

A MADÁCH-SÉTÁNY

**Készítette:
Szebeny Judit
szociológia, V. évf.
2002/2003. 2. félév**

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	2
BEVEZETÉS	3
I. AZ ERZSÉBET SUGÁRÚT	3
1.) A BUDAPESTI VÁROSTERVEZÉS KEZDETEI	3
2.) AZ ELSŐ JAVASLAT	4
3.) A MÁSODIK JAVASLAT	5
4.) 1945 UTÁN	5
II. A MADÁCH-SÉTÁNY	6
1.) A '90-ES ÉVEK	6
2.) A GOZSDU-UDVAR	7
3.) A JELENLEGI HELYZET	7
ÖSSZEGZÉS	8
FELHASZNÁLT IRODALOM	8

BEVEZETÉS

Budapest VII. kerülete a főváros pesti oldalán több mint két négyzetkilométernyi területen fekszik. Mintegy 70 ezer lakosával az egyik legsűrűbben lakott része Budapestnek.

A városrész az 1700-as évek második felében kezdett benépesülni, a török uralom és a járványok időszaka után újjáéledő város ekkor nötte ki a mai Kiskörút vonalában húzódó városfal által körülzárt Pestet. A szabadságharc időszakában már nagyjából kialakult az utcahálózat a mai Rottenbiller utca vonaláig, azonban a beépítés még csak a mai Nagykörút vonaláig terjedt. A kiegyezést követő évtizedek rohamos városfejlődése építette tovább a városrészt. Az 1897-ben már a Városligetig terjedt az igen sűrűn beépített városszövet. A századfordulós konjunktúra hatására a fővárosba özönlő tömegek számára ezrével épültek a szűk belső udvar köré szervezett kislakásokból és - jóval kevesebb - utcai polgárlakásokból álló bérkaszárnnyák.

Így a kerületben a lakóépületek többsége régi bérház és - ahogy a belső kerületekben általában - itt sem találunk panelépületeket. Erzsébetváros nagyjából a XX. század tízes éveire teljesen beépült, később már csak foghíjtelkekre építkeztek. Az utóbbi években újra az érdeklődés középpontjába került, a Madách sétány tervezett kialakítása, mely terv immár száz éve a kerület történetének szerves része. A dolgozat célja a sétány múltjának és jelenének áttekintése. Ehhez elsőként a tudatos várostervezés első lépéseiről ejtenék pár szót, majd a száz év során felmerült terveket, elképzeléseket, illetve a jelenlegi helyzetet próbálom áttekinteni.

I. AZ ERZSÉBET SUGÁRÚT

1.) A budapesti várostervezés kezdetei

Budapest a városfalak szorítását már a 18. században kinötte, létrejöttek a külvárosok, főleg a városkapuktól induló országutak mentén fejlődve. Így alakult ki a mai Rákóczi út, Baross utca, Üllői út, és a Lónyai utca nyomvonala is.

A 19. század első éveiben Hild János elkészítette rendezési tervét a Lipótvárosra, mellyel létrejött Pest első, tudatosan tervezett városrésze. A spontán városfejlődést mindinkább a tervezés váltotta fel. József nádor létrehozta a Szépítő Bizottságot, ami a század harmadik harmadában létrejövő Közmunkatanács elődje volt. A Közmunkatanács az egyik legfontosabb szervezet Budapest fejlődésének történetében. Nevéhez fűződik többek közt az Andrássy út, a Nagykörút, illetve a Madách sugárút kezdeményezés is.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsát gróf Andrássy Gyula miniszterelnök kezdeményezésére az 1870. évi 10. t.-c. hozta létre. Feladata volt a különböző szabályozási munkák előkészítése, tervek készíttetése, az ezekre vonatkozó pályázati programok kidolgozása, illetve a nagyobb szabályozási munkák végrehajtása. A Közmunkatanács a kormány alá volt rendelve, s dolgaiba a főváros csak az általa delegált tagok révén szólhatott bele.

A tanács egyik legfontosabb feladata kezdettől fogva a belvárosból kivezető útvonalak, országutak kialakítása volt. Ennek során jött létre a mai Andrássy út. Mivel a Király utca - ami eredetileg a város külső részeibe vezető dűlőút volt - egyre alkalmatlanabbá vált arra, hogy a jómódú polgárság, nagypolgárság ezen keresztül kocsikázzon ki a Városligetbe, a Közmunkatanács már 1870-ben javaslatot nyújtott be az Országgyűlésnek a Sugárút megépítéséről. A terv gyorsan megvalósult, s így a belváros és a Városliget kapcsolata magas fokon megoldódott. De a Sugárút megvalósítása akkora terheket rótt a fővárosra, hogy a Közmunkatanács már 1872-ben határozatot hozott arról, hogy nem indokolt több elsőrendű sugárút építése.

