kulturális-szabadidős funkciójú épületek létrehozása, a lakótelepek építéskor meg nem valósított házak pótlására. Így javaslatunkban helyet szánunk egy alapvetően szabadidő-sportokat szolgáló sportcsarnoknak és egy konferenciák rendezésére is alkalmas 2000 fős többfunkciós előadóteremnek. Ez utóbbit jól egészítheti ki a tranzit-szálloda.



Kívánatos városépítészeti eszköz a vágányok – legalább részleges – felülépítése. A problémaelemzési fejezetben taglaltak miatt erre az elemre funkcionálisan is, de vizuálisan is mindenképpen szükség van. Megfelelő tartalommal való feltöltésére a kereskedelmivel kombinált közlekedési kiszolgáló funkció adja magát; itt lehet a mindkét oldalról (a busz- és metrómegállókat valamint a parkolóházak felől) megközelíthető vasúti váró, boltokkal és vendéglátó-helyekkel kiegészítve.

A magánberuházók által építendő együtteseket, a sasadi oldalon az irodai tömböt, az Etele tér felől a Számalk helyén tervezett bevásárló- és szórakoztató centrumot valamint a metró-járműtelep peremén kialakítandó irodaházakat olyan módon érdemes az átfogó koncepcióba illeszteni, hogy azok intenzív kapcsolattal a város-alközpont meghosszabbításává válhassanak, élettel töltve meg a környéket.

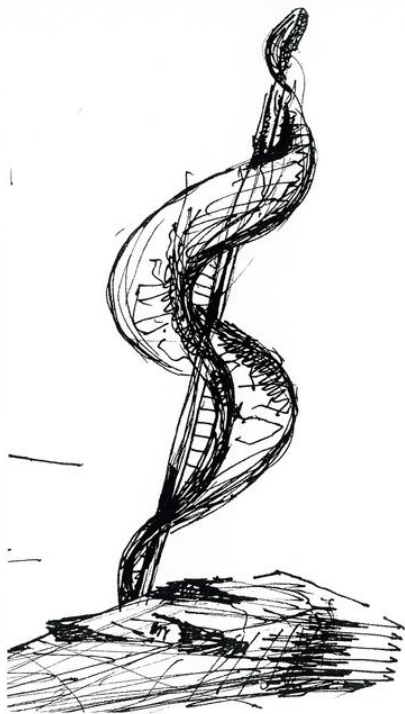
A sasadi oldal irodaházainak a sportcsarnokkal és a közlekedési csomóponttal együtt alkalmassá kell válniuk a városkapui szerepre.

Hosszú távon jónak tartanánk a Budaörsi út sasadi oldalán és a Rimaszombati utca város felőli oldalán olyan funkcióváltást, mely az itt rossz helyen lévő lakóingatlanok helyett közfunkciókkal töltené fel a területet.

### c) építészeti stratégia

Kelenföld és a XI. kerület építészeti-városépítészeti arculata összetett, kevésbé eufemisztikusan fogalmazva zavaros. Ahogy a problémaelemzésben leírtuk, a különböző fejlődési korszakokban létrejött egységek nem tudtak összekapcsolódni, valódi városszövetet alkotni. A panelkorszak „nagy bűne”, hogy a megszokott térarchetipusokat félredobva újakkal kísérletezett. Sajnos, miközben a modern építészeti hagyományokra alapozva (és az építés gazdaságosságának hajszolása miatt kilúgozva) jó benapozású, parkokban álló pont- és sávházak épültek, kiderült, hogy a társadalom többsége igenis igényli azt a térérzetet, amit egy hagyományos, térfalak által definiált utca vagy tér képes nyújtani. Mivel a kor várostervezése nem volt hajlandó tudomást venni e szempontról, olyan nagy területek jöttek létre, amelyekből teljesen hiányoznak az önálló identitást kialakítani képes utcák, terek. Ugyanígy, e panel-tömbök széle sem képes háztömb-határként út- vagy teresedésmenti térfalat képezni. Ennek (is) eredménye az az állapot, melyet a problémaelemzésben taglaltunk az Etele tér bizonytalan identitásával kapcsolatban.

Ezért fontos, hogy az új épületegyüttes minél inkább pótolni legyen képes e hiányosságokat. Célként tűztük ki, hogy a vágányok felülépítésének „hídfeiben”, a projekt kulcspontjaiban hagyományos térfalakkal jól definiált intim közterek jöjjenek létre, az itt építendő épületek tömegformálását e szerint kell kialakítani. Ezek átmeneti terei, „előszobái” a középületeknek, kereskedelmi, infrastrukturális és szolgáltató létesítményeknek.



Az Osztyapenkó – Etele tér tengelyre fűzött épületek építészeti karakterében hármastagolódást javasolunk. Az autópálya és a vasút közt szoborszerű, karakteres, városkaput definiálni képes épületcsoportot javasolunk létrehozni, mely magába foglalja a Boldizsár utcai irodaház-projektet. Ehhez kapcsolódna a lábakra állított körforgalmi csomópont városképileg attraktív, aktív médiafelülettel kombinált hangfogó fala, mint önálló városi dizájnelem.

Az Etele téren szigorúbb, a városi tér biztonságérzetét keltő építészeti karaktert javasolunk, ez az igazgatási központnak és a kereskedelmi létesítményeknek is kedvezőbb, és képes pótolni a panel-lakótelepről hiányzó központi teret.

A kettő között a vasút fölött átnyúló, dinamizmust, a korszerű közösségi közlekedés eleganciáját és hatékonyságát megjeleníteni képes közlekedési épületegyüttes feszülne, nemcsak vizuálisan, de életteli funkciókkal is összekötve a kétoldali városrészeket.

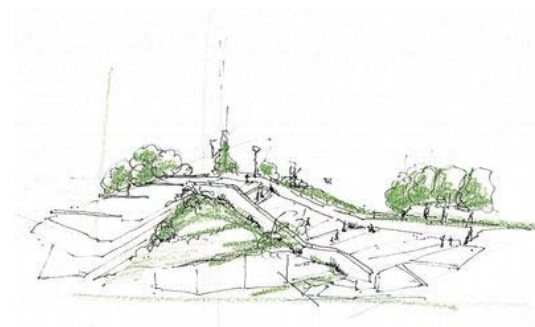


Az egész beruházás egységes építészeti színvonalára az adná a legnagyobb garanciát, ha a térség különböző részei fejlesztésében érdekel magántársaságok, önkormányzatok és állami vállalatok az állammal együtt egyetlen nagy projekt-konzorciumot képeznének. Ez Magyarországon ma még szokatlan együttműködést igényelne, ám olyan szinergiákat szabadíthatna fel, melyek a városrész egészének fejlődése szempontjából is meghatározóvá válhatnának.

#### **d) táj- és környezetalakítási stratégia**

Egy városközpont-léptékű fejlesztés esetén két, markánsan különválasztható környezetalakító tényezőről kell beszélnünk. Egyrészt, a közel 700 000 négyzetméter bruttó beépített szintterületűre tervezett komplexum óriási energiamennyiség elhasználásával terheli meg a környezetet, mind építéskor, mind fenntartása alatt, mind pedig majdani lebontásakor. A XXI. század egyre fokozódó energiaínségét és a Föld környezetének végsőkéig feszített egyensúlyát is figyelembe kell venni e hatalmas nagyságrendű építkezések előkészítésénél és tervezésénél. Másrészt várostervezői felelősség, hogy az új komplexum közvetlen környezetére is pozitív hatást gyakoroljon új, értékes zöldterületek, parkok, friss levegő szállítására, a városrész átszellőztetésére alkalmas zöld „csatornák” létrehozásával.

Egy épület, épületkomplexum energiafogyasztását három fő összetevő adja. Az első nagy energiafelhasználást az építés jelenti; a felhasznált építőanyagok előállításához szükséges energia és a kivitelezés energiaszükséglete. Ezután az épület élettartama alatt annak működtetésére, karbantartására fordított energia-összetevők jönnek. Végezetül lényeges az élettartam végén a bontáshoz, és a bontott építőanyagok semlegesítéséhez, megsemmisítéséhez szükséges energiamennyiség is.



Energiatudatos tervezésnél törekedni kell e három komponensnek – az észszerűség és a realitás figyelembe vételével – a lehető legalacsonyabbra redukálására, másrészt a felhasználandó energia minél nagyobb hányadának megújuló, a környezetet a lehető legkevésbé károsító forrásból való biztosítására.

E szempontok érvényre juttatása az egyes épületek tervezésekor a komplexum energiaszükségletét alapvetően befolyásolja; az esetleges építészeti vagy megvalósítási pályázatok fontos bírálati szempontjának kell lennie.

Nem kevésbé fontos a másik környezetet befolyásoló szempont, a tervezett – és megvalósuló – új parkok, zöldfelületek létesítése. Szerencsére, a panel-lakótelepek zöldfelületi indexe lényegesen jobb a korábbi városias beépítésekénél, ezek minősége, használhatósága viszont korlátozott, és a városépítészeti tervezésnél a szélcsatornák kialakítása nem volt meghatározó szempont, annak ellenére, hogy az egykori lágymányosi mocsár feltöltésével keletkezett XI. kerület, főleg a téli hónapokban, hajlamos a városi szmog megkötésére. Ezért lényegesek a Budai hegyek és a Duna között húzódó, a városszövetet feltáró zöldfelület-láncok.

Ilyen értékes park-lánc elemei lehetnek az Etele tér és környékének rehabilitációjakor létesítendő városi parkok, melyek arányát (a fenntarthatóság szempontjait is figyelembe véve) a lehető legnagyobbra javasoljuk növelni. Ebbe beletartoznak a térszíni parkok éppen úgy, mint a laposabb, nagy kiterjedésű épületek tetejére telepítendő intenzív és extenzív zöldtetők. Ez utóbbiak is nagyon fontosak, hiszen annak ellenére, hogy a közönség előtt nem nyitottak, mind a magasabb épületekről való láthatóságuk, mind a mikroklímára gyakorolt hatásuk és a zöldfelületi indexben való részvételük lényeges szempont.

Az új komplexum építésével kialakítandó zöldfelület-együttes lánccá való szélesítésében sokat segítene a terveink szerint az Etele út mentén létesítendő városi parksor, mely a szélcsatornát keleti irányban, a Duna felé megnyitja, összekötve így a magasházak közt a folyamot az intenzív zöldfelülettel bíró sasadi hegyoldallal és a törökbálinti völgygel.

## **IV. A tervezett megoldások**

### **a) közlekedés**

#### **Tömegközlekedési hálózatfejlesztés:**

##### **Metró**

A tervezés során végig igyekeztünk szem előtt tartani az intermodális csomópontok legfontosabb szabályát, az átszállási távolságok minimalizálását. Lényegében egy tengelyre (a metró végállomás peronra) került felfűzésre az összes különböző közlekedési eszköz elhagyásának és felvételének helye mind horizontális, mind vertikális értelemben. A gyalogoskapcsolatok részletei más fejezetekben kerülnek részletesebben ismertetésre.

##### **Közúti vasút:**

A 49,19 jelű viszonylatok mai, Vasút utcai végállomásának megtartásával számoltunk, mert véleményünk szerint nem ellensúlyoznák az esetleges gyalogos metrókapcsolat távolság csökkenésből származó előnyök a közelmúltban kialakított fejezőállomás átépítésének költségeit.

Az 1-es villamos térségi végállomásának helyét az Etele út Etele tér felőli végén tervezzük, felszínen. Ennek megfelelően került kialakításra a határoló új beépítés vonala (A felszín alatt, az Etele tér területére történő bevezetést elvetettük- mert nem találtuk arányosnak annak várható műszaki problémáit és költségeit a rágyaloglási távolság csökkenésének mértékével. A felszíni Etele térre történő bevezetés egyrészt ellentmondott a koncepciónkban szereplő, megtervezésre kerülő városi tér kialakítással, másrészt a Somogyi út-Etele út csomópont közúti kapacitását csökkentette volna a villamos átvezetéssel feleslegesen. Véleményünk szerint a villamos Etele téri végállomásoztatásának esélye a DBR metróvonal megvalósulásának előrehaladtával csökkenni fog, de a helybiztosításra szükség van. A villamospályát az Etele úton középfekvésben terveztük, a végállomásánál középperonos kialakítással, fejezőállomás formában, melyhez felszíni közúti gyalogátkelőhelyeken lehet eljutni. Ezzel a tér városias szerepét is kívántuk hangsúlyozni.

A Bartók Béla úti és Etele úti közúti vasúti pályákat összekötő üzemi kapcsolatot adó villamospályát egyvágányos kialakítással a Somogyi út keleti oldalán, szélsőfekvésben terveztük.

##### **Autóbusz közlekedés**

A megmaradó ráhordó viszonylatok gyűjtési útvonalainak elemzése véleményünk szerint nem a jelen pályázat keretében elvégzendő feladat, megelégedtünk a tágabban vett tervezési terület térségében az útvonalak vizsgálatával. A végállomások megközelítésének biztosítása miatt az Őrmezői oldalon a kialakításra kerülő új utca hálózati szerepe gyűjtőút kell legyen. Az Őrmezői oldalon megfontalandó (a déli irányú buszkapcsolatok miatt) a ma még kiépítetlen Cirmos utca gyűjtőúti hálózati szerepkörének kialakítása.

A fejlesztési javaslatunkban az Etele téri BKV és Volán pályaudvarok a Somogyi B. útról kerülnek kiszolgálásra két jelzőlámpás szabályozású csomópontból. A két szolgáltató elkülönített, de ki és bejárataival egybefüggő pályaudvari kialakítást kap,

térszínen, épület alatt. A két ki-bejáratos kialakítás a két pályaudvar „egymással szembe fordított egymásba ágyazását” tette lehetővé, maradéktalanul biztosítva a kiírásban szereplő érkező, induló és tároló kapacitásokat. Havarria esetében a két ki-bejárat fel is cserélhető.

Az Őrmezői úti autóbusz-pályaudvarok kialakításánál egy ki-bejáratos megoldást alkalmaztunk, épület alatt, az Őrmezői oldal térszínén elhelyezve. Fő kapcsolata Beregszászi út vonalában létesülő körforgalmi lehajtó, de a vasúttal párhuzamos új utcán át minden számbavehető irányból megközelíthető és elhagyható minden irányban.

#### Közúti hálózatfejlesztési javaslat

A pályázat közúti hálózatfejlesztés kérdéskörében felvetett legnagyobb dilemmáját, hogy összekössük-e a Rimaszombati utat a Bartók Béla úttal közúti felüljáróval, nemmel válaszoltuk meg, azzal a kitételrel, hogy az Albertfelvai vagy a Galvani úti híd megépüléséig és a dél-nyugati M0 szakasz kapacitásbővítéséig biztosan nem, utána esetleg. Addig csak a XI. kerület újabb térségeit árasztaná el a tranzit forgalom. Viszont szükségesnek tartottuk a lehetőség további fenntartását (ennek megfelelő szélességűre javasoljuk szabályozni a Rimaszombati utat továbbra is) és a Budaörsi úti fő csomópont típusválasztásánál is nagy súllyal esett a latba az a tény, hogy a különszintű körforgalom a Rimaszombati utat is tudja fogadni, míg más csomópont típusoknál ez nem oldható meg megfelelően. A fenti feltételek teljesüléséig a vasútvonal által kettévágott területek közötti új közúti kapcsolat megteremtése véleményünk szerint még nem időszerű.

Az Etele téri oldalon a hálózatfejlesztés fő eleme a Somogyi út kiépítése az Etele tér és Andor utca közötti szakaszon. Véleményünk szerint mindhárom térségi főút (Bartók Béla út külső szakasza, Somogyi út, Etele út) hálózati szerepe II. rendű főút, kerületi jelentőségű út marad, illetve lesz. A tervezett fejlesztések által vonzott forgalom levezetéséhez a 2x2 átmenő forgalmi sáv szükséges mind az Etele, mind a Somogyi út vonatkozásában, melyet a beépítések kapcsolatai sem korlátozhatnak egyetlen keresztmetszetben sem 2x1 sávokra. A kanyarodó sávok miatt a Somogyi utat az Etele tér és az Andor utca között lényegében 2x3 sáv szélességű burkolattal kell ellátni. Lényegesnek látjuk, hogy északi szakaszának is 2x2 sáv kialakításának kell lennie (a külső Bartók Béla út kapacitásfeleslegét csak így lehet kihasználni.) Az így létrejövő viszonylag homogén 2x2 sávok II. rendű főúthálózat (melynek elemei a Somogyi út, Bartók B. út, Etele út, Tétényi út) négyzetes hálójukkal a főúti forgalom egyenletes jellegű megoszlását eredményezik a térségben.

