



# Interjú TAKÁCS VIKTORral

KONCEPCIÓVÁLTÁSRA VAN SZÜKSÉG A KERÜLETEK VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJÁBAN. AZ ÚJ KONCEPCIÓT AZONBAN CSAK A FŐVÁROS ÉS A KERÜLETEK HATÉKONYABB EGYÜTTMŰKÖDÉSE ALAPOZHATJA MEG. TAKÁCS VIKTOR, ÚJBUDA FŐÉPÍTÉSZE MESÉLT AZ OCTOGONNAK AZ ELMŰLT IDŐSZAK ELŐKÉSZÍTŐ MUNKÁIRÓL, ILLETVE A XI. KERÜLETET ÉRINTŐ ÉPÍTÉSZETI PROJEKTEKRŐL.

Egyre több szó esik a várostervezési, urbanisztikai tervek hiányáról Budapesttel kapcsolatban. Valóban nem állnak rendelkezésre ilyen munkák?

Másfél éve vagyok a XI. kerület főépítésze. Ez idő alatt azt tapasztaltam, hogy természetesen volt valamilyen szintű várostervezés az elmúlt években, de nem létezik átfogó városfejlesztési koncepció a kerületben. Létezik közlekedési terv, foltszerűen vannak ilyen-olyan elképzelések az asztalon, van hatályos IVS (Integrált Városfejlesztési Stratégia), de a sok független részlet nem áll össze olyan átfogó városfejlesztési programmá, amit az új önkormányzat folyamatában át tudott volna venni.

További problémát jelent a főváros és a kerületek viszonya – ez korábbi időkre nyúlik vissza: a főváros és a kerület nem jól működtek együtt fejlesztési kérdésekben. Ezért történhettek olyan értelmezhetetlen dolgok, mint amilyenek a metrófejlesztést kísérik. Önmagában jó, hogy van metró Dél-Budán, viszont nem jó helyen vannak a megállók, a metróhoz kapcsolódó felszíni beruházások nem követik a föld alatti munkálatok léptékét. A komoly erőfeszítést igénylő beruházás közel sem aknázza ki az ilyen esetben feltárulkozó városfejlesztési lehetőségeket.

Ez a kerület életében rendkívül fontos probléma. A közlekedési tervhez nem készültek hasonló színvonalú építészeti tervek, holott a világon mindenütt, ha metrót építenek, akkor annak a hasznát a környék lakói is élvezni akarják. Itt ezzel szinte egyáltalán nem is foglalkoztak a tervezésnél. A kialakult helyzetben az állomások környékén lévő városi tulajdonban lévő telkek értéknövekedését sem tudja kihasználni a főváros. Mi több, a Kelenföldi pályaudvar környékén kialakítható városközpont legértékesebb helyén épült a közel 8 hektáros metró járműtelep.

Kicsit talán előreszaladtunk. Átfogó urbanisztikai szempontból milyen adottságokkal rendelkezik Újbuda?

Azt szoktuk mondani a kerületünkről, hogy Magyarország 5. legnagyobb városa lenne a lakosság 140 000-es lélekszáma alapján. Nagyon változatos topográfiája rendkívül érdekessé teszi ezt a városrészt. A budai hegyektől a Duna-parton át a külső, mezőgazdasági területekig mindenféle mikroföldrajzi egység megtalálható itt. A beépítés módja is nagyon változatos. A XI. kerület egy kicsit modellezi az egész fővárost a lépték és az összetettség okán is. A „belvárosias” Gellért tér és Szentimréváros mellett villanegyedek, lakótelepi paneles beépítések, felhagyott ipari zónák, zöldmezős területek egyaránt vannak a kerületben.

A közlekedés meghatározó fontosságú a kerületünkben, hiszen itt van a főváros vasúti és gépjármű-közlekedésének nyugati kapuja. A nemzetközi és országos belüli tranzit forgalom mellett jelentős a fővárosba

érkező napi rendszerességgel lüktető agglomerációs forgalom is. Mindamelllett, hogy számos nagyléptékű tervezet készült a főváros közúti közlekedésének jobbítására, napirenden lévő helyi beavatkozásoknál – mint pl. a Móricz Zsigmond körtér környéki lakóterületek forgalom csökkentése – napi szinten képviselnünk kell az átfogó megoldások szükségességét. A kerületbe érkező országos főutak és a három nagy forgalmú autópálya mellett a légi és vízi kikötők fejlesztése, újraélesztése is indokolt lenne. Létezik egy tíz évvel ezelőtt készült kerületi városépítési és építési szabályzat, amit idén megújítunk. Ezzel is igyekszünk az építési előírásokat helyi szinten átfogóan, és a nem szakmabeliek által is átláthatóan kezelni. A a nyolcvanhoz közeli számú kerületi szabályozási terv nem mindenütt áll össze egy koncepcionális egésszé. Egymás mellett létező kis foltok vannak „összevarrva”, amelyek mindig az adott terület fejlesztésére vonatkoznak. Azt gondolom, a több évnyi erőltetett menet után az ingatlan piaci válság pozitív hozadéka lehet az, hogy van idő átgondolni a tervezés módját és lehetőségeit, kerületi és fővárosi szinten egyaránt.

Ez nem a város nőtt jellegéből, a kezdetektől foltszerű szerkezetéből adódik?

Egyrészt a főváros kistelepülésként bekebelező növekedéséből, másrészt az elmúlt évtizedek átgondolatlan és korlátozás nélküli területhasználatából következik. Nyilvánvaló hiba például, hogy a kerület és a főváros nyugati határán kívül lévő települések a városhatárig kereskedelmi és lakóépületekkel sűrűn beépítettek. A városhatáron belül, a Belvárosból nézve peremterületek számító részen szemérmetlenül kínálja magát a zöld 'fejlesztési terület'. Mivel a városhatáron kívül jelentős a beépítés, a beruházók kikövetelik a főváros magjától távoli területek



Móricz Zsigmond körtéri Gomba épület – Hetedik Műterem (Tervezők: Szabó Lvente DLA, Almer Orsolya, Simon Orsolya, Tánzos Tibor, Páll András)



A Kelenföldi pályaudvar környéke

beépíthetőségét és infrastrukturális kiépítését is, ami jelentős beruházási igényt és hatalmas működtetési költségeket generál a város és a kerület számára. A fővárosnak, a kerületeknek és a környező településeknek a fejlesztés terén együtt kell tervezni és szabályozni.

Erősen elgondolkodtat az a dolog is, hogy a régi ipari területeket az elmúlt húsz évben elvárás volt beáldozni a kereskedelmi és irodai fejlesztésekbe, így egyszerűen nem marad munkahelyi terület a városban belül. Nem normális, hogy egy ekkora városrészben alig vannak termelői munkahelyek. A város tervezésénél meg kell tartani a lehetőségét az ipari kutatásnak és termelésnek is. Nyilván nem a súlyosan szennyező, zajos dolgokat szeretnénk visszahozni, de ahogy az országban is csak kevés helyen, úgy a kerületben sincs elképzelés ipari fejlesztésre. Közben például hatalmas high-tech projekt formálódik a zsámbéki medence alapvetően mezőgazdasági területeinaddig jelentős alulhasznosított rehabilitálható terület van a szellemi központnak számító Műszaki Egyetem közelében, közösségi közlekedési eszközökkel elérhető zónában.

Én annak vagyok a híve, hogy ahol már egyszer lebetonozták a termőföldet, kiépítették a közmű infrastruktúrát és az utakat, ott nem kell félni a legnagyobb elérhető intenziással történő beépítéstől, fejlesztéstől, egyfajta városi sűrítéstől. Ugyanakkor a még be nem épített zöldterületeket igyekezni kell megőrizni. Ezt csak átfogó tervezéssel, és értelmes szabályok következtetéses betartásával lehet irányítani. Bízom benne, hogy Budapest új főépítésze is kellő erővel tud a város tervezésén és fejlesztésén munkálkodni, és kiharcolja a hatékony szabályozáshoz szükséges eszközöket. A jelen gazdasági helyzetben az önkormányzat és az ingatlanfejlesztők tudatosabban működnek együtt, mint korábban. Újbuda vezetése igyekszik helyzetbe hozni a beruházókat, és felkarolni az életképes elgondolásokat. A fejlesztők óvatosabb, átgondoltabb programokkal jelennek meg, mint korábban. Kevesebb terv készül, de azok többségében hosszasan érlelt, jó munkák.

Érdekes és veszélyes jelenség, hogy amíg a fejlesztők korábban keményen küzdöttek a területük lehető legnagyobb beépíthetőségéért, most akár egy kiemelkedően fontos kereszteződésnél lévő saroktelek esetében elért – legkevesebb ó szintes – szabályozást is be kívánják cserélni egy földszintes szupermarket építési lehetőségéért. Ezzel olyan területeket „építenének el”, ami több évtizedre tönkre teheti a környező háztömbök kívánatos fejlődését.

### Beszéljünk kicsit a konkrét, a sajtóban nagy publicitást kapó kerületi építkezésekről.

Ezek többsége is a közlekedéshez kapcsolódik. Például a 4-es metró Gellért téri állomása egy figyelemre méltó építészeti alkotás. Az állomás déli oldalán azonban a finanszírozás nehézségei miatt a főváros nem készítette el a tervezett 300 férőhelyes mélygarázsnak is. A föld alatti parkolóhelyek és a felső rakpart felőli aluljáró kijárat hiányában az egyetem gyalogos közlekedése továbbra sem fog a rakpart felé tartani, és a K épület előtt parkoló autósorok miatt nem tud a campus kitérni a Duna-part felé. Holott, kívánatos lenne a Műegyetem történeti épületei közti park felújítása és megnyitása, és Szentimreváros összekötése a Dunával.

