

BUDAPEST SZÍVE:

REPREZENTATÍV KAPUTÉRSÉG

KÁROLY KÖRÚT, ASTORIA CSOMÓPONT, DEÁK FERENC TÉR,
BAJCSY-ZSILINSZKY ÚT, JÓZSEF ATTILA UTCA, ÉS
KAPCSOLÓDÓ KÖZTERÜLETEK MEGÚJÍTÁSA

HEART OF BUDAPEST:

A REPRESENTATIVE GATEWAY

RENEWAL OF KÁROLY ROAD, ASTORIA JUNCTION,
DEÁK FERENC SQUARE, BAJCSY-ZSILINSZKY ROAD,
JÓZSEF ATTILA STREET AND ADJOINING PUBLIC SPACES

SZERZŐK: FEKETE ALBERT,
KOSZORÚ LAJOS, ZÖLDI PÉTER

LEKTOR:
SZILÁGYI KINGA

ELŐZMÉNYEK

A Belváros városszerkezeti beágyazódásának, funkcionális és közlekedési rendszerének komplex megújítása, mint célkitűzés, Budapest Középtávú Városfejlesztési Programjában, a Podmaniczky Programban került jóváhagyásra. Ennek alapján írta ki a Főváros Főpolgármesteri Hivatala, a Budapesti Építész Kamarával Együttműködve a Budapest Szíve városépítészeti ötletpályázatot, amelynek eredményeként kirajzolódtak a fejlesztések fő irányai.

Az ötletpályázat alapján dolgozta ki a Főépítészeti Iroda a Budapest Szíve Akcióprogramot. Ez utóbbit 2007 februárjában mind Budapest Főváros Önkormányzata Közgyűlése, mind Belváros-Lipótváros Önkormányzata Képviselőtestülete

határozattal jóváhagyta. A kiemelt projektként benyújtandó akcióterületi fejlesztések előzetes akcióterületi terveit Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala 2008 márciusában véglegesítette, az előirányzott fejlesztések pedig kormányrendelet által kiemelt projekt státuszt nyertek.

A Budapest Szíve Program keretében három akcióterületen koncentrálnak azok a fejlesztések, amelyeket a főváros Uniós támogatásból szándékozik megvalósítani:

1. „Hídfőterek és új pesti korzó” akcióterület;
2. „Reprezentatív kaputérség” akcióterület;
3. „Belváros új főutcája” akcióterület.

A „Reprezentatív kaputárság” akcióterületi fejlesztés az Astoria csomópont, a Károly körút, a Harmincad utca, a Bajcsy-Zsilinszky út Károly körút és Andrassy út közötti szakasza, továbbá a József Attila utca komplex városépítészeti, funkcionális és forgalomtechnikai megújítását foglalja magában.¹ (1. ábra)

REPREZENTATÍV KAPUTÁRSÁG

„A kapu, mint az átlépés helye, és különösen a megérkezésé, teljesen természetesen a belépés közelségének szimbólumává válik... Ha átlépünk egy kaput, akkor szintet, környezetet, központot, életet váltunk. Mindezek mellett a kapu a transzcendencia gondolkörét is felidéz, amely elérhető avagy tiltott, aszerint, hogy a kapu nyitva vagy zárva van, átlépik vagy csak szemlélnek... Ugyanazt jelenti, mint a kulcs: bejárat vagy eszköz arra, hogy az egész művön keresztül kifejthessük hatásunkat.”²

A reprezentativitást biztosító tervezési célkitűzések:

- a megújuló belváros differenciáltabb térhasználatának, a csillapított forgalmú területek terjeszkedésének és a térség általános felértékelésének megfelelő építészeti és közterületi karakter meghatározása,
- térrendszer kialakítása, megfelelő a több síkon értelmezhető kapuhelyzet követelményeinek, a terület funkcionális és kereskedelmi potenciáljának erősítése,
- a gyalogosfelületek komfortnövelése, a gyalogoskapcsolatok fejlesztése, sűrítése,
- a zöldfelületi mutatók javítása, a tervezési terület biológiai aktivitásának, esztétikai értékének növelése,

- formai és anyagválasztási illeszkedés a változó használói igényekhez, a települési arculathoz, szem előtt tartva a történeti értékeket,
- az akcióterületi terv tervezett indikátorainak teljesítése, kiindulva a tervezési feladat becsült adataiból,
- kapcsolódás a Budapest Szíve Program más akcióterületeihez (Roosevelt téri kapcsolódás, Bajcsy-Zsilinszky úti villamos továbbépítése)

TÉRSZERKEZETI ADOTTSÁGOK

A tervezési területet felfűző körútszakasz két markáns részre tagolódik.

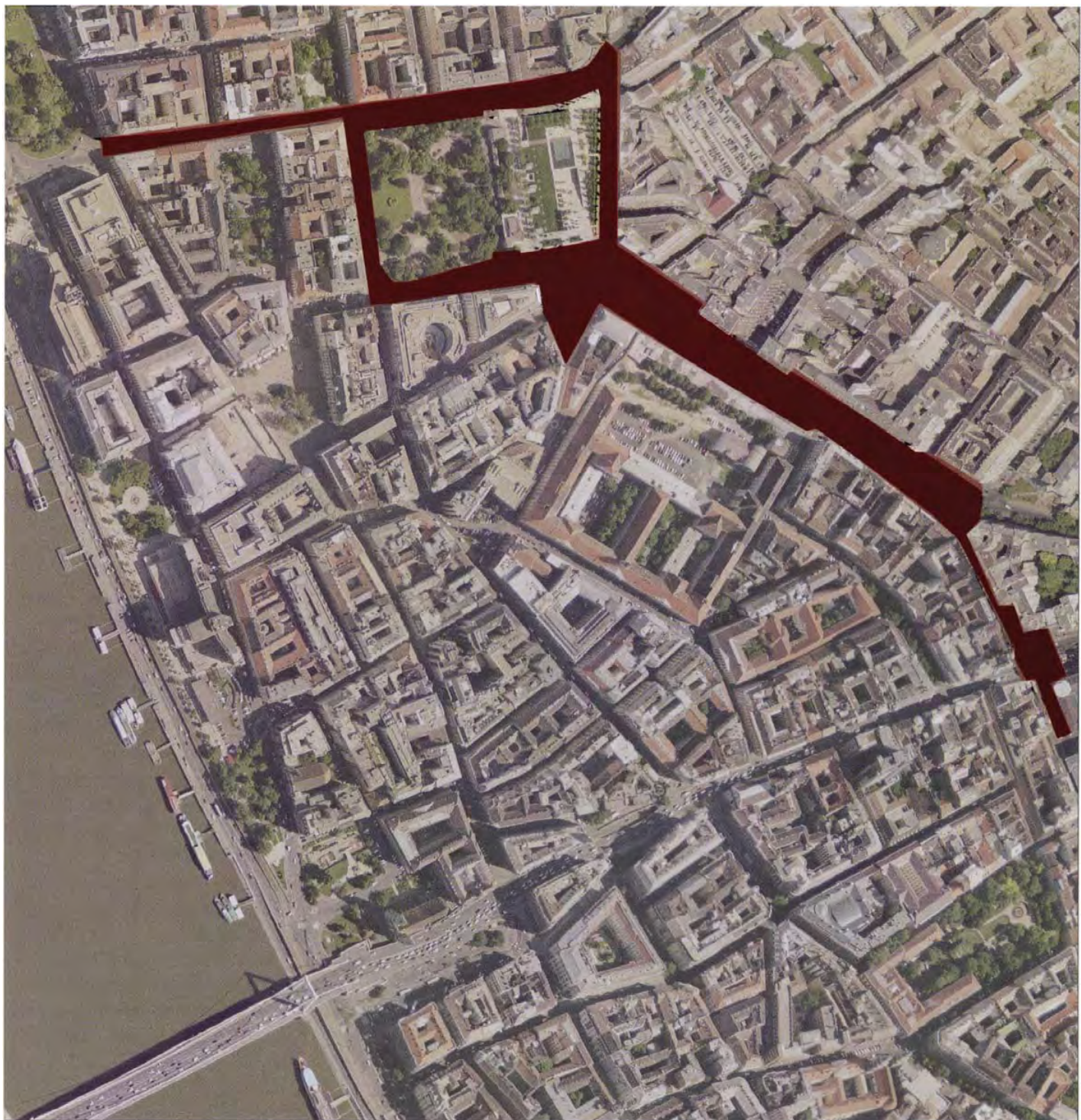
A Kiskörút Dohány utca és Astoria közötti szakasza méreteiben, térarányában, építménymagasságában, közterületének berendezésében, közúti kapacitásában, a Múzeum körút szerves folytatása.

A hajdani városfal vonalán futó Károly körút – Bajcsy-Zsilinszky úti tengely a budapesti belváros sugaras-gyűrűs úthálózatának része, nagyvonalú, gyűrűirányú közterületi elem. A széles körútszakasz építészeti és városépítészeti pályázatoknak és a Belváros funkcionális átértékeléséről való gondolkodásnak csaknem 70 évre visszanyúlóan permanens helyszíne. A szakasz geometriai csuklópontjának a sajátos városkapu-helyzetben lévő Deák tér tekinthető. A funkcionális közlekedési csuklópont, a József Attila utca – Andrassy úti csomópont. Térszerkezetének, útszélességének, kapcsolatainak és működésének köszönhetően tehát a Károly körút a Kiskörút vonalának kiemelt szakasza.

A különböző pontokból és szögekből adódó látványok a városkép fontos elemei. Az Anker palota egyértelműen a Deák Ferenc utca látványtengelyére

1. Az akcióterület része ugyanakkor a PPP konstrukcióban megvalósítani tervezett Városháza projekt, ennek keretében fogja elnyerni a Károly körút belvárosi oldali gyalogosfelülete a végleges formáját, továbbá ennek részeként a felszín alatti gyalogsterületek átalakulása is várható.

2. Chevalier, J. – Gheerbrant, A. (1974): Dictionnaire des Symboles, Paris, Seghers, ford. Maruszki Judit In: Ökotáj, 14-15 szám (<http://www.okotaj.hu/szamok/14-15/szimbol.html>)



1. ábra: A tervezési terület lehatárolása
– Boundaries of the site



2. ábra: A Károly körút környezetrendezési koncepciója – Master plan of Károly road (GRAFIKA: GERMÁN TIBOR, MAGDÓ JÁNOS)

komponáltan több irányból is uralja a látványt. A Bajcsy-Zsilinszky útra ráforduló körútszakasz homlokzatai kiegyensúlyozott kapcsolatban állnak az előttük elterülő parkkal. Feltárlásuk a Sütő utca felől a legnagyobbvonalúbb budapesti utcaképek közé tartozik. A Deák téren a metró felszíni épülete több irányban is kedvezőtlenül takarja a tér homlokzatainak feltárlását és a Sütő utcából a Bajcsy-Zsilinszky út felé törekvő tekintetnek is útját állja. Kedvező fejlemény viszont, hogy az Erzsébet téri park felújítása során az evangélikus templomra rávezető látványtengely határozott hangsúlyt kapott.

A közterületek műszaki állapota általánosan alacsony szintű, helyenként a pontszerű beavatkozások jobbitó szándékú nyomait mutatja, azonban ezek mögött koncepcionális háttér nem fedezhető fel. Nyomasztó a közmű-műtárgyak közterületi dominanciája, a kellemetlen hatást fokozza elhanyagoltságuk és az integráció teljes hiánya. A területen az utolsó jelentősebb közterületi beavatkozásra 1970-76-ban, a 2-es és 3-as metró építésének idején került sor, az eltel 32 év során nemcsak az akkor beépített anyagok, szerkezetek mentek tönkre, hanem jelentősen erodálódott a beavatkozásokból sugárzó szellemiség is.

TERVEZŐI ELKÉPZELÉSEK³

Károly körút (2. ábra)

A fentiek fényében a reprezentatív kaputárság kiemelt jelentőségű. Jelentőségteljes megformálását az a tervezői szemlélet is megpróbálta érvényre juttatni, mely szerint a Károly körutat a Kiskörútnak egy gondolatban kimetszett, önállóított térrészeként értelmezhetjük, mely elméletben szilárd anyagként kezelhető: így

a megformált tér tömörszerű egységként jelenik meg; egy olyan külső nézőpont-ra szervezett plasztikus testként, melynél a határoló felületek – legyenek ezek élő vagy élettelen anyagból – erőteljesen síkszerűek. Elsőrendű feladata, hogy a határozott, tudatos, architektonikus megformáltságot a használók felé közvetítse. Ennek megfelelően az általa elfoglalt térszakasz szimbólumaként, a helyet jellemző jelként is értelmezhető.

Minden környezet rendelkezik egy bizonyos geometriával. A tervező maga is – egyrészt rendezőelvként, másrészt önmegvalósításként – geometriai mintákat alkalmaz. A létrejött kompozíció geometriája a Károly körút közterületi rehabilitációja kapcsán emellett nagyon gyakorlatias és emberközpontú elv mentén jött létre: a közúti forgalom területeinek szűkítésére, a gyalogos területek bővítésére alapoz. Az akcióterület tervindikátorai alapján a gyalogos felületeket másfélszeresére kellene növelni (10 330 m²-ről 15 230 m²-re). A jelenleg mindkét irányba háromsávós úttest kétsávósra szűkül, mindkét oldalán kerékpársáv kap helyet. A körút Dohány utca felőli oldalán ill. a Városháza tömb - Deák tér felőli részen a gyalogjárdák kiszélesednek; mindkét oldalon létrejöhet egy-egy olyan egybefüggő gyalogosfelület, amely szélességét, formai jellemzőit, lehatárolását tekintve bizonyos tekintetben nem utca, hanem városi tér jelleget kap. A kialakult helyzet a városépítészeti adottságok következtében vizuális érzékelés szempontjából komplex: sokféle látványt eredményez (tengelyes, keretezett, zárt stb.).

A két kialakult teresedés látványtengelyeiben eltérő építészeti és városképi helyzet alakult ki. A zsinagógára nyíló teresedést kitölti a monumentális és különleges épületegyüttes fokozatosan feltárló, a Városháza felől kelet felé haladva

egyre hatásosabb látványa. A Dob utcától a „kritikus szélességet” meghaladó, tovább szélesedő járda már maga is több részfelületre oszlik, ez a burkolatok differenciálásában, a közlekedő- és „állófelületek” megosztásában nyilvánul meg.

Az Evangélikus templom főhomlokzata előtti Deák tér „kaputér”, melyen belül több építészetiileg kifejtett és rejtett látványtengely igen kis területen metsződik össze. Az összemetsződés területe egyben három, különböző városépítészeti korszakok által csaknem tisztán dominált terület (Károly körút, „Gödör”-park, Deák tér) határpontja, a terület történetének és szerkezetének kulcsfontja. A metszéspont vertikális elemmel történő megjelölése a látványtengelyekből tekintve távoli, jelentős látványelemeknek képez előteret, egyben a gyalogosforgalom örvénylési középpontjába állítva jelentős forgalomszervező erővel bír.

A gyalogosforgalom számára kialakított területeken további fás növényzet (elsősorban fasorok) elhelyezését terveztük, amely szintén a zöldfolyosó-jelleget erősíti, településökölógiai, klímamódosító hatása nem csak a körút, de a tágabb környezet szempontjából is kedvező (3. ábra).

Az egységes, út menti fasor kialakítása, a tervezési terület faállományának részleges cseréje, pótlása és kiegészítése révén valósulhat meg. A tervezett fák minimum 3× iskolázott, koros sorfák kell legyenek, legalább 15 cm-es törzssátmérről (= 40/50 cm-es törzskörméret). Javasolt fajok: *Tilia tomentosa* „Brabant”, *Tilia europaea* „Pallida”, *Fraxinus excelsior*. A telepítési távolságot a tűzoltási felvonulási terület figyelembevételével 15 m-ben határozzuk meg. A fák ültetése során nagyméretű ültetőgödörrel és teljes talajcserével számoltunk.

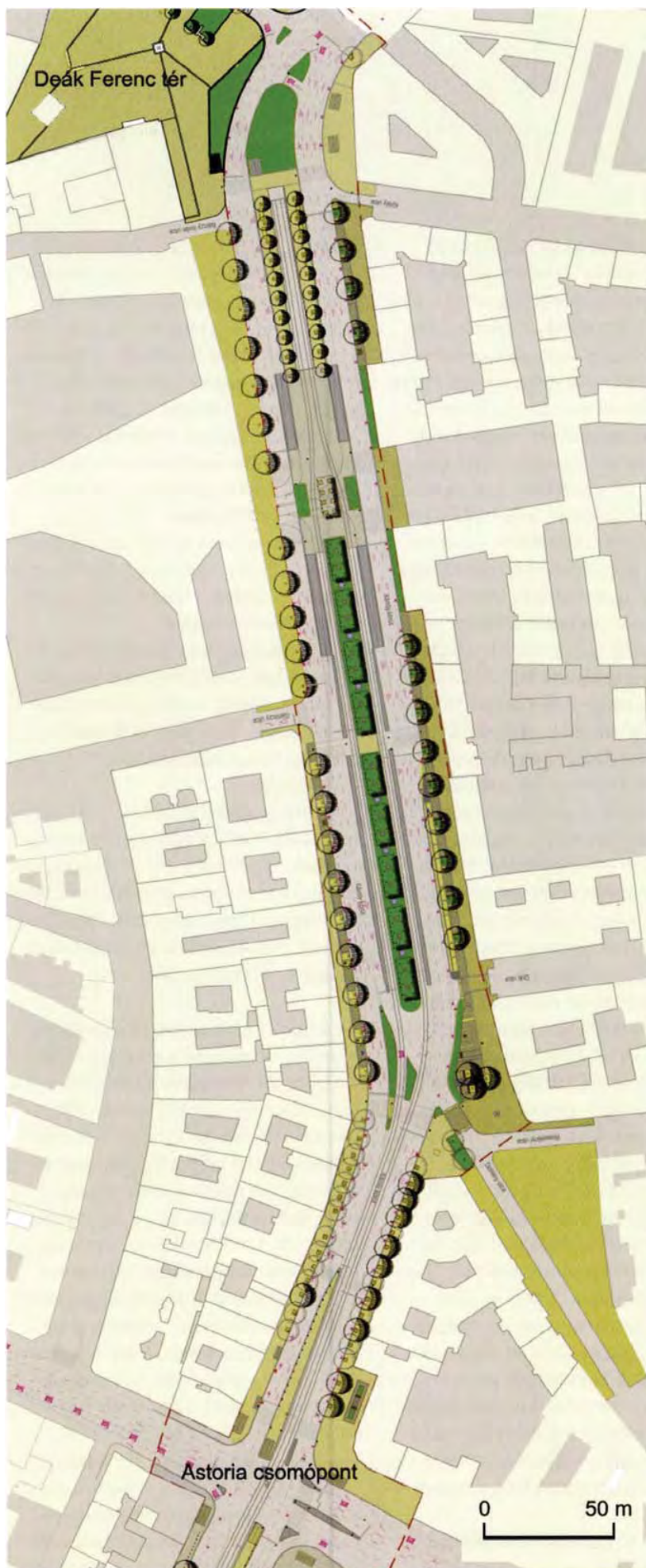
Az Astoria és Dohány utca közti körútszakaszon kissé konzervatívabb a

3. A tervező csapat:

Vezető tervezők: Koszorú Lajos építész, Zöldi Péter építész, Szenderffy Gábor építész, Fekete Albert kert- és tájépítész, Szakács Barnabás kert- és tájépítész, Kovács Éva közlekedéstervező, Pósfay Zoltánné közműtervező, Balogh Ágnes közműtervező, Darócziné Végh Júlia közlekedéstervező

Tervezők: Csanádi Judit építész, Dobó Zoltán közműtervező, Ercsényi Balázs forgalomtechnika, Germán Tibor építész, Haász Ferenc diszvilágítás, Karlócai Péter utzgépészet, Kenese István statikus, Kucsora Zita településmérnök, Magdó János kert- és tájépítész, Plánerné Csákvári Olga közműtervező, Skorka Lajos építész, Spatina Szabina közműtervező, Szabó Judit közműtervező, Szántó Katalin építész, Sziráki Lili kert- és tájépítész, Szöke Tamás településmérnök, Tóth Kinga közlekedéstervező

Munkatárs: Munkácsi Péter műszaki menedzser



megújítás metódusa. Itt a szűkös téri adottságok miatt a térhasználat szerkezete és arányai gyakorlatilag nem változtathatók, a középpontban a minőség javítása áll. A burkolatok cseréje mellett a növényállomány felújítása, a közvilágítás berendezéseinek megújítása, környezetel való összehangolása is megvalósul.

Ennek megfelelően ezen a szakaszon a körút két oldalán meglévő fasor megtartása, megújítása (csere, kiegészítés) történik, egyöntetű, esztétikus és egészséges fasorok megjelenését eredményezve.

A 47-es és 49-es villamos dupla sín-párja (amelyet a tervek szerint az autóbuszforgalom is használ) párhuzamosan fut végig a körút közepén a Deák térig, 8,30 m széles reprezentatív zöldsávot fogva közre, ami hozzávetőlegesen 1500 m² új zöldfelület kialakítását jelenti.

A központi zöldsávot két, egymással párhuzamosan futó nyírott fasor alkotja (minimum 3× iskolázott, koros sorfák, legalább 10 cm-es törzsátmérővel, azaz 30/40 cm-es törzskörmérettel, javasolt faj: *Platanus x acerifolia*), mely az ültetési távolságok következtében koronaszinten összefüggő zöld tömegként jelenik meg. A fák kiültetése 2 sorban történik 2,5×4 m-es raszterben, 16 méterenként tagolva, szakaszos átlátás biztosításával (4.a és 4.b ábra). A fasor teljes hosszán, a lombkorona alatt 4 méterenként telepített, kavicságyból fellövellő habosított víz-sugár-sor vonul végig. Látványelem, de emellett kedvező mikroklímát biztosít a városi ártalmaknak erősen kitett fasornak. A talajmenti zöldfelületet alacsony talajtakaró növényzetből terveztük.

A villamos peronok fásítása az előző szempontok szerint más, alacsonyabb, a közlekedési követelményeknek is megfelelő fafajokkal történik (minimum 3× iskolázott, koros, de alacsony termetű sorfák, legalább 10 cm-es törzsátmérővel, azaz 30/40 cm-es törzskörmérettel; javasolt fafajok: *Crataegus x lavallei*, *Prunus cerasifera*, *Sorbus degeni*).

A szegélyek és burkolatok rendszere forgalomtechnikailag és esztétikailag

egyenként szolgálja a megújuló környezetet. A tervezett burkolat a gyalogos felületek funkcióit megkülönbözteti, a használókat orientálja és a forgalmi biztonsági igényeket is kielégíti. A járda-tér felületek és a peronburkolatok elkülönítése az előbbi célokat is szolgálja.

A járdaburkolatok minősége a használat függvényében változik a kiszélesített gyalogjárdák teresedéseivel, és megvilágításával összhangban.

A kerékpársávok szintben is elkülönített burkolatai a gyalogos és kerékpáros, valamint a közúti forgalom biztonságos elválasztását szolgálják.

A járdafelületek burkolatarchitektúráját a teljes „kiskörúton” alkalmazott egyedi tervezésű ún. „K” kő határozza meg. Anyaga előregyártott betonelem, finomfűvott homokszínű felülettel, 8 cm vastagságban.

Az útpálya felőli oldalon a járda burkolatától elkülönülve berendezési sávot terveztünk. A 3 méter széles sávban kapnak helyet a padok, hulladékgyűjtők, hirdetőoszlopok, kerékpártárolók, világítótestek stb., illetve a szükséges közműszerények és a fasor (5. ábra).

Az Astoria-csomópontban a körúti irányokban megvalósul a kerékpársávok forgalmi sávoktól elkülönített csomóponti átvezetése, az aluljárólépcsők részleges elbontásával forgalomtechnikailag kedvező helyen felszíni gyalogátkelőhelyek is létesülnek. Az aszfaltjárdaburkolