

## NYUGATI

# Ambuláns beavatkozások Terézvárosban

Somogyi Krisztina

A Nyugati – azaz a pályaudvar – felújítás miatt pár hétre zárva tart. A Nyugati, mármint az aluljáró feletti tér, hamarosan megújul. De mi van a Nyugatival mint környékkel? A teherforgalom megszűntével a fejjármű mögötti terület hasznosítatlanul tengeti hétköznapjait. Zárványként ékelődik a VI. és a XIII. kerület közé. Alig szalad át rajta az élet, így szlömösödik, problémák halmaza. Pedig víziók vannak rá. Matus István VI. kerületi építész kérdeztük az elképzelésekről. Gondolatait Arató György, volt XIII. kerületi főépítész szemszögéből támasztjuk alá.

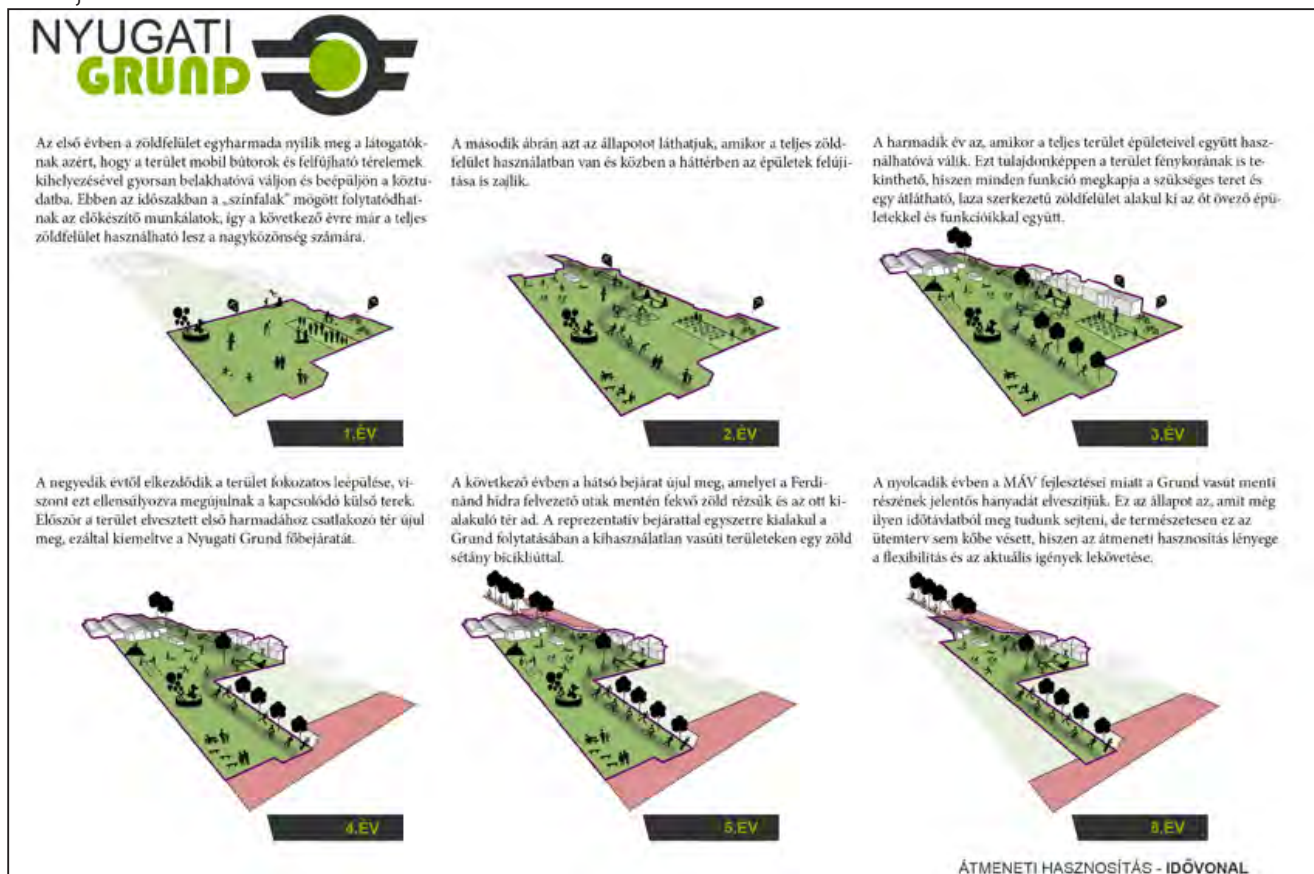
– *Mekkora és milyen területről beszélünk?* Terézváros területének mintegy 1/4-ét kivéve térségről van szó, amelynek a feje a Nyugati tér, de a csóvája a Hungária körútig kinyúlik. Barnamezős zónaként jellemezzük, hiszen ez egy felhagyott vasúti terület. Ha megnézzük az Integrált Településfejlesztési Stratégiát (ITS), akkor jól látszik, hogy a Podmaniczky utca határ-

