

BENKŐ MELINDA PhD

A PESTI BELVÁROS

kialakulása és fejlődése

A történelem folyamán egymás közelében, mindig egymásra utaltan, mégis a Duna által elválasztva fejlődött Buda és Pest. Budapest identitását a dunai panoráma és az Európában is egyedülálló, homogén beépítésű pesti várostest hordozza (nem véletlen, hogy ezek egyben az Unesco világörökség részei is). A kutatás a pesti belvárosra fókuszál, a Duna és a Dráva utca – Dózsa György út – Fiumei út – Orczy út – Haller utcák által rajzolt ív közé feszülő területre, mely térben és időben is jól lehatárolható.

149. oldal >

A PESTI BELVÁROS JELENTŐSÉGE BUDAPESTEN

Az 1873-as városeejesítéskor Pestnek ez a része már valamilyen módon urbanizált volt. A terület magába foglalja a volt középkori városmagot és a török után fejlődésnek indult külvárosokat, melyek jövőjét már Hild János 1805-ös városrendezési terve előre vetíti. A tényleges átalakulás az első világháborúig tartó nagyvárossá formálódás korszakában következett be, mikor a Nagykörút és a sugárirányú főútvonalak és a vasút által tagolva létrejött a volt központot körbeölelő bérlakás negyed. Több mint 700, zárt, többségében telkenként zártudvarosan, magas (4-7 emeletes) házakkal beépített tömb alkotja itt a városszövetet.

II

32



>1< Budapest településfejlődése
1870 és 1930 között

>2< Budapest zónái, feketével a belvárosi zóna

Budapest 1950-ben 525 km² nagyságú, hatalmas területű várossá bővült, melynek mindössze 2,5%-át teszi ki a pesti belváros, azonban itt találhatóak a legfontosabb közintézmények, és a budapesti lakásállomány 20%-a. Ennek köszönhetően a fenntartható városmegújítás szempontjából kiemelkedően értékes tényezők, úgymint: a városi sűrűség, a kompaktság, a funkcionális sokféleség és a 24 órás használat leginkább Budapestnek ezt a részét jellemzik.

Az 1994-es Általános Rendezési Terv óta Budapestet a városfejlődés, a városhasználat, a város- és építészeti forma viszonylagos egységére utaló öt zóna segítségével írják le. Így egyértelműen elkülöníthető a belső, az átmeneti, az elővárosi, a hegyvidéki és a Duna menti zóna. A kutatásban vizsgált pesti belváros egésze a budapesti belső, a Duna által kettéhasított zóna meghatározó része. >1< >2<

A PESTI BELVÁROS TÖMBJEINEK KIALAKULÁSA

A kutatás arra keresi a választ, hogy milyen feltételek mellett tudnak a pesti belváros tömbjei tovább élni és mennyiben alakul át 2050-re a megörökölt struktúra. A történeti központ jövőképe megrajzolása és esetleges fenntartható megújítása megköveteli, hogy ismerjük a város fejlődéstörténetét és feltárjuk a városszövet legfontosabb városi léptékű alkotóelemének, az utcák által határolt tömbnek a kialakulását és fejlődését. >3< >4<

Jelen írás Budapest belvárosának, a történeti Pestnek az évszázadok során egymásra épült és a város identitását napjainkban is meghatározó fizikai rétegeit tárja fel. Nem a hagyományos kronológiát követi, hanem egyfajta tematikus várostörténet ad, melynek központjába viszonyulások kerülnek. Fogalmak és lényegkiemelő tematikus térképek segítségével annak érzékeltetésére törekszik, hogy bemutassa azokat a fizikai és szellemi tényezőket, melyek mentén a pesti belváros, a kutatási területi tömbjei formálódnak.

A természeti adottságok, az úthálózat, az utak által kirajzolt tömbök, azok telekosztása és a telkek beépítése térben és időben is kötelezően egymásra utalt. Gazdasági és társadalmi igények alapján zajló városépítészeti alakulásuk és alakításuk - ahol a hivatalosan is legkisebb településrendezési egység a városi tömb - mindig és mindenhol egy korábbi, már meglévő fizikai - természeti és/vagy épített - állapotra reagál. Az új továbbépíti, átépíti vagy akár tagadja a múltat.

A pesti belváros városszerkezetének és tömbjeinek kialakulása és fejlődése szempontjából a legfontosabb városformáló tényezők a következők: a vízrajzi adottságok, a város védelmének szükségessége, a területen korábban zajló mezőgazdasági tevékenység, a tulajdonviszonyok, a különböző korokra jellemző tervezési elvek érvényesítése és természetesen a társadalmi, gazdasági és a fizikai-műszaki környezet.



>3< Pest összképe

> 156. oldal

> 24. oldal

> 76. oldal

||

33

A VÍZRAJZ: DUNA

Budapest a Duna fővárosa. A rómaiak idején a Duna jobb partján, a Dunával párhuzamos limes mentén jöttek létre az első erődítmények, majd települések. A Dunán való átkelés, a rév helye, az átkelőhely túldoldali, pesti ellenőrzésének szükségessége követelte meg Contra-Aquincum építését a 2. században. Később a középkori Pest, ennek a Duna áradásai által addigra már elpusztított római építménynek a maradványai körül kezdett létrejönni. A folyó part menti, vízjárta sávja beépítetlen, a város kellő távolságot tart a folyótól, de a település legfontosabb útvonalai (pl. mai Váci utca) a Dunával párhuzamosak. >6< >7<

A 19. századi szabályozások előtt a Duna számos szigetet képzett Budapest mai területén. A vízvonalak a mai városszerkezetben továbbélnék. A történeti belváros szempontjából legjelentősebb ilyen emlék a Nagykörút, mely nagy részén a középkorban Fossatum Magnum néven jegyzett hajdani Duna-mellékág nyomvonalán halad.

A történelem folyamán Pest városa folyamatosan küzdött az árvizekkel. A város fejlődését a 18. század végén kezdődő vízrendezési munkák alapozták meg. Eleinte árvízvédelmi töltéseket, zsilipeket építettek, mocsaras területeket csapoltak le (pl. így jött létre a Városliget). Majd az 1838-as nagy árvíz után - melyben a pesti 4254 ház több mint fele összedőlt - megkezdődött a folyómeder szabályozása, a rakpartok kiépítése és az árvíz veszélyétől megszabaduló Duna menti területek feltöltése. Ennek köszönhetően Pest ráfordulhatott a Dunára, új tömbök, építési helyek jöttek létre a folyóparton. A meglévő városszerkezetet nem érintette a változás, inkább azt kiegészítve, ahhoz illeszkedve fejlődött a város. A város déli határán új árvízvédelmi művet emeltek, mely egyben meghatározta a Haller út nyomvonalát is.

A Duna és város viszonyában a hidak szerepe kiemelkedő. Pest maga is az ősi természetes folyami átkelőhely mellett jött létre, ahol állandó híd azonban soha nem létesült. Az 1903-ban átadott Erzsébet híd már az átalakított pesti Belváros nagyvonalú, a Gellértheggyel szembe helyezett jele. A Lánchíd (1849) és a Szabadság híd (1896) építésüknek korábban a város fejlődésének irányát vetítik előre. A Margit híd (1873) és a Petőfi híd (1937) pedig a Nagykörút (volt Duna medret követő) ívének észak-déli kifutása a folyóra.

A VÉDELEM: VÁROSFAL ÉS VÁROSÁROK

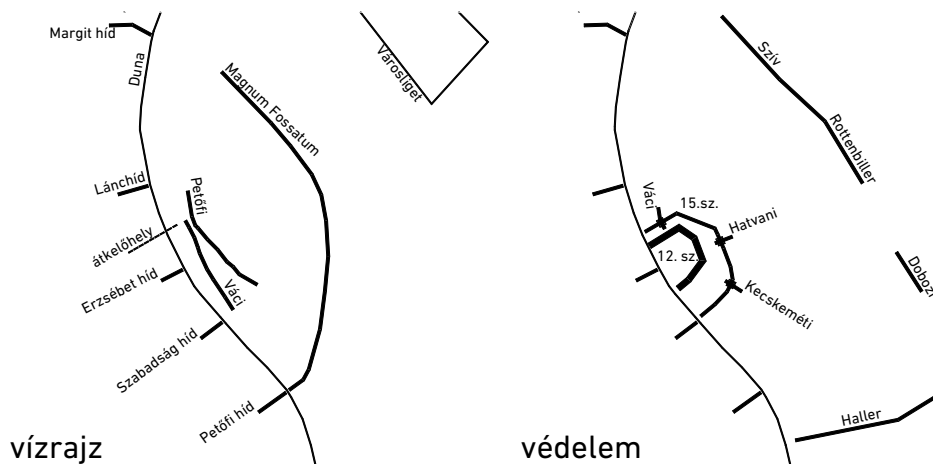
A honfoglalást követően létrejövő középkori Pest, a korabeli európai városfejlődésnek megfelelően fallal körbevett, kompakt város volt. A tatárjárás (1241) előtti városfal északi sarka a Szervita téren volt, innen vezetett le a Dunáig, illetve a mai Városháza vonalát követte és a Reáltanoda utca





>6< A pesti Duna-part

környékén fordult a déli részen a folyó felé. 1443 és 1479 között épült fel a második, 2,2 km hosszú, 12 rondellával és 3 kapuval tagolt városfalgyűrű. Így Pest fallal körbevett területe 55 hektárra nőtt. A fő kivezető utaknál, Vác (Váci utca északi végén), Hatvan (Astoriánál) és Kecskemét (Kálvin térnél) felé épültek a többemeletes városkapuk. A török idők végét jelentő 1686-os felszabadító harcok szinte Pest teljes pusztulását eredményezték. A városfalon belül összefüggő rommezők és hatalmas, még be nem épített területek voltak. A középkori úthálózat és a városfal erődítmény jellege megmaradt, mivel a tanács nem engedett a fal mellé sem házat, sem pincét építeni. Azonban a 18. században a városfal belső oldalán (a mai Városház, Semmelweis és Magyar utcák mentén) napszámosok, kapások számára apró telkeket, a fal és az Újvilág utca (Neue Welt) között új településrészt alakítottak ki. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a városfal, a bástyák bontása, és azok nagy része már 1830-ra megsemmisült. A fal külső oldalán, a városfal árkán kívül haladt az országút, melynek nyomvonalát követi az 1880-ra elkészült Kiskörút, illetve a fal északi részével párhuzamos Deák Ferenc utca. >5< >8<



>7< >8< Pest vízrajza és városfalai, városárkai

Tehát Budapest szerkezetének fő elemeit a mai napig meghatározza a fal vonala (Kiskörút), a bevezető utak (Váci út, Kerepesi út, Üllői út), a kapuk helye (Astoria, Kálvin tér). A városfalon belül a középkort az úthálózat örökíti tovább, de az épületállomány már többször lecserélődött. A középkor házai a török kor áldozatai, a barokk, nagyrészt földszintes épületállományt a klasszicista Pest építette át, majd ennek többségét is letörölte a 19. század második felének, a 20. század elejének nagyváros-formáló építési akarata. A második világháború pusztításai elsősorban a Duna partot érintették (pesti szállodasor), de a várostesten belül is megjelentek új, nagyléptékű épületek (pl. Szervita és Kálvin tér környéke).

A város védelemének másik eleme a városárok. Egyrészt a városfalat övezte egy mély épített árok, másrészt egy természetes vízér adta Pest városának külső árkat, mely több utca nyomvonalában mai is tovább él (pl. Felsőerdősor, Rottenbiller, Dobozi utcák), illetve az ennek folytatásában megépített déli árok (Haller utca környéke). A 19. század első felében is még a városárok által rajzolt vonal jelentette Pest külvárosainak határát, a város vámvonalát (Budapest lexikon, 1993).