A Somogyi út-Andor utca csomópont véleményünk szerint három kétfázisú csomópontból alakítható ki, amelyekben az Egér út folytatása a fő irány, de az északi irányú orientálódást is lehetővé teszik.

A Borszéki utca, Hadak útja és Thán K. utcák a Somogyi út kiépítésével elvesztik gyűjtőúti jelentőségüket, funkciójukat, kiszolgáló utakká válnak.

Az ezen oldalra tervezett 800 férőhelyes P+R parkoló a Somogyi B. útról kerül kiszolgálásra.

Az Őrmezői oldalon új főút kiépítésére nincs lehetőség. A kialakításra kerülő új tömbök között a Beregszász utca vonalában a metró kapcsolatig új utca kiépítése került tervezésre. A vasúttal párhuzamosan, megtört vonalvezetéssel szintén új közterület nyitása szükséges, amely a tervezett vasút menti létesítményeket tárja fel. A terület intenzív fejlesztésének kulcskérdése a megfelelő Budaörsi úti közúti

kapcsolat megteremtése. Sajnos a Budaörsi utat épp itt keresztező nagy átmérőjű gravitációs csatorna közúti aluljáró építését csak a csatorna kiváltásával teszi lehetővé (melynek és a közúti aluljárónak a megépítése olyan forgalomkorlátozásokkal járna, amiknek hatása nem arányos az elérendő célokkal), ezért lemondunk az –egyébként városrendezésileg kívánatos- aluljárós megoldásról. A távlati továbbfejlesztési lehetőségeket is figyelembe véve a kiemelt szintű 2 sávós, R=30 m belső sugarú, nagy átmérőjű körforgalom kiépítését javasoljuk, a vasút felőli oldalon a térszínen a felüljáró oszlopai mentén félkörben a városcentrum felé irány számára gyűjtő-elosztó pálya jellegű kiegészítéssel. A körforgalom javaslatunkban 5 ág, kapcsolatai: M1-M7 oda-vissza; metró felé oda-vissza; Borszéki út oda-vissza; 100-as (Budaörsi út) városhatár felé, Beregszász u. oda-vissza. Az M1-M7 városcentrum felőli irány a indirekt nagyív után a Beregszászi úti ágon vagy a Budaörsi útra térve a meglévő aluljáró igénybevételével tudja megközelíteni a tervezési területet. A csomópont geometriai okokból a Sasadi úttal nem, csak a Beregszászi úttal tudja az északnyugati területek kapcsolatát biztosítani. Emiatt a Beregszászi út (de legalább a Budaörsi út felőli vége hálózati szerepe meg kell változzon, gyűjtőúttá válik.

A javaslatunkban szereplő kiemelt szintű felüljárós körforgalom a két oldal gyalogoskapcsolatát is biztosítja. Nem tartjuk elképzelhetetlennek az M1-M7 bevezető szakasz középső elválasztó sávjából indított és fogadott körforgalmi felhajtó ágat: véleményünk szerint a tervezett beépítésekkel a- hivatalosan ma is egyszerű városi I. rendű főút: Budaörsi út- városias jellegét kell erősíteni.

A kiírásban szereplő összesen 3000 férőhely P+R parkolók jelentős részét (2200férőhelyet) ezen az oldalon- a vasút mentén végig parkolóházban- kívánunk elhelyezni, alternatívát kínálva az agglomerációs forgalomnak az eszközváltásra. A parkolóháznak három ki-bejáratot terveztünk, melyek közterületen helyezkednek el és felszíni nagyíves kapcsolatok mellőzésével, csak kisíves kiválással-becsatlakozással oldják meg a kapcsolatot. Lényegesnek látjuk Dél felé megadni a P+R parkolóknak az Egér úti kapcsolatot a Cirmos utca (Péterhegyi út) kiépítésével a Neszmélyi útig legalább 2x1 sávval.

#### Kerékpáros kapcsolatok fejlesztése

A vasút két oldalának kerékpáros kapcsolatát a meglévő gyalogos aluljáró felhasználásával javasoljuk megteremtteni. A B+R tárolókat a buszpályaudvarok melletti –a buszok nagy fordulási sugara miatt -fennmaradó területeken javasoljuk elhelyezni.

## **b) városépítészet**

### I. Hely, szerep, jelentőség a városszerkezetben

Az Etele- tér környékének fejlődését a területen meglévő, épülő és tervezett közlekedési létesítmények indukálják és határozzák meg. A terület a főváros legjelentősebb intermodális csomópontjává válik a 4-es metró megépülésével (hosszú távon ez a szerep csak erősödik, az európai gyorsvasút-hálózat kiépülésével). A térség jó megközelíthetősége, megnövekvő forgalma, valamint a környező lakóterületek ellátási hiányosságai kereskedelmi, szolgáltató, intézményi (igazgatási) funkciókat, és egyéb, munkahelyeket biztosító funkciókat (irodák, K+F) vonzanak. Mindezek parkolási igénye is kielégítendő a területen.

### II. Javaslat

A terv lényegében négy fő funkciócsoportot (pályaudvarok-állomások; járműtárolók (busz, P+R, B+R); kereskedelem-szolgáltatás-szállás; intézmények-irodák) tartalmaz. Ezek megfelelően vegyes elhelyezése adhat alapot egy valóban jól működő, élhető városközpont kialakulásához.

A terület gépjárművel az autópályák felől körforgalmú csomóponton át közelíthető meg, ez egyben kapcsolatot teremt az autópálya túloldalán fekvő területekkel is, miközben nyitva hagyja a lehetőséget a továbbfejlesztésre (távlatban: felüljáró a vasút fölött – kapcsolat a Bartók Béla úttal).

A P+R parkolókat a várható forgalom arányában megosztva a vasút két oldalán helyeztük el, mindkettő mellett-fölött buszpályaudvar, autóbusz-végállomás van; a többszintes vegyes területhasználat biztosítja a közelséget a vasúthoz, a metróhoz és az Etele-térhez.

A kereskedelem és szolgáltatások súlypontja a Számalk tömbjének alsó szintjein létesülő üzletközpont, közvetlen gyalogos kapcsolattal (felülepítés a Somogyi út és a vágányok fölött) az Etele-térhez, a vasúti pályaudvarhoz és az örmezei oldalhoz. A többszintes gyalogos tengely felső szintjein kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás számára van hely, lejárattal a peronokra; alsó szintje az önmagában is többszintes épülő metróállomás. E tengely biztosítja az összeköttetést a P+R és B+R parkolók és a buszpályaudvarok, a vasút, a metró és az Etele tér között.

Azáltal, hogy az Etele-tér nem esik bele a gyalogos tengelybe, nyílik mód arra, hogy valódi központi térré, a városrész agorájává válhasson. Ezt a szerepet hangsúlyozza a beépítés is: három (valójában két és fél) oldalról zárt, a negyedik oldal a Vasút utcai villamos-végállomásra és parkra nyílik. Az Etele út felőli épület a teret csak félig zárja le. A teret határoló épületekbe és a Vasút utcai épületsorba intézmények kerülnek.

A terület helyét és jelentőségét a városképben megjelenő magasépületek mutatják. Ezekbe intézmények, irodák kerülnek. Az Etele tér oldalán a Számalk-tömbre tervezett üzletközpont fölé épül magasház, kijelölve a központot. Az örmezei oldalon a körforgalom köré kerülnek magasházak, mintegy városkapuként az autópályák felől érkezők számára.

A beépítési paraméterek tekintetében a megvalósíthatóságra törekedtünk, az egyes terület lényegében az FSZKT keretein belül maradva. Bár a magasházak az 55m-es korláton belül maradnak, megjegyezzük, hogy a terület jóval magasabb (70-80 m körüli) épületek elhelyezését is lehetővé tenné.

Az egyes területek javasolt beépítési paramétereit:

- Településközponti vegyes területek:

- Számalk-tömb: beépítettség: 100% (a fszt-en 20% a közforgalomnak megnyitva)

szintter. mutató:  $4,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 55m

- Etele-tér: beépítettség: 65% ;

szintter. mutató:  $4,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 25m

zöldfelület min.: 30% fásított köztérként alakítandó ki

- Őrmezei oldal: beépítettség: 55%

szintter. mutató:  $4,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 55m

zöldfelület min.: 30%

- Központi vegyes terület –intézményterület:

- Vasút utca: beépítettség: 100% ; zártsorú

szintter. mutató:  $4,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 18m

- Őrmezei oldal: beépítettség: 55%

szintter. mutató:  $4,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 35m

zöldfelület min.: 30%

- Különleges városüzemeltetési terület:

- Somogyi utca: beépítettség: 75%

szintter. mutató:  $3,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 35m

zöldfelület min.: 20% közparkként alakítandó ki,

további min. 15% tetőkert

- Őrmezei oldal: tekintettel a telekalakítás bizonytalanságára, a paramétereiket a teljes területre vonatkoztattuk

beépítettség: 45%

szintter. mutató:  $2,0 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: - 15m

zöldfelület min.: 45% közparkként alakítandó ki,

további min. 10% tetőkert

- Felülépítés: a terven jelzett területeken

beépítettség: 100%

szintter. mutató:  $2,5 \text{ m}^2/\text{m}^2$

építménymagasság: max. 10m a vasúti úrszelvény

magassága fölött

Fenntarthatóság: a terv a zöldfelületi rendszer nagymértékű kiterjesztésével számol, részben a vasút melletti területek egy részének közparkként, részben a P+R parkolók tetejének tetőkertként való kezelése révén. Ilyen módon – bár eltérő szinteken – összeköttetést teremt a Bika-domb és az Etele-út menti zöldfelületek, valamint az őrmezei lakótelep és mögöttes területeinek, illetve a hegyvidéki lakóterületek zöldfelületeivel. A Somogyi-utcai P+R parkoló és konferenciaközpont tetőkertje az utca fölött összeköthető a járműtelep tervezett zöldfelületeivel, ily módon azokat is bekapcsolva a rendszerbe. Bár a tetőkertek egyre inkább divatba jönnek, kevés a tapasztalat arról, vajon hosszabb távon is betöltik-e szerepüket (megfelelően gondozzák-e). Ezért megvizsgálandó annak (jogi) lehetősége, hogy az önkormányzat bizonyos időközönként ellenőrizze, esetenként szankcionálja a nem megfelelő karbantartást.

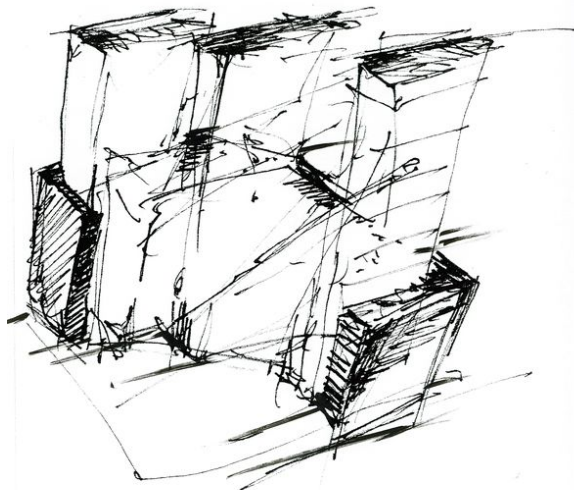


## építészet

A stratégiai fejezetben taglaltak szerint elképzelt épületegyüttes olyan összetett, hogy egységes építészeti csoportként való megjelenítése idegenül hatna, szétfeszítené környezetét. A XX. század fegyelmezett (és átgondolt, alátámasztott) tervek alapján épült modern városainak többsége magán hordozta a kimódoltság kézjegyeit, természetes, organikusan fejlődő városi tereket és városszövetet kialakítani képtelenül. Igaz, jelen helyzetben a környezet összetettsége és zavarossága megkövetel némi „rendteremtést”, mégis vigyázni kell, hogy ne csapjon át a városkép az ellenkező, túltervezett szélsőségbe.

Jelen pályázatnak jellegénél fogva nem feladata építészeti megformálás megtervezése. Inkább víziókat kell a majdani tervezők, tervpályázati résztvevők elé vetíteni. Elképzeléseink szerint háromféle kép rajzolódik ki a tervezési területen, nyugatról kelet felé haladva.

Az autópálya térségében, az egykori Osztyapenkó-szobor környékén meg kell építeni azt az épületcsoportot, ami a XXI. században a városkapu gesztusát képes a nyugat felől érkezők elé rajzolni. Ehhez az Öveges magasházának funkcióváltás utáni rekonstrukcióját, és egy nagyobb épületegyüttesbe való illesztését tartjuk jó eszköznek. E penge alakú épület a terület egyetlen jelenleg is meghatározó, városképet formáló eleme, nem számítva a Budaörs felől a sztrádán lezúduló autósok szeme elé táruló brutális térfalat, amit az örmezői lakótelep szélső házsora képez, gigantikus neonreklámokkal a tetején.



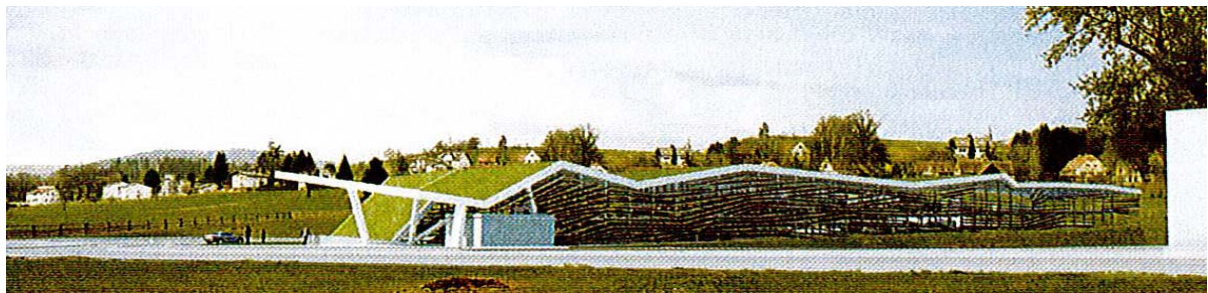
Az épületcsoportot a Boldizsár utcai szervíz helyén magánberuházó által építendő irodaház-komplexum alakítaná, rendszerbe foglalva az Öveges pengeházát. Az általunk elképzelt kompozíció egyaránt életképes az iskola funkcióváltásával és anélkül is. E házak magas építészeti minősége, architektúrájuk nagyvonalúsága elengedhetetlen a városkapu-szerephez. Elaprózott, túldíszített épületek tervezése a területre hiba lenne, hiszen a nagy távolságból, rövid ideig (és nagy sebességgel) tartó érzékelés nem képes a részletek kibontására, csupán elegáns, nagyvonalú gesztusokat ismer fel.

Az útpálya fölött lebegő körforgalmi csomópont megformálása szintén kulcskérdés: nem elég csupán mérnöki szempontból kielégítő műtárgyat építeni; ez az erős képi elem meghatározó jelképpé válhat jól sikerült (esetleg aktív vizuális információt megjelenítő) dizájn esetén. Elképzelésünk szerint ez egy, a hanggátló fém és

üvegszerkezetből konstruált áttetsző gyűrűforma, esti fényben egyedi fénylő azonosítható objektum , IFO.

Tény az is, hogy a sasadi oldal út menti lakóházsorának szanálása és a helyükre nívós kereskedelmi, szolgáltató épületek építése nélkül a „városkapu” kompozíciója felborul, csonka marad. Mivel e házak lakóértéke a megnövekedett forgalom miatt már régóta alacsony, beruházói vagy önkormányzati kivásárlásuk a lakók érdeke is.

A városkapu szoborszerű épületcsoportját terveink szerint egy szabadidős sportcsarnok zárná keletről, a vasútpálya mellett. A lábakra állított épület földszintjén a BKV és Volánbusz pályaudvarai fedett de nyitott, kulturált kialakítást nyernének, hasonlóan a Papp László Sportaréna alatt helyett kapott buszállomáshoz. Az épület alatti pinceszinteken és a környező park térszíne alatt számításaink szerint elhelyezhető a 3000-ból az a 2200 P+R parkolóhely, valamint a B+R területek, melyek telepítését a sasadi oldalra javasoljuk. A többszintes mélygarázs-komplexum a vasút felé nyitott oldalakkal, kihasználva a terep szintkülönbségének adottságait, részben természetes szellőzéssel valósulhatna meg. Feltöltése elengedhetetlen legkevesebb három oldalról; a Péterhegyi út, a Boldizsár utca és a Sasadi úti körforgalom felől.



A sportcsarnok, parkolók és buszpályaudvarok szomszédságában és részben a vasút fölött feszülő váróépület vége alatt, lábakon olyan kisméretű, rendezett városi teret javasolunk kialakítani, ami mintegy csuklópontként szolgál a különböző karakterű beépítések közt. A parkolók és buszok felől érkező utasok ezen keresztül közelíthetnék meg fölfelé a vágányok feletti kereskedelmi és vendéglátó funkciókkal bővített vasúti várót, lefelé pedig a metróállomást.



A vasúti váró épülete elképzeléseink szerint szintén egyszerű, nagyvonalú lenne, de dinamizmust sugalló formákkal és hightech építészeti megjelenésével a korszerű elővárosi vasút gyorsaságát és kényelmét juttatná kifejezésre, ezzel is vonzóbbá téve a közösségi közlekedést az individuálissal szemben.

Keleti előterében, az Etele téren szintén zárt, intim városi teret hoznánk létre, hasonló célból és funkcióval, mint a nyugati oldalon. Körülötte (az esetleg az ide áttelepülő közfunkciók számára) épülő irodaházak és szolgáltató épületek definiálnák a térfalat, az alapvetően a vasúti tranzitforgalom és a konferenciaturizmus számára épülő szállodával együtt. A teret az Etele út felől lezáró épület vége kissé felbillenne, bepillantást engedve az út felől a térre.

A jelenlegi állomásépület megőrzése a tér programjába beilleszthető. Terveink szerint

Az új épületszárny alsó síkján a tér szintjén, amely a jelenlegi elhelyezkedéssel azonos az épület zárványként, mint egy történeti hangulati modell a ház a házban való elvvel megtartható és új funkciókat fogadna magába, elsősorban vendéglátás és szolgáltatás jelleggel, éttermek, kávézók, információs pontok, találkozási helyekként.

Maga az épület a körülötte épülő transzparens jellegű tömbből a külsőben mozgó látogató számára is élvezhető hangulati megjelenéssel bír.



A térhez dél felől csatlakozna még egy lábakra állított irodakomplexum, földszintjén az Etele tér felőli oldali buszállomásokkal. Ennek folytatása lenne Dél felé a konferenciák rendezésére is alkalmas többfunkciós előadóterem épülete, 2000 ember számára alkalmas befogadóképességgel. Az Etele tér felszíne alatt, valamint az irodaházak és az előadóterem pinceszintjein elhelyezhető a 3000-ból erre az oldalra jutó 800 P+R parkolóhely, valamint az itt épülő funkciók által generált parkoló-szükségletet kielégítő helyek.

Az Etele tértől keletre, a Somogyi Béla út Duna felőli oldalán épülhetne fel magánbefektetők beruházásában a multimodális csomópontot kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató és szórakoztató központ, a mai Számalk-tömb helyén. Ez mind az út fölött, mind az út alatt fedett kapcsolatban lehet az Etele téri központtal. Lapos épülettömege tetején zöldtető, és ebből kiálló irodatorony kerülhetne elhelyezésre.

A tér északi oldalán a Vasút utca tönkrement lakóházainak és a romtemplomnak a szanálása után épülhetne meg az az irodaház, mely a MÁV számára szükséges igazgatási területet biztosítja, és egyúttal térfallal zárná le a várost a vasút felé.

A vasúttól keletre, az Etele tér környezetében építendő új épületek megformálására a nyugati oldalnál kevésbé szoborszerű, városiasabb beépítést javasolunk. E házaknak alkalmassá kell válniuk mind tömegükben, mind építészeti részleteikben a kerület új adminisztratív, közlekedési és kereskedelmi központjának létrehozására.

Az épületek építészeti kialakításában, technológiai felszerelésében és gépészeti, szabályozási rendszereiben a környezettudatos szemléletmód hatékony alkalmazása egy ilyen léptékű feladatnál elengedhetetlen. A további tervezési fázisokban kiemelt feladatot jelent majd a környezetterhelés minimalizálása és a gazdaságos üzemeltetés megalkotása. Az erre irányuló tervezési tevékenység kidolgozása során törekedni kell arra, hogy a majdani üzemelő létesítmények a lehető legkevesebb fosszilis és elektromos energiát használjanak a főváros közműhálózatából, az

üzemeltetés költségein túl a környezetet terhelő szennyezőanyag kibocsátást is csökkentendő.

Az építészeti, statikai és épületgépészeti tervezés kiemelten fontos célja az épületek alacsony energia felhasználásának elérése. Ennek fontosabb, az épületszerkezetet érintő elemei: többhjú homlokzati üvegezés, állítható, külső árnyékolás, szerkezet temperálás, ablak- kollektorok, klímahomlokzatok használata.

Az épületgépészet területén a következő szerkezeti megoldások alkalmazásától várunk számottevő energia-megtakarítást:

- a friss levegő előkezelése talaj-levegő hőcserélővel,
- napelemek vagy napkollektorok felhasználása,
- talajszonda rendszerrel működő hőszivattyús berendezés,
- a szellőző-, a csatornázási-, a hűtési-, fűtési rendszerekből távozó energia visszanyerése,
- a ventilátorok és szivattyúkat hajtó motorok folyamatos fordulatszám szabályozásúak.
- gázmotoros energiabiztosítás



### **c) Környezetalakítás**

Az új központ csak akkor lehet sikeres, ha ki tudja csalogatni az átutazó közönséget a metróból a napfényre, ha a környék lakói és az új negyedben dolgozók birtokba veszik az épületek közötti közterületeket. Ehhez elengedhetetlen a környezet nivós kialakítása, rendezett és aktív pihenésre, sétára csábító parkok építése.

A házak közti területek mellett fontos, hogy önálló, tematikus egységekre osztódó parkok is épüljenek. A városi zöldfelületek funkciója sokrétű: oldják a túlépített, városi környezet kő- és betonrengetege okozta frusztrációt; helyei a pihenésnek, a rekreációnak, aktív zöldfelületükkel javítják a mikroklímát, megkötik a városi port, tisztítják a levegőt és számtalan egyéb aktivitásnak is helyet biztosítanak.



Ezek mellett reprezentációs és kulturális funkciójuk is van. Részben ezért javasoljuk, hogy az Etele út mellett olyan parktengely épüljön, amely helyet adhat köztéri műalkotásoknak, társadalmi eseményeknek és egyéb aktivitásnak. Ez az „artpark” egyfajta rávezetés is egyben az Etele téri új városközpontra.

## **V. Időzítés és megvalósítás**

A koncepció megvalósítása alapvetően két jól elkülöníthető szakaszra osztható.

### **I. Ütem**

Az első a 2010–ig megvalósuló szakasz, ami egyidejű a Metro4 állomásépület megvalósulásának idejével illetve az új metrószakasz átadásával. Ez a viszonylag szűk időtáv nagyon szoros és jól megfogalmazható célok megvalósítását teszi csak lehetővé, elsősorban ott, ahol a különböző tulajdonosi érdekeltségek ezt már most is lehetővé teszik, azaz a magántulajdonú önálló, jól megfogalmazható feltételekkel már ma rendelkező területeken mindenképpen, így a Számalk-Virágpiac illetve a Boldizsár utcai területeken. Ehhez az ütemhez szorosan kötődik magának az Etele térnek az átalakítása, így ezen időintervallumban kellene magát a teret és közvetlen környezetét, az ott megjelölt bonyolult funkciórendszert is megépíteni. A megépíthetőség feltétele a beépítéssel együtt létrejövő többlet területek hasznosítása, ezek eladásával illetve finanszírozásával együtt finanszírozhatók a szükséges gazdaságilag nem nyereséges elemek, mint P+R, B+R területek, a közlekedési felületek, a buszpályaudvarok megépítése. A MÁV felvételi funkciói és egy esetleges MÁV irodai fejlesztés az irodaház funkcióba vagy a közlekedési felületbe illeszthető. A meglévő pályaudvar-épület felújítása és tartalommal (elsősorban vendéglátással) való megtöltése szintén az eladható felületek növelése árán biztosítható. Ez a szakasz nagyjából a teljes program felét jelentheti.

