

## A körút és a sugárút szerepe és funkciói a várostestben

A várost élő szervezetnek tekintem, ezért meg kell határoznom mi az alapegysége. A település alapsejtje nem a ház vagy az épület, hanem a telek. A telkeket utcák határolják. Az utcák szerepének és funkciójának vizsgálata a társadalmi interakciók tereként a történeti elemzésekben több kérdést is felvet. Azt például, hogy mi az utca szerepe vagy funkciója? Csak közlekedési egység vagy egyéb társadalmi hatásai is vannak?

A polgári átalakulás és az individualizmus folyamata következtében az utca társadalmi szerepe megváltozik. A belső és külső tér elválik egymástól. Az utca szerepe személytelenebbé válik. A körút és sugárút is hasonlóképp a személytelenség tere, de az utcához hasonlóan gyakorlati funkciókat is ellát.

A polgárosodás és az urbanizáció összefügg az individualizmussal. Az árutermelés növekedése és a modern tőkés gazdálkodás következtében lehetőséget nyitott a körutak létrehozására az áruk gyors szállítására a modern tömegközlekedés kialakulására és társadalmi térhasználat átalakulására.

A körutak és sugárutak az irodalmi források szerint a következő funkciókkal rendelkeznek:

### **1, Közlekedés :**

A fent említett közlekedési funkció elsődleges a felgyorsulás szempontjából. A modern tömegközlekedés is a körutak, sugárutak hatására jöhetett létre. Vonalukat sokszor egy teljes metró vagy villamos vonal kíséri végig. Pl.: Budapesten a Margit hídtól a Boráros térig a 4-6-os, Bécsben a Ring villamos és a metró pedig állomáshelyeiül szolgál például a Champ Elysée-n. A bécsi közlekedésről a következőképpen ír a korabeli forrás:

*„Néhány hetes vidéki tartózkodás után visszatérve Bécsbe, az első órákban valami ideges szédülés fogja el az embert, s a minden oldalról rázúduló iszonyatos zivajban bizonytalanul támolyog, mint a részeg. Akármilyen gyógykúrán erősítette is idegeit, rátör a jeges rémület, amint a háta mögött váratlanul felhangzik az a földrengésszerű robaj, amellyel az üzletek redőnyének lehúzása jár. Valójában a kontinens egyetlen városa sem produkál annyi felesleges lármát, mint Bécs. Rettenetes, ahogyan az omnibusz kerekei végigdörögnek a gránitkövezeten, de nem sokkal jobb a helyzet az aszfaltozott utcákban sem. Bécsben ugyanis az emberek, a kocsik és a kutyák mindenkor teljes erejükkel azon fáradoznak, hogy földi jelenlétüket oly hangosan jelezzék, amennyire csak telik tőlük, mintha attól félénének, hogy különben észre sem veszik őket.”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup>Jalsovszky Katalin, Tomsics Emőke (szerk.): *Császári Bécs, királyi Budapest*, Budapest, Képzőművészeti Kiadó



Omnibusz-lóvasút-ésgépkocsiforgalom  
Bécs belvárosában, a Stock-im-Eisen-Platzon,  
1908 előtt

Lóvasút a budapesti Váci körúton (ma: Bajcsy-Zsilinszky út).  
Erdélyi Mór felvétele, 1900 körül

## **2, Politikai funkció:**

A körutak és sugárutak gyakran kapnak politikai funkciókat. A nyilvánosság jól átláthatóság miatt gyakran itt kaptak teret a tömegtüntetések, például 1957 máj. 1, Nagy Imre Újratemetése, 1989-ben a Szent – Jobb körmenet, a Terror háza körüli tömegesemények

## **3, Szimbolikus funkció:**

A polgárisodás, világvárosiasodás kifejezése.

## **4, Reprezentatív funkció:**

A társadalmi pozíció és a vagyon kifejezése gyakran történik a lakás helyének a megválasztásán keresztül. A sugárút a leginkább a gazdag emberek laknak az utcai frontokon, körút térben is szegreálja a mögöttes szegényebb utcák lakóit.

## **5, Katonai, rendészeti funkció:**

A hadsereg, a rendőrség gyors szállítása

## **6, Kereskedelmi funkció:**

Az individualizáció mellett az iparosítás, a kereskedelmi szerkezet is befolyással van a városfejlődésre. Az utca a kereskedelem tere, mind szállítás, mind eladás vonatkozásában a gyorsaságot könnyíti meg.