mezsgye, Terézvárosnak egy leromló, elszlömösödő része. A MÁV kórházat feladták, az ingatlanok vesztik el az értéküket. Tizenkét utca fut ki oda, de csak kettő találja meg így vagy úgy a továbbvezetését a síneken túlra. Nem folyik át élet a területen. A Podmaniczky egyoldalas utca most, az utcát övező házak hiánya fájó. 100 évvel ezelőtt nagy nyüzsgés, nagy élet volt itt.

Számos áru, így a környék megépítését szolgáló építőanyag is vonaton érkezett. Mára érhetően csak a személyforgalom maradt, ami sokkal kisebb területen lebonyolódhat. Először a WestEnd oldalán tűntek el a rakodó, rendező vágányok, majd a Podmaniczky utca oldalán. Ennek a helye most üres, potenciális ingatlanfejlesztési zóna, amelynek megvan a lehető-



A Nyugati tér felújításának látványterve – Terv: Város-Teampannon Kft.



Elképzelt hasznosítási folyamat a sínek mellett, ma hasznosítatlan területen, 8 évre előretételeként

sege, hogy a két negyed, így a VI. és XIII. kerületet összeforrassza, de nagyobb összefüggésben az észak-pesti és a közép-, dél-pesti zónát is közelítse egymáshoz. Változó térség ez tehát, amely még nem találta meg a végleges funkcióját.

#### – Kik a tulajdonosai?

A terület nagy része állami tulajdonban van különböző cégeknek, intézményeknek, így különböző ingatlanfejlesztők határozzák meg a terület jövőjét. A legfontosabbak a Magyar Államvasutak, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő. Különböző ágazati szempontok játszanak szerepet a fejlesztésben, ez nehezíti az átfogó megoldás megtalálását. A válság nehéz helyzetet teremtett. A terület beépítésére nem volt nyomós szükség, az ingatlanpiaci oldalról nem volt kereslet, a városfejlesztés oldaláról pedig nincs komoly elhatározás arról, hogy mi kerüljön ide.

#### – A vízió megalkotása kinek a lehetősége, avagy feladata lenne?

A kérdés inkább az, hogy kinek van nyomós szüksége rá, azaz kinek a legnagyobb az érdekeltsége, hogy valami történjék itt?

Ez nyilvánvalóan a kerület, hiszen nekünk okoz gondot a szlömösödés és a zárvány-állapot, és nekünk van szükségünk új rekreációs és sportolási lehetőséget biztosítani a kerületben.

#### – Van-e a beépítési időszakot megelőző időszakra elképzelésük, avagy addig stagnál itt minden, amíg újra be nem indul az ingatlanfejlesztési piac?

Nyugati Grund néven indítottuk el az ideiglenes hasznosítási tervünket a Podmaniczky utca túloldalán, a MNV kezelésében lévő hasznosítatlan területre. Egy átmeneti rekreációs zóna kialakításában gondolkodunk. Azért hívjuk grundnak, mert ez a szó még benne van a köztudatban, mindenki érti, hogy alapvetően építésre szolgáló, csak átmenetileg használható terület az ilyen. Folyamatosan tudatosítani kell az emberekben, hogy a vasút melletti sáv intenzív beépítésre szolgáló terület, nem pedig egy végleges park helye lesz. A megvalósulás nehézsége, hogy nem tudjuk, meddig tart az átmeneti időszak. Az ideiglenes hasznosítás sincs ingyen. Úgy 300 millió forintra mindenképpen szükség lenne a beavatkozáshoz, hiszen el kell végezni egy környezetvédelmi tehermentesítést ezen a részen. Ezt a kerület nem tudja egymaga vállalni, főleg ha nem is tudja, mennyi időre használhatja a területet. Az idő fontos kérdés. Mi olyan tevékenységekre, így sportra szeretnénk használni a területet, amit ugyan kell őrizni, de nagyobb befektetési kötelezettséggel nem jár.