### **II. Ütem**

A további fejlesztések tartalmazzák a nem közvetlenül a térre kapcsolt elemek létrehozását, illetve a vasúti közlekedés által érintett fejlesztéseket, így a pályatestek átalakításával és a pályatestek lefedésével kapcsolatos területeket, valamint a kapcsolt kulturális és sportberuházásokat, a zöldterületek végső rendszerbe kapcsolásával. Ez a szakasz időben széthúzó megoldásokat eredményezhet, a jelenlegi széttagolt érdekeknek megfelelően, bár javaslatunknak jobban megfelelne egy összefogottabb érdekegyesítő megoldás. Az előkészítés jelentős jogi és gazdasági előkészítő munkája ma még nehezen tervezhető, ezért itt egy hosszabb időtávlatot vettünk figyelembe.

## **VI. A Projekt evolúciója**

### ***Fejlesztési stratégia***

Az előző fejezetekből körvonalazódóan látható, hogy a projekt önmagában is egy meglehetősen összetett feladat. A fejlesztés maga ráadásul nem függetleníthető a szövegkörnyezetétől, a környezetbe illesztéstől, ezen belül a speciális és integrált közlekedésfejlesztéstől. Erre a városnak az érintettekkel (MÁV, Volán, Kerületek, stb.) érdekelt résztvevőkkel ki kellene dolgoznia - - integráló, innováló és gazdasági logika mentén - egy külön fejlesztési programot.

A közvetlen környezet egyszerűnek tűnő „make up”-ja, - ami nélkül az egész Budapest Nyugati Kapu (BUNYUKA) fejlesztése nem tudja megfelelő regeneráló hatását kifejteni tágabb környezetére, - is számtalan kérdés integrált megoldását igényli, nem beszélve mindazon problémákról, amelyet e kitüntetett fejlesztési helyszínenek a fejlesztése, komplex és gerjesztő, tovaryűrűző megújítása, piaci aktorok közreműködésével okoz, illetve amiknek megoldása a BUNYUKA megfelelő minőségben történő megvalósítása érdekében szükséges.

Egy ilyen összetett feladat megoldása olyan problémákra irányítja a figyelmet, mint:

- bármely értelemben vett „projektgazda” hiánya, avagy másként: szükségessége
- jelentős és meghatározó regionális befektetők szűkössége illetve ilyen léptékű hazai projektüzemeltetők hiánya, nemzetközi befektetők bizalmának hiánya
- jelenleg bármiféle meghatározó nemzetközi identitás, átütő vonzerő vagy „tolóerő” hiánya, (a forma válhat funkcióvá! vonzerővé)
- az alkalom, avagy az „izgalmi állapot” hiánya, mint kiemelt marketing vonzerő-specialitás
- értékesíthető, tulajdonba adható területek
- stb.

Mindezek ellenére a Kelenföldi pályaudvar, mint intermodális csomópont, eszközváltó hely, a város kitüntetett pontja és egyben alulhasznosított területe nagy megújítási potenciállal bír. A nyugati irányba dinamikusan kiterjedő, konurbanizálódó területek csatlakozási pontjaként egyfajta „kapu” illetve dörzskapcsoló („kuplung”) vagy „fordítókörong” szereppel rendelkezik. A körzetben a lakosság folyamatosan növekedik, ipari, logisztikai és újabban innováció-gazdasági tevékenységek telepsznek meg a szűkebb és tágabb körzetben, mind a déli mind a nyugati axison. Egyedülálló lehetőség kínálkozik azáltal, hogy az EU támogatja a hozzáféréssel, közlekedéssel különösen a tömegközlekedés hatékonyabbá /komfortosabbá tételével kapcsolatos projekteket, illetve az un. integrált városfejlesztési programok az EU finanszírozásban meghatározó jelentőségűvé váltak.

Így a projekt megvalósítása, a meghatározó ellátó, hozzáférést biztosító, belvárost tehermentesítő és szolgáltató, életminőséget javító, kohéziót teremtő infrastruktúrák fejlesztése lehetővé teszi egy magas fokon integrált projekt kialakítását és az érdekelt és érintett szereplők intenzív együttműködését, innovatív partnerség kialakítását.

### **Megközelítés: integráló logikák**

Két - egymást erősítő – integráló logika alakítja a megvalósítás stratégiáját:

#### **1. Funkciók integrálása:**



A Kelenföldi PU és Etele tér illetve volt Osztjapenko-környék összehangolt regenerációjának stratégiai tervét meghatározza az az igény, hogy az építmények a lehető legnagyobb mértékben „önfenntartóak” legyenek, miközben a szükséges intermodális infrastruktúra megvalósításának finanszírozásához is nagymértékben hozzájárulnak.

Ennek érdekében a „BUNYUKA” idea, azaz a BUDAPEST NYUGATI KAPUJA program jelenti azt a koncepciót, azaz azt az integráló mixed-use koncepciót, amely vezényli a helyszín összetett hasznosítását, irányítja, meghatározza az új nagyvárosi pólusképző mega-struktúrában (komplexumban) elhelyezkedő elemei „Üzleti Egységek” meghatározását és megvalósulását, hogy az új városi pólus a látogatók, városhasználók, átutazók kedvére és megelégedésére attraktív válnjon. Egyben büszkeség forrása legyen és hozzájáruljon a város szimbolikus struktúrájához, azaz építse és kifejezze a Metropolis 21.-ik századi új „brand”-jét.

Végeredményben a projektjavaslat implicit módon fejleszti a multimodális csomópont létesítményeit: ezt oly módon, hogy integrálja egy városi alközpont, kitüntetett hely, pólus aktivitásait, funkcióit az eszközváltó hely (P+R, taxi, Metró, busz, villamos, elővárosi vasút, (S-bahn) és MÁV,) közvetlen környezetében és ezáltal olyan helyszínné válik, amely vonzza a városrész és vonzáskörzete lakóit, és nem csupán a közlekedés okán, hanem enni, szórakozni, közösségi élményt megélni, „elbűvölve lenni”, elkáprázni, kulturális impulzust kapni, kiállításokat megtekinteni, aktívnak vagy passzívnek lenni, aszerint, hogy mi a városkörzetbe gravitáló tisztelt polgár vágya.

Vagyis egy kiterjedt alközponti lakossági és városhasználói kínálat ráépül az eszközváltó hely tömegvonzó funkciójára, illetve ezek a vegyes / kevert - szórakoztatási, kulturális szabadidő és szolgáltató, iroda, kereskedelem, lakás, etc – funkciók és területek a multimodális csomópontot, a városkapu-funkciót igénybe vevők, városhasználókra alapozva üzemelnek. Így erősíti és egészíti ki egymást a két funkció, és hozza létre a csomóponti látogatók igényeinek kielégítését szolgáló létesítmények megvalósításával a minőségi infrastruktúrát, magát az igényes eszközváltó helyet.

## 2. *Források (szerepek) integrálása:*

Egy ilyen összetett, a társadalmi-keresleti és gazdasági adottságok következtében kiszámíthatatlan kockázatokkal rendelkező program megvalósítása pusztán piaci eszközökkel nem lehetséges. A közhatalomnak a program beindításához megfelelő „gesztust” kell tennie, ami azt jelenti, hogy a program beindításához a bizalomerősítő kezdő lépéseket a közhatalom különböző szintű szereplőinek kell megtenniük.

A közhatalom hozzájárulása nem effektív kézpénz, finanszírozás vagy speciálisan ezen infrastruktúrákra elkülönített források beinvestálását, létesítmények, megépítését jelenti, hanem sokkal inkább olyan intézménytelepítési lehetőségek kihasználását, végfelhasználói elköteleződéseket, amelyek megteremthetik, illetve erősíthetik a helyszín vonzását, attraktivitását, városközpont státuszát, szimbolikáját városon, Metropoliszon belüli kitüntetett szerepét a nagyvárosi munkamegosztásban, vagy a kerület / körzet térhasználatában. (Ilyenek egyes infrastruktúrák is, mint a Volán végállomás, vagy P+R is, de itt ennél többre, attraktívabbra gondolunk: ügyfélszolgálat, vagy akár városháza, könyvtár, vagy kiállítótér, konferencia vagy rendezvénytér, stb.)

Ezzel teremthető meg a program iránti bizalom, és ezzel érhető el, hogy a nagy egész program részeire, (profit és non-profit) Üzleti Egységekre bontva a privát

szféra szereplőinek finanszírozásában megvalósuljanak, illetve a később vázolt megvalósítási modell valamelyike szerint megvalósítható legyen.