Viszont az idővel sűrűn beépült városrészek közlekedését másod-, harmadrendű útvonalakkal javítani kellett, hiszen például Erzsébetvárosban a mai Andrássy és Rákóczi utak között alig volt hosszanti utca. Ha voltak is sugár irányú utcák, nem mind futott ki a belvárosig. A Wesselényi utca csak a Síp utcáig tartott, 1895-ben született határozat a mai Károly körútig történő meghosszabbításáról. Itt csillant meg először egy új sugárút létesítésének gondolata.

2.) Az első javaslat

Az első konkrét javaslatot egy új sugárút - ekkor még Erzsébet sugárút - létesítésére a Király és a Dob utca között, 1902-ben dr. Morzsányi Károly tette, aki erzsébetvárosi országgyűlési képviselő volt, és tagja volt a Közmunkatanácsnak is. A főváros közgyűlése azonban nem ezt fogadta el, hanem inkább a Dob utca 12 ölnyire való kiszélesítését.

Morzsányi végül mégis elérte, hogy 1908-ban a főváros határozatot hozzon új útvonal megnyitásáról, a városháza tengelyével szemben indulva a Rottenbiller utcáig, majd a Damjanich utcán át folytatva egész a Városligetig.

A sugárútra rövid idő alatt öt különböző, egymástól kevéssé eltérő terv készült el. A fő kérdés az volt, milyen legyen a Károly körúti csatlakozás. A Közmunkatanács végül azt a változatot fogadta el, amelyben a sugárút a Károly körútra merőleges és a Rumbach Sebestyén utcáig terjedő térből indul ki, a Klauzál térig enyhe ívben fordul, ezt követően a Dob utca kiszélesítéséből álló szakaszokkal fut bele a Damjanich utcába.

A sugár megtörése csak akkor lett volna megkerülhető, ha az Erzsébet sugárút hegyesszögben csatlakozott volna a belvárost övező főútvonalhoz. Voltak ilyen tervváltozatok is, de azokat esztétikai okból elvetették. A Közmunkatanács a tervet 1914 elején fogadta el, a fővárosi közgyűlés pedig

1914. június 2-án. Július 28-án viszont kitört a világháború, így az Erzsébet sugárút terve tizenöt évre a fiókokba került.

3.) A második javaslat

A második javaslat létrejöttét egy kérelem váltotta ki, ugyanis 1929-ben a Király utca és a Károly körút sarkán álló Orczy ház tulajdonosa kérelmet nyújtott be az épület lebontására és helyén új beépítés engedélyezésére. Az építési igényt viszont szembesítették az elfelejtett koncepcióval, aminek nem felelt meg.

Újabb terv készült, mely szerint az út 90 méter széles térrel csatlakozott volna a Károly körúthoz, másik végén, a Rottenbiller utcánál 60 méter széles tér lett volna, köztük az út szélessége: 25 méter. A terv elfogadása után azonban gazdasági okokból gyorsan csökkentgetni kezdték a be nem épített területek méreteit. A torkolat szélessége 60-ra csökkent, s a tér már nem a Rumbach Sebestyén utcáig ért, csak a mai Asbóth utca vonaláig.

1930 elején írták ki azt az országos, titkos tervpályázatot, amely a Károly körút s főleg a Madách tér építészeti kialakítását volt hivatott eldönteni. Az I. díjat Árkay Aladár nyerte, viszont évekkel később a megbízást Wälder Gyula kapta, akinek a tervét szintén megvették. Az élre került tervek jellemzője, hogy többé-kevésbé az építészet akkor modern útját követték, jellemző a kompozíciók barokkos, erős szimmetriára törekvő hangvétele. Szimmetriára ösztönzött az is, hogy a tér három oldalról való zártsága, az út épülettel való áthidalása kiírási feltétel volt.

A Közmunkatanács 1935-ben bízta meg Wälder Gyulát az ekkor már Madáchról elnevezett tér és a Károly körúti csatlakozó házak építészeti kiképzésének tervezésével. A tér szélessége a megbízás szerint már csak 32 méter, az úté a Rumbach Sebestyén utcától kifelé már csak 20. 1937-ben megkezdődött az építkezés, és a Madách tér Wälder tervei szerint rövid idő alatt megépült.

Valamivel később megkezdődött a Madách Imre út építése is. Megépült a Rumbach Sebestyén utca sarkán két ház, felépült a hatalmas indító kapuzat mögötti jobboldal, illetve a külsőbb szakaszokon két jelentéktelen ház a Dob utca és a Csányi utca sarkánál.