– Mi a hosszú távú fejlesztési vízió a terület egészére?

#### – Mi a hosszú távú fejlesztési vízió a terület egészére?

A Podmaniczky utca újragondolása alapvető: városi módon, mindkét oldalán házakkal szegélyezve kellene működni. Az oda befutó tizenkét utca folytatásaként minél több átvezetést szeretnénk a Nyugati pályaudvar sínmezeje fölött. A WestEnd példája tűnik követendőnek, ott az öt vágány helyét felülépítették részben parkoló, részben park funkcióval. Fontos, hogy az Eötvös utca meghosszabbításában át lehessen menni a WestEnd irányába, ahol már ki is alakult egy passzázs zóna. Egy másodlagos gyalogos és biciklis tengely futathatna ott.

#### – Milyen lenne a vágány-felülépítés?

Az egyik oldalon áll a WestEnd, ezt követné a felülépítés a vonatforgalom fölött, majd a túloldalán, a Podmaniczkyon megint

épület zárja a területet. A vonat fölött lévő földemen park található, amit sportolásra, pihenésre és rendezvényekre is lehet használni. Nagyjából a pályaudvar szélessége az a terület, amit le kellene fedni. A pályaudvarnak van két oldalt egy-egy terme: az egyik volt az étterem, most McDonald's, a másik a Ceglédi Váró, amelyben reményeink szerint hamarosan kormányablakot alakítanak ki. A két terem szélén futnak az utolsó hasznos vágányok, az onnan kívül eső részeket hasznosítani kellene.

#### – Mi lenne a Ferdinánd híd sorsa?

Kérdés, hogy hídként marad-e meg, vagy inkább aluljáró lesz... Mi két okból is az utóbbi mellett érvelnénk. Egy aluljáró jobban fel tudná tárnai az ingatlanok pinceszintjét és onnan leágazva rögtön el lehetne érni a gépkocsitárolókat. Másrészt a híd pilléreit kerülgetik a sínek, ezek sok helyet foglalnak el, gondot okoznak. A város tehát egyfelől a sínek alá futna be, így ott menne az autós közlekedés, másfelől a gyalogosok és a biciklisek a sínek fölé emelkednének. A fejlesztési elképzeléseinkhez funkciókat is keresünk, így tárgyalunk a városligeti Közlekedési Múzeummal, amely gyakorlatilag kinőtte az épületét, a közelmúltban be is zárt. Ennek a közintézménynek a technikatörténet bemutatása a feladata, így számukra előnyösebb lenne a vasúthoz közel eső helyszín, forgalmasabb városi környezetben. Ideális lenne erre a Ferdinánd híd és Bulcsú utca–Bajza utca közötti terület. Ez egy alakuló felvetés, szép lehetőségeket látunk mindkettőben benne.

#### – A WestEnd mögötti terület még a kerülethez tartozik?

Igen, a WestEnd 2 néven szereplő részen többfunkciós zóna lenne, lakások, irodák, park és kereskedelem négyese, ott a TriGránit a tulajdonos.

#### – Magántulajdonosok, a kerület, az állam... Hogyan lehet a különböző fejlesztéseket összehangolni?

A célunk az, hogy a helyben érdekelt legnagyobb szereplők érdekeit és feladatait összehangoljuk. Nyilvánvaló, hogy minden pozitív változás visszahat mindenki-re, így az ingatlantulajdonosok összeszervezésével mindenkit szeretnénk rávenni arra, hogy arányos mértékben vegye ki a részét a fejlesztésekből. Egy ilyen közös fejlesztésre Bécs egészen jó példát ad éppen most. A bécsi főpályaudvar környékének rehabilitációja hasonló elveken működve

