

GONDOLATOK
"BUDAPEST KELETI KAPUJA"
TERVEZÉSE KAPCSÁN¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

Jelen dolgozat a Teampannon Kft. generáltervezésében készülő "Népszínház utca – Baross tér környezetének szabályozási terve" 'Vizsgálat' illetve 'Program' munkarészeinek ismeretében, illetve a tervezőkkel való konzultáció nyomán készült. A dolgozat célja a vizsgált és tervezés alatt lévő környezet koncepcionális áttekintése és ennek alapján a térség szerkezetét érintő megállapítások megtétele.

Megbízói feltételnek, így adottságnak tekintendő, hogy a tervezési terület a Köztársaság téri illetve a Baross téri tervezett metró állomásokhoz igazodik, de magának a két térnek sem minden térfalára terjed ki, és érdemes felsorolni, hogy a tervezési terület *nem* tartalmazza a Teleki teret, a Kerepesi temetőt, az Ügető térségét, a Keleti pályaudvart és a vasút területeit, a Népstadion sportlétesítményeit és a BKV buszgarázs területét, a XIV. kerületet, a Garai teret, a Bethlen teret, a Rózsák terét továbbá a Köztársaság tér Erkel színház melletti térfalait, hanem a megbízás lényegében az itt felsorolt elemek közötti térre terjed ki. A lehatárolás természetesen a tervben foglalt javaslatok hatályára vonatkozik és nem korlátozta a tervezőket abban, hogy következtetések megalapozását illetően értelem szerűen túllépjék a tervezési terület határát.

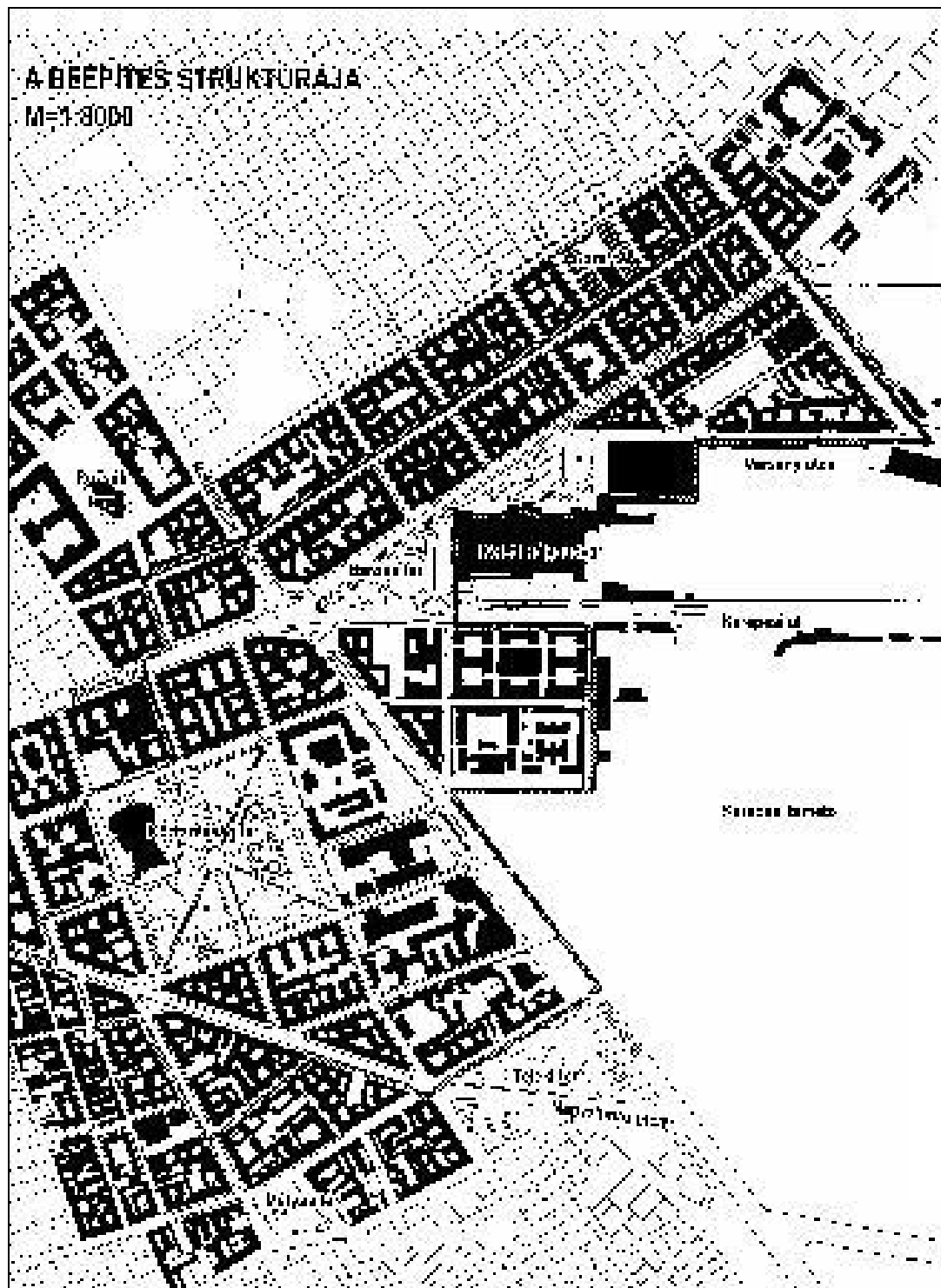
¹ "Népszínház utca – Baross tér környezetének szabályozási terve" 'Vizsgálatok' és 'Program' munkaanyagai Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal – Főépítészeti Iroda megbízásából a Mont – Teampannon Kft. generáltervezésében készülnek. Jelen anyag az eddig elkészült munkaanyagok ismeretében íródott.

