

# „ARCCAL A VASÚT FELÉ”

## KORTÁRS VASÚTFEJLESZTÉS ÉPÍTÉS SZEMMEL

SZÖVEG TEXT: TÓTH ZOLTÁN



TÓTH ZOLTÁN: A KISVARDAI VASÚTÁLLOMÁS REKONSTRUKCIÓJÁNAK LÁTÁNYTERVE

Gerő Ernő 1945-ben fogalmazta meg ezt a jelszót a dolgozó nép fiataljai számára, hogy tevőlegesen vegyen részt a háború után romokban heverő vasút felélesztésében. Tekintsünk el most attól, hogy ezt a kommunista párt „haladó erői” propagálták a dolgozó népnek. Valóban szükség volt egy feléledő újjáépített vasúti hálózatra nem csak Magyarországon, de szerte Európában.

Ma is nagy kihívásokkal kell szembenéznünk, ha csak a környezetszennyezés romboló hatásaira gondolunk. Valóban súlyos következményekkel fog járni, ha a fosszilis energia környezetpusztító hatása miatt nem alakítunk ki környezetbarát technológiákat, ha nem csendesítjük le a fölösleges fogyasztás globális hatásait. Ebben segíthet világszerte a korszerű közlekedési hálózatok kialakítása, a kisebb ökológiai lábnyom és a fenntartható élet érdekében.

Megoldásként a szakértők összetett rendszereket dolgoznak ki a közösségi közlekedés régiókat átszelő változásaira, a városi tömegközlekedési hálózatának emberközpontú átalakítására, illetve az áruszállítás új logisztikai rendszerének és üzleti modelljeinek kidolgozására. A rendszerelvűség segíti a gazdasági térségek és a munkaerő mobilitásának finomhangolását, az üzleti konstrukciók gazdaságosságát, és a környezetbarát gazdasági növekedést.

Ezért a vasút számos országban reneszánszát éli, és élharcosa a környezettudatos „okos” rendszerek kiépítésének. Motorja a high-tech iparágak és a logisztikai üzletág kreatív megújulásának. Nemcsak a köz-

lekedési szakma veszi ki részét ebből a fejlődésből: új zöld iparágak keletkeznek a korszerű vasútépítés beruházásai kapcsán, új környezetvédelmi szemlélet formálódik a vasúti üzem okozta környezetszennyezés megszüntetése és a fenntartható energiatudatos közlekedés megvalósítása terén. Nemcsak magasabb színvonalú munkahelyeket teremt, de a komplex szemléletmódnak köszönhetően megváltoznak az emberek mobilitási és fogyasztási szokásai is. Ma már a megújult vasúti hálózatok és kötőpályás tömegközlekedési rendszerek komoly alternatívái a fosszilis üzemanyagú személy- és teherszállításnak. A korszerű vasút több szempontból is előnyösebb, mint a közúti és légi közlekedés, energiatakarékos, kisebb az egy főre eső károsanyag-kibocsátása és területtakarékos, ráadásul a városok központjában lévő pályaudvarok esetében nincs szükség a reptéri transzferközlekedés idejére és eszközeire.

Mindezek fényében kell vizsgálni a nemzetközi és hazai megvalósult példákat. Akik fejlettebb országokban, vagy akár Kínában gyakrabban használják a vasúti közlekedést, érzékelhetik a gyors változásokat. Nemcsak a gyorsvasút koncepciók, de a városi és régiós mobilitást biztosító modern vonali és elővárosi felújítások, a tiszta vagonok és peronok, a városi kötőpályás rendszerek sora is segíti a társadalmi mobilitást. A modern vasútállomások, pályaudvarok, intermodális központok kényelmes szolgáltatásokat nyújtanak. A módosuló üzletpolitikának köszönhetően a bevásárlási és szórakozási lehetőségek is „házhoz jönnek”, sőt sok esetben az irodai és a lakhatási funkciók is a közelben koncentrálnak. A nagyvárosok „vasúti barnamezőin” új, modern városközpontok jönnek létre. A piaci részesedésből és a keletkező haszonból a külön-



PETHŐ LÁSZLÓ: MÁV SZAKSZOLGÁLATI ÉPÜLET, VÁC, 2015. FOTÓ: TÖRÖK TAMÁS/TOPOGRAM

böző állami és önkormányzati közlekedési társaságok is részesülnek, a saját gazdasági önfenntartó képességeik növelésére. Kiváló példa erre a Párizsban lévő Rive Gauche (SEMAPA) projekt, amely a Gare d'Austerlitz vasúttálmomás mögötti területek beruházásait öleli magába. Nem csak a párizsi főpályaudvart újították fel, hanem a barnamezős övezet a 19. századi haussmani munkák óta Párizs legnagyobb várostervezési műveleti területévé vált. Jó példát mutat, ahogyan az 1990-es évek óta az állomás és a mögötte lévő rendezőpályaudvar miként alakul át és válik innovatív elemmé az ingatlanfejlesztések, a turisztika, a tudományos élet, a városi közélet, a szolgáltatások, a kereskedelem, a kulturális élet és a lakhatás terén. Amellett, hogy a terület hosszútávon is fejlődőképesse válik, és hasznot hoz a befektetőknek (köztük az ingatlanjaik révén az állami vasúttársaság, az SNCF), sok ikonikus épület is itt található, melyek nemzetközi tervpályázatok győztes munkáiként valósultak meg. Ezek egyike a Dominique Perrault által tervezett, 1989-ben átadott Francia Nemzeti Könyvár épülete. Itt található az új egyetemi város és a Pasteur Intézet. A 2000-es évek óta a fenntarthatóság jegyében alkotják meg a fejlesztési programokat. A városi és társadalmi diverzitás, az oktatás és az egyetemi funkciók erősítésével, a közép- és kisvállalatok, valamint a kézműipar fejlesztésével, példamutató ökológiai környezeti fejlesztésekkel, az ütemes és átlátható tömegközlekedéssel, a környező városrészek kiegészítő integrációjával sok egyéb újdonsággal. A projekt tervezett befejezésekor 2025-ben egy komplett „okos” városrész készül el.

A fenti példa is jól érzékelteti, hogy a vasúti fejlesztések önmagukban nem jelentenek önfenntartó fejlődést. A vasút minden korban a társadalmi igények kiszolgálója. Az előre gondolkodás, az össztársadalmi érdekek és értékek mentén megalkotott innovatív programok mindig jó hatással vannak a szűkebb és tágabb társadalmi környezetre. Ha van politikai szándék, és rendelkezésre áll a széles palettán tevékenykedő tervezői bázis, a tudományos gondolkodás és a társadalmi szervezetek támogatása, illetve megfelelő idő áll rendelkezésre az előkészítésekre, akkor létrejöhetnek hosszútávon fenntartható, sikeres projektek. A SEMAPA által fejlesztett Rive Gauche projekt már 25 éve töretlenül működik, a politikai „színektől” függetlenül.

Ennél a pontnál érdemes megállni és megtekinteni a magyarországi fejleményeket. A rendszerváltás utáni szűkös évek nem tették lehetővé a vasút és a közlekedés rendszerszintű átgondolását. A szocializmus közlekedéspolitikája öt éves terveinek rossz hangulatú emlékei is hátráltatták a folyamatokat. Így amikor oda került a sor, hogy az EU támogatási rendszerekhez projekteket kellett alkotni, már csak az „egyszerű” műszaki

kérdésekre tudunk koncentrálni. Persze ezek sem olyan egyszerűek az elhanyagolt műszaki környezetekben. Nem volt idő integratív társadalmi és szakmapolitikai kérdések mentén a tudományos szereplők által kiérlelt projektek megalkotására, a lehetőségek feltérképezésére, és főleg a műszaki gazdasági kérdések és a finanszírozások tisztázására, mint a szemléltetett párizsi projekt esetében. Ezért nálunk – és Kelet-Európában – főleg az EU által megkövetelt közlekedési folyosók kiépítésének és felújításának műszaki kérdései jöhetnek szóba, illetve az elővárosi közlekedés és a könnyebben, gyorsabban megvalósítható akadálymentesítési és intermodalitás kérdéseik kerülhetnek napirendre. Ma már látjuk, hogy az EU elvárt folyosóinak felújítása csak bizonyos helyeken oldja meg a kötöttpályás tömegközlekedés közönségbarát fejlesztését, a korszerű áruszállítást és a hozzá tartozó infrastruktúra felújítását. Itt főleg pályakorszerűsítések történnek, a gyenge- és erősáramú, valamint elektronikai biztonsági rendszerek kiépítésével együtt. A közönség számára csak utólag készülnek el a várótermi felújítások, intermodális elemek, parkolók, akadálymentesítések. Sok esetben már nincs forrás a kisebb állomások rendbetételére. Ezért ezeken a vonalakon a kép vegyes. A suhanó vonatok mellett gyakran a lerobbant állomásépületekkel és gondozatlan környezettel találkozunk. Néhány üdítő példát jelent a MÁV által saját forrásból, saját tervezésben felújított területek, amelyek építészetiileg is vonzó megjelenésűek (Kaposvár, Balatonszentgyörgy, Tapolca, Keszthely, Balatonfüred, Karcag).

Sokkal jobb a helyzet az elővárosi vonalakon, ahol a pálya és az elektronikai rendszerek mellett a peronok és parkolók is komplex módon megújultak. Az intermodalitás mellett új járműpark állt szolgálatba. Ezért ezeken a – főleg főváros közeli – vonalakon már európai szintű az utazás. Meg is látszik a forgalomnövekedésben. Ha az emberek bíznak a tömegközlekedésben, szívesen választják a magánautó helyett. Az állomási épületek felújításai sajnos még itt is váratnak magukra. Az épületek mindig csak kiegészítésként jelennek meg a modern vasútépítés számára. Míg régen a MÁV típusépületeket készített az egyes vonalak és rendeltetési típusok kivitelezésére, addig a mai gondolkodás nem terjed ki a tipizált innovatív lehetőségek felderítésére, a meglévő épületállomány fenntartható felújítására vagy esetenkénti bontására. Ezzel még adós a vasúti mérnöki társadalom. Reményeink szerint az itthon is kibontakozó vasúti reneszánsz majd ezeket a kérdéseket is megoldja. Lelkes és tetterre kész szakemberekből e téren nincs hiány.

Elmondhatjuk, hogy nagyon sok hazai fejlesztés készült az elmúlt években EU-s forrásokból, amelyek előre vitték és viszik a vasút fejlőd-



TÓTH ZOLTÁN: A MÁV ÓBUDAI ÜZEMÉPÜLETÉNEK LÁTÁNYTERVE

dését. A pályarendszerek felújítása, a kiépült távközlési és biztonsági rendszerek, a beszerzett korszerű közlekedési eszközök mind igazi 21. századi fejlesztéseket eredményeztek. Ugyanakkor ezzel párhuzamosan az épített környezet átalakítása meg sem közelítette a fenti beavatkozások léptékét és minőségét.

A nagyvárosaink vasútállomási felújítási részben elkészültek (Pécs, Békéscsaba, Kaposvár). Sok szép épület kapta vissza régi megjelenését új modern belsővel, korszerű funkciókkal. A modern városok program keretében végre a megyei jogú városi intermodális központok kiépülése is megkezdődhet.

Talán Budapest az egyedüli kivétel, ahol nem történt meg a fejpályaudvarok és környezetük rehabilitációja, illetve a központi főpályaudvar kiépítése is kérdéses. A francia példán keresztül bemutattuk, milyen sokrétű városfejlesztéssel járó beavatkozásra lenne szükség, amely méltó környezetet teremthet az utazó közönség és a városlakók számára, nem beszélve a környezeti hatások mérséklésére. Ezen a téren 10–20 éves elmaradásban vagyunk. Ugyanakkor Budapest is megérdemelné a vasúti rozsdáövezeteket felszámolását és a városi struktúra, illetve a közlekedési rendszerek ütemezett átgondolását. A lehetőség ezen a téren óriási. A barnaövezetek rehabilitációja remek alkalmat teremthet az új gazdasági személet, a tudomány, a környezetvédelem, az új közlekedés filozófia és a fenntartható gazdasági módok összehangolt érvényesítésére. Ezek nemcsak önmagukba történő fejlesztések, hanem az „okos városrészek” integratív kapcsolódásai lehetnének. Ezt egyedül a vasút nem

tudja megvalósítani. Ehhez kormányzati, önkormányzati, társadalompolitikai aktorok részvétele szükséges. Pontosan kidolgozott, működőképes koncepciók kellene, amelyek hosszú távon is gazdaságos megvalósítást biztosítanak. Az így létrejövő projektek esetén a hasznosuló bevételekből a vasúttársaság finanszírozni tudná további állomások felújítását. Önfenntartó lehetne a vasútvonalainkon található – főleg vidéki – rogyadozó felvételi épületek és környezetük rendbetétele.

#### „FACING THE RAILWAYS”

#### CONTEMPORARY RAILWAYS DEVELOPMENT VIEWED BY AN ARCHITECT

*An important aspect when designing environmentally friendly technologies is the construction of modern networks of transport. Experts have worked out complicated systems to respond to the changes of communal transport going over regional borders, a humane transformation of urban public transport systems, as well as the new logistic networks of cargo transport and their business models. As a result, the railways flourishes in many countries, and also acts as the pioneering agent in the extension of eco-friendly „smart” systems. It is the engine of high-tech industries and the creative renewal of logistics. The article below surveys international and Hungarian examples which have been realized recently.*