A KÜLVÁROSOK: MEZŐGAZDASÁG

Pest városa 1696-ban a városfal és a városárok közti területen jelölte ki az ún. felső (mai Teréz- és Erzsébetváros) és alsó (mai József- és Ferencváros) külváros helyét. A középkori városmaghoz képest több mint tízszeres nagyságú határterület városfalhoz közeli részeit kertként használták, a távolabbiak szántóföldek és majortelkek voltak, a vonalárkon kívül pedig a futóhomokos pesti legelő terült el. A hatalmas mezőgazdasági területet, melyet felső végén a váci országút (mai Bajcsy-Zsilinszky út) és alsó végén a Duna határolt, csak néhány kifelé vezető országút (mai Rákóczi, Baross, Üllői és Soroksári utak) és egyéb kisebb, szintén sugárirányú dűlőút tagolta (pl.: a mai Ó, Aradi, Király, Dob, Dohány és Bródy utak). >9< >10<

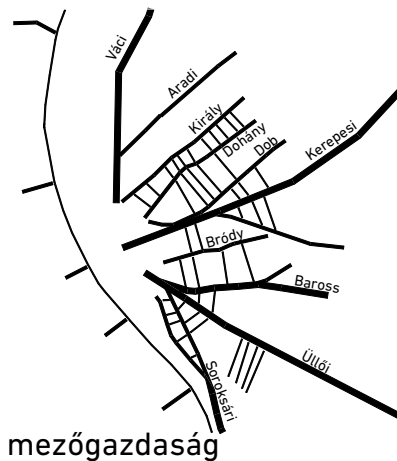
A külvárosok urbanizációja spontán folyamatok és tudatos szabályozások eredménye. Az 1720-as években még bárki igényelhetett földterületet a falon kívül, 1764-ben pedig már rendelet is született a külvárosok beépítésének támogatására, mivel a belső részek megteltek. Megkezdődött a mezőgazdasági területhasználat fokozatos átalakulása, az úthálózat és a telekrendszer besűrűsödése. A fúutakról megközelíthető kertek között vezetett gyalogutak keresztutcákká, a szántóföldeket, majorokat határoló dűlőutak utcákká (pl. Nagymező, Hajós utca) váltak. A nagyobb telkek határain tulajdonosaik eleinte zsákutcát, majd a tömböt áttörő új keskeny utcát (pl. Síp, Klauzál, Diófa utcák) nyitottak (Ekler, 2000).

A külvárosok tudatos formálása Hild János 1805-ös szabályozásával kezdődött meg. Tervében a korabeli Pestet három egységre tagolta és más-más elveket alkalmazott a Belváros, a fejlődésnek



>9< Tímár Péter légifelvétele a Dohány utca környékéről

>10< Külvárosok vonalai



indult Lipótváros és a külvárosok területére. Itt számos új utca vonalát jelölte meg. Az örökölt szerkezeti elemek megtartása mellett törekedett az ortogonális úthálózat kiépítésére, hogy szabályos tömbök és egységes telekméreték jöjjenek létre (pl. Felsőerdősor, Vas, Tűzoltó utcák környéke).

Tehát a pesti városszerkezetben lévő, többségében sugárirányú, szabálytalan vonalak a volt mezőgazdasági területhasználat lenyomatai, míg az ezekre merőleges utcák és a városon belüli rendezett területek már a tudatos várossalakítás racionalitásának eredményei.

A TULAJDON: TELEK ÉS ÉPÜLET

A városforma alakulását a tulajdonviszonyok is nagymértékben befolyásolják. Nagy, összefüggő, egy tulajdonban levő területen más méretű és funkciójú épület található, illetve az idők folyamán az ilyen terület felosztódhat, lehetőséget adva új városszerkezeti elemek, épületek, terek megszületésének, a város besűrűsödésének. Pest városfejlődése szempontjából is jelentős szerepe van ezeknek a telkeknek. A török idők után a városfalon belül viszonylag nagy egyházi területek jöttek létre. A 17. század végén az elhagyott városba betelepültek a különböző szerzetesrendek: a pálosok a mai Egyetem tér környékén, a ferencesek a Ferenciek terénél, a szerviták a Szervita térenél, a klarisszák a Szerb utcában kaptak nagy telket.

A 18. század elején kezdődött a mai Petőfi és Kecskeméti utcáktól keletre lévő még üres, városi területek felosztása és értékesítése. Az itt kialakított nagy telkeken épült fel az esztergomi érsek adományából az Invalidusok háza, a Vármegyeháza és a Károlyi-palota, melynek kertje a pesti Belváros egyetlen közkertje 1932 óta. A területen új utcákat (pl. Reáltanoda, Ferenczy utcák) nyitottak és a városfalon belüli egyházi telkek is fokozatosan felosztódtak és átépültek a történelem folyamán (pl. Ferenciek Bazára a ferencesek területen, ELTE Jogi Kara a pálosokén, T-Com székháza a szervitákén) (Déry, 2005). >11<

A városi tulajdonban levő területek szabályozása, a kialakuló tömbök parcellázása és értékesítése a városfejlesztés egyik leghatékonyabb eszköze. A 18. század végén a városfaltól északra még hatalmas beépítetlen területek voltak. 1786-ban itt építették fel a mai Újlipótváros szerkezetét is meghatározó hatalmas katonai létesítményt, az Újépületet. Az épület helye és geometriája adta az alapját a Schilson-féle, 1789-ben készített házhelyfelosztási tervnek, majd Hild János 1805-ös városrendezési terve is ezt a szerkezetet építette tovább. A városnak ezen a részén, az ún. Újvárosban merőleges úthálózat határolja a szabályos, általában 10-16 telekre osztott tömböket, melyek formája csak a határterületeken, a Dunánál és a volt váci országútnál (mai Bajcsy-Zsilinszky út) torzul. Az épületállomány jelentős részét még a klasszicista körülépített udvaros, alacsonyabb (néhány szintes) házak adják.



>11< Hild János 1805-ös városrendezési tervének részlete és a városrész mai képe

A 19. és a 20. században, a Duna szabályozásával párhuzamosan a város tovább terjeszkedett észak felé és a terület szabályozását több lépcsőben valósította meg (Körner és Nagy, 2004). Eleinte a klasszicista városszerkezet szigorú folytatásában gondolkodtak, de a folyó kanyarulata miatt az északi részekben már erősen deformálódott volna a geometrikus rend. Végül az Alkotmány utcától északra az úthálózat inkább ráfordult a Dunára és meghatározó eleme lett a Szent István körút 1872-ben kiszabályozott vonala. Ezen a részen még a zártudvaros beépítés dominál, de az épületek architektúrája már a fejlesztés korának építészeti világát, a 20. század fordulóját idézi.

A területen belül a hadtestparancsnokságtól átvett Újépület 1899-es bontása eredményezett jelentős változást. A felszabaduló részén a szigorú városszerkezetet felszakadt, az épület helyén kialakították a Szabadság teret és határoló tömbjeit, ahol nem véletlen, hogy a századforduló jelentős szecessziós épületei közül több is található (pl. Postatakarékpénztár, Bedő ház). A Duna menti pesti belváros északi része, az Újlipótváros, a Közmunkatanács 1933-ban készített rendezési terve alapján jött létre. A területen egy új típusú, nagyvárosi életforma megteremtésére törekedtek és szigorú előírásokkal szabályozták a folyóra itt is merőleges, derékszögű rendszerben formált, viszonylag kisméretű, még telkekre osztott tömbök zártosrú, de már nem körülépített udvaros, hanem csatlakozó udvaros vagy keretes beépítését, valamint az épületek homlokzatmagasságát.

Budapesten a 20. század folyamán a tulajdonviszonyok a politikai váltásoknak megfelelően, a folyamatos változást megszakítva, kétszer is drasztikusan átalakultak (Locsmándi, 2000). Először az 1948-as kommunista hatalomátvétel után az ingatlanok nagy része állami tulajdonba került. Ugyanakkor maradtak öröklakások is a városban, sőt 1969-ban a kormány rendeletben rögzítette az állami tulajdonban lévő lakások elidegenítésének lehetőségét. (Lampel és Lampel, 1988). A korszak városfejlesztése azonban elfordult a pesti belvárostól. Ennek következtében a történeti épületállomány a felújítások hiányában erősen leromlott, ugyanakkor a városszövet néhány kivételtől eltekintve (pl. pesti Duna parti szállodasor, Baross utcai lakótelep) nem szenvedett el jelentős változást.

Másodszor az 1990-es rendszerváltást követő néhány évben alakultak át újból drasztikusan a tulajdonviszonyok, mikor a lakásállomány nagy része messze piaci értéke alatt, 10%-os önrész és kedvező hitelkonstrukciók mellett megvásárolhatóvá vált. A lakosság élt is a lehetőséggel és a budapesti lakások több mint 90%-a magántulajdonba került. Az új önkormányzati rendszernek köszönhetően a kerületek (Lipót-, Teréz-, Erzsébet-, József és Ferencváros) maguk döntöttek a privatizálás mértékéről és eltérő városrehabilitációs stratégiákat fogalmaztak. Ennek köszönhető, hogy a városszerkezetet is érintő átalakítások, tömbrehabilitációk csak a pesti belváros azon részein valósulhatnak meg, ahol maradtak összefüggő (min. tömb méretű) területek önkormányzati tulajdonban (pl. József-, és Ferencváros).



A tulajdon fokozatos felosztásával ellentétes városalakító folyamatok is lejátszódnak, mikor kis telkek összevásárlása, majd összevonása ad lehetőséget nagyméretű új fejlesztéseknek. A 19. és 20. század fordulójának lépték- és funkcióváltása (pl. Erzsébet híd környéke), a modernizmus szemléletváltása (pl. Szervita tér) vagy az ingatlanfejlesztések gazdasági szempontjai (pl. Corvin Negyed) követelnek meg ilyen, a történeti telek vagy esetleg a tömbrendszert is érintő változásokat. >12< >13<

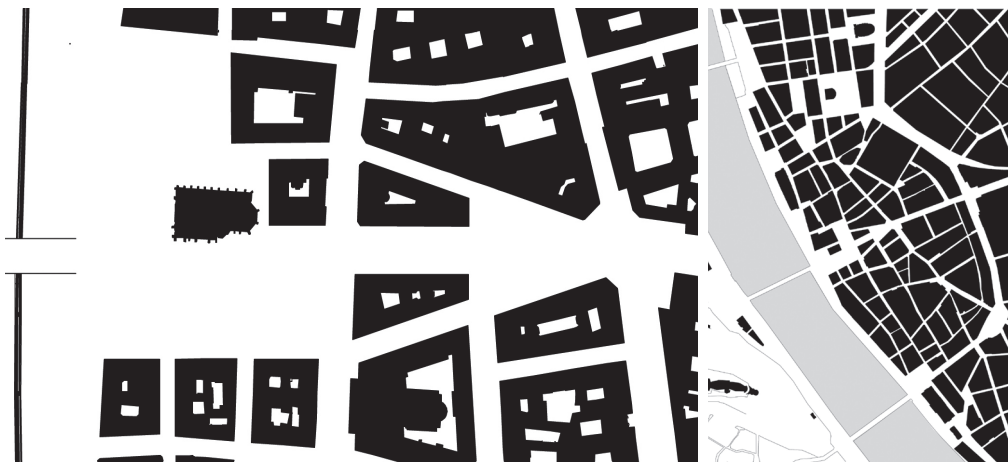
A kutatási területünkre az európai városi kultúra hagyományos zárt sorú, nagyvárosias beépítése a jellemző. A városforma látszólagos egyneműség ellenére négy alapkategóriát különíthetünk el, melyeknél a beépítés természetesen a tömb telkekre osztottságától, ezáltal a tulajdonviszonyoktól és a korabeli előírásoktól, társadalmi, gazdasági elvárásoktól és a technikai, műszaki tudástól is függ. A pesti belváros identitását, európai egyediségét is a telkekre osztott tömb hordozza, ahol minden telek egy zárt egység és az épület a belső udvara köré szerveződik. A két világháború közt az Újlipótváros kiépítésénél a szabályozás már kötelezően csatlakozó udvaros beépítést írt elő. Itt a tömb továbbra is telkekre osztott, az önálló épületek keretet formálnak a tömb határain, ezzel a tömbbelső vizuálisan egyesül, használatában azonban telkekre különül. A zárt sorú beépítésű tömb átalakulásának utolsó állomása a tulajdonviszonyok megváltozásával is összefügg. A tömb vagy a tömb nagy része egy telek, ezáltal egy fejlesztési terület, egy ház. Az épülettömeg keretet képez vagy a tömbtelek akár teljes területében beépül (pl. bevásárlóközpont), az épület a tömb határai felé azonos módon viselkedik és az utca is elveszti a történetileg kialakult léptékét, térfa-lának házak által adott ritmikáját (Benkő és Fonyódi, 2009).

> 16. oldal

A pesti belváros tömbjei több helyen felszakadnak, a beépítés hézagosan zárt sorúvá válik (pl. Köztársaság tér), kicsit felnyílik a zárt tömbbelső, de tovább érzékelhető a hagyományos tömbstruktúra. A kutatási területen belül nagyon kevés ún. nyitott tömböt találhatunk, ahol az épületek elszakadnak az utcavonaltól és modernista, szoliter tömegként jelennek meg a városszövetben (pl. Szigony utca). A beépítések egyik legfontosabb mérőszáma a beépítettség és az épületmagasságot is összegző sűrűség, aminek megfelelő mértéke a történeti városszövet fenntarthatóságának alapja. A pesti belváros beépítési sűrűsége a tömb telkeinek beépítettségét, a beépítés típusát tükrözi, mégis elsősorban a gazdasági, társadalmi igényekre reagáló, a kor műszaki tudását használó, átalakuló vagy lecserélődő épületállomány magasságnövekedése szerint alakul.

> 46. oldal

A többségében földszintes és egyszintes épületekből álló város átlagos beépítési magassága a 19. század első felében megemelkedett. Az 1838-as árvízét követő négy évben - az 1838-as pesti szabályozás háromemeletes magassági korlátozása mellett - 1164 új, a korábbiaknál nagyobb alapterületű és magasabb ház épült (Budapest Krónikája, 2007). Ennek ellenére 1870-ben az



>13< Az Erzsébet híd pesti hídfője és városi környezete 1910-ben

épületállomány több mint háromnegyede még mindig földszintes és a tényleges átalakulás az 1873-as városegysítést követően kezdődött meg. 20 év alatt az épületek száma megduplázódott. Akkoriban középmagas az egy- és kétemeletes, míg magas épület a három- és négyemeletes volt. 1900-ban Budapesten ennél magasabb ház nem volt.

A Közmunkatanács 1903-ban engedélyezte a belvárosi I. övezetben a központ sűrítése, ezáltal kereskedelmének fellendítése érdekében, ötemeletes épületek kialakítását. A magasságot a szintszám vagy az építmény-, homlokzat- és párkánymagasság meghatározása befolyásolta. A 19. században a szintszám maximalizálás miatt a pesti nagyvárosi épületekben 4-6 méter belmagasságú szintek épültek (azonos szintszámmal, de eltérő magassággal). Ezzel szemben a 20. század második felének építménymagasság maximalizálása a belmagasság 2,40-2,70 méterre csökkenését és a tetőtterek beépítését idézte elő.

Az 1937-es városrendezési törvény hatályba lépése után Budapesten 1940-ben fogadták el az első építési szabályzatot. A beépítés magasságát többé már nem a szintszám, hanem az útszélességhez viszonyított épületmagasság korlátozta, ugyanakkor ennek értékét is maximalizálták és központi övezetben a megengedett maximális építménymagasság 24 méter lett (Körner, 2010). A jelenleg érvényben lévő szabályozások szerint ez napjainkban 25 méter. Mindennek köszönhető, hogy a pesti belváros tömbjei egységes, közel azonos magasságú várostestként jelennek meg. Ebből a történeti középületek (templomok, parlament, múzeumok, színházak, stb.) tornya, kupolája és egyéb tetőfelépítménye, illetve néhány, a 70-es években épült vagy azóta átalakított magasház (pl. Kossuth Lajos utcai irodaház, Szigony utcai lakótornyok) emelkedik ki. A kutatási terület azon részein (pl. Középső József- és Ferencváros), melyek a városfejlődés szempontjából kedvezőtlenebbül pozicionáltak, az épületek átlagmagassága még messze elmarad ettől a 25 méteres határértéktől. A központban (Belváros, Belső Teréz-, Erzsébet-, József-, Ferencváros) pedig a műemléki vagy helyi védettséget élvező házak őrzik a Pest belvárosára korábban jellemző épületmagasságot, biztosítanak az épülettömegek szempontjából változatosabb összképet.

TERVEZÉSI ELVEK: VÁROSHASZNÁLAT ÉS VÁROSSZÉPÍTÉS

A pesti tömbök organikus fejlődését a 18. század végétől kiegészíti, a 20. századtól pedig már teljesen felváltja a város, azon belül az egyes városrészek tudatos és irányított alakítása. A tervezési folyamatok hátterében a város használhatóságának biztosítása áll, hogy a város fennmaradása és fejlesztése érdekében képes legyen a történelem folyamán fokozatosan vagy hirtelen megjelenő kihívásokra válaszolni. Egy természeti (pl. az 1838-as árvíz) vagy egy civilizációs katasztrófa (pl. a török pusztítás, a II. világháború) után mindennek újjá kell születnie. Politikai (pl. az Osztrák-Magyar Monarchia létrejötte, az 1990-es rendszerváltás), gazdasági (pl. az ingatlanfejlesztés, a globalizáció), társadalmi (pl. az életmód átalakulása, a migráció), kulturális (pl. középületek elhelyezése, a városi köztérhasználat változása, a turizmus), műszaki (pl. a közlekedési eszközök, az építéstechnológia, a közművek fejlődése) és környezeti (pl. a felmelegedés, zaj- és légszennyezettség) hatások követelik meg a város állandó alakítását. Budapest életének lényege maga ez a változás és a változás képességének megőrzése. >14< >15<

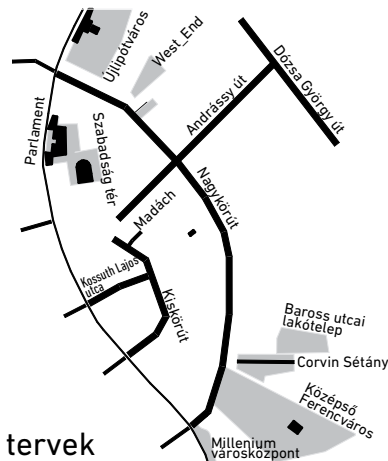
A török idők után Pest város tanácsa 1688-ban alakult meg, majd 1703-ban Pest szabad királyi város, királyi birtok lett. Működését a helytartótanács és a kamara felügyelte. A tanács jelölte ki a közterületeket, határozta meg az utcák, terek helyét, parcellázott és értékesített tulajdonában lévő területeket, szervezett telepítési akciókat. A város tudatos műszaki igazgatása 1798-ban kezdődött, mikortól a meglévő utcák szabályozása és újak építése érdekében mérnököket alkalmaztak. József főherceg 1795-től Magyarország helytartója, 1796-tól a Magyar Királyság nádora, mely tisztséget több mint 50 éven keresztül töltötte be. 1805-ben elfogadták Hild János városrendezési tervét, mely Pest szempontjából az első, a korabeli egész várost, a jelenlegi kutatási területet is érintő szabályozás.

A terv Pestet három részre tagolta: a régi városban, a mai Belvárosban kisebb városszépítő kiigazításokat javasolt (pl. Kálvin tér, Duna part), az új városban, a mai Lipótvárosban a már megkezdett házfelújításnak megfelelően tervezte tovább a településszerkezetet (pl. Arany János, Széchenyi utcák) és a külvárosban az utcahálózat minél racionálisabb megrajzolására törekedett (pl. Középső Ferencváros utcahálózata) (Preisich, 2004). Erre a tervre alapult József nádor felterjesztése Pest szépítése tárgyában, majd a klasszicista időszak városfejlődését, építkezését irányító, 1808 és 1857 között működő Pesti Szépítő Bizottmány munkája. A testület határozta meg a hosszú távú városfejlesztési teendőket, ütemezte a közmunkákat és megteremtette azok pénzügyi hátterét, városi területeket parcellázott és értékesített, helyszíni szemlék és tervek alapján engedélyezte az építkezéseket, ellenőrizte az építési folyamatokat.

A pesti belváros városszerkezetének jelentős méretű, viszonylag monoton, terek nélküli, szabályos rend szerint tagolt területei jöttek létre ebben a korszakban (pl. a Nagykörút és a Felsőerdősor, Rottenbiller utcák közti részek, Üllői és Soroksári utak közti terület). A pesti tömbstruktúrát az árvíz után készített 1838-as Pest építési szabályzata formálta tovább. Célja a biztonságos építkezés feltételeinek megteremtése, illetve új építési területek (pl. Markó, Kőrös utcák környéke, Középső Terézváros nagy része) kijelölése és új utcák nyitása volt (pl. Erkel, Köztelek, Wesselényi utcák). Magánjogok közé sorolta a telekfelosztást, telekalakítást, de ezeket is jóváhagyás céljából kellett mutatni a Szépítő Bizottmánynak.

A pesti belváros tömbjeinek kialakulása és fejlődése szempontjából meghatározó a Fővárosi Köz-munkák Tanácsának első, 1870 és 1919 közötti működési időszaka (Siklóssy, 1931). Alapításakor megjelölt legfontosabb feladatai a Duna szabályozása, a város modernizálása, az Európában már megindult városrekonstrukciós eszközök alkalmazása, bécsi és párizsi modellek alapján közlekedési főútvonalak - Kiskörút, Nagykörút, Andrassy út - nyitása és új középületek helyének kijelölése a városszövetben. A pesti belváros tervszerű városépítési tevékenységének is ezek lettek a legjelentősebb tettei. 1871-ben a teljes, jövőbeli Budapest városszerkezetének formálására írtak ki tervpályázatot, hogy előkészítsék a politikai (dualizmus), gazdasági (konjunktúra), műszaki (települési infrastruktúra) változásoknak is köszönhető léptékváltást, az 1873-as városegyesítést. A tervek Pesten a meglévő, illetve a már kialakítás alatt álló (Kiskörút, Nagykörút, Andrassy út) szerkezeti elemeket megtartották és a hagyományos gyűrűs-sugaras rendszert finom beavatkozások mentén építették tovább (pl. két új körutat rajzoltak meg: egyiket a volt városárok, másikat a mai Hungária gyűrű mentén), megjelölték a hidak, új parkok és az egyre terjeszkedő iparterületek helyét. A pályázatra alapozva készült el Pest első általános szabályozási terve 1872-ben. >16<

Budapest térszerkezetének alakulása a közlekedési eszközök fejlődésével, azok városon belüli használatával is erősen összefügg (Koszorú, 2000). A 19. század második felében kiépülő vasút-



tervek

>14< Tímár Péter légifelvétel az Andrassy útról a Kodály köröndnél

>15< A pesti belváros legfontosabb tervezett elemei



hálózat egy újabb gyűrűs-sugaras rendszert képezett, a vasúti területek hatalmas törésvonalakat rajzolnak napjaink városszövetébe. Kutatási területünket a vasút csak a Nyugati pályaudvarnál érinti, ahol a kortárs városrehabilitációs törekvések (pl. Kormányzati Negyed pályázat 2007-es tervei) megpróbálják pótolni a hiányzó szerkezeti elemeket.

A pesti belváros fejlesztésében a nemzetközi trendeknek is megfelelően az autós közlekedés igényeinek kiszolgálása dominált a 60-as évektől kezdve. A történetileg kialakult tömbstruktúra megmaradt és az örökölt úthálózatot használják a járművek. Viszont a forgalom megkövetelte az utcakeresztmetszetek átalakítását (pl. járdák keskenyebbé vételét, fasorok megszüntetését a Kossuth Lajos, Üllői utakon), illetve többszintes forgalmi csomópontok kiépítését (pl. Rottenbiller utca, Nyugati tér felüljárói). Tehát maga a városszerkezet nem változott, de a közterületek használata teljesen átalakult és ennek nagy hatása van a határoló épületállományra, azok minőségére, funkcióira, értékére, stb. A pesti belvároson belül lényeges, nagyobb összefüggő területeket érintő, lassan hálózattá formálódó köztér-rehabilitáció a 20. század végén kezdődött (pl. Ráday utca, Andrássy út) és folytatódik napjainkban is (Budapest Szíve program). De Budapest történeti központja még számos, a közlekedés által generált, hosszútávon is létező problémával néz szembe.

1894-ben életbe lépett a főváros egységes építési szabályzata, mely a várost négy övezetre osztotta. A kutatási területen a ún. belső (Duna és Nagykörút közti terület) és külső (Nagykörút és Hungária gyűrű közti terület) zárt sorú övezet volt, ahol az építési telek minimuma 13,27 x 18 méter lehetett, a telek beépítettségének maximuma 85%, az épület magassága 4 emelet. Emellett az I. övezetben kötelező volt pince építése is, és az utcavonalon 10 méter volt a párkánymagasság minimuma. Az 1890-es évek végének legjelentősebb városrendezési feladata egyrészt az Újépület bontása által felszabaduló terület, a mai Szabadság tér és Parlament környékének tervezése, másrészt az Erzsébet híd építésének előkészítéseként a Belvárosi templom környékének szabályozása.

A pesti hídfő kialakításánál a történetileg kialakult, a középkori struktúrát őrző szerkezetet teljes mértékben átalakították: létrejött a pesti belváros kelet-nyugati tengelye (Kossuth Lajos utca) és egy új, nagyvárosi léptékű térrendszer (Ferenciek tere, Március 15-e tér). Az épületállomány néhány tanúház kivételével lecserélődött és a kiszabályozott tömbök egy nagy telekként (pl. Klotild és Matild paloták, piarista tömb), illetve néhány nagyméretű telekként, zárt sorúan körülépített udvarral

vagy belső passzázzsal tagolva (pl. Párisi udvar) épültek be. Ezzel szemben a Lipótváros északi részén korábban nem beépített területekre került új városszerkezet, amely nagyrészt a klasszicizmus idejéből örökölt ortogonális rendet követi. Ebből csak az íves térfallal zárt, átlós utakkal felnyitott, geometrikusan komponált Szabadság tér (Palóczy Antal terve), és a Duna szabályozásának köszönhetően feltöltött területen, a folyó ívével párhuzamosan elhelyezett Parlament épülete mozdul ki.

A pesti belvárosban a szerkezetet alapjaiban érintő beavatkozások a 20. század eleje óta nem voltak. Ezek többsége pontszerűen, egy-egy új épület által érinti az egységes várostest különböző részeit, csupán néhány terv okoz lényeges változást a történetileg kialakult városszövetben. Több mint 100 éve merült fel az Erzsébetvárost átszelő sugárút építésének gondolata (Madách út). Erzsébet téri torkolata az 1930-as tervpályázat eredményeként kiépült, de az 1986-ban megkezdett Belső Erzsébetváros rehabilitáció már véglegesen elvetette ennek a nagy új tengelynek a megvalósítását. Az Újlipótváros 1933-ban elfogadott rendezési tervének úthálózata a terület határain meglévő ortogonális mintázatot építi tovább, ugyanakkor újdonságot jelent a városrész központjába helyezett, Dunára felnyíló park (Szent István park), illetve a telkek beépítésének szabályozása, és az ennek eredményeként megszülető zárt sorú, mégis modern nagyvárosias beépítés.

Az államszocializmus időszakában az 50-es években felvonulási útvonallá szélesítették a Dózsa György utat, majd 56 után árkádostították a Rákóczi utat, a 60-as évektől kezdve fejlesztették a belváros gyalogosonáját, megépítették a Duna korzó új szállodáit (Preisich, 1998), átépítették a nagy közlekedési csomópontokat (pl. Baross tér, Nyugati tér). A 70-es években a pesti belváros legproblémásabb részeinek modernizálására városépítési tervek születtek. A Középső József- és Ferencváros nagy részén teljes egészében elbontották volna a történeti városszövetet, és helyére szabadon álló paneles épületekből – sáv- és magasházakból – komponált új városrészeket terveztek. A korabeli lakásépítési tevékenység azonban nem a pesti belvárost helyezte a középpontba, és ennek köszönhető, hogy ezekből az elképzelésekből csak a Józsefváros egy részén, a Baross utca mentén lett valóság.

TERVEZÉSI ELVEK: VÁROSREHABILITÁCIÓ

1978-ban párthatározat mondta ki, hogy a belső városrészek rehabilitációja ugyanolyan fontos feladat, mint az új lakások építése. 1986-ra elkészült a bérházövezet rehabilitációjára vonatkozó javaslat, mely megfogalmazta, hogy meg kell őrizni a terület történetileg kialakult struktúráját, a városépítészeti és építészeti értékeket (Lampel és Lampel, 1998). Az 1990-es rendszerváltást és törvényi változásokat követően a pesti belváros kerületei különböző városmegújítási stratégiák mentén kezdtek el dolgozni. A Belváros-Lipótváros, Újlipótváros kiváló városon belüli elhelyezkedése és szerepe lehetővé teszi, hogy a megújulás az egyes





épületekre és a közterekre korlátozódjon. A Teréz- és Erzsébetváros is alapvetően ezt a mintát követi, de a bontásokkal felszabaduló területeken, telkeket összevonva nagyobb, a hagyományos beépítettséget megváltoztató beruházásokat is lehetővé tesznek (pl. Király utca környéke). Az Erzsébetvárosban létrejött egy új kisméretű tér (Kléthy Anna tér), a korábban zárt tömbbelső néhány helyen nyilvános funkciókat kapnak, virágzik az elhagyott épületeket belakó romkocsmák kultúra. A Terézváros jelentős átalakulást mutat és még további fejlesztési potenciállal bíró területe a Nyugati pályaudvar környezete, ahol a volt vasúti területeken tovább terveződik a város (pl. Eiffel tér, West-End City Center).

A József- és Ferencváros Nagykörúton belüli része a belvárosi köztér-rehabilitációk helyszíne (pl. Ráday, Krúdy utcák), épületállományának elemei külön-külön újulnak meg. Ezzel szemben a Középső Ferencvárosban az 1983-ban elfogadott, a korabeli posztmodern városmegújítás elveit használó szabályozási és beépítési terv, illetve egy francia mintára a rendszerváltást követően, 1992-ben megszülető szervezet (SEMIX) áll a változások háttérében. A rehabilitáció következtében a városszerkezet, a tömb- és telekstruktúra lényegében nem módosul. Néhány helyen szé-

lesítették az utcákat, tömbkihagyással egy új tér (Lenhossék park) született, telekösszevonással a korábbiak helyén nagyobb méretű épületek jönnek létre (pl. SOTE új oktatási épülete a Tűzoltó utcában). A terület tömbjei a rehabilitáció első szakaszában egységként újultak meg és a régi-új házak közös használatú belső udvar köré szerveződtek.

A második szakaszt azonban már inkább a telkenkénti átépítés jellemzi, más városmegújítási modelt követ. A Józsefvárosban 1997-ben alapították meg a kerületi és fővárosi önkormányzati tulajdonban lévő Józsefvárosi Rehabilitációs és Városfejlesztési Részvénytársaságot (RÉV8), melynek vezérigazgatója 1998 és 2010 között Alföldi György volt. A kerületet részegységekre tagolták és adottságaiknak megfelelően különböző városmegújítási stratégiákat követnek. A 20 hektárnyi Corvin Sétány területén a korábbi városszerkezetet fellazító, új útvonalat szabályoztak ki, a rossz állapotban lévő történeti épületállományt elbontották, a telkeket összevonva nagy beruházások számára teremtettek fizikai és jogi környezetet. >17<

A szomszédos Magdolna és Orczy negyedekben szociális, a közösségi részvételre épülő, minimál beavatkozások által működő városmegújításba kezdtek. A Belváros közel Palotanegyedben pedig a köztérrehabilitáció biztosít háttérrel az elsősorban magántőke bevonásával megvalósuló épületmegújításoknak.

„Eltévedt egy falra rajzolt labirintusban, ujjait egyre idegesebben húzogatja végig a karcolt vonalakon, megfordul és előtte a város, visszafordul, a fal felé, ujját egy pontra böki, újból elindul a karcolt vonal-utakon, a kanyarokban befordul, és ahol kell, ott el is téved, nincs mese.”

Lábass Endre

A pesti belvárosi tömbök kialakulásának és fejlődésének véletlen és tudatos okait próbálta feltárni az írás. Ezek a tömbök élnek, bolyongásra és felfedezésre ösztönöznek. Hipotézisünk szerint 2050-ben is létezni fognak, de addig újabb, még ismeretlen rétegeket hord rájuk az idő.

IRODALOMJEGYZÉK

- Benkő Melinda - Fonyódi Mariann: Glocal city – kortárs európai városépítészlet, Terc Kiadó, Budapest 2009.
- Budapest krónikája, Corvina Kiadó, Budapest 2007.
- Budapest lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest 1993.
- Déry Attila: Pest története és művészete, Terc Kiadó, Budapest 2005.
- Ekler Dezső: Madách út vagy szerves városfejlődés, a Belső-Erzsébetváros története. In.: Ekler Dezső: Ember és háza, Kijárat Kiadó, Budapest, 2000.
- Koszorú Lajos: Térszerkezet-alakítás és városfejlesztés, Budapesti Negyed, VIII. évf. 2. szám, Budapest 2000. pp: 91-116
- Körner Zsuzsa és Nagy Márta: A városrendezési szabályozások története Magyarországon, Műegyetemi Kiadó, Budapest 2004.
- Körner Zsuzsa: Városias beépítési formák, bérház- és lakástípusok. Terc Kiadó, Budapest 2010.
- Lampel Éva és Lampel Miklós: Pesti bérházsors. Argumentum Kiadó, Budapest 1998.
- Lábass Endre: Az ünnep. Magvető Könyvkiadó, Budapest 1987.
- Locsmándi Gábor: Budapest az ezredfordulón, in: Városaink az ezredfordulón, Új Világ Kiadó, Budapest 2000.
- Preisich Gábor: Budapest városépítésének története: Buda visszavételétől a II. világháború végéig, Terc, Budapest 2004.
- Preisich Gábor: Budapest városépítésének története: 1945 - 1990, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1998.
- Sikóssy László: A Fővárosi Közmunkák Tanácsának története. Hogyan épült Budapest? 1870-1930. Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest 1931.