A TÉRSÉG BEILLESZTÉSE A FŐVÁROS STRUKTÚRÁJÁBA

A tervezők két alapvető városszerkezeti törésvonalat azonosítanak a térségben, ez a további gondolkodás alapjául képes szolgálni. Az első ezek közül a Rottenbiller utca – Fiumei út vonala.

A történetileg régebbi, geometriailag jól követhető határvonalat Pest kétszáz évvel ezelőtti vámhatára, a Rottenbiller utca – Fiumei út mentén húzódó városárok vonala jelentette, amely csak a vámházaknál volt keresztezhető, ami által a Külső Hattvani kapu szerepköre megalapozta a egyfelől a Baross tér térségének "Keleti kapu" funkcióját, másfelől létrehozta azt a máig megmaradt hálózati "Y" szerkezetet, amelyet a Rákóczi út, a Kerepesi út és a Thököly út rajzol a térképre. A tervezők fontos városszerkezeti megállapítása, hogy lényegében hasonló "Y" csomópontok alakultak ki a Váci út és a Lehel út szétválásánál (Lehel tér) továbbá az Üllői út és a Gyáli út szétválásánál (Nagyvárad tér) is. Érdekes ehhez hozzátenni, hogy míg a vasútvonalak és pályaudvarok nagyon esetlegesen viszonyulnak e három 'Y'-hoz, addig az eddig kiépült metrókapcsolatok pontosan ezeket az irányokat követik: egyrészt a Váci út mentén – a Lehel út irányában villamos csatlakozással; másrészt a Kerepesi út mentén – eredetileg a Thököly út irányában villamos csatlakozással; és végül az Üllői út mentén, ahol a Gyáli úton nincs, helyette jóval külsőbb részre tolódik a villamos elágazás. Ebből a szempontból (is) tökéletesen szervesen és esetlegesen illeszkedik a korábbi vonalához a 4-es metró tervezett nyomvonala.

Ha most a Baross tér kapcsán tovább elemezzük a 2-es metró itteni szerepét, két fontos dolgot állapíthatunk meg. Míg a Váci út és az Üllői út irányában is a metró a város meglévő és sűrűn lakott nyúlványait tárja fel, keleti irányban az ennek megfelelő város-szövet nyúlványok vagy Kőbánya irányában, vagy pedig Zugló irányában adódtak volna. A Baross térnél maradván tehát, ma már nyilvánvaló, hogy a Rákóczi út folytatásaként éppen a Thököly út (és utóbb Újpalota) irány kívánta volna a metró, míg a Kerepesi úton adott volt (a metró építése idején éppen a Baross tértől) az 'Y' másik száraként kiágazó irányban a hév kötött pályás lehetősége. Ma már csak érdekes adalék, hogy az eredeti tervek az ötvenes évek elején az ugyanakkor tervezett Népstadiont tekintették az egyetlen, Baross téren túl metróval kiszolgálható pontnak, (amit egyébként történetesen a Thököly út felől legalább ugyanolyan jól meg lehet közelíteni) és a reprezentatívnak szánt Népstadion állomás (akkor végállomás) kedvéért fordították a metró a Kerepesi út irányába. A hetvenes évekre ugyanitt épült meg a vonal, akkor már az Örs vezér térig meghosszabbítva, részben a felszínen, a Kerepesi út túlsó oldalán, igen kedvezőtlen átszállási kapcsolatokkal akár a hév, akár más tömegközlekedési viszonylatok irányába. Az eltelt harminc év nem volt elég arra, hogy a Kerepesi út a metró mentén felértékelődjön, közelebb kerüljön a városhoz.



