

# Napfénytől sugárzó sétány helyett

Mecseri Júlia

Humánökológia dolgozat  
2002-03 tanév 2. félév

Az épített környezet humánökológiája: város - közlekedés - társadalom

A történelem folyamán már a legrégebb időkől kezdve találkozunk városokkal, ám a tervezésük, előre megfontolt alakításuk csak jóval későbből való. Egy bizonyos lakosságszám eléréséig teljesen megfelelő a spontán városfejlődés, de ha egy város túlnő ezen a ponton, akkor elengedhetetlen a fejlődés további menetébe való beavatkozás, az átgondolt tervezés. A beavatkozást az első időkben a higiéniai viszonyok javítása, később pedig a munka- és lakóhely közötti távolság áthidalása tette szükségessé. Az észszerűség és a lakhatóvá tétel mindig is szempont volt a városok életének megszervezésében, megtervezésében. Hamar felmerültek esztétikai szempontok is.

Rómában már az ókorban is érvényesült ez a tudatosság a városok tervezésében és átalakításában, elég, ha csak a római kor hazai emlékeire gondolunk, például az aquincumi katonaváros maradványaira.

Európa más részein is, ahol a rómaiak hódítottak, korán elterjedt ez a gyakorlat.

Magyarország elfeledkezett a rómaiak fejlett városairól, a XVIII. század előtt nem szólhatunk tudatos várospolitikáról.

Budapesten is csak a XIX. század első éveitől beszélhetünk ilyesmiről.

A Madách út - akkoriban Erzsébet sugárút – gondolata először 1900-ban vetődött fel, dr. Morzsnányi Károly indítványozta szépészeti okokból. 1907-ben határozatot hozott a főváros az új útvonal megnyitásáról. Az Erzsébet körútig futó, széles, de nem a távforgalom számára méretezett útra és a környező utcák kiszélesítésére van szükség – mondta ki a határozat: „hivatása, hogy az érintett városrész helyi, üzlet jellegű forgalmának lebonyolítására szolgáljon és levegős, egészséges telektömbök kialakítását tegye lehetővé”. És ha az új városháza odakerülne, akkor arra fusson ki.

Az útvonal egy, a Károly körútra merőleges és a Rumbach Sebestyén utcáig terjedő térből, a Klauzál térig enyhe ívben forduló útból, ezt követően a Dob utca kiszélesítéséből álló szakaszokkal futott volna végül be a Damjanich utcába.

Minderről a Közmunkatanács döntött, amely a főváros minden építési ügyében felügyeletet gyakorolt és másodfokú hatóságként járt el. A kormány alá volt rendelve, a dolgaiba a főváros csak delegált tagok révén szólhatott bele. A tanács egyik legfontosabb feladata a belvárosból kivezető útvonalak kialakítása volt, az ő hatáskörébe tartozott az útvonal biztosításához szükséges ingatlanok felvásárlása, a tervek elbírálása és a munkálatok előkészítése is. 1908-ban öt, egymástól kevésbé különböző terv született, de végleges terv kiválasztására, az építési akció megindítására nem került sor.

A tervet 1914 elején újra elővették, most azonban a világháború állt a terv megvalósításának útjába.

A két világháború között a Madách út kérdését a leendő útvonal torkolatában álló Orczy-ház tulajdonosainak építési kérelme indította el. 1929-ben a Károly körút mentén kilencven méter széles árkádós útban végződő, huszonöt méter széles, íves vonalvezetésű út terve hamarosan ötven méteresre csökkent.

1930-ban újabb pályázatot írtak ki, de egyik tervet sem fogadták el, mert a Közmunkatanács Építési szakbizottsága nem értett egyet az elkanyarodó útvonallal, a kisszerű térrel. Az utat forgalmi szempontból keskenynek ítélték, kereskedelmi utcának viszont szélesnek tartották,

nem oldotta volna meg a környezet egészségügyi problémáját szerintük (a levegő szennyezettsége, a sűrű beépítés miatti zsúfoltság), ezért úgy gondolták, hogy nem éri meg a nyitás az áldozatot, hasznosabb lenne az elavult városrész lebontása után nagy, közös kertes udvarra nyíló bérházakat építeni. Ez nagy felzúdulást keltett az ellentétes érdekeltségű tőkés csoportok között, követelték a tér megnyitását.

Ennek hatására 1936-ban újabb szabályozási terv született, amelyben 32 méterre csökkentették a torkolati tér szélességét. A szabályozási terv azt is kimondta, hogy a tér a forgalmi és a kereskedelmi élet biztosítására szolgál, ezért a tér szűkítése. 1937-ben Wälder Gyula tervei alapján megindult az építkezés, de a korábbi huszonöt méter szélességű út tizenöt méterre csökkent. A tér szélessége a megbízás szerint már csak harminchét méter. Beépülnek a Madách tér mentén újonnan megnyitott keskeny utcák telkei is, de a Madách út folytatásának kiépítésére, illetve az út megnyitására nem került sor.

1939-ben kitört a második világháború és 1941-ben Magyarország is hadba lépett. Ezt az időszakot a tervek körüli huzavona, a megvalósítás elhúzódása, a terv állandó torzulása és kisszerűvé válása az eredetihez képest, nehézségek és lendülethiány jellemezte.

A második világháborús bombázások és harcok súlyos károkat okoztak Budapest épületeiben. Az intézkedések a tetőkárok helyreállítására és a lakhatási körülmények visszaállítására szorítkoztak, a későbbre ígért egyéb felújítások elmaradtak. Egy-egy főútvonal tatarozásán kívül semmilyen valódi fejlesztés nem történt. Az állam a mennyiségi lakáshiány felszámolását hangsúlyozta a minőségi lakáshiánnyal szemben, így csak az életveszélyes területek rendbehozatalára került sor.

A 60-as évek elején került sor az első fontosabb városrendezési intézkedésekre ezen a területen a „kemény” rehabilitáció jegyében, ami az egyes városrészek letarolását és új épületek emelését jelentette. A Madách tér kapcsán is felmerült ez a megoldás mint lehetőség, hogy a sűrűn (60%-osan) beépített területet fel kell lazítani és újjá kell építeni. Csak 20%-os beépítettségű lett volna, amit úgy kívántak elérni, hogy az addigi háromemeletes házak helyére nyolcemeleteseket húztak volna fel. Így a tömb belsejében lehetőség nyílt volna zöldövezet kialakítására, maradt volna hely az élénkebb járműforgalomra, modern üzletek és kávéházak nyitására. Ebből azonban nem lett semmi.

A „kemény” rehabilitációs szellemet lassan felváltotta az „enyhe” rehabilitáció elve, mely „törekszik a városrész jellegzetes szerkezetének, beépítési módjának, értékes épületeinek megtartására, kiegészítésére, és a gazdaságilag, szociálisan szükséges felújítására”. De a gyakorlatban még kevés helyen alkalmazták ezt az elvet.

A rendszerváltozás új feltételeket teremtett a rehabilitációban a tulajdonosi viszonyok átalakulásával, az önkormányzati rendszer kiépítésével, a piaci viszonyok megjelenésével. Az épületek magántulajdonba kerülésével első lépésben az állam az önkormányzatokra, majd az önkormányzatok a későbbi tulajdonosokra ruházták át a felújítás terhet.

A budapesti bérházövezet felújítása elodázásának közvetlen következménye a házak mai állapota és a tehetősebb lakók távozása a kerületből. A távozó lakosság helyére olyanok költöztek, akik még kevésbé tudtak tenni lakóházaik fenntartásáért, felújításáért. Folytatódott a terület társadalmi és fizikai leromlása.

Mint fentebb már említettük, a Madách út kezdő szakaszára több terv is készült a 60-as évek elején, az út kezdeti szakaszát be is fejezték.

A tervezés során egyértelművé vált, hogy nincs szükség a tervekben már régóta szereplő útra, mivel a Király utca és az Andrássy út elviszi a terület forgalmát, továbbá a rajta haladók nem tudnának rácsatlakozni a Károly körútra. Ekkor fogant meg a sétálóutca gondolata, amely hogyha teljes hosszában a régi nyomvonalat követte volna, még mindig nagyon sok bontással és a régi városszövet felszabdolásával járt volna.

A 90-es években már csak sétányként beszélnek róla, mivel a Rumbach Sebestyén utca sarkán időközben felépült - keresztülhúzva a régi elképzeléseket - a Madách center.

1991-ben Erzsébetváros Önkormányzata tervkonceptiót készített, mely szerint rehabilitáció az, amit terveznek a sétány környezetében. Azt tervezik, hogy megszüntetnek néhány utcát, felújítanak-felépítenek valamennyi házat, hogy a környéket vonzóvá tegyék a tőke számára, de ehhez nagyarányú bontásra lenne szükség.

Már rég nem a sétány kialakítása a fő szempont ennek a területnek a városrendezési terveiben, hanem a rettenetesen leromlott környék rehabilitációja, az itteni épületek további állagromlásának megakadályozása, illetve a városrész eredeti hangulatának megőrzésével történő szakszerű és égetően szükséges felújítások. Biztosítani kell, hogy a tömbök keresztben és hosszában is átjárhatóak legyenek, levegősebb, nagyobb fényt átengedő lakóterületeket hozzanak létre, de figyelmet kell fordítani a házak jellegének, várostörténeti értékeik megőrzésére. Fontos szempont a lakóházak adottságainak tekintetbe vétele és a lakóközösségek érdekei szerinti kihasználása, ne terheljék meg újabb funkciókkal, ne telepítsenek sem nagy létszámú dolgozót foglalkoztató irodaházakat, sem üzletközpontokat, hadd maradjon ez a környezet az itt élőké.

Ne váljon ez a terület hivatali negyedé, hiszen a közelben (Astoria, Blaha Lujza tér, Deák Ferenc tér, stb) több ilyen akad, és ez csak még kezelhetetlenebbé tenné a belvárost, ami csak a gondokat szaporítaná. Minél több ilyen funkciójú épület található ugyanis egy adott területen, annál nagyobb az ide igyekvő autós célforgalom is. Ez további problémákat szül: parkolóhelyek, -házak létesítése, ami nagyobb és nagyobb zsúfoltságához vezet. De igazából nem az autók elhelyezését kell problémának tekinteni és megoldani, hanem éppenhogy az autók „távoltartását” e területtől.

Egy önkormányzatnak elsősorban a lakosság igényeinek a felmérése és kielégítése lenne a legfőbb feladata - mi másért választották volna meg őket a választópolgárok, ha nem ezért -, és nem a profitszerzés, a telkek elkótyavetyélése, a területek koncepció nélküli, pusztán rövid távú érdekeket szem előtt tartó, ad hoc jellegű, ám a későbbiekben már vissza nem fordítható átalakítása.

Ez a városrész abban a szerencsés helyzetben van, hogy a közelében turisták által gyakran felkeresett műemlékkel rendelkezik - Közép-Európa legszebb és legnagyobb zsinagógája található itt -, számos kulturális intézmény van erre felé – Madách Kamara, Merlin, Filmmúzeum, stb -, továbbá már meglévő, nagy hivatali negyed, a három metróvonal csomópontja, az újonnan kialakított, hangulatos Erzsébet tér. Egy belváros mindig a fiatalok kedvelt találkozóhelye is. Mindezek az adottságok kihasználatlanok ezen a környéken, csak az előregedett épületek mutatják, hogy a helynek múltja van, de ez a sajátos formában megmutatkozó múlt jelenleg nem jelent vonzerőt, mert az elhanyagoltság senkit nem csábít. Jó lenne, ha a szolgáltatások kínálata bővülne, és mind mennyiségileg, mind minőségileg jobban kihasználná az önkormányzat az igen különleges adottságokat. Ahogyan a Liszt Ferenc téren vagy a Ráday utcában el lehetett érni a változást, biztos, hogy okosabb városrendezési elképzelések, melyek máshol már beváltak, sokat segíthetnének a kerület számára anyagilag is nagy lehetőségeket rejtő megújulásban. Bár ez a városrész előregedett a lakosságát tekintve, létrehozhatók olyan vendéglátóipari egységek, amelyek a hivatali negyedben dolgozók ebédelési lehetőségét oldaná meg, vagy a napközben a belvárosban tartózkodó fiatalok törzshelyévé válhat, de nem zavarná a környék éjszakai nyugalalmát. Így a területet vegyesen tudná használni az ott élő lakosság és az oda alkalmilag látogató. A sajátos lehetőségek kihasználása akár büszkévé is teheti a kerület polgárait, ami nagyobb odafigyelést teremthet részükről az értékek őrzésére is.