

Az aluljáró – a pesti belváros földalatti közterei

TDK Dolgozat

Szeifert Dániel Péter

Konzulens: Benkő Melinda



2014.10.27.

Mostoha helyzet az aluljáróé, sosem célként, csak eszközként létezni, mindig másokat szolgálni, anélkül, hogy ezt bárki értékelné. Persze, ha öregszik, megkopik a fénye, szeles, hűvös, beázik azt rögtön mindenki felrója neki. Amíg nincs vele gond, addig láthatatlan, de amint valami nem tökéletesen működik, máris szidni kezdik. Se veled, se nélküled. Meg lehet-e szeretni a mostohát? Más hozzáállás szükséges hozzá, két lépés hátra, hogy az egész látszódjon, lelassítani kicsit a lépteinket, s talán észrevesszük, hogy itt valami mégis van, elősejlik a koszlott, üres kirakatok mögül egy érdekes történet, egy abbamaradt monológ. Vagy talán párbeszéd ez. Velünk? Fülelj csak! Hallod?

Tartalomjegyzék

Bevezetés.....	5
A dolgozat célja	5
Módszertan	5
Hipotézisek	6
Az aluljáró.....	7
A budapesti aluljárók.....	7
Az aluljárók tipologizálásának általános szempontjai	9
Elsődleges funkció szerint	10
Átjutás módja szerint.....	10
Közlekedési mód szerint.....	10
Forma szerint.....	10
Állapot szerint.....	10
Másodlagos funkciók szerint	11
Használók szerint.....	11
Egyetemes tervezés szerint	11
Történeti áttekintés.....	11
Aluljárónak nem minősülő műtárgyak	11
Várhegy-alagút	11
Margit híd gyalogos alagútja	12
1-es metróvonal (Millenniumi Földalatti Vasút)	12
Széchenyi lánchíd alagútjai.....	12
Aluljárók a Nagykörúton belül.....	13
A 2-es metróvonal története.....	13
A 3-as metróvonal története.....	13
Az aluljárók tervezési kérdései	14
A funkcionalitás kérdése	14
A gazdaságosság kérdése	15
Az esztétikum kérdése.....	15
Aluljárók régen és napjainkban / Az aluljárók időbelisége.....	16
Az aluljárók válsága	16
Fizikai avulás.....	17
Erkölcsei avulás.....	17
Az aluljáró, mint nem-hely (Diósi Rita nyomán).....	17

A jogszabályi környezet	18
Kortárs városmegújítás.....	20
Egyetemes tervezés.....	20
Kortárs városmegújítás Budapesten	21
Kortárs városmegújítás az aluljárókban	21
A 2-es metró állomásainak megújítása	21
A Fővám tér és a Március 15. tér megújítása	21
Kortárs városmegújítás napjainkban	22
Megoldási javaslatok, jövőképek	23
Konklúzió, értékelés	23
Felhasznált irodalom	24

Bevezetés

A dolgozat célja

Budapest közösségi közlekedésének használójaként napi rendszerességgel utazom a városban, leggyakrabban metróval. Az épített környezetre való fogékonyságom okán, illetve építész hallgatóként kiemelten érdekelnek a város problematikus szituációi, funkcionális anomáliái, rossz használatú terei és ezek rehabilitációjának lehetőségei.

Az általam nap, mint nap látott és használt sérült közterek az aluljárók, melyek kollektív társadalmi megítélése rendkívül negatív. Ez számtalan okra vezethető vissza, melyeket dolgozatomban igyekszem feltárni. Érzékelhető ugyanakkor, hogy az elmúlt néhány évben, főként a városépítészeti gondolkodásban – és szerencsére egyre inkább a gyakorlatban is – jelentős változások mentek végbe Budapesten, melyek aluljárókat is érintettek és mindenképpen pozitív fordulatot hoztak.

Ez a folyamat napjainkban is tart, épp ezért időszerű áttekinteni és értékelni az aluljárók szempontjából bekövetkezett változásokat. Az értekezés kitér továbbá az aluljárók történetére, tipologizálására, az utóbbi évek jogszabályi változásaira, illetve az esetleges jövőképekre és a lehetséges új használati mintákra.

Módszertan

- hazai és nemzetközi irodalom áttekintése
- területi lehatárolás

A vizsgálat tárgyát képező aluljárók a Nagykörúton belül, a pesti belvárosban találhatóak, mivel ezen területen volt a legintenzívebb az aluljáró építés, napjainkban pedig a megújítás kapcsán is ez a legintenzívebb terület. Emellett az itt lévő kilenc forgalmi csomópontban létesült felszín alatti összeköttetések kitűnően alkalmasak a téma átfogó elméleti és szemléletes bemutatására.

- történeti kutatás

A téma minél átfogóbb megismerése a korabeli könyvek, újságcikkek, fotók illetve azok digitalizált változata alapján.

- helyszín bejárás, személyes felmérés, a vizsgált terület önálló képi és egyéb módon történő dokumentálása.

Az értekezés a következő aluljárókkal foglalkozik:

- Nyugati tér
- Blaha Lujza tér
- Corvin negyed

- Boráros tér
- Deák Ferenc tér
- Astoria
- Kálvin tér
- Ferenciek tere
- Fővám tér

Hipotézisek

1. hipotézis: **Az aluljáró megítélése negatív.**

Ez nagyrészt esztétikai okokra vezethető vissza. Korszerűsítése, esztétikus kialakítása képes lenne feloldani az aluljárókkal kapcsolatos ellenérzések egy részét. A feltevés a következő: ha a környezet kellemes, az ember szívesebben tartózkodik ott, vagy ha siet is, pozitív érzéssel halad át egy esztétikus téren.

Esztétikai ok alatt értem az aluljáróban lévő tárgyakat és embereket egyaránt, hiszem az ott jelenlévő emberek is nagymértékben meghatározzák az aluljárók képét. A kopott burkolatok, a reklámtáblák, a kosz, a szemét, a leszakadó álmennyezet, a hajléktalanok, a szórólap-osztogatók, a gyrosos reklámtáblát viselők, a BKK jegyellenőrök, az utcazenészek mind-mind ide sorolhatók.

Az esztétikum vizualitáson alapuló fogalom, amit az aluljárókra jellemző gazdaságossági szempontok miatti minimális és kedvezőtlen megvilágítás csak tovább fokoz. De társulnak hozzá más érzékszerveink által felfogott ingerek is: kellemetlen szagok, nemkívánatos hangok, zajok, állandó huzat stb., amik a látvánnyal összekapcsolódva kellemetlen érzések komplex szövevényét keltik bennünk. Ráadásul ezek az aluljáróbeli emberek újra és újra interakcióba akarnak lépni a járókelőkkel, ami miatt az ember szinte menekül az aluljáróból. Részben emiatt lett „a 20. század helyeit bebóklászó, az izoláció ellen küzdő flâneur” [1] figurájából az utazó, a hely elvesztője, vagyis a passenger. [2]

Az esztétikai minőség mellett a kivitelezés minősége is fontos szerepet játszik az aluljárók megítélésében (alacsony belmagasság, szűk folyosók, bezártság érzet stb.), ezeken azonban aligha tudunk változtatni. Egy esztétikusan kialakított felszín alatti köztér azonban talán képes elfedni a kivitelezés okozta kellemetlen érzéseket is.

2. hipotézis: **Nagyvárosi környezetben az aluljárók a metró miatt nem szüntethetők meg, a jövőben is létezni fognak.**

Az aluljárók a legforgalmasabb csomópontok alatt, általában valamilyen közösségi közlekedési eszközhöz kapcsolódóan létesültek. Megszüntetésükre ebből kifolyólag nincs lehetőség.

3. hipotézis: **A hajléktalanság felszámolása nem oldható meg építészeti eszközökkel. Ez a problémakör ösztársadalmi szintű intézkedéseket igényel.**

4. hipotézis: **Az aluljárók jelenlegi funkciói megőrzendők és további elemekkel bővítendőek.**

Az aluljárókban megjelenő funkciókat vizsgálva megállapítható, hogy azok a szükségszerűséget követik. Tulajdonképpen a használókban felmerülő mindennapi primer igényeket elégítik ki (BKK jegypénztár, mosdó, újságos, pékség stb.). Az igények további árnyalásával megvalósuló funkcionális komplexitás elősegítheti az aluljárók jobb városszövetbe ágyazódását.

Az aluljáró

Az aluljáró rendeltetése, hogy külön szintű összeköttetést biztosítson két hely között, amelyek direkt módon történő felszíni összekapcsolása valamilyen okból (nagyforgalmú autópályát, vasútvonalat, stb.) nem javasolt vagy nem lehetséges, illetve, hogy elérhetővé tegye a felszín alatti – jellemzően kötöttpályás – közlekedési eszközöket.

Fontos azonban megemlíteni, hogy nem minden földalatti tér nevezhető aluljárónak. A felszín alatti közlekedési létesítmények állomásai – meglátásom szerint – nem részei az aluljáróknak, mivel ezek elsődleges rendeltetése teret adni a közösségi közlekedésnek, nem pedig a két pont közti átjárás biztosítása. Az aluljárók ebben az esetben az utascserét szolgálják, az állomások előterét képezik, rajtuk keresztül érkeznek, illetve távoznak az utazóközönség. Szintén nem minősülnek aluljárónak azok a létesítmények, amelyek fedettek ugyan, de az összeköttetést magasságvesztés nélkül képesek áthidalni (pl.: Margit híd és Lánchíd gyalogos alagútjai).

Az előbb említett két kitétel hangsúlyozása azért lényeges, mert a vizsgált területen belül is találhatóak ilyen létesítmények (1-es metróvonal állomásai), említésük a teljesség igénye miatt fontos, a vizsgálat szempontjából azonban nem relevánsak.

A budapesti aluljárók

A fenti kritériumoknak megfelelő aluljárók az 1950-es évektől kezdődő metróépítésekhez kötődnek. Ez a korszak a motorizáció, a növekvő mobilitás és a technikai fejlődés bővületében zajlott. Ekkor vált általánossá a gépkocsi használat, az építészetben pedig a vasbeton első fénykorát élte. Az autók mind több és több helyet követelve maguknak egyre inkább átalakították a mindennapi ember igényeit és ezzel együtt magát a települést: hatalmas belvárosi autópályák alakultak ki, amikben a gyalogosok immár akadályként jelentek meg.

Az árkádostítás volt az első kísérlet, hogy – még a gyalogosok felszínen tartásával – több helyet biztosítsanak az autóknak. A bérházak földszinti, utcai homlokzatát megbontották, mögöttes gyalogos

passzázst alakították ki, a korábbi járdák helyén pedig megjelenhettek a gépkocsik. Főként a Rákóczi út mentén volt jellemző ez a megoldás. Elsőként – 1957-ben – a Rákóczi és az Akácfa utca sarkán álló épületet alakították át. [3] Az árkádok elnyerték a városlakók tetszését, hiszen esőtől védve tudtak közlekedni, kirakatokat nézegetni stb. A következő években a Rákóczi út több szakaszán is lezajlott az árkádosítás (pl.: Blaha Lujza tér és a Nagykörút sarka, Astoria, Ferenciek tere).

A járókelők felszínen maradásával azonban továbbra sem tudott megszűnni a gyalogátkelőhelyek létezésének problémája, ami újra és újra megállásra készítette és jelentősen lassította az egyre növekvő gépkocsiforgalmat.

„A villamos, autóbusz és trolibusz az utcán közlekednek, mint útfelszíni tömegközlekedési járművek, az utcai közlekedés egyéb járműveivel közösen használják az utcát. Sebességüket így nem elsősorban a saját műszaki lehetőségük, hanem az utcai forgalom szabja meg. A gépkocsik számának rohamos növekedése alig apasztotta a tömegközlekedési eszközökön utazók számát, de sebességüket alaposan lecsökkentette. [...] Az utcai forgalom növekedése a világ számos nagyvárosában arra a felismerésre vezetett, hogy a nagy tömegek elszállítását az utca szintjén megoldani nem lehet.” [4]

„A metró kijáratainak megoldására irányuló törekvés szerencsésen találkozott a gyalogos aluljárók igényével. Mivel a metró állomásai – rendeltetésüknél fogva is – a legforgalmasabb csomópontokba esnek, kézenfekvővé vált a metró kijáratának egyesítése a gyalogos aluljárókkal.” [5]

Az aluljárók építése tehát két szempontból is indokoltnak tűnt: egyrészt a metróépítés miatt, másrészt a modern nagyváros autós prioritása miatt. Az aluljárók létesítése minden esetben a közúti és gyalogos forgalom nagyságának együttes figyelembevételével történik. Metróállomások és a felszíni tömeg-, illetve gyalogos közlekedés találkozásánál sok esetben indokolt földalatti elosztócsarnokot építeni, hiszen a metró nagy utaslétszáma miatt – a felszíni közúti közlekedés zavarása nélkül – így lehet az utasokat a csomópont utcáinak járdáira és a tömegközlekedés megállóhelyeihez a legrövidebb úton, biztonságosan, gyorsan és balesetveszély nélkül eljuttatni. [6] A felszíni gyalogátkelők megszüntetésével jelentősen nőtt a gyalogbiztonság, és számottevően felgyorsulhatott a gépkocsiforgalom.

A dübörgő, nagymértékű motorizáció viszont lényegében az aluljárókba száműzte a gyalogosokat. A felszíni átkelőhelyek megszüntetésével mindenki kénytelen volt az aluljárókat használni, a rendszer azonban tökéletesen figyelmen kívül hagyta – többek között – a mozgáskorlátozottak és az idősek kívánalmait. A korszak szemléletét remekül mutatják be Kelemen János szavai:

„A korszerűsített csomópontok mellett több villamosvonal is véglegesen megszűnik, így az utak teljes szélességében gépkocsik közlekedhetnek. Az Üllői út, Váci út, Bajcsy-Zsilinszky út teljes hosszán

megszűnő villamosközlekedés [...] a valóban korszerű, világvároshoz méltó utcakép kialakításának feltételeit is megteremti.” [7]

A metrókijáratokat eredetileg önálló épületekbe történő közvetlen felszíni kivezetéssel alakították volna ki. Ha a 2-es metróvonal a tervek szerint 1955-ben elkészült volna, így épült volna meg. Ma a belvárosban azonban csupán két ilyen megállóhely található: a Kossuth téri és az Arany János utcai megálló, ezek forgalma viszont – a többihez viszonyítva – kisebb, amit ez a kialakítás még – napjainkban is – képes kezelni.

Érdeemes mindezt összevetni a tavasszal átadott 4-es metróvonal állomásainak kialakításával, ahol a megállók 40%-a közvetlen felszíni kivezetésű (II. János Pál pápa tér, Rákóczi tér, Szent Gellért tér, Bikás park). Ezek a megállók szintén kisebb forgalmat bonyolítanak, másrészt liftek és mozgólépcsők sokasága képes a gyors utascserét biztosítani. Az aluljárós állomások közül a Keleti pályaudvar, a Kálvin tér és a Fővám tér megállói meglévő aluljárókhhoz csatlakoznak, míg a Móricz Zsigmond körtér, Újbuda-központ és Kelenföld vasútállomás megállóhelyekhez a metróépítés kapcsán alakítottak ki aluljárót. Ezeket a csomópontokat nagy forgalmuk és összetettségük miatt kellett aluljáróval ellátni, de létesítésükkor a kívánatos megoldás továbbra is az volt, amelynél a gyalogos veszített magassága a lehető legkisebb, az áthaladás áttekinthető, a megvilágítás megfelelő, a belső tér kialakítása kellemes és a műtárgy könnyen tisztántartható. [8]

Jól érzékelhető, hogy az ötvenes-hatavanas évek forgalomszervezési elvei – a metró- és aluljáró építés tekintetében – ma is ugyanúgy érvényesek, mint akkoriban. Komoly változás a prioritásokban figyelhető meg: a gyalogosok az aluljárós csomópontok legtöbbszörénél a felszínen is átkelhetnek. (Bővebben a Kortárs városmegújítás c. résznél)

Az aluljárók tipologizálásának általános szempontjai

Földalatti köztereinket rendkívül sok szempont szerint osztályozhatjuk:

- elsődleges funkció szerint
- kapcsolódási mód szerint
- átjutás módja szerint
- közlekedési mód szerint
- forma szerint
- állapot szerint
- másodlagos funkciók szerint
- használók szerint
- egyetemes tervezés szerint

Elsődleges funkció szerint

Ahogy már az aluljáró definiálásánál elhangzott, az aluljáró elsődleges funkciója a közlekedés biztosítása. Ez alapján két típust különböztetünk meg:

- átjáró
Kizárólag a túloldalra való átjutás biztosítása céljából épült. A gépjármű-közlekedés továbbra is prioritást élvez, felszíni gyalogátkelőhellyel történő megszakítása forgalomtechnikailag túlzottan előnytelen lenne, lelassítaná a forgalmat, dugókhöz vezetne. Jellemzően hidak előterében, gyorsforgalmú utaknál, vasútvonalaknál fordul elő.
- felszín alatti közösségi közlekedési létesítményhez kapcsolódó
 - metróhoz kapcsolódó
 - HÉV-hez kapcsolódó
 - villamoshoz kapcsolódó
 - egyéb (pl.: vonathoz kapcsolódó)

Átjutás módja szerint

- csak felszín alatti átjárás lehetséges
- felszíni gyalogátkelővel kiegészített aluljáró
A mai várostervezési gyakorlatban a gyalogosok és az akadálymentesség szempontjai élveznek prioritást, ezért – ahol a körülmények engedik – a felszíni gyalogátkelők visszaállítására törekednek, a legtöbb esetben az aluljáró meghagyásával.

Közlekedési mód szerint

- gyalogosan járható
- gyalogosan és kerékpárral is járható

Forma szerint [5]

- folyosó
Két pont összekötésére, vonalszerű műtárgyak (nagy forgalmú út, híd, vasút, stb.) esetén.
- csarnok
Több pont összekötésére, nagyforgalmú keresztezésekben, lökészerűen változó gyalogszám esetén, jellemzően valamilyen felszín alatti közlekedési létesítmény esetén.

Állapot szerint

A kialakítás minősége, esztétikai megjelenése, megítélése alapján.

Másodlagos funkciók szerint

Az aluljáróban megjelenő járulékos funkciók alapján:

- alapvető hétköznapi igényeket kielégítő (mosdó, BKK jegypénztár, újságos, pékség, telefonfülke stb.)
- a rohanó városi lét sajátos igényeit kielégítő (pénzváltó, lottózó, kulcsmásoló, GSM üzlet, virágbolt, édességbolt, zöldséges, gyorsétterem, cipőbolt, ruhaüzlet, stb.)
- művészi tevékenységek (utcazene, tánc, „akciók” (pl.: flashmob) stb.)
- életvitel szerű használat (kéregetés, hajléktalanság)

Használók szerint

Az aluljáró nem vizsgálható a környezetétől függetlenül, amely egyúttal meghatározza a tipikus használók körét is.

Egyetemes tervezés szerint

- kerekesszékesek, mozgássérültek és idősek (lift, rámpa, lépcsőnjáró, akadálymentes lépcső)
- vakok- és gyengénlátók (taktilis sáv, nagyméretű, kontrasztos feliratok, audális tájékoztatás)
- siketek, és nagyothallók (vizuális tájékoztatás (pl.: feliratok, piktogramok))
- egyéb (értelmi sérültek, írástudatlanok stb. (pl.: piktogramok))

Természetesen az egyes kategóriák között lehetnek átfedések, illetve a csoportok keverhetőek is egymással.

Történeti áttekintés

A Nagykörúton belüli aluljárók a főváros egészét tekintve az első földalatti köztereink. Fontos jellemzőjük, hogy szinte valamennyi a metróépítéskor létesült. A kialakulásukhoz vezető lépéseket kronológiai sorrendben mutatom be, kezdve az első budapesti alagutakkal és más, aluljárónak nem minősülő mérnöki létesítményekkel.

Aluljárónak nem minősülő műtárgyak

Az aluljárók meghatározásánál már szó esett arról, hogy nem minden földalatti tér minősül aluljárónak. A felszín alatti állomások terei, illetve az alagutak tartoznak ebbe a csoportba, melyek nem képezik a kutatás tárgyát, bemutatásuk a kronológiai áttekintés és a fejlődési folyamat érzékeltetése szempontjából azonban mindenképpen fontos.

Várhegy-alagút

A köznyelv által csak Alagútként emlegetett műtárgy volt Budapest első felszín alatti közlekedési létesítménye. A 350 méter hosszú földalatti szakaszt 1857-ben adták át a kocsiforgalomnak, 1865-

ben pedig a gyalogosoknak. Az Alagút a Lánchíd budai hídfőjét, vagyis a Clark Ádám teret köti össze Krisztinavárossal. Gyalogos használata csupán addig volt számottevő, amíg nem gépkocsik közlekedtek benne. Ma tábla hívja fel a gyalogosok és kerékpárosok figyelmét, hogy légszennyezettsége miatt használata nem javasolt. [9]

Margit híd gyalogos alagútja

A Margit híd 1876-ban készült el, hídfőinél a pályaszerkezet alatt átvezető gyalogos alagutakat alakítottak ki, melyek ma is használatban vannak. [10] A budai hídfő alagútja teremt kapcsolatot a 4-6-os villamosok és a H5-ös HÉV között. A műtárgy 2009-2011. között zajló teljes körű felújítása keretében új kerékpáros alagutat építettek a budai hídfőbe. A 33 méter hosszúságú, kétirányú kerékpáros járat Budapest legforgalmasabb kerékpárútjának része. [11]

1-es metróvonal (Millenniumi Földalatti Vasút)

A korabeli nevén Sugár útnak nevezett Andrássy út már a 19. században is Pestet a népszerű pihenőhelynek számító Városligettel összekötő legfontosabb út volt. A párizsi Champs-Élysées és a londoni Regent Street mintájára létrehozott tengely egy hangsúlyos közösségi közlekedési mód kialakítását tette szükségessé, de tudatosan kerülték ennek a felszínen történő megoldását. A „földalatti villamos” mindössze 21 hónap alatt, 1896-ra, a Millenniumi Kiállítás megnyitójára elkészült. A kontinens első földalatti vasútja a Vörösmarty tértől a Széchenyi fürdőig tartó 3,7 km-es szakaszon kilenc földalatti és két felszíni megállót tartalmazott. A megállók fölé díszes csarnokokat építettek, ezeket azonban később lebontották. 1973-ban – Budapest egyesítésének centenáriuma – a vonalat a Mexikói útig meghosszabbították, így a teljes szakasz 4,4 km hosszúságúra bővült, és egyúttal a korábbi felszíni szakasz is föld alá került. [12]

A Földalattinak öt állomása esik a Nagykörúton belülré (Oktogon, Opera, Bajcsy-Zsilinszky út, Deák Ferenc tér, Vörösmarty tér), melyek a Deák téri kivételével nem rendelkeznek aluljáróval. Ezek a megállók a felszínről lépcsőn megközelíthető állomások, ahol a különböző irányba haladó szerelvények között közvetlen, felszín alatti átszállási lehetőség nincs. A Földalatti kapacitása egyébként sem teszi szükségessé nagy befogadóképességű csarnokok kialakítását, az állomás területéről a keskeny lépcsőkön keresztül is rövid idő alatt képes távozni az utazóközönség.

Széchenyi lánchíd alagútjai

A teljes magyarországi Duna-szakasz első állandó hídját 1849 novemberében adták át. A budai hídfőben a villamos aluljáróját 1907-ben alakították ki. Az 1930-as évek második felében a Lánchíd pesti hídfője alatt egy gyalogos és egy közúti valamint villamos forgalmi alagút építésébe kezdtek, melyek azonban csak a második világháború után készültek el. [13]

Aluljárók a Nagykörúton belül

A vizsgált terület kilenc aluljárója közül nyolc kapcsolódik metróhoz – három a 2-es metróhoz (Blaha Lujza tér, Astoria, Deák Ferenc tér), öt a 3-as metróhoz (Nyugati pályaudvar, Deák Ferenc tér, Ferenciek tere, Kálvin tér, Corvin negyed), kettő a 4-es metróhoz (Kálvin tér, Fővám tér) –; egy pedig – Boráros tér – a felszíni villamosok és a szintén felszíni HÉV között teremt összeköttetést.

Az aluljárók építési sorrendje a következő:

- (Fővám tér) – 2-es villamos (nem tekinthető teljes értékű aluljárónak, inkább megállóhely)
- Blaha Lujza tér Astoria Deák Ferenc tér – 2-es metró
- Nyugati pályaudvar Ferenciek tere Kálvin tér Corvin negyed – 3-as metró
- Boráros tér – 2-es villamos, H7-es HÉV
- Fővám tér – 4-es metró

A 2-es metróvonal története

A 2. világháború után, a negyvenes évek végére felerősödött az igény egy földalatti gyorsvasút kialakítására, mely képes tehermentesíteni a nagyforgalmú felszíni utakat. A Kelet-nyugati metróvonal az eredeti tervek szerint a Népstadion (ma: Puskás Ferenc Stadion) és a Déli pályaudvar között teremtett volna kapcsolatot – a 8 km hosszú szakaszon 8 állomás kialakításával.

A metróépítés 1950-ben kezdődött, és noha 1955-re a teljes vonalnak el kellett volna készülnie, a nagy erővel megindított építkezést három és fél éves munka után leállították. 1954-től 1963-ig a metró építése szünetelt, csupán az állagmegőrző munkákat végezték el.

Az eredeti tervek szerint nem aluljárók, hanem állomásépületek kerültek volna a kijáratok fölé. Az 1963 novemberében újraindult beruházás során az elképzelések azonban sok tekintetben megváltoztak. Állomásépületek helyett aluljárók épültek, a teljes átadás tervezett időpontja pedig 1973. december 31. lett. A végállomás akkoriban tolódott ki a Fehér útig (ma: Örs vezér tere), illetve akkor került bele a tervekbe az Astoria és a Pillangó utcai megálló. A teljes vonalat végül 1972-ben adták át, 11 állomás létesült a 10,3 km-es szakaszon, melyből 8,9 km a felszín alatt fut.

Az állomások építészeti, épületgépészeti és villamos installációs berendezéseinek felújítására 2004 és 2007 között, a nyári oktatási szünetekben került sor. [14]

A 3-as metróvonal története

Az Észak-déli metróvonal 1970 és 1990 között megszakítás nélkül épült. Eredetileg 19 állomást foglalt volna magába, mely később 24-re nőtt, mikor a vonal tervezett végállomásai kitolódtak Kőbánya-Kispestig, illetve Káposztásmegyeryig. A vonal hossza ezzel 20,5 km-re növekedett. A

káposztásmegyeri lakótelepet kifejezetten úgy tervezték, hogy a metróépítés számára szükséges helyet szabadon hagyták. Budapest fejlesztésében ez lett volna az első eset, amikor egy új városrész tömegközlekedési feladatait a városrész építésével egy időben és összehangoltan megoldják. A metrónak ez a szakasza végül nem épült meg, helyette a 14-es villamos és buszok kapcsolják a területet a városhoz. A több ütemben átadott metróvonalon végül 20 állomás létesült, 17,3 km hosszúságban. [15]

Az aluljárók tervezési kérdései

A funkcionalitás kérdése

Az aluljárók tervezésekor komoly dilemmát okozott a kialakítás kérdése, ami egyrészt a város és az aluljáró viszonyára, másrészt az általam másodlagosnak nevezett funkciókra vonatkozik. Arra keresték a választ, hogy milyen megjelenés lenne indokolt, kedvező, illetve, hogy milyen funkciók kerüljenek az aluljáróba.

Az aluljárók másodlagos funkcióit tekintve három szélsőséges felfogást különböztettek meg az építésük korában [Kelemen János nyomán]:

- **funkcionális**
Az aluljáró rendeltetése a közlekedés biztosítása, ezért minden megállásra késztető ok kerülendő (pl. üzletek, mosdó, stb.), mert az adott esetben akadályozhatja a rendeltetést.
az aluljárók ugyanolyanok legyenek, hogy az esetleges burkolatok cseréje a lehető leggazdaságosabb legyen.
- **monumentális**
Az aluljárók nagyszabású mérnöki konstrukciók, amit a kialakításuknak is tükröznie kell. A terek tágasak legyenek, a legnemesebb anyagokból készüljenek és nagyméretű képzőművészeti alkotásokkal legyenek díszítve. E felfogás szerint szintén kerülendők a másodlagos funkciók, de nem a rendeltetés esetleges akadályozása miatt, hanem mert elvonják a figyelmet a műszaki teljesítményről, az aluljáró nagyságáról.
- **utca képű**
Az aluljáró az utca folytatása, ennek megfelelően is kell kialakítani (üzletek kirakatokkal, kávézók, mosdók, újságárusok, reklámok). A föld alá helyezés a használóknak kellemetlenséget okoz, ezt el kell velük feledtetni azzal, hogy sokrétű, multifunkciós tereket alakítunk ki. Az aluljáró egyfajta „föld alatti piazza” legyen, ahol a közlekedés funkciója másodlagosnak tűnik.

Kelemen János a következőképpen érvel a harmadik felfogás mellett: „A város föld alatti része éppúgy a városképhez tartozik, mint például a Vár, a Parlament és mindazok a jellegzetes épületek, amelyeknek összessége a városképet, a város hangulatát kialakítja.” [16] A város és az aluljáró épp ezért nem kezelhető külön. Az utcaszintről az aluljáróba való lejutás folytonos mozgás eredménye, vagyis a föld alatt az utcának kell folytatódnia.

„Jogos igényként jelentkezik a kereskedelem, és állandó helyet kér a föld alatt. Bár a föld alatti helyiségek kiépítési költsége több mint kétszerese az épületekben levő üzletekének, a vendéglátóipar mégis behatol a földalatti terekbe. Ahol sok ember fordul meg, ott sok vendég várható. A leendő vendég szemszögéből pedig egy intim, föld alatti eszpresszó mindig vonzó.” [17]

Ugyanakkor „a föld alatti tereknek nincs tömege, homlokzata és épületszomszédja, így hiányzanak a felszíni épületek legfontosabb stílushordozó elemei. A föld alatti tereken a belső építészeti kialakítás és a belső térhatás hordozza a stílust. A belső térhatás – alapterület és magasság – sem alakítható ki teljes mértékben az esztétikai szempontok szerint, mert a létesítmény alaprajzi kiterjedését döntően a funkció, magasságát pedig a gazdasági és építési lehetőségek határozzák meg.” [18]

A gazdaságosság kérdése

Az aluljárókat infrastrukturális beruházások keretében építik, melyek összköltsége igen magas. Gazdaságossági szempontból az az előnyös, ha a részköltséget jelentő aluljárók építése a lehető legalacsonyabb. A költségeket viszont nem lehet minden határon túl – az esztétikum rovására – csökkenteni, mert azt hosszú távon maguk a használók, végső soron pedig a város sínyli meg. Senki sem szeret egy alacsony igény szintű, nyomasztó térben tartózkodni, amit az emberek jeleznek is – szélsőséges esetben akár vandalizmus formájában. Az aluljárók védelme, a károk felszámolása, az esetleges felújítás költsége pedig az adófizetőket terheli. Látható tehát, hogy ez egy önmagába záruló folyamat, aminek a beruházás kezdetén lehet elejét venni, így a magasabb költségek idővel megtérülnek.

Ugyancsak gazdaságossági kérdés az építéshez felhasznált anyagok minősége. Az igényes anyagok az esztétika mellett a tartósságot és a tisztán tarthatóságot is szolgálják. Leggyakrabban kőburkolatot (mészkövet, gránitot esetleg márványt), vagy fémburkolatot használnak. További fontos szempont a hozzáférhető felületek esetén, hogy a burkolat ne legyen karcolható, illetve a különböző rákerülő firkákat le lehessen mosni. Ehhez antigraffiti bevonatot használnak.

Az esztétikum kérdése

A kialakítás, a rendeltetés és a megítélés viszonyát tekintve egy dologban már a kezdetektől fogva biztosak voltak: a funkció az elsődleges tényező, ennek rovására nem növelhető az esztétikum. A

megjelenés viszont a megítélés egyik legfontosabb fokmérője, ezért azt sem szabad figyelmen kívül hagyni. Egy egészséges egyensúly megtalálása a cél.

A földalatti terekkel kapcsolatban a következő elvárások fogalmazódtak meg: „az emberek ne érezzék magukat pincében és a lehaladás – napjában többször – ne váltson ki kellemetlen érzést. [...] a föld alatti térség kellemes, vonzó legyen, ahol senkinek nem jut eszébe a növekvő nagyváros kényszerítő nyomása, ahol kényszer nélkül is szívesen eltöltenek néhány percet”. [19]

Aluljárók régen és napjainkban

A fenti, ma már naivnak tűnő gondolatok abban a korban nagyon is helytállóak voltak, sőt mi több, teljesültek is. Édesapám elmondása alapján az emberek szívesen használták ezeket a tereket, mert újszerűek, esztétikusak és modernek voltak. Üzletek, trafikok működtek bennük és látszott, hogy odafigyelnek rájuk. Külön kiemelte például, hogy mindig tiszták voltak. A forgalmas aluljárókban valóban meg is álltak az emberek. Beszélgetésünk alatt örömmel idézte fel azt az alkalmat, mikor egyetemista korában hajnali 1-kor várták a Népsport legfrissebb számának megjelenését az egyik aluljáróban.

Az aluljárók válsága

Átadásuk idején az aluljárók a kor technikai bravúrjának számítottak; az ember – a levegő után – a földalatti világot is meghódította. A csúcsra járatott motorizáció továbbra is bizakodással töltötte el az embereket. Egy ideig.

„A hatvanas-hetvenes években a motorizáció növekedése nemcsak egy folyamat volt, hanem bizonyos értelemben cél is, amely egyet jelentett a fejlődéssel. A közgondolkodás azonban ezen a mégoly kényelemorientált területen is változóban van, és változik az értékszemléletünk is. Másképpen tekintünk városainkra. Korábban a város a motorizáció egyik átalakítandó területe volt, de lassan rájöttünk, hogy a városnak a motorizációs kihívásokhoz való alakítása egyenlő a megszűnésével. [...] Ahogyan a kizárólag gyalogosok számára készült sétálóutca is a múlté, ugyanúgy a közlekedés résztvevőinek egymástól szeparálása is korszerűtlen elvvé vált - és ennek az elvnek a megtestesítője a gyalogos-aluljáró.” [20]

A végletekig túlhajtott „tömeges motorizációnak köszönhetően belvárosainkban a járművek átlagos haladási sebessége a száz évvel ezelőttire esett vissza. Ebben a lelassuló folyamatban az aluljárók „idegen testként” kezdtek el viselkedni és láthatóvá vált, hogy az ilyen típusú műtárgyakra nincsen igény a Belvárosban.” [20]

Az aluljárók létének megkérdőjeleződésén kívül, más problémák is kialakultak, főként a rendszerváltást követő időszakban. Ezeket két csoportra oszthatjuk:

- fizikai avulás
- erkölcsi avulás

Fizikai avulás

Az aluljárók időbeliségéhez és műszaki állapotához köthető okokat tartalmazza, úgymint a burkolatok, berendezések, jelzések és egyéb anyagok kopása, előregedése, rongálása, tönkremenetele, valamint a kosz, a szemét, a graffitik, a törött, hiányzó burkolatok, a kellemetlen szagok, a beázás, stb.

Egyes aluljárók a rendszerváltás idején már közel 20-30 éve használatban voltak, állapotuk erősen leromlott, többé már nem voltak már elég komfortosak, barátságosak ahhoz, hogy az emberek hosszabb ideig szívesen tartózkodjanak bennük.

Erkölcsi avulás

Egyrészt a korstílus változása sorolható ide. A szocreál, mint építészeti és művészeti stílus sosem volt igazán kedvelt, mert a szocialista ideológia eszközeként használták és rákényszerítették az emberekre. A rendszerváltást követően hamar szembefordultak vele, így az aluljárók is az átkos rendszer lenyomataivá váltak.

Másrészt a társadalmi, gazdasági és szociális okokra visszavezethető jelenségek tartoznak ide. A kilencvenes évek elején megjelenő hajléktalanok az aluljárókban találtak menedéket, ezzel kialakult a köztér életvitelszerű használatának fogalma. Hozzájuk további, a társadalom perifériájára szorult csoportok (dílerek, kábítószerfüggők, bűnözők, prostituáltak, illegális árusok stb.) csatlakoztak, amitől az aluljáró hamar az illegalitás és a romló közbiztonság terepe lett.

Az aluljárók lezülése a megítélés radikális változásához vezetett. Egyre inkább előtérbe került a kényserű használat, hiszen továbbra sem volt a gyalogos átközlekedésre más alternatíva. Míg korábban az áthaladás esztétikai élményt és hasznos funkciókat nyújtott, addig a kilencvenes évektől kezdve utálatossá, veszélyessé váltak a földalatti köztereink.

Ezek a problémák jelen korunkat is terhelik, megoldásuk gyökeres és komoly társadalmi összefogást igényelne.

Az aluljáró, mint nem-hely (Diósi Rita nyomán)

Az avulás eredményeképpen az ember aluljáróhoz fűződő korábbi pozitív, rendezett viszonya gyökeresen megváltozott. A járókelők többé nem akarnak megállni az aluljáróban, csak minél gyorsabban átjutni rajta, lehetőleg senkivel sem érintkezve közben.

„...a terekben már többnyire csak átutazóként megjelenő embereket megfigyelve alkotta meg Marc Augé a nem-hely – non-lieux – fogalmát” [21] „...a nem-helyen az ember a magányra és mulandóságra van kárhóztatva. Közösségi hely (aluljáró, váró, pályaudvar), mégis a magány helye. Nem összehozza, hanem eltávolítja egymástól az embereket.” [22]

Zygmunt Bauman, lengyel szociológus szerint valamiféle nyugtalanságtól vezérelve állandó mozgásban vagyunk, miközben sehol se töltünk el annyi időt, hogy habituálódhatnánk környezetünkhöz. Az otthonosság és a valahova tartozás érzése távoli fogalom lesz csupán, hiszen az az illúzió vezérel minket, hogy a folyamatos helyváltogatás boldogság és szabadság. E jelenség felismerése miatt igyekeztem névvel illetni azt, a flaneur figurájával mindenképpen ellentétes embertípust, aki a nem-hely sietős, külvilágtól elzárkózott vándora, aki méltán reprezentálhatja századunk emberképét. Ő a passager [...], az állandó úton levés és vándorlás alfája és Omegája. Ő mi vagyunk. [23]

A jogszabályi környezet

Sokat hallani az utóbbi években a hajléktalanok körül zajló jogi huzavonákról, e társadalmi csoport kriminalizálásáról, illetve köztér életvitelszerű lakhatás céljára történő használatáról. Ebben a fejezetben az elmúlt néhány év hajléktalansággal kapcsolatos jogszabályi változásait igyekszem áttekinteni.

„Az épített környezetről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 54. szakaszának 2010 szeptemberében elfogadott (6) bekezdése nem szólt a hajléktalanokról, de meghatározta a közterület funkcióit, kimondva, hogy az ettől eltérő engedély nélküli használatot a helyi önkormányzat szabálysértéssé nyilváníthatja.” [24]

2011. december 23-án a parlament elfogadta az új szabálysértési törvényt, amely az egész ország területén felhatalmazást adott az önkormányzatoknak, hogy büntethetővé tegyék a közterület életvitelszerű lakhatására történő használatát. A törvény azt is kimondja, hogy a szankció nem alkalmazható, ha az önkormányzat nem biztosítja a hajléktalan-ellátás feltételeit. A rendelet 2012. április 15-én lépett érvénybe. Ezt követően az alapjogok biztosa az Alkotmánybírósághoz fordult, hogy semmisítsék meg a hajléktalanokat kriminalizáló jogszabályokat. Az Alkotmánybíróság 2012. november 15-én meghozott határozatában alaptörvény-ellenesnek nyilvánította, és megsemmisítette a szabálysértési törvénynek azt a rendelkezését, amely szabálysértéssé minősítette a közterület életvitelszerű lakhatásra való használatát. E döntés után a hajléktalanok hamarosan újra megjelentek az aluljárókban. A közterület-felügyeletnek és a rendőrségnek pedig nem volt jogalapja megakadályozni ezt. A hatóságok hivatalos adatai szerint 2012. április 15-e és november 16-a, vagyis a törvény hatályba lépése és megsemmisítése között, a közterületen való lakhatás tilalmának

megszegése miatt 2202 személy ellen indult eljárás. A megsemmisítő határozat kimondta, hogy az összesen 40 millió forint értékben kiszabott bírság befizetett részét vissza kell fizetni.

A változás az aluljáróban zajló árusításra is vonatkozott. November előtt a közterület-felügyelő helyszíni bírságot szabhatott ki, illetve lefoglalhatta vagy elkobozhatta a jogsértéshez eszközül használt tárgyakat, így a közterület-használati megállapodás nélkül árusított termékeket is. A vonatkozó törvények megsemmisítését követően viszont a felügyelő nem intézkedhet ilyen esetekben. [25]

Az illegális árusok tevékenysége élelmiszer-biztonsági kérdéseket is felvet. Az ismeretlen eredetű és gyártástechnológiájú, ellenőrizetlen forrásból származó termékek súlyos megbetegedéseket okozhatnak, többek között a lejárt szavatosság és az alapvető higiéniai előírásokat nélkülöző tárolás, szállítás és árusítás miatt. [26]

2013. március 11-én az Országgyűlés megszavazta az Alaptörvény negyedik módosítását, amely újra lehetővé teszi az életvitelszerű közterületen tartózkodás korlátozását, kulturális, egészségügyi vagy közrendet, közbiztonságot érintő okokra hivatkozva. Az alapjogi biztos ismét az Alkotmánybírósághoz fordult az ügyben, de ezúttal nem sikerült hatályon kívül helyeztetnie a törvényt.

2013. október 15-én életbe lépett a szabálysértési törvény módosítása, amely immár alaptörvényi felhatalmazással bünteti az életvitelszerűen megvalósuló közterületi tartózkodást. Az új törvény értelmében, aki rendőri felszólításra sem hagy fel az utcán éléssel, szabálysértést követ el, amiért közérdekű munka végzésére büntethető. Ha ezt nem végzi el (például rossz egészségi állapota miatt vagy, mert nincs olyan lakcíme, ahol biztosan megkapná a bírósági határozatot), akkor akár 50 000 forintos pénzbírságot is kiszabhatnak rá. Ha ezt az összeget nem tudja kifizetni, vagy fél éven belül harmadszor indul szabálysértési eljárás ellene amiatt, hogy az utcán él, elzárással is büntethetik.

A törvény meg is határozza azokat a területeket, amelyekről kitiltani igyekszik a hajléktalanokat: például minden világörökségi terület (ez Budapest szinte teljes belvárosát lefedi) automatikusan ilyen területnek minősül, amit az önkormányzatok tovább bővíthetnek. Budapesten csak a fővárosi önkormányzat alkothat ilyen tiltó rendeletet, de a kerületek által megjelölt zónákat a rendeletalkotáskor kötelesek figyelembe venni. Ez a törvény tulajdonképpen száműzi, szegregálja a hajléktalanságot a történelmi városmagból – így számos belvárosi aluljáróból is.

A hajléktalanokkal szemben egyértelműen etnikai profilalkotás esete áll fent, ami az a rendőrségi gyakorlat, amelynek során a bizonyos etnikai jegyekkel rendelkező embereket az átlagosnál sokkal többször állítják meg, igazoltatják és motozzák. [27]

2014-ben kiadásra került a Rászoruló Személyeket Támogató Operatív Program, mely 2014-2020 között „a Leginkább Rászoruló Személyeket Támogató Európai Segítségnyújtási Alap Magyarországon történő felhasználására irányul. Az Alap a megfelelő étkezés és az alapvető fogyasztási cikkek hiányát kívánja enyhíteni, kiegészítve a szegénység csökkentését szolgáló kísérő intézkedésekkel.” [28]

Van tehát szándék a kormány részéről a problémák orvoslására, azonban a 2013-ban alaptörvénybe iktatott módosítások éppen azoknak az embereknek a létét kriminalizálták, akiket ez a pályázati kiírás támogatni kíván. „Ameddig a Parlament vissza nem vonja az életvitelszerű közterületen tartózkodásra vonatkozó szabálysértési tényállást, és el nem távolítja az erre vonatkozó passzust az alaptörvényből, nem tekinthető őszintének a kormány elkötelezettsége a közterületen élő hajléktalan emberek életkörülményeinek javítására.” [28]

Kortárs városmegújítás

Európa néhány nagyvárosában a nyolcvanas években kezdődött meg az a szemléletváltás, ami napjainkra a legtöbb nemzetközi és hazai városmegújítási, illetve köztérmegeújítási projektet jellemzi. Az autók helyett a gyalogosok és a közösségi közlekedés környezetalakító szempontja és a városi életminőség javítása kerültek előtérbe. Komoly igény támadt a köztérek funkcionális, formai és minőségi átalakítására, mely egyre intenzívebb, változatosabb városi térhasználatot eredményez. Felértékelődtek a zöldterületek, előtérbe került a kerékpározás, mint alternatív közlekedési mód, és tudatosult az emberekben az autózás környezetre gyakorolt káros hatása. Megnőtt a városi tömegközlekedés jelentősége, minőségi változására utal, hogy tömegközlekedés helyett ma már közösségi közlekedésről beszélünk. Általános tervezési szemponttá vált az egyetemes tervezés, mely a lehető legtöbb embernek korra, képességekre és állapotra való tekintet nélkül azonos használati feltételeket igyekszik biztosítani az élet minden területén. [29]

A kortárs városmegújítás egy rendkívül összetett folyamat, melynek főbb elemei az előző bekezdésben említés szintjén felsorolásra kerültek. Dolgozatomban a kortárs városmegújítás „Budapest- és aluljáró-specifikus” elemeivel foglalkozom részletesebben.

Egyetemes tervezés

Az egyetemes tervezés tehát egy olyan tervezési elv, amely során úgy tervezünk, hogy az az emberek minél szélesebb köre által használható legyen. Az utóbbi évtizedben kiemelt jelentőségűvé vált ez az elv Magyarországon, mely az egyszerűsége és az intuitív megfigyeléseken alapul.

A teljesség igénye nélkül néhány aluljárókat érintő kialakítás, amely az egyetemes tervezés gondolatkörében született:

- mozgólépcső felfelé az aluljáróból

- taktilis vezetősávok (a mintázat 4 mm-nél nem lehet nagyobb, mert afelett már akadálynak minősülne)
- akadálymentes lépcső (kisebb fellépési magasság és nagyobb belépési mélység)
- nagyméretű, kontrasztos feliratok, piktogramok
- audális tájékoztatás

Kortárs városmegújítás Budapesten

A főváros kortárs városmegújításának két legfontosabb beruházása a Budapest Szíve program és a Belváros Új Főutcája program. Mindkettő több ütemből álló, hosszú távú, grandiózus projekt, melynek eredményeként a Belváros „az itt lakóké, itt dolgozóké, az idelátogató turistáké, ezen belül elsősorban a gyalogosoké és a kerékpárosoké lesz.” [30] A tervek már nagyrészt megvalósultak (Reprezentatív kaputárság kiépítése, Hídfőterek és új pesti korzó kiépítése, A Belváros Új Főutcája a Kálvin tértől a Vígsházig, Március 15. tér, Ferenciek tere), jelenleg a Budapest Szíve program keretében a Széchenyi István tér megújításának tervezése folyik.

Kortárs városmegújítás az aluljárókban

A 2-es metró állomásainak megújítása

A 2-es metró felújítása 2004. és 2008. között zajlott. A több ütemből álló vonalfelújítás során – a Nagykörúton belüli aluljárókat kiemelve – 2004-ben a Blaha Lujza téri, 2005-ben az Astoria, 2006-ban pedig a Deák Ferenc téri állomás kapott új arculatot. [31] A felújítások csak a metróállomásokat érintették, az aluljárókat nem.

A Fővám tér és a Március 15. tér megújítása

A Belváros Új Főutcája projekt 2. üteme a Ferenciek tere és a Március 15. tér megújításával foglalkozott. Célja a közúti forgalom csillapítása, a gyalogos-, valamint a közösségi közlekedés erősítése, a Ferenciek tere városszövetben betöltött szerepének helyreállítása, valamint a közösségi és kereskedelmi élet élénkítése. [32]

A projekt célja a gyalogos közlekedés prioritásának erősítése, amit felszíni, lámpás gyalogátkelőhelyek kialakításával, az aluljáró akadálymentesítésével és a tér zöldebb, barátságosabb kialakításával értek el. A téren lévő három aluljáróból egyet meg is szüntettek: a Váci utca Kossuth Lajos utca által elvágott két részének összekötésére szolgáló aluljárót, helyette felszíni, akadálymentes (süllyesztett szegélyű) gyalogátkelőhely épült. A projekt megvalósulásával jelentősen javult a terület kerékpáros infrastruktúrája is.

Az autós közlekedés átszervezésével feleslegessé vált a Ferenciek terén a közúti „Y-aluljáró”, amelyet így összenyithattak a metrólejárathoz vezető gyalogos aluljáróval. Ez az aluljáró teljes egészében

megújult. Területe, kivezetéseinek száma megnőtt, egy lift beépítésével pedig akadálymentessé vált. Még üzlethelyiségeket is kialakítottak benne. Az aluljáró megjelenése is sokkal esztétikusabb lett: márvány falburkolat, üvegfelületek, zöld kőburkolatú ülőfelület és izgalmas, hullámzó LED-szalagokkal csíkozott álmennyezet.

Véleményem szerint, ez az aluljáró volt mind közül a lelehangolóbb. A tér felújítása alatt sokszor fordultam meg benne, és minden alkalommal elborzasztott a kordonok mögött fekvő hajléktalanok tömege. Megújítása, úgy gondolom, jó példa lehet más aluljárók felújítása esetén.

A téren lévő másik, meghagyott átjáró aluljárónak csak a felszíni kivezetése újult meg a teljes térrel együtt. Ez az aluljáró a felújítás miatt némileg funkcióját veszítette, üzletei üresen állnak, viszont kiváló tér lehet bármilyen alternatív városi funkció befogadására.

Kortárs városmegújítás napjainkban

A városmegújítás részeként, az utóbbi időben, több kisebb, mégis kulcsfontosságúnak mondható projekt valósult meg. Ezek elsősorban a Budapesti Közlekedési Központ tevékenységének keretei között létesültek, és a közösségi közlekedést használók minőségi tájékoztatását célozzák.

Néhány éve vezetett be a BKK egy új, egységes arculatú utastájékoztatási rendszert, amely az aluljárókban közlekedők tájékoztatását szolgálja. A sötétkék alapon fehérrel írott szövegű táblák nem csak kontrasztosak és könnyen olvashatóak, de igényesek és valóban informatívak is. A rendszer lényege, hogy az aluljárók kijáratait az ábécé betűivel jelölik meg, melyeket térképen is ábrázolnak, illetve feltűntetik az adott kijárat közelében elérhető átszállási lehetőségeket és kulturális látnivalókat.

Az új BKK Ügyfélközpontok 2014-ben jelentek meg és jelenleg öt helyen működnek városszerte (Deák Ferenc tér, Kelenföld vasútállomás, Keleti pályaudvar, Liszt Ferenc repülőtér, Móricz Zsigmond körtér). Az európai színvonalú, rendkívül igényes, látványos kialakítású jegy- és bérletpénztárak valódi színfoltjai az aluljáróknak. Számuk a jövőben várhatóan növekedni fog.

Nagyban megkönnyítik a közösségi közlekedést használók mindennapjait a társaság új jegy- és bérletárusító automatái, melyekből ma már több száz üzemel Budapesten. Az automatáknál akár bankkártyával, érintés nélkül (PayPass) is lehet bérletet venni, illetve a menürendszer angol nyelven is elérhető.

Október 1-én adták át – hosszú tesztidőszakot követően – a FUTÁR rendszert, mellyel valós idejű, műholdas helymeghatározáson alapuló utastájékoztatás érhető el. A rendszer a megállóknak, a járműveken és mobil platformon is elérhető.

Megoldási javaslatok, jövőképek

Kelemen János 1970-ben kiadott, A budapesti metró története című könyvében a következő jövőképet vázolja fel az aluljárókról: „A következő aluljáró építések már jogos igényként jelentkeznek a kereskedelem, és állandó helyet kér a föld alatt. Bár a föld alatti helyiségek kiépítési költsége több mint kétszerese az épületekben levő üzletekének, a vendéglátóipar mégis behatol a földalatti terekbe. Ahol sok ember fordul meg, ott sok vendég várható. A leendő vendég szemszögéből pedig egy intim, föld alatti eszpresszó mindig vonzó.” [33]

A ma aluljáróban működő üzletek száma alapján van igény kereskedelmi funkciókra – a rohanó életvitelből kifolyólag időbeli nyereséget jelent a közlekedési útvonalon bonyolítani a bevásárlást. A jelenlegi tendenciák szerint az aluljárók „plázásodása” zajlik, vagyis különféle kereskedelmi (turkáló, antikvárium, élelmiszerüzlet stb.), illetve vendéglátó (pékség, kávézó, kínai ételbár) funkciók töltik meg a földalatti üzlethelyiségeket.

Ez a folyamat a Nyugati téri aluljáróban figyelhető meg leginkább, de a földalatti terek használata, hasznosítása szempontjából nagyon is kedvező folyamat. Véleményem szerint, elképzelhető, hogy a jövőben nívós üzletek, népszerű márkák költözzenek az aluljárókba. Ez a folyamat a jelenleginél sokkal magasabb színvonalat lenne képes kialakítani ezekben a terekben.

Ennek viszont csak akkor lenne realitása, ha az emberek megbíznának az aluljárókban kapható áruk minőségében. Ehhez meg kellene szabadulni a régi, rossz berögződéseinktől, illetve komoly ellenőrző, fenntartó rendszert kellene létrehozni.

Konklúzió, értékelés

„A kultúrakutatás jelenlegi állása szerint az úgynevezett – spatial turn – téri fordulat korszakát éljük.” [34] „A téri fordulat annak a felismeréséről szól, hogy a különféle tudományterületen dolgozó szakemberek közös ügye kell, hogy legyen a tér alakítása. Figyelembe kell venni, hogy az ember és környezete állandó párbeszédben áll egymással. De ami ennél is fontosabb, be kell látni, hogy itt már politikai, társadalmi, jogi környezetbe ágyazott építészetéről beszélünk, amelyben a szociológiai, pszichológiai, urbanisztikai, képzőművészeti szakemberek is érintettek.” [35]

Úgy gondolom, hogy az utóbbi évek városmegújítási törekvései megfelelően és kellően érzékenyen kezelik a város problematikus területeit. A Ferenciek terének megújítása példaértékű projekt, jó lenne minél több ehhez hasonló átalakulást látni a köztereinken. Jó az irány.

Felhasznált irodalom

- 1 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 3. oldal)
- 2 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014)
- 3 <http://nol.hu/archivum/archiv-6756-2694>
- 4 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970, 19. oldal)
- 5 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970, 126-7. oldal)
- 6 Földalatti műtárgyak HEFOP jegyzet, BME, Geotechnikai Tanszék
- 7 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970, 53. oldal)
- 8 Földalatti műtárgyak HEFOP jegyzet, BME, Geotechnikai Tanszék
- 9 http://hu.wikipedia.org/wiki/Budai_V%C3%A1ralag%C3%BAt
- 10 http://hu.wikipedia.org/wiki/Margit_h%C3%ADd
- 11 <http://criticalmass.hu/forum/20110912/atadtak-margit-hid-alatti-kerekparos-alagutat>
- 12 http://hu.wikipedia.org/wiki/M1-es_metr%C3%B3vonal
- 13 http://hu.wikipedia.org/wiki/Sz%C3%A9chenyi_l%C3%A1nc%C3%ADd
- 14 http://hu.wikipedia.org/wiki/M2-es_metr%C3%B3vonal
- 15 http://hu.wikipedia.org/wiki/M3-as_metr%C3%B3vonal
- 16 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970, 7. oldal)
- 17 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970)
- 18 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970)
- 19 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970)
- 20 <http://iho.hu/hir/mi-folyik-itt-130211>
- 21 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 14. oldal)
- 22 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 18. oldal)
- 23 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 30. oldal)
- 24 <http://www.komment.hu/tartalom/20130421-a-nemzeti-kormany-merkozese-a-hazatlan-hazatlanokkal.html>
- 25 <http://avarosmindenkie.blog.hu>
- 26 <http://www.kozterulet-felugyelet.hu/hirek/aluljarok>

27

http://avarosmindenkie.blog.hu/2014/07/10/my_city_real_world_konferencia_beszamolo#more6471631

28 http://palyazat.gov.hu/forum_topic_pate/794/filter?offset=0&theme_filterr=

29 <http://www.etikk.hu/egyetemes-tervezes/>

30 <http://budapestszive.bkk.hu/2011/05/kevesebb-forgalmi-sav-nagyobb-zoldfelulet-es-kerekparut-a-karoly-koruton/>

31 http://hu.wikipedia.org/wiki/M2-es_metr%C3%B3vonal

32 <http://www.bkk.hu/fejleszteseink/budapest-szive/>

33 Kelemen János A Budapesti metró története (Műszaki Könyvkiadó, 1970)

34 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 11. oldal)

35 Diósi Rita: Az aluljáró, mint nem-hely (szakdolgozat, 2014., 13. oldal)