Forrás: Népszínház utca – Baross tér környezetének szabályozási terve. Mont – Teampannon Kft

1. ábra. A Baross tér környezetének beépítési struktúrája.

Ugyancsak a hetvenes évek elejére épül át a metróállomás kapcsán lényegében már mai formájára a Baross tér. Ennek elemzése előtt azonban érdemes visszatérni a tervezők által a térségben megjelölt *másik* városszerkezeti törésvonalhoz.

A fentebb említett *városárok* vonala már nem szolgált szigorú határként arra az időre, amikor, a századforduló táján, a bérházas, bérpalotás Pest nagy ütemben kiépült. Ennek következtében a gyorsabban fejlődő Erzsébetváros területén a sűrű beépítés túlnőtt a városárkon és a Városligetig folytatódott, míg Józsefvárosban a határ fennmaradt. Ennek máig ható következménye az a törésvonal, amit a terv a Fiumei út – Thököly út - Dózsa György út vonalaként azonosít, és aminek a külső oldalán temető, lóversenypálya, vasút, sportlétesítmények, városi park helyezkedik el, telekméretében és funkciójában egyaránt élesen megkülönböztethetően a belső, sűrű beépítéstől.

Míg fővárosi léptékben a felsorolt főutak valóban alkalmasak arra, hogy érzékeltesék az itt jelzett karakterkülönbséget, megítélésem szerint finomabb beosztásra van szükség akkor, amikor konkrétan akarjuk a Baross tér, vagy a Köztársaság tér környezetét elemezni. Ezért fontosnak tartom, hogy az említett vonalat pontosítsuk, és a tényeknek megfelelően a sűrű oldalhoz soroljuk egyfelől a Kerepesi temető, a Fiumei út, a Baross tér és a Mosonyi utca közé eső tömböket, másfelől a Verseny utca és a Thököly út közé szorult háromszöget. (A tervezési területet már nem érinti, de ide kellene sorolni a Thököly út és az Városliget közé eső XIV. kerületi tömböket is) Ezzel tulajdonképpen a törésvonal azonossá vált a tervezési terület határaként definiált keleti határvonallal.

A BAROSS TÉR ÁTALAKULÁSA A METRÓ ÜZEMBEHELYEZÉSEKOR

Bár a tervben erre több utalás történik, nincs összefüggően ismertetve az, hogy a metró 1970-es átadása milyen forgalmi változásokat jelentett a Baross tér közlekedésében. A hatvanas évek végéig a Keleti pályaudvar főhomlokzata előtt a tér belsejében lévő hurokvágány mentén találkozott (mai neveket használva) a Fiumei út irányából érkező villamos, a Thököly úton érkező villamos és a Rákóczi út felől érkező villamos (a Rákóczi út – Thököly út irányban továbbmenő és itt végetérő viszonylatok egyaránt voltak) A Rottenbiller utcán érkező trolis a Baross tér körforgalmán áthaladva a Kerepesi úti ügetőpályánál fordultak vissza. A cinkotai hév a pályaudvar mellől, a mostani érkezési oldali parkoló helyéről indult. Ezzel a megoldással a felsorolt tömegközlekedési eszközök megállója mind egymástól, mind a Keleti pályaudvar csarnokából induló vonatoktól kb. nyolcvan méteres távolságon belül esett. Ez a helyzet egyébként nem valamiféle ideális paradicsomi helyzetet jelentett, de mindezenre kiinduló tényhelyzet volt.