1939-ben azonban kitört a második világháború. Mielőtt még a Madách Imre út ismét lekerült volna a napirendről, az út kialakítandó szélességét 12 méterre csökkentették.

4.) 1945 után

A folytatás a háború után váratott magára, hiszen a város romokban hevert, újjáépítésre nem pedig sugárútra volt szükség. Aztán pedig a kommunista rendszer évtizedei alatt a régi városrészek megújítása nem volt központi kérdés. A Madách sugárút ugyan hosszú ideig nem került elvetésre, szerepelt

is a városrendezési tervekben, de további megvalósításáért hosszú ideig semmi nem történt.

Először 1957-ben mozdult meg valami. Ekkor indult az ún. foghíjprogram, amelynek során a város sok, addig tátongó üres telkét építették be. Foghíjteleknek számított az is, amin állt ugyan ház, de földszintes vagy egy emeletes, elavult, vagy leromlott, ezek is bontásra ítéltettek.

Foghíjnak tekintették a Madách út újonnan be nem épített bal oldali kezdő szakaszát is, és több terv készült rá. A különböző tervek nagyon különbözőek voltak. Például Lőrincz József terve majdnem teljesen az eredeti beépítést követte, viszont Kis László - Hofer Miklós - Farkasdy Zoltán terve a Rumbach Sebestyén utca "elavult épületeinek" szanálását szorgalmazza, ami után már kezdődhet a korszerű beépítés, ami 15 emeletes magas házat és az utcai térfalak megszüntetését takarja.

Végül Gulyás Zoltán terve, a Madách út felé zárt, a Rumbach Sebestyén utcai oldalon előkertes, a Király utca felé három tömegre osztott ház épült meg. A Madách út kezdeti szakasza ezzel elkészült, az Erzsébetváros felé tátongó végét le lehetett zárni egy barakkszerű garázzsal. Újabb ház nem épült harmincvalahány évig.

Az ezt követő években azonban a városrendezők rájöttek, hogy a Madách tér nem alkalmas forgalmi csomópontnak, így nemcsak az a baj a tervezett úttal, hogy forgalmilag nincs rá szükség, hanem a forgalom nem is nagyon tud csatlakozni a Károly körúthoz. Így született meg a gondolat, hogy sugárút helyett sétáló utca épüljön.

A BUVÁTI 1980-as részletes rendezési terve szerint az út enyhe S-hajlattal a Teréz templomhoz vezetett volna, gyalogos kapcsolatot teremtve a belváros és a Nagymező utcai Broadway-negyed között. Sok bontással, 500 körüli lakás megszüntetésével, a városszövet teljes feladásával jött volna létre.

II. A MADÁCH-SÉTÁNY

1.) A '90-es évek

A kilencvenes évekre, a hajdani sugárút, majd gyalogos út terve tovább szelidült. A Madách térből kiinduló, és az elképzelések szerint jelentősen meghosszabbítandó Madách-sétány rendezési tervét még a Fővárosi Tanács fogadta el 1990-ben. A tervek szerint egy új sétálóutcát hoznak majd létre a Király és a Dob utcával párhuzamosan, amely valamikor talán a Nagykörútig fog elérni. A sétány gondolata ideális arra a célra, hogy a túlzottan beépített tömbök levegősebbé váljanak néhány belső udvar kinyitása, vagy a legrosszabb minőségű, komfort nélküli lakások megszüntetése árán.

1991-ben újra felvetődött a terv. Egy kölni cég ugyanis - társulva néhány magyarral - irodaház-építésbe fogott a Rumbach Sebestyén utcában. A VII. kerületi képviselő-testület kétéves habozás után pályázatot írt ki a sétálóutca megvalósíthatósági tanulmányának elkészítésére. A terv elkészült, el is fogadták, de a választások után az új csapat új pályázatot írt ki.

2.) A Gozsdu-udvar

A Madách-sétány létrehozásának első ütemének tekinthető a Gozsdu-udvar felújítása, viszont ennek tulajdonlása miatt némi államközi nézeteltérés támadt, ugyanis a román állam is igényt tart az ingatlanra.