Ezáltal olyan „források” mozdítják elő a program, megvalósulását, mint például:

- városrészi, városi és regionális (agglomerációs) intézményeknek a „BUNYUKA”-ba telepítése: turisztikai információs központ, esemény-rendezvényterek, intézmények, Múzeum, stb.)
- Integrált városfejlesztési és hozzáférési infrastruktúrafejlesztési EU programok támogatási pályázatával lényeges infrastruktúra-minőségjavítás
- széleskörű hely-marketing, helyszín–brandépítés, promóció, a "hely" vonzóvá, szimbolikussá, a befektetők számára potenciális „bombasiker”-vonzerejűvé tétele. (erre legalkalmasabb egy olyan 21 századi építészeti formálás, ahol a FORMA válik FUNKCIÓ-vá! Ez a logika is inkább a később ismertetett „Totális” megvalósítási séma felé orientálja a programot)

Az ily módon integrálható források, kiegészítve egyrészt (i) konkrét és célzott kerületi, városi, regionális országos és esetleg EU forrásokkal, másrészt (ii) a területrészek tulajdonosainak infrastruktúrafejlesztési (betterment) hozzájárulásával (településrendezési megállapodásban előre rögzített telekegységre jutó értéknövekmény-hozzájárulás „adó”) és (iii) a hely átfogó marketingje, promóciója együtt megteremtik a program egésze iránti hazai és nemzetközi befektetői bizalmat és érdeklődést, megnyitva ezzel mind az „Üzleti Egységek” iránti végfelhasználói érdeklődést, keresletet illetve ennek következtében a fejlesztői és befektetői forrásokhoz az utat, alternatív lehetőséget.

### **Megközelítés:**

A megvalósítás stratégiájának kidolgozásához a következő átfogó és világos princípiumokat határoztuk meg:

- A BUNYUKA a közvetlenül kapcsolódó „előtér” területekkel, környezettel szoros összefüggésben kell, hogy történjen (nem lehet csak szűken magára a létesítményre koncentrálni megfelelő presztízsemelkedést elérni a környéken!?)
- a Kapu-létesítmény – és környezete - fejlesztésének a városrész (kerület) és a csatlakozó konurbán területek maximális hasznára kell történnie
- a fejlesztési javaslat kell, hogy serkentse a pólus és környéke gazdasági prosperitását, új életet és gazdasági erőt teremtsen az alulhasznosított területen
- a fejlesztés hatása tova kell gyűrűzzön, kapcsolódó fejlesztéseket kell innováljon mind a M1/ 7 tengely mentén, mind pedig a hegyvidék illetve a „hidak” (meglévő és tervezett) irányában
- meg kell tervezni, és figyelembe kell venni mindazon távlati infrastruktúra-fejlesztési igényeket, koncepciókat, amelyek megvalósulásának a projekt lendületet, esélyt adhat

Feltételezve, hogy a közeljövőben a körzet revitalizációjához szükséges finanszírozási igények, nem lehet körforrásokból (támogatás és direkt (ön)kormányzati fejlesztési források) fedezni, egy kombinált finanszírozási stratégiát kellett kidolgoznunk. Ez a finanszírozási stratégia egyben a megvalósítás folyamatának menetét és a menedzselés módját és ezen belül a tervezés-, finanszírozás-szervezés-, értékesítés viszonyát is determinálja.

Egy hagyományos „statikus” terv kiszolgáltatottá teszi a finanszírozás-szervezést. Egy mégoly alapos marketingtervezésen alapuló (amilyen természetesen ez a

program nem lehetett, ilyen adatokkal a kiíró nem szolgált ?!) program is kockázatos és kiszolgáltatott a jelen turbulens piaci környezetváltozások közepette (különösen, ha figyelembe vesszük a helyszín összetett tulajdoni szerkezetét és egyéb problémás helyszín-faktorait, a döntések szintjeinek összetettségét ezáltal lassúságát, stb.

A helyszínben rejlő (pólussá)fejlesztési (vitalizációs,) potenciál kapitalizálására, maximális kiaknázására az előzőekben vázolt stratégia megvalósítására a meglévő bizonytalanságok, rendezetlenségek és kockázatok közepette egy iniciáló, kezdeményező terven alapuló evolutív (önfejlesztő) programmenedzselést javasolunk. Ezzel a megvalósítási sémával tudjuk csak reálisan biztosítani a BUNYUKA-helyszínnek „az elérhető legjobb és leghatékonyabban kevert (mix) hasznosítás”-át, éppen a változásokban rejlő lehetőségek kihasználásával és kockázatokat elkerülve egy az iniciáló tervvel megalapozott széleskörű marketing-kommunikáció és promóció segítségével.

### **Program-evolúció:**

Egy „nagyberuházás” típusú megvalósítás, azaz hogy a tulajdonos, programadó-fejlesztő és a finanszírozó-befektető egyazon személy legyen, lehetősége csekély, lévén, hogy a hazai fejlesztői ipar még nem kellően érett ilyen volumenű feladatra, a nemzetközi fejlesztők pedig nem familiárisak még a honi körülményekkel ahhoz, hogy egyből egy ekkora feladatot bevállaljanak.

(A londoni Canary –Wharf beruházói csődje óta a befektetők komolyan mérlegelik egy ekkora volumenű beruházás lehetséges kockázatait. Ugyanakkor, ha vállalhatóak a kockázatok, a projekt politikai kockázatai csekélyek, akkor ez lenne a leghatékonyabb útja a fejlesztésnek.)

Ugyanakkor az összetett-komplex vegyes használatú Nyugati Kapu városközpont-projektnek elemi összetevőnként / egységenként történő megvalósítása - a mellett, hogy időnek kitett, - egyéb át nem hárítható kockázatai is vannak. Annak ellenére, hogy a koncepció, tervezés során a létesítményt oly módon konstruáltuk meg, hogy az elemi egységekből (mint egy lego-land) összeilleszthető, ennek ily módon történő, azaz különböző tulajdonosok és fejlesztők általi megvalósítása nem ajánlható, nem kedvező módszer.

Így aztán egy ún. „önfejlesztő” fejlesztési sémát és ennek megfelelő szervezeti formát (folyamatmenedzselés) ajánlunk. Ennek során az előbb vázolt két fejlesztési sémát-megközelítést egymással összehangoltan és párhuzamosan kell menedzselnünk:

### **Program szint, avagy a „Totális” megvalósítási séma:**

Ahhoz, hogy a BUNYUKA programot megvalósíthassuk, a program irányítóinak elérni kívánt célként egy „iniciáló” tervet el kell fogadniuk, mint a fejlesztés általános alapjául szolgáló „mester terv”. Ezen túl a fejlesztési helyszínt, amennyire csak lehet, egységes fejlesztési „parcellának” kell tekinteni, kvázi egyetlen „telekként” kell kezelni, tekintet nélkül a területrészek esetleg eltérő értékeire és a tulajdonviszonyokban menet közben beálló változásokra.

Az ilyen típusú megvalósítás filozófia alapja az, hogy a „lehető legjobb” megoldással szemben, amit egyetlen integrált tulaj-fejlesztő-beruházó – esetleg képes lehet óriási tőkebefektetéssel és kockázatokkal elérni, az „elérhető legjobb” megoldásra

törekszünk, megosztva a projekt kockázatait mégis megőrizve a program komplex egységét.

Ennek a sémának a keretében a megvalósítás folyamatát irányító szervezet (létre kell hozni, mint „gazdaszervezet”, vagy konzorciális alapon, vagy az önkormányzatok szabályozási alapon) megkísérli az iniciáló terv (kijánló marketing terv) alapján a helyszín egészét egységben kezelő „Totális Program”-ját „Üzleti Egységek”-re bontani, és ezeket, mint önállóan ugyanakkor az egész részeként megvalósítható projektenként kijánlani.

A projekt szintű végfelhasználók, fejlesztők és befektetők vonzása, azaz az akvizíció, előértékesítési munka ugyanakkor program szinten, azaz egy jól kiszámítható és kézben tartott irányított menedzselte megvalósítás háttérével történik, vagyis mindig az újonnan belépő elemi projektgazdák részvételével aktualizált mestertervvel folyik.

Ez a megközelítés egy nagyon szigorú kooperációt, szervezést-menedzselést igényel. Az irányítás, szervezés és kontroll kell, hogy biztosítsa a program egészének előrehaladása, fejlődése és „érése” / átalakulása során azt, hogy megmarad az iniciáló program szelleme, de ugyanakkor a változó körülményekhez, igényekhez, és elemi ötletekhez alkalmazkodva valósulhasson meg a megastruktúra.

A „Totális” séma szerinti megközelítéssel, módszerrel és ezzel összhangban érzékeny, pozitív és kombinált (kikötések és kedvezmények) irányítással (és a korábbiakban már jelzett kezdeményező „funkcionális-forrásokkal”,) kialakíthatóak a programnak azok a fő elemei, amelyekkel rövidesen elérhető lesz a befektetésnek az a küszöbértéke, ahonnan már öngerjesztővé válik a program.

A programfejlesztésnek ebben a kezdeti szakaszában kulcsfontosságú egy hozzáértő (összetett, komplex) irányító szervezet (Programiroda) működtetése.

*(célszerűnek látszik, hogy ennek a sémának a megvalósítása érdekében az önkormányzat, mint a fejlesztésért kiterjedt felelőséggel rendelkező iniciátor szervezet kezdeményezésével, a tulajdonosokkal egy Fejlesztő Konzorcium alakuljon a „helyszín” egészét magába foglalóan. / egy hajóban kell utazni/*

*Ez a tulajdonosi és kompetencia „board” hozza aztán létre és működteti-felügyeli azt a szakmai szervezetet, amelynek a feladata a folyamatirányítás a „totális séma” szerint a projekt hatékony megszervezése)*

### **Projekt szint, avagy „Üzleti Egység” megvalósítási séma:**

Mint már előzőekben jeleztük akár egy alternatív megvalósítása modell is lehetne, azonban esetünkben, a speciális tulajdonviszonyokat figyelembe véve ez az elemi modell csupán kiegészíti a „Totális” programszervező sémát.

A programot, mint egészét részeire, elemeire önálló projektekre „Üzleti vagy Gazdasági Egységekre” kell bontani (esetünkben eleve így terveztük) annak érdekében, hogy megvalósítható legyen. Ezek a projektek egy -egy funkcióra, vállalkozási modellre épülnek és a megvalósítójuk kell, hogy meghatározza, kidolgozza speciális hozzáértése mentén a projekt belső részleteit a potenciális végfelhasználói igényekre figyelemmel.

Az Üzleti Egység leendő gazdája mintegy az ötletével, elképzelésével és üzleti ajánlatával „pályázik” a programban való részvételre. Az elképzelést egy végfelhasználó vagy fejlesztő egyaránt kidolgozhatja, de egyes esetekben maga a Programirányítója is kezdeményezhet, javasolhat projekt szinten megvalósítást. Egy-

egy ÜE megvalósítását a „totális” szintű programirányító hagyja jóvá, fogadja el, illetve a Projektiroda szabja meg a feltételeket, illetve biztosítja azokat az ÜE számára.

Az ÜE-k megvalósításának kockázatait azok fejlesztői viselik, de a programgazdának, irányítónak is érdeke, hogy az ÜE-k működőképeseek legyenek, mert ezek az ÜE-k együttesen teszik működőképessé, attraktívvá, vonzóba a programot, a városrészközpontot az egész megastruktúrát. (Hasonlatosan, mint egy Plazát, az egyes üzletek és azok együttese) Így a közös érdek megteremti az együttműködés feltételeit, a legitimációt biztosító önkormányzatok (?) a kormányzat (támogatás) és a megvalósítás többi szereplője, (MÁV, BKV, VOLÁN, stb.) és a privát szektor (fejlesztők, végfelhasználók, investorok, jelenlegi és leendő tulajdonosok) között.

Az egyes fragmentumok, projektek ÜE-ek a programot, magát is fejlesztik, visszahatnak az eredeti kezdeményező Mestertervre magára is, ezzel az is „érik” fejlődik a megvalósítás lehetőségének függvényében az egész kontrollja alatt. A módosulás irányultsága és mértéke (vektorhoz hasonlóan iránya és skaláris mennyisége van az ÜE-knek) a Totális séma irányítói (Programiroda) és az ÜE létrehozói közötti egyezségeen alapszik. Ezek az interakciók fogják végül meghatározni azt a programot, ami a folyamat eredményeként, annak végén az iniciáló Mestertervből megvalósul és működőképese, sikeres városrészt, új nagyvárosi pólust, centrumot eredményez. Így a kezdeti terv a program fejlődése érése során kisebb nagyobb átalakulásokkal formálja meg a BUNYUKA-t, minden résztvevő, irányító és ötletadó-üzemeltető-fejlesztő pozitív hozzájárulásával. Ezért nevezzük ezt evolutív avagy önszerveződő fejlesztési sémának, ami nagyon hasonlatos ahhoz, ahogy a városok, városrészek épülnek, épültek, ahol az egyes elemeknek az egymás mellé helyezésével (juxtapozicionálásával) alakultak ki negyedek. Az innováció csupán annyi, hogy ezt most egy ilyen összefüggő megastruktúra létrehozása esetében kívánjuk alkalmazni, nem tekintve a tervben felvázolt megoldást eleve lerendeltnek, egyetlen komplett-kész műnek, mert nem látjuk (állami) „nagyberuházás” jelleggel megvalósíthatónak.

### **Összefoglalva**

A szabadidő eltöltésével kapcsolatos és az életvezetéssel összefüggő igényvizsgálatok jelzik, hogy az életminőség javulásával kielégítő módon növekszik a BUNYUKA programban javasolt szolgáltatások igénybevételei iránti igény ahhoz, hogy a következő években a Metró és elővárosi vasút fejlesztésével is összhangban elérhető helyszín attraktivitás-gravitációs és szimbolikus vonzerő reálissá tegye a költségek fedezéséhez szükséges látogatószám, fogyasztói szám növekedést a regionális (agglomerációs) környezetből, megfelelő marketing eszközök felhasználása esetén, és ez biztosítja a szükséges fejlesztői-befektetői érdeklődést és ezzel hátteret.

## VII. A továbblépés irányai és lehetőségei

Nagy távlatban (2030 után) a terület további sorsa a fent leírt javaslat nyomán további lehetőségekkel és fejlesztésekkel kapcsolódhat a környezet tendenciáihoz.

Az egyik a 4. metró végállomásának kihelyezése egy elővárosi helyszínre (pl. Virágpiac, de inkább Terra-Park vagy Törökbálint DEPO?). Ebben az esetben a mai döntések alapján itt felépítendő metró-járműtelep elhelyezkedése megkérdőjelezhető. Ez utóbbi kérdés, persze, ma is feltehető, hiszen a döntés jelentős méretű fejlesztési területet blokkol további évtizedekre. A tömb majdani felszabadításával a kialakult új városközpont területén magával a központtal vetekedő, jó adottságú lehetőség nyílhat. A felértékelődött terület elhelyezkedése miatt inkább a lakófunkció felé orientálhat, zöldbe illesztett lakóterületként, nívós lakásfejlesztési lehetőségekkel, úgy, hogy a várható intenzitás nem terhel túlzó többletet a környezetre.

Az örök kérdés persze az építés vagy bontás, hiszen a város már megtelt. A fejlesztés ereje a gazdasági akarat minőségétől és mennyiségétől függ. A környezethez kapcsolódás minőségét a további várható, az egész városi közlekedési hálózat fejlesztését érintő döntések befolyásolják. Mindenképpen meg kell teremteni a vasút két oldala közötti áramának szétterítését, valamennyi dunai híd irányába. A Rimaszombati úton átvezető közúti kapcsolat megépítésével, a Budaörsi út és Etele út térszín alatti, alagutas átkötésével és az új albertfalvai hídra való közvetlen rájutás híddal való biztosításával. A tervezett megoldások lehetővé teszik ezen későbbi megoldások kapcsolatát, amelyek az igazi válaszok lehetnek a jelenlegi problémákra.

A távlati cél a vonalak kapcsolata helyett hálózati rendszerek egyenletességének biztosítása lehet.

A nagy időtávlat víziói a finanszírozási lehetőségeket is tágan értelmezik, egyébként maradnak a provinciális megoldások.

Gondolkodjunk nagyban! - Gondoljunk egy nagyot!

Az elképzelt megoldások megvalósítása viszont a közvetlen érdekek mentén halad, ezért az a kérdés, hogy mennyire lesz „futurisztikus” a jövő, azon múlik, hogy a városmarketing hogyan tud kellő gazdasági és társadalmi erőt mozgósítani egy nagy ívű elképzelés mellé.