A hatvanas-hetvenes évek Magyarországon a közlekedéstervezésben kétségtelenül azt az időszakot jelentették, amikor, – egyébként nyugati példákat is követve, –

megpróbáltuk a városi szövetet hozzáidomítani a növekvő autóforgalomhoz, azon az áron is, hogy minden más, tehát a zebra helye, a gyalogos mozgása, a megálló helye, a tömegközlekedés szerepe egyaránt alárendelődött ennek a fő célnak. A Baross tér metamorfózisa tökéletes mintája az akkori változásoknak, ma egyáltalán nem azért kell felidézni, hogy elmarasztaljuk az akkori tervezőket, hanem azért, hogy világosan lássuk a mostani kiinduló helyzetünket.

A Baross tér alatt a metró a Rákóczi út torkolatából a Kerepesi út irányában halad. Az állomás a Park szálló előtti teljes tömb hosszára terjed ki, ahonnan a feljövő mozgólépcső méretét is tekintetbevéve a Rottenbiller utcai aluljárótól a Keleti csarnokáig bárhol a felszínre lehet érní. (De ha nem lehetne, a tervezés időszakában az állomás maga is odébb mozdítható lett volna még). A kínálgzó lehetőségek közül a tervezők azt a pontot választották ki, amelyik a háromszögletű térség kellős közepére esik, a vasúttól mindenesetre meglehetősen távol (kb. 150-200 m).

A tér felszíni forgalma a közúti közlekedés folyamatossága érdekében lett átszervezve, és ezt szolgálta az is, hogy a korábban a téren az utasokat *dobozban* átszállító tömegközlekedési viszonylatok rendre megszűntek: a Fiumei út irányából érkező villamos többé nem jött be a pályaudvar elé, hanem visszafordult a Festetics utcánál. Az a troli viszont, amelyik a Rottenbiller utcából korábban áthozta az utasokat a Park szálló elé, most maradt a hetedik kerületi oldalon. A Rákóczi úti villamos megszűnt, egyedül a Thököly út felől érkező villamos jött be továbbra is a pályaudvar elé (amíg még járt ilyen villamos). A térség harmadik sarkában, a Verseny utca torkolatában fordulnak meg azok a buszok, amelyek a Dózsa György út irányából érkeznek.

Miközben a jelentések büszkén hangoztatták, hogy a fővárosi lakosság döntő többsége lakásától négyszáz méteren belül el tudja érní valamelyik tömegközlekedési eszköz megállóját, soha nem szerepelt a kimutatásokban, hogy a tömegközlekedési rendszeren belül sikerült olyan csomópontokat kialakítani, ahol nem minden átszállás bonyolítható le négyszáz méteren belül.

A szervezésnek az autók áramlásának előnyben részesítése mellett fontos szempontja volt a BKV üzemi meggondolása, amely hátrányosnak mutatja, ha a járművek a forgalomban kénytelenek sokat vesztegetni, inkább megállnak hát a csomópont előtt és szabadjára engedik az utasokat.

A másik, alapvető probléma is abból adódik, hogy a tervezésben dominánssá válik a közlekedési vállalat üzemi szempontja, és ennek alárendelődik az utas érdeke. A BKV számára a város különböző terei jelentik a lehetőséget arra, hogy ott a járatokat visszafordítsák. ami egy fontos üzemeltetési szempont, de olyan dolog, amihez az utasnak nincs köze. Az utas számára a csomópont egy átszállási lehetőséget jelent, irányok találkozását, és az az egyetlen érdeke, hogy világosan tájékozódva és rövid úton, kényelmesen megtalálja azt a másik viszonylatot, amivel folytatnia kell az út-

ját. Amíg egy csomópont egyszerű, ott kevés járat található, van elég hely, a forgalom nem túl nagy, addig a két szempont nem ütközik egymással, tehát az utas is könnyen tájékozódik, a végállomási funkció is ellátható (Pasaréti tér, Podmaniczky tér stb.) Ha viszont a körülmények bonyolultabbak, és a két szempont összeütközésbe kerül, akkor egyértelmű, hogy nem az üzemi szempontnak, hanem az utas érdekének kellene dominálnia, és ennek kell alárendelni a üzem megszervezését. A Baross tér esetében 1970-ben szinte minden esetben az üzemi szempontok kerültek előtérbe, de akár milyen meglepő, még ma is fenyegetnek hasonló veszélyek. Ilyen, kiáltóan bántó "megoldás" (amit a terv szenttelenül adottságként kezel), hogy a 4. metróvonal terve nem oldja meg a két metróvonal egymással való kapcsolatát a Baross téren; ami teljesen elképesztő helyzetet eredményez, emellett alapjaiban kérdőjelezi meg egy olyan munka értelmét, amely az átfogó felszíni rendezést éppen e metró megépítése köré kívánja szervezni.

A TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PROGRAM ELEMZÉSE

Maga a tömegközlekedésre vonatkozó program látszólag teljesen összhangban van a fenti elemzéssel, hiszen alapelveként szögezi le azt az igényt, hogy *a téren lévő végállomások számát csökkenteni kell*. Ugyanakkor a terv erre sem a VIII. kerületben a Fiumei úti villamos, sem a VII. kerületi trolihálózat, sem a Kerepesi úti trolis esetében nem lát lehetőséget, ("A hálózat módosítására sem indok, sem műszaki lehetőség nincs"); egyedül a 20-30-as járatok végállomásának áthelyezését látja a tervező kivihetőnek ("amennyiben városrendezési szempontból fontos a végállomások csökkentése") mégpedig *gordiuszi* típusú megoldással, nevezetesen úgy, hogy ezeket a viszonylatokat elvágja, ezután nem közelítik meg a Keleti pályaudvart (pedig "ez több évtizedes hagyomány eredménye")

A végállomások csökkentése céljának ez a fajta totális félreértése talán magyarázatul szolgál arra a hosszadalmas, és látszólag a terv témájától független fejtegetésre, amivel ezt a témakört eddig felvezettem. Mindenképpen szükségesnek látszik tehát annak kiemelése, hogy végállomások számának csökkentése nem kizárólagosan városépészeti kérdés, de elsősorban éppen magának a tömegközlekedésnek illetve az átszállások körülményeinek a színvonalát hivatott javítani. Egyáltalán nem fér össze tehát vele az a fajta megoldás, amikor kizárólag e cél teljesítése érdekében a végállomással együtt megszüntetjük magát a viszonylatot is.

A terv más részei világosan leírják, hogy a VII. kerületi trolis végállomásai az egyébként javíthatónak remélt kereskedelmi zóna szolid javítását és a legalitás irányába történő lassú elmozdítását is lehetetlenné teszik. Itt arról van szó, hogy a kissé lepusztult kereskedelem és a kissé lepusztult bérházas beépítésű "kapu térség" önmagában összhangban van, szerves egységet képez, és esélyt nyújt ahhoz, hogy ésszerű beavatkozással pozitív irányú változások legyenek generálhatók a térségben. Ezzel szemben négy trolijárat végállomása (üzemileg összevonva, de egyébként a teljes

káosz képét nyújtva) egy ennél lepusztultabb zónát feltételez. Pontosan ezt nyújtotta korábban a városszerkezeti törésvonal másik oldala: ezért került például a Récei garázs az Istvánmezei útra. Ma már az a térség is kinövi a nagy garázst: de alkalmas lehet szolidabb üzemi funkciók ellátására. természetesen nem úgy, hogy a 20-30-as buszok itt leállnak, és nem mennek el a Keletiig: ellenkezőleg, úgy, hogy például a VII. kerületi trolik átmennek a téren és eljönnek idáig.

A Fiumei úti villamosokkal sem az az egyetlen probléma, hogy nem mennek be a térre, de az is, hogy alacsonyszintű üzemi tárolóhely szintjén rögzítenek egy, a városszerkezeti törésvonalon belül lévő tömböt.

Ez a dolgozat természetesen nem vállalkozhat arra, hogy konkrét új viszonylatterveket javasoljon – alapadatok, forgalmi mennyiségek ismerete nélkül. Néhány alapelvet azonban mindenképpen érdemes leszögezni.

(1) A térség mentén lévő törésvonalat esetenként ki lehet használni arra, hogy a sűrű beépítésű tömbökben zavaró tömegközlekedési üzemi (végállomási) funkciót a törésvonal túlsó oldalára helyezzük.

(2) A végállomás kihelyezése nem járhat a viszonylat szolgáltatásának romlásával, a járat átszállási lehetőségeit továbbra is biztosítani kell. Ha ez a Baross téren történik, akkor is lehetőleg olyan megoldást célszerű választani, hogy a csomóponton a járat átszállítsa az utasokat, és ne gyalog kelljen nagy távolságokat megtenni.

(3) A végállomások csökkentésének egy másik módja esetenként a Baross teret különböző irányból megközelítő viszonylatok összevonása: ilyen lehet pl. a 73-as vagy a 76-os trolinak a 80-assal való összevonása, illetve a Fiumei úti és a Thököly úti villamosok (adott esetben felszín alatti) összevonása. Ide sorolható a Thököly úti villamosok Rákóczi út irányába történő továbbvezetése is, ami természetesen csak átfogó, a belváros egészét érintő erre vonatkozó program keretében tárgyalható. Hozzá kell tenni, hogy e megoldások egy része az 1970-ben elrontott helyzet visszaállítását jelenti, de természetesen nem kell feltétlenül a korábbi megoldás visszaállításához ragaszkodni.

GYALOGOS KAPCSOLATOK, KERÉKPÁRFORGALOM

A hatvanas évektől datálható fővárosi közlekedéstervezésnek csak az egyik áldozata volt a tömegközlekedési viszonylatok előnytelen átrendezése és az átszállóhelyek kedvezőtlen kialakítása. A "Keleti kapu" akkori értelmezését a tranzit gépkocsiforgalomnak a főváros tengelyében történő átvezetése alapozta meg. Ehhez az egyik kulcsot az Erzsébet híd villamos + 2x2 forgalmi sáv keresztmetszetű kiépítése jelentette, a folyamatos 2x2 sávot a pesti oldalon a járdák lefaragásával, esetenként árka-dosítással teremtve meg. Később a metró biztosította a villamos (hév) felszámolását.

nak a lehetőségét, és ezzel irányonként egy harmadik forgalmi sáv biztosítását az autóforgalom számára.

Az M3-as autópálya megépülése és északabbról történő bevezetése valamit visszavett a Kerepesi út *közúti* "keleti kapu" dominanciájából, és mára a Baross téren megint a Keleti pályaudvar kapu funkciója kap nagyobb hangsúlyt. Ennek következménye az is, hogy a tömegközlekedés szervezésének központi és alapvető szerepet kell kapnia a tér mai megformálásakor.

A tömegközlekedéssel együtt a térségben a gyalogos közlekedésnek is vissza kell nyernie a rangját és a helyét. Erre vonatkozóan a program is állást foglal, de talán határozottabban kellene hangsúlyozni a térfalakat alkotó boltok és vendéglátóhelyek előtti járdák kiszélesítésének szükségességét, valamint azt, hogy a konfliktusoknak a gyalogosfelületek javára történő megoldását kell támogatni. A program (43. old) ezzel szemben a "területrendezés és a közlekedés szempontjai közötti" konfliktusokról beszél, ahol a gyalogosok érdekeit a közlekedési érdekekkel szembenlévők fogalmazza meg. Ez a felfogás alapvetően hibás, a gyalogos a városi közlekedés legnagyobb prioritást igénylő résztvevője, éppen ennek a prioritásnak az érvényrejuttatása a közlekedéstervező egyik kiemelt feladata.

A kerékpáros forgalom programbeli említésekor örvendetesen megjelenik, bár nem kellő határozottsággal, hogy a kerékpárutaknak nem elsősorban a főutak mentén, (vagy azok járdáján) hanem azokkal párhuzamos utcákban kell megjeleníteniük. A vizsgált szakaszon egyfelől a Bezerédy u. - Légszesz u. vonalán, másfelől a Garai tér bármelyik oldalán kijelölhető lenne az a kelet-nyugati tengellyel párhuzamos utca, amelyekben egyetlen forgalmi intézkedéssel (30 km/ó maximális sebesség előírása) a kerékpárosokat teljes jogú forgalmi résztvevőkké lehetne avatni és ezzel az adott irányú kerékpározás külön építkezés nélkül az úttesten megoldható. Ezekhez a megoldásokhoz jól csatlakoztatható a Baross térnek a programban említett Festetics u. – Bethlen G u. vonalában történő keresztezése is. Természetesen az itt jelzett megoldásokra is vonatkozik, nagyobb területet érintő fővárosi koncepció részeként kerülhetnek csak elfogadásra.

A kerékpárforgalmat érintő másik fontos összefüggés, hogy a terv távlatában nem csak a vasúttól, de a metrótól is elvárható, hogy a kerékpárok szállítását megoldja, így a megállóhelyeknek megközelíthetőeknek kell lenniük.

FEJLESZTÉSEK A HAGYOMÁNYOS VÁROSI SZÖVETEN KÍVÜL

A Baross tér környezetét érintő koncepció feltűnő jellegzetessége, hogy a spontán folyamatok, folyamatban lévő beruházások szinte teljesen mellőzik a sűrű városi szövet fejlesztését, és szinte kizárólag a beépítési törésvonal másik oldalára koncentrálnak. A program felsorolja a jelenlegi 600 parkolóhelyet egy nagyságrenddel meg-

növelni szándékozó, közel 6000 parkolóhely létesítésével számoló beruházásokat, (Baross center, East End stb.) de nem elemzi a várható hatásokat. E beruházások üzleti célja a jelenleg a térségben (főként a VII. kerületi oldalon illetve a Rákóczi út belsőbb szakaszán) városi utcáknak jelleget és funkciót adó kereskedelmi és vendéglátó tevékenységek koncentrációja "tematikus park" típusú nem-hagyományos, jellegzetesen autós megközelítésre tervezett, körülhatárolt egységekbe. Azon túlmenően tehát, hogy az új létesítmények megnövelik a tér gépkocsi célforgalmát, súlyos csapást jelenthetnek a hagyományos városi szövetbe illeszkedő tevékenységek számára, ami éppen ellene dolgozhat a városi szövetet feljavítani szándékozó intézkedéseknek, esetleg éppen azok leépülését gyorsítva meg. A kérdésre nem tudok megoldást javasolni, de úgy gondolom, a veszélyt mindenképpen tudatosítani kell a program kialakításakor.

A KÖZTÁRSASÁG TÉR ÉS A NÉPSZÍNHÁZ UTCA

A Köztársaság tér sarkán elhelyezett tervezett metró megálló kapcsán a vizsgálat és a program a következőket mondja:

Az állomás jelenléte kifejezetten hátrányos a park növényzete és élete szempontjából, a tervezők igyekeznek minél inkább kifele húzni a Népszínház utca felé, hátat fordítva a Köztársaság térnek. Reményüket fejezik ki, hogy az állomás várhatóan kisforgalmú lesz, nem okoz gyökeres változást a térség életében. Másfelől a tervezők a metró megállójától várják, hogy felgyorsítja a Népszínház u. pozitív átalakulását, felértékeli a környezetet.

A Népszínház utca maga is kapu szerepben van, bár nem olyan fővároson túlnyúló pozícióban, mint a Keleti környéke, de mindenképpen Kőbánya fő kapuja, (markánsabban, mint a Baross utca). A villamosok a Nagykörútra hozzák be az utasokat részben Kőbánya központjából, részben a köztemetők felől. Markáns és nagy forgalmú célpont még a Józsefvárosi pályaudvar melletti és - kisebb mértékben - a Maglódi úti "kínai piac".

A Népszínház utca eleje a villamos végállomáson keresztül egyrészt a felsorolt célpontok közönségét tükrözi vissza, másfelől összehasonlítható a József körút külső oldaláról nyíló további utcákkal.

A viszonylag hosszadalmas villamosozással a körúti végállomáshoz érkező utasok ma elsősorban a hatos villamossal, a 2-es metróval, illetve a 7-es busszal folytathatják az utazásukat. Kétségtelen, hogy a villamos útját az utolsó előtti megállóban keresztező metró újabb és kedvező átszállási lehetőséget tud nyújtani, de ez nem változtat sem azon a makro-szerkezeten, hogy először be kell utazni a főváros központjába, és onnan lehet valamerre tovább indulni, sem pedig Kőbányának a városközponttal való kapcsolatán.

A METRÓÁLLOMÁSOK SZEREPE A VÁLTOZÁSOKBAN

Érdemes emlékeztetni arra, hogy a 4-es metró tervezett két új állomása volt az a kiinduló fejlesztés, amely életre hívta a Baross tér és a Köztársaság tér környékére vonatkozó tervezési folyamatot. Ezt azért kell felidézni, mert, elolvasva a Programot, vagy akár e mostani dolgozatot, arra a meglepő felfedezésre jutunk, hogy a térség nagyszámú problémája, illetve azok megoldása teljesen függetleníthető a 4-es metró állomásától. Egyfelől a leírt megoldások, változtatások mindegyike elindítható teljesen függetlenül az új metró lététől, és megfordítva, az új metró semmiféle olyan változást nem generál a működésével, amely elősegítené a problémák gyorsabb megoldását. Nagyjából azt mondhatjuk, nem is akadályozza a problémák megoldását, bár kétségekívül felszínre hoz új problémákat.

A Vizsgálat így kitért arra, hogy a "Keleti kapu" és a "Nyugati kapu" (Kelenföld, Etele tér) összekötése éppenséggel megerősítheti, hatékonyabbá teheti a Baross téren kialakult illegális szervezett kereskedelmet és hozzá kapcsolódó tevékenységeket. Hasonlóképpen felvethető, hogy vajon a Rákóczi tér, Köztársaság tér, Keleti pu. földalatti összekötése valóban e térségek feljavításához, konszolidálásához segít-e hozzá, vagy ellenkezőleg, a kialakult negatív tendenciák terjedéséhez. Ezekre a kérdésekre nem tudunk határozott választ adni.

Ami a térségek felszíni közlekedési megoldásait jelenti, a Baross tér esetében, ahol ma is van metróállomás, teljesen nyilvánvaló, hogy valamennyi átalakítás, beleértve a 2-es metró kedvezőbb, a pályaudvart jobban megközelítő kijáratának megépítését is, vagy a villamosnak akár a Thököly, akár a Rákóczi úton való visszaállítását is, olyan jellegű, aminek nem feltétele a 4-es metró megépítése. Ugyanez vonatkozik a városszöveten belüli változásokra, illetve az Ügető oldali tervezett beruházásokra.

A Népszínház utca esetében a villamosvonalak gyorsvillamossá történő átalakítása és a Kőbányai út térségének rendezése nyilvánvalóan sokkal jelentősebb változtatásokat hordoz Kőbánya kapcsolatait illetően, mint amit egy esetleges Köztársaság téri metrómegálló képvisel.

Arra a paradox következtetésre jutunk, hogy a 4-es metró e két állomásának felvetése kiváló alkalmat jelentett az állomások környezetében felmerülő problémák végiggondolására, ugyanakkor megállapíthattuk, hogy a megoldhatónak tűnő problémák a metró létesítése nélkül is megoldhatóak, a nehezebben kezelhető kérdéseken pedig nem segít a metró jelenléte sem. *Helyi szempontból* e két állomás körzetét tekintve a 4-es metró létesítése nem tűnik nélkülözhetetlennek, vagy szükségesnek. Természetesen ez az elemzés nem tekintette céljának annak vizsgálatát, hogy a főváros egész közlekedésének szerkezetében mi indokolja a metró tervezett nyomvonalon való megépítését.

TARTALOMJEGYZÉK

GONDOLATOK
"BUDAPEST KELETI KAPUJA"
TERVEZÉSE KAPCSÁN²

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS	1
A TÉRSÉG BEILLESZTÉSE A FŐVÁROS STRUKTÚRÁJÁBA	2
A BAROSS TÉR ÁTALAKULÁSA A METRÓ ÜZEMBEHELYEZÉSEKOR.....	4
A TÖMEGKÖZLEKEDÉSI PROGRAM ELEMZÉSE	6
GYALOGOS KAPCSOLATOK, KERÉKPÁRFORGALOM	7
FEJLESZTÉSEK A HAGYOMÁNYOS VÁROSI SZÖVETEN KÍVÜL	8
A KÖZTÁRSASÁG TÉR ÉS A NÉPSZINHÁZ UTCA	9
A METRÓÁLLOMÁSOK SZEREPE A VÁLTOZÁSOKBAN.....	10
TARTALOMJEGYZÉK	11

Budapest, 2000. szeptember 19.

² "Népszínház utca – Baross tér környezetének szabályozási terve" 'Vizsgálatok' és 'Program' munkaanyagai Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal – Főépítészeti Iroda megbízásából a Mont – Teampannon Kft. generáltervezésében készülnek. Jelen anyag az eddig elkészült munkaanyagok ismeretében íródott.