Ennek előzményei - és a Gozsdu-udvar története - a múlt század hatvanas éveit nyúlnak vissza. Emanoil Gojdu (Gozsdu Manó) bánati macedoromán kereskedő családból származó, dúsgazdag pesti ügyvéd 1869-es végrendeletében vagyona egy jelentős részéből létrehozta magánalapítványát, amely a Monarchia egyik legnagyobb alapítványa volt, és a Király utcai, Dob utcai és Holló utcai ingatlanokból (Gozsdu-udvar), valamint különböző nagy értékű részvényekből állt. A Gozsdu Alapítvány az arra rászoruló ortodox román ifjakat támogatta tanulmányaik folytatásában. Így Bukarest is igényt tart a Gozsdu-udvarra, bár 1953-ban a magyar és a román állam képviselői lemondtak minden egymással szembeni pénzügyi-vagyoni követelésről - többek közt a Gozsdu Alapítvány magyarországi ingatlanairól is -, de a megállapodás ellenére a nagyszombati Gozsdu Alapítvány pert indított a VII. kerület ellen az ingatlan visszaszerzése érdekében.

A tervek szerint az értékesítés után, Budapest legnagyobb átjáróházának hat udvarát üveggel fedik majd be, ezzel is elválasztva az emeleti luxuslakásokat a kereskedelmi hasznosítású földszinttől, pincétől. A Gozsdu-házak pincéjében borcentrumot, továbbá egy „mini-Magyarországot” rendeznének be, ahol egy háromdimenziós országtérkép és a jeles hazai épületek makettjei is helyet kapnának. A földszintre kiskocsmákat, éttermeket, kézműves-, ékszer-, könyv- és lemezboltokat terveznek. Ez egyelőre azonban nem valósult meg, az ingatlan évek óta üresen áll.

3.) A jelenlegi helyzet

2000 tavaszán elfogadták a Madách Imre utca, Károly körút, Dob utca, Erzsébet körút, Király utca által határolt terület helyi építési szabályzatát.

A szabályozási terv tizenegy tömbre osztja a területet. A majdani Madách sétányhoz tartozó városrész "városközponti területek" övezeti besorolást kapott. A szabályozási terv meghatározza, hogy hol milyen funkciójú, magasságú épület lehet, hogy a meglévő házak közül melyeket kell lebontani, melyeknél kell csak egy épületszárnyat megszüntetni. Ami a komfortnélküli lakásokat illeti, biztos, hogy valamennyi megszűnik vagy átépítéssel, vagy bontással. A nagy területet elfoglaló sétányt egységes kertészeti és burkolati terv alapján kell megépíteni.

Az új közterületeken vegyes forgalmú - általában a gyalogosforgalom elsőbbőségével - és fásított területek alakulnak ki. A meglévő és nem bontandó épületek többsége jelentősen átalakul, például a Dob utca páros oldalát árkadosítják. A sétány útjában lévő ingatlanoknál az építőnek biztosítani kell a gyalogosforgalom átvezetésére szolgáló passzázst, amelynek minimum három méter szélesnek kell lennie.

A sétányon sok kereskedelmi és szolgáltató funkciójú épület helyezhető el, a lakóingatlanok arányának összességében legalább 40%-ot kell elérnie. Ezt az önkormányzat úgy biztosította, hogy a rendeletben megjelölte azokat az utcarészeket, ahol csak lakóépületek lehetnek.

A tervekből azonban még nem sok látszik: az egyelőre igen-csak rövidke sétány a Madách Center autógarázs-lejárójában, illetve a hányatott sorsú Gozdsu-udvarban végződik.

ÖSSZEGZÉS

A Madách-sugárút terve napjainkra végleg a múlté. Ennek egyik oka a történelem, a másik pedig városrendezési kérdésekben keresendő, hiszen a Madách út megálmodásakor nem volt szükség újabb főútvonalra a liget felé, mert az Andrássy út már kielégítette a belváros és a Városliget összekötését szorgalmazó igényt. Azzal sem számoltak a tervezők, hogy az Andrássy út létesítésének adottságait nem lehet összehasonlítani a Madách útéval. Az Andrássy út nem tömbbelsőket vágott volna át, hanem hűen követte az egykori Könyök utca egyenes vonalát.

A mostanra már sétánnyá szelídült sugárút része lehet annak, hogy a városrész megújuljon, ha úgy jön létre, hogy a feljavított tömbök keresztben és hosszában is átjárhatók legyenek ugyan, de eredeti jellegük, világuk ne sokat változzék.

Felhasznált irodalom

- Román András: Madách Imre, avagy egy sugárút tragédiája. In.: Budapesti Negyed 18-19. (1997/4-1998/1)
- Cikkek a Népszabadságból, HVG-ből, az Ingatlanbefektetésből, és a Pesti Polgárból
- Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Képviselő-testületének 4/2000. (III. 9.) számú önkormányzati rendelete a Budapest VII. kerület Madách sétány - Király utca - Károly körút - Dob utca - Erzsébet körút által határolt területre vonatkozó helyi építési szabályzat és szabályozási terv jóváhagyásáról
- Vincze Gábor: A Gozdsu Alapítvány és a magyar ellenkövetelések