A középkori várostest ezzel ellentétben a lakásra és kereskedelmi egységére korlátozódik. Itt a kereskedői tevékenység ugyanúgy a magánszféra része. A kettő nem válik külön. A városi funkciók, amelyek a középkorban egységet nyerne, a modern városszerkezetben szétterülnek. És ebben a sugárutaknak és körutaknak meghatározó szerep van. (Manapság megint van egyfajta tömörítés: Dobozba bezárt vásárlóutca: plaza, a vásárlóközpont) Mára pedig a reklámok is elárasztják a Nagykörutat.

### **7, *Közösségi funkció:***

A körutakon és sugárutak megtalálható intézmények (pl. kávéház ) meghatározó találkozási pontokká, a társasági élet színtereivé válnak.



A „művészasztal” a Japán kávéház teraszán az Andrásy úton.



A Centrál Kávéház „kertje” az Irányi utca és az Egyetem (ma: Károlyi Mihály) utca sarkán, a pesti Belvárosban. 1900 körül

### **8, *Kulturális funkció:***

Koncert, tέρzene, opera, színházak, múzeumok

### **9, *Életfunkciók az individualizáció után:***

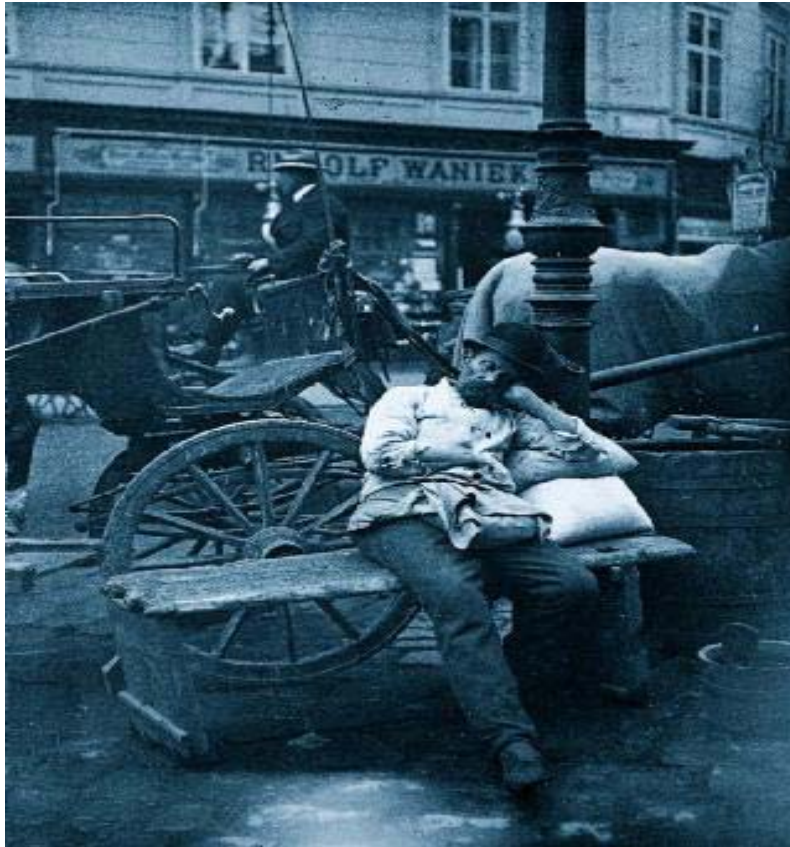
Új tevékenységek tömegessé és általánossá válása történik Eszünk, olvasunk, alszunk az utcán. A modern nagyvárosi élet a köz és a magánélet egységét ugyancsak megbontja, és az életfunkciók kiköltöznek a házból és az utcán kapnak teret. Az individualizáció következtével, ami eredetileg a házba tartozott különböző funkcionális egységekre bomlik. Az individualizáció a privát szféra megteremtésével elkülönült funkciókat hoz létre.



Utcai pad Pesten. Wellisz Emil felvétele, 1890-es évek



Gesztenyesütő a Gizella (ma: Vörösmarty) téren,



A Hoher Markt fiákerállomásán pihenő „vizesember”.  
Foglalkozása a fiákerlovak itatása és a kocsik mosása volt.  
Emil Mayer felvétele, 1908

Hatások :

- Idő – felgyorsulás
- Környezet – szennyezés, vagy zöldterület, A nagyvárosi tömegközlekedés hatására a körutak, sugárutak a város közlekedési gócpontjaivá válnak. Zsúfoltsága miatt a városi levegő legszennyezettebb területeivé válnak. Dugók, nagy autóforgalom, csomópontok.
- Társadalmi szegregáció és összekötés
- Felügyelet: áttekinthetőség a hatalom részéről

### **A körutak és sugárutak funkcióinak példái**

Ezek a funkciók, szerepek különböző városok esetében persze más- más hangsúllyal és jelleggel kaptak teret. Ennek oka elsősorban a várostest jellege, ezen a körút és a sugárút elhelyezése, illetve a társadalmi berendezkedés átalakulásának különbözősége. A következőkben három történeti példán mutatom be kialakulásukat. A sugárutat Párizs, a körutat a bécsi Ring illetve végül Magyarországon a Nagykörút és a Sugárút/ Andrássy út példájával szemléltetem.