### Létezik új koncepció a többi megállóval kapcsolatban is?

A következő megálló a Móricz Zsigmond körtér. Itt épült egy óriási aluljáró a felszín alatt, ami bizonyosan túlméretezett. Az emberek csak akkor mennek aluljáróba, ha a felszínen nem lehet közlekedni. A körtér esetében alapvető szemléletváltást sürgetek: a metró üzembe helyezését követően a története során mindvégig elsődlegesen közlekedési csomópontként kialakított teresedés funkciója átbillen a köztéri használatba. Nincs már itt a HÉV, nincs már a villamosoknak hurok-végállomása, nincs annyi buszjárat, mint korábban.

A Fehérvári út-Bocskai út és Móricz Zsigmond körtér közti belső szakaszán, valamint a körtéren elhatározott közúti forgalomcsökkentés lehetővé teszi a korábban tervezett felszíni kialakítás átgondolását. A Gomba épület és a Szent Imre szobor körül kialakult szigetek gyalogos szempontból összekötésre kerülnek, és a metróberuházás keretében dolgozó tervezőket ösztönözöm a szigetek összekötésére a körtér délkeleti térfalával. Így egy nagyfelületű gyalogos félsziget lesz a körtér közepén. Az előző koncepcióhoz képest más burkolatok lesznek a téren, más padka kialakítás. Az eddigi szigetekből, amik a Gombánál, a Szent Imre szobornál vannak, egy nagyobb, reményeim szerint félsziget lesz. Vagyis az egységesített térrész „kiköt” a tér valamelyik oldalához. Azon dolgozunk, hogy a főváros belássa az egységes díszburkolat szükségességét. Egy ekkora tér, amin tíz éve ilyen mértékű beruházás zajlik, meg kell, hogy újuljon.

A Móricz Zsigmond körtér felszíni felújítása a metróberuházást végző cég tájékoztatása szerint befejeződik a jövő év elejére. Fontosnak tartjuk, hogy Buda déli részének legfontosabb terén a sok évig elhúzódó átépítési munkák nyomán egy jó minőségű közösségi tér alakuljon ki. Ezért elvárhatónak tartjuk, hogy a pesti Belvároshoz hasonlóan, itt is hosszú élettartamú, csúszásmentes és fagyálló kőburkolatot kapjon a gyalogos felület. Ez nyilvánvalóan többletköltséget jelent, de jobb minőségű megoldást ad a beton burkolathoz képest.

A Gomba épület generáltervezésére a hetekben kapott megbízást a korábbi építészeti pályázat nyertes tervezőcége, a Hetedik műterem. Az előzetes ütemezés szerint az épület felújítása – a tér felszíni átépítésének befejezésével együtt – jövő tavaszra el tud készülni. Egyébként a Gomba felújítása része a Kulturális Városközpont projektnak, ami a Gellért tértől most már a körtérig tart.

Az Etele út-Tétényi sarka – a „budai CET” – önmagában nem egy rossz forma, csak az a probléma, hogy nem kapcsolódik semelyik környező építményhez. Holott pont azt az értéket kellene kihasználni, hogy ha kiszállok a metróból, egyenesen bemehetek egy épületbe.

A kerületben az Etele téri intermodális központ, illetve a Kelenföldi pályaudvar környéke az egyik legnagyobb fejlesztési lehetőség és problémagóc. A főváros a mai napig nem rendelkezik elfogadható átfogó építészeti mestertervvel erre a területre. Az építészeti lehetőségek feltárása és az egyes területek fejlesztési alapvetéseinek meghatározása nélkül nem lehet a később kialakuló felépítményekhez illeszkedő utat, közművet tervezni egy ilyen behatárolt, feszes helyzetben. Jelenleg a beruházó DBR-Metró rendületlenül gyártatja a terveket, amelyek a korábbi minimál programot követik. Paradox módon, a főváros egyik – ha nem a legnagyobb – beruházására egy magán beruházó finanszírozásában egy lelkiismeretes építész csapat készítette a kerületi főépítészeti irodával egyeztetve beépítési terveket, melyek ez év januárjában elnyerték a Központi Tervtanács támogatását is. A közlekedési beruházásban készülő felszíni kialakításra vonatkozó tervek azonban sok helyen köszönő viszonyban sincsenek a főváros által is ismert, magán finanszírozásban készült fejlesztési koncepcióval Ennek fővárosi ügynek kell lennie. Másfél évvel ezelőtt ez a hatalmas kelenföldi beruházás még nem szerepelt a főpolgármester és az akkori főépítész 10 legfontosabb projektjének listáján.

Időközben sikerült elérni, hogy a főváros két legfontosabb beruházása között emlegetik az intermodális központot, de az építészeti tervezettség és az ezt követő fővárosi állásfoglalás még várat magára. (x)