### Beszélgetés Arató György volt XIII. kerületi főépítésszel

#### – Hogyan jellemezné a Nyugati mögötti területet?

Tizenkét évig voltam a kerület főépítésze, ezalatt megtanultam, hogy a kerületek közötti együttműködés alapvető fontosságú. Ez a Nyugati térségére is jellemző. A XIII. kerület határa elég szerencsétlenül a Váci út, tehát a WestEnd és a teljes vasúti terület már a VI. kerülethez tartozik, arrébb Rákosrendező viszont már Zuglóhoz. A problémák viszont összefüggnek. A vasúti területek meglétét mi úgy éljük meg, hogy az az a terület, ami a város többi részétől elválaszt minket. Nagyon kevés kelet-nyugati irányú átkötés van. Ebből adódik, hogy a XIII. kerület keleti, vasút melletti része zárványként működik. A Szabolcs utca környéke pár éve szociológiai értelemben a főváros legrosszabb része volt. Ennek oka, hogy nincsen arra társadalmi mozgás, a hely kiesik a forgalomból. A Szabolcs utca keleti oldalán lévő telkek vége már a vasutat éri. Ez a rész teljesen befűlledt. A Vágány utca folytatása létfontosságú lenne. Az a Kerületi Szabályozási Terv, amit Nagy Béla város-tervező csinált a VI. kerület megbízásából, tartalmazta is az utca meghosszabbítását, és a WestEnd 2. fejlesztés finanszírozta is volna ezt az infrastrukturális beruházást, de számunkra érthetetlen okokból ez az utca most a két kerület tiltakozása ellenére sem szerepel a Fővárosi tervben. Az FRSZ-ben (Fővárosi Rendezési Szabályzat) most a keleti-nyugati gyalogos átkötések sem jelennek meg kellő hangsúllyal. Ezekre elsősorban a XIII. kerületnek lenne szüksége, de szerintem a VI. és XIV. kerületeknek, így az egész városnak a szerves fejlődését is szolgálják, ha

több kelet-nyugati átjárás kapcsolná össze a területeket.

#### – Milyen lenne a Nyugati tér az Ön víziója szerint?

Városépítési tettekre nincsen ott szükség, sokkal fontosabb lenne a mögöttes területek problémáit orvosolni. A Nyugati tér attól kiemelt fontosságú, hogy közlekedési csomópont, erről nem is lenne szabad lebeszelnünk magunkat. Meggyőződésem, hogy a Nyugati pályaudvar szép csarnoka vonatpályaudvarként hozza a legtöbb hasznót a városnak. Úgy tudom, fontos vasúti átszállóhely marad, szerencsére. A Nyugatinál a térfalakat sem lenne szabad bolygatni, talán csak a felüljáróval egy időben épített irodaházat, a volt Skálát bontanám le. Minél több közhasznú felületre lenne itt szükség bármelyik kerület oldalán. Nagyon szerencsétlennek gondolnám, ha pavilonokkal szómánk meg a teret, mert csökkenti a térértet és rendezetlenséget okoz. Viszont zöld felületre és rekreációs eszközökre szükség lenne a nagy forgalomból kieső térrészekben. A teret vizuálisan is tágítani kellene, erre a kisebb beharapások is alkalmasak. Én is a felüljáró elbontása mellett érvelek, bár autós ember vagyok, mert attól is levegősebb és térszerűbb lenne a Nyugati. Nem lenne olyan érzésünk, hogy valaminek az árnyékában, valami alatt járunk. Az elmúlt időszakban a terek felújítása sok-sok kockakövet és design elemet jelentett – én ebben nem hiszek. Növényekre és tiszta átlátásokra van szükség. Térre – fizikai és optikai értelemben egyaránt.

nagyon takarékosan és jól jött létre. Egy fejlesztőtársaságot hozott létre a városi önkormányzat. Szabályozási tervükben rögzítették, hogy mindenkinek részt kell vállalnia mind a környezetvédelmi kárelhárításban, mind az infrastruktúra-fejlesztésben, és persze majd részesülnek a haszonból is. Az ott lévő bankok, nagy cégek és a vasút mind kivette ebből a munkából a részét. Nálunk a szabályozásban azt rögzítettük, hogy mindenkinek településrendezési szerződést kell kötnie az Önkormányzattal, mielőtt fejlesztésbe kezdene. A sikerhez azonban szükség lenne arra, hogy a területen lévőek egyszerre és nagyobb lépésekben fejlesszenek. Sajnos ma nem ez a helyzet, mindenki inkább apró lépésekben gondolkodik, így az adott kicsi lépés pár százalékát vállalja csak kö-

telezetségként. Ebből az önkormányzat nem tud infrastruktúrát fejleszteni, ezért kényszerülünk apró lépésekben haladni. – *A Nyugati tér mostani felújítása kis avagy nagy lépés az Önök számára?* Amit most lát a Nyugati téren, tehát a Skála és a Teréz körút közötti rész felújítása csak az első, kicsi lépés, amit a főváros és a kerület együtt meg tudott tenni. A telkek a mi tulajdonunk, a fővárosnak pedig van egy szerencsés csillagzat alatt született döntése, hogy Tér Köz címszó alatt a korábbi értékesítésből származó összegeket közfejlesztésekre fordítja. Elsőként az óra körüli felszín újragondolása szükséges, a nagyobb felszíni terület kialakítása itt a cél. Nem a lépcsőt szűkítjük, hanem a teraszosan lelépdelő szinteket, mert ezeket nem használta a város: nem tartozott sem



Előtte és utána – víziók a terület átalakítására

a felszínhez, sem az aluljáróhoz. Megosztott zóna volt. Senkié. A gyalogos tér most megnő, találkozássra alkalmasabb lesz.

– *Történik-e valami a közlekedéssel? A felüljáró elbontásáról sokszor van szó, elvileg ebben úgy tudom, egyetértés van.* Valóban ez a szándék. A felüljárót reményeink szerint a közeljövőben elbontják, de még nem most. A közlekedés újragondolása egy második lépésben valósul meg.

Azonban itt fontos jelezni, hogy a válság bekövetkezte óta jelentősen kevesebben jönnek be a belvárosba autóval, a 4-6-os vonalának fejlesztése pedig azt eredményezte, hogy szívesebben járnak az emberek villamossal. Így elmondható, hogy a Nagykörúton nőtt a gyalogos és csökkent az autós forgalom. Ezt azt jelenti, hogy nem autós, hanem gyalogos dugók alakulnak ki. Ez a jelenség a BKK figyelmét is felkeltette. A felszíni zebrák széle-

sítésében, kiterjesztésében gondolkodunk. Régen a villamossziget és a járda között a gyalogosnak elsőbbsége volt, szerintem ezeken a helyeken ezt vissza kellene hozni. Ez most a prioritás.

– *A Skála épülettel történik változás? 1984-ben, amikor átadták, az épület igen vonzó volt, mára ez a ház, csakúgy, mint Kővári György egész életműve, inkább vitát vált ki, mint elismerést.*

Reményeink szerint sok minden változik az épülettel is. Az aluljáró szinten a SPAR teljesen megújul. A meglévő mozgólépcsők az aluljáróból jobban láthatók lesznek, a tér jobban megnyílik a közforgalom számára. A Spar előteréből mozgólépcsőn fel lehet jönni a felszínre a Bajcsy-Zsilinszky út felé anélkül, hogy egy ruházati üzleten kellene áthaladni. Az épület homlokzata megnyílik a tér felé is, ott szolgáltatásokat biztosít: könyvesboltot, irodalmi kávézót. Érdekes folyamatában nézni, ahogyan a MÁV számára készült irodaház átalakul elsőként a szövetkezeti rendszerben működő áruházzá, majd kiürül, most pedig több magántulajdonos kezében lévő ingatlanként új városi szerepet játszik majd. A helyzet tulajdonilag is összetett. Kevesen tudják, hogy a tér alatt van a Skála-Metró gépészete, a szellőzőgép-ház elfoglalja az egész teret. Egy földemen járnak tehát az emberek. Tehát bár a tér az önkormányzaté, alatta több ezer négyzetméter magántulajdon van.

– *A Nyugati tér mostani felújítását ki tervezi?*

Egy közbeszerzési eljárást követően a Város-Teampannon kapta a munkát, ők gondolkodnak a szűken vett gyalogos tér tervezéséről. A tér egészére, nagyobb összefogással lenne szükséges kiírni ötletpályázatot. Az V., XIII. és VI. kerülethez tartozó részeket a kifutó utcákkal együtt lenne jó végiggondolni. Addig is, a kerületi fejlesztésekben bevezettem egy fogalmat: ambuláns beavatkozásként gondolok sok projektünkre. „De aki ambuláns kezelésre megy, az beteg!” – szokták ilyenkor nekem dobni, és ezzel én egyetértek. A Nyugati tér is beteg. Nem kell azonban rögtön hosszú hetekre befektetni, vannak olyan részei, ahol működés közben lehet elvégezni a rehabilitációt. Számítalan kis ötletre, gondolatra lenne ezen a részen szükség. Sok itt a nyitott kérdés, mint említettem, a városnak ez a része változni akar, de még nincsen minden részében kidolgozva, hogy hogyan. ●