Párizs „hausmanosítása” következtében a társadalmi osztályok fizikailag távolabb kerültek egymástól. A társadalmi gócpontok az út egyik illetve másik oldalára kerülnek. Hausmann metaforája szerint a várostervező egy sebész, aki a város egészsége miatt vágthat ki és be ele-

meket a várostestbe. Az utca frontja valóban a tömegjárványok, pusztító tűzvész színtere. Ennek korlátozására, megakadályozására jönnek létre a sugárutak. Három koncentrikus körutat létesít és sugárirányban átszelő egyenes boulevardokkal köti össze, amit parkokkal szegélyez. A főútvonalak találkozásánál kör alakú tereket létesített a zavartalan közlekedés miatt. Jelentős közművesítése számos pályaudvart hozott létre. Ez a minta volt az első és a minta az összes többi város kialakításában.

Corbusier huszadik századi tervei ennél is tovább mennek az utópikus soha nem megvalósított terveivel a város átalakítására. A zsúfolt városból való menekülés igényét fejezték ki terve a tömött város feloldásáról, áttekinthetővé tételéről. Egymástól távoli magas, sok emeletes és zsúfolt házakat húzott fel a hálós utcamintrára. Összevont zöld területeket tervezett. Szétszórja és összezsúfolja az útjaival a különböző funkciókat. Az épületei azonban még inkább koncentráltak, mint a párizsiak.

Az utakra vonatkozó elképzelése különbözött Hausmannétól. Míg ő meghagyta a város véletlenszerű utcahálóját, Corbusier ki akarta törölni a városi szövetet és annak teljes átalakítására törekedett.<sup>2</sup>

### Bécs és a Ringstrasse:

A nagyváros arculatát meghatározó Ringstrasse a jogállam eszméjét állítja az abszolút hatalommal szemben. Képében ugyan egységes első látszatra, de feltűnik hogy építési stílusban vegyesek (barokk Hofburg, neoreneszánsz múzeumok, neogótikus városháza) középületi házai, és a politikai- eszmei képe is eklektikus: vagyis a Recht és a Macht ausztriai kompromisszumának kifejezője.

A falak lebontását követően a belváros határait kitölték a Ring-zónáig. Ezzel pedig beszorították az üzleti, igazgatási és művelődési központot a régi Burg-negyed a Graben környék és a Ring közé. Az új negyedbe költözött születési és hivatali arisztokrácia, a nagypolgárság és a gazdag értelmiség. A Ring zóna funkciójában és szociálisan elkülönült egységet hoz tehát létre. Létrehozásának korában valóban inkább határterület, mint átvezető. Funkciója így hasonlít a bástyafalára: a jómódú rétegeket védi a középpolgári és a munkásnegyedektől. Jól mutatja ezt, hogy 1 sugárút sem halad át rajta a belvárosba. A közlekedés megáll a Ringnél. A külső kerületeknek pedig különálló üzleti központjai vannak. Ezeket a Gürtel köti össze.

### Budapest

Pest dinamikus növekedése a 18. század második felében vetette föl a szervezett városrendezés kérdését.

1801-ig ad hoc bizottságok vették át a várostervezés szerepét aztán később a szépítő bizottmány ad valamiféle tervezési keretet a városnak. Szorosabb értelemben véve mindenfajta építés a várostestbe való beavatkozás. Ha a várost élő, organikus egységnek tekintjük, a továbbfejlesztés, átalakítás hatásairól jó és rossz értelemben egyaránt beszélhetünk. A magyarországi városfejlesztésre jellemző, hogy még a mai napig sem beszélhetünk egységes várostervezési koncepcióról. Azonban a várostervezés Budapesten a dualizmus korában szervezett egységet nyer, és nagyon sok kezdeményezés indult a város megtervezésére. Ebben jelentős szerepet nyertek a nyugati minták, különösképpen a vizsgált körutak és sugárutak esetében, amelyeknek minden európai városban egységesen meghatározható funkciója, szeparáló jellege volt nálunk is. Különbségek lehettek azonban azok konkrét funkcióiban, különö-

---

<sup>2</sup> Batár Attila: *A hagyományos várostól a regionális városig* In: Európai füzetek hatodik szám: Városaink az ezredfordulón túl Budapest, Szerk.: Batár Attila 2000 Új világ

sen hogy milyen céllal és hogy hova építették ezeket az utakat. Itt a nyugati és keleti eltérésekre is gondolok.

### A Sugárút és a Nagykörút

Andrássy tőkés csoportot keresett a város felújítására. Végül egy német osztrák bankkal állapodott meg. 30 millió Forint értékű kölcsönkötvényt vett fel. 1870. évi X. törvénycikk tartalmazta többet között a Lánchíd, további két Dunai híd és két főútvonal építését. A felvett kölcsön fedezetét a vállalatok közösségi adópótlékára alapozta. Végrehajtó szervként a törvény a Fővárosi Közmunkák Tanácsának felállítását szorgalmazta, amelynek feladata a fővárosra vagy városrészekre vonatkozó szabályozási tervek előkészítése és végrehajtása. Az F.K.T. alelnökét és kilenc tagot a kormány, hat tagot Pest, háromat Buda nevezett ki. A városegyesítés után Budapest kilenc tagot delegált. Andrássy pedig szokásjogon a tanács elnöke lett.

A tanács szótöbbséggel döntött.

### Sugárút

Még a városegyesítés előtti hónapokban kezdődött el az építése. A sugárút a reprezentatív utca funkcióját látta el. Paloták és villák gyűjtőhelyének mintája a párizsi boulevardok. A széles tágas út a nagyvárosiasságot is jelképezte. Itt azonban nem a katonai funkció döntött, mint Párizsban. Ott ugyanis jelentős szerepet nyert az, hogy III Napóleon a kis utcák előnyeit élvező francia városi felkelők barikádjai ellen jelentős teret és ezzel előnyt nyert.

A Franco-Magyar Bank 1872-ben vállalkozott a sugárúti építkezés lebonyolítására. A sugárutat, magát öt év múlva, a köztes részeket tíz év múlva ígérte. Az F.K.T. vállalta, hogy a még szükséges kisajátítások költségeinek felét fedezi. A munkákat az 1873-as gazdasági válság lassította. A problémát a Franco Magyar bank jelentette, mert az F.K.T. ugyan hajlandó volt a munkára és kifizetéseire előírt határidőt két évvel meghosszabbítani, a kormány azonban a válság miatt összeomló félben levő bank miatt kártalanította a vállalkozókat és az F.K.T.-hez juttatta vissza a vállalkozást. Az utat 1876-1877-ben építette meg, 1876-1880 között gazdára találtak az építési telkek. Az útvonal épületeinek többsége az 1880-as években készült el.<sup>3</sup>

Az Andrássy út reprezentativitása nemcsak szép neoreneszánsz házaiban jelenik meg. Számos múzeum: A Hősök terétől Szépművészeti, Múcsarnok, Terror Háza, Az Oktogonon át az Opera, Színházak: Thalia, A magyar Moulain Rouge. Eredetileg is számtalan kávéház, előkelő üzlet teszi szimbólumává a városnak.

A Sugárút mai neve a kiegyezés miniszterelnökéről Andrássy út lett. A területén található paloták, nagykövetségek hihetetlen mértékben felértékelődtek. Látványos, de történeti stílusokban sokféle építészeti megoldásokkal öltöztetett számtalan villa és palota.

A Sugárút építési szakaszának elején ezeket a palotákat a kereskedő- vállalkozó nagyburzsoázia tagjai építették és vették meg a Fővárosi Közmunkák Tanácsától.

<sup>3</sup> [www.ingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html](http://www.ingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html) - 9k -

Ők azonban elköltöztek a Belvárosba. Ezeknek bérlői meglehetősen vegyes szociális összetételt mutatnak az elején. Később a századfordulóra azonban az arisztokraták és pénzmágnások is kiköltöztek és piaci értéke megnőtt. A bérpalotáknak eleinte a homlokzatnak volt díszes és nem a belső tér (Ez is a reprezentációt szolgálja)

### Nagykörút

1873-as válság jelentős problémát okozott a Nagykörút építésénél is. Az F.K.T. még a szükséges kisajátításait sem tudta végrehajtani. Végül tárgyalások után az FKT. És a kormány megosztottak a költségeken és 1890 aug. 31.-én átadták a Nagykörutat.

Városeyesítésből fakadó közlekedési és lakásproblémák megoldásának szánták. Mivel a Duna egyik mellékága helyére épült eredetileg hajózható csatornát tervezett ide Reitter Ferenc főépítész.<sup>4</sup>

Az itt felépülő polgári lakástípusok, a bérpaloták már a magán és a közszféra szélesebb elszigeteltségét mutatják. A földszintes házak helyére négy-öt emeletes bérkaszárnnyakat húznak fel. A felső részben a kispolgárság, alsó középréteg vagy munkáscsaládok lakásai. Az eltüntetett és az újonnan felhúzott házak aránya csaknem megegyezik építkezés előtt és után. A beépített területek nagysága között azonban hatalmas a különbség. Házai kevésbé reprezentatívak, mint a bécsi Ring, vagy akár az Andrassy út.

A Nagykörút, mivel nem a régi városfal helyére épült és nem a régi városrészt választotta el a külvárosoktól, nem is tudott olyan értelemben társadalmilag szelektáló hatásúvá válni, mint a bécsi Ring. Inkább egyesítő és kiegyenlítő jellege van. Mind-egyik sugárút áthalad rajta, és ezzel összeköti a belső és a külső negyedeket.

Pályaudvara, közlekedési csomópontjai teszik zsúfolttá a reprezentatívnak nem igazán nevezhető nagykorutat. A kereskedelmi funkciót is inkább a Nagykörút látja el. Az Andrassy úthoz hasonlóan itt is számos kávéház, vendéglátói egység található, de a ruhaboltok butikok is itt nyerhetnek teret. A körút, mint közlekedési funkciójú egység mára már a reklámoknak is teret ad a villamosoktól kezdve a házak falán levő plakátokig és a fényreklámokig. Az Andrassy út azonban megőrizte a reprezentatív egységét. Ide kevésbé tudtak betörni a modern város reklámjai.

A Nagykörútnak a képéhez szervesen hozzá tartozik a 4-6-os villamos is. A villamos a város egyik jelképévé vált. A körúton végighaladva összeköti a pesti és a budai oldalt.

---

<sup>4</sup> [www.ingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html](http://wwwingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html) - 9k - uo.





*A nagykörút az 1890-es években (kiadványból)*

1820-Kőműves utca, Maurer Gasse, Ellenbogen Strasse, Könyökutca, Sugárút, Radiálstrasse

1885-Andrássyút

1949-Sztálinút

1956-MagyarIfjúságútja

1956-Népköztársaságútja

1990-Andrássy

A Sugárút és a Nagykörút létesítésével, valamint a kivezető utak szabályozásával a pesti külvárosok esetlegesen kialakult beépítését átvágva egy nagyváros alapvető közlekedési rendszerét – és egyúttal építészeti kereteit – alakították ki. A reprezentativitás és a szegregáció eszközüvé vált, látványos középületekkel. Rendezvények, felvonulások tere, nyilvános ünnepek, katonai felvonulások, közösségi rituálék terei a körutak. A tömeg és nem az egyén tere. A polgári mércék és a normák érvényesülnek.

#### Felhasznált irodalom:

- Gyáni Gábor: *Kultúra és életforma* in: Gyáni Gábor- Kövér György: Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig Budapest, 1998, Osiris
- Hanák Péter: *az elpusztíthatatlan város* in: Budapesti Negyed, 1993 1.sz.
- Gyáni Gábor: *A városi mikroterek társadalomtörténete:*  
[www.szochalo.hu/varos/varostud/varosszoc\\_tan/gyani.html](http://www.szochalo.hu/varos/varostud/varosszoc_tan/gyani.html) - 59k - 25 jan. 2005
- Hanák Péter: *Polgárosodás és urbanizáció. Bécs és Budapest városfejlődése a 19. században* In.: Uő A kert és a műhely Budapest 1999 Balassi kiadó
- Batár Attila: *A hagyományos várostól a regionális városig* In: Európai füzetek hatodik szám: Városaink az ezredfordulón túl Budapest, Szerk.: Batár Attila 2000 Új világ
- [www.ingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html](http://wwwingatlanbefektetes.hu/sz0214/c04.html) - 9k -
- <http://www.idg.hu/expo/var/kuk/bkuk036.htm>
- Jalsovszky Katalin, Tomsics Emőke (szerk.): *Császári Bécs, királyi Budapest*, Budapest, Képzőművészeti Kiadó (a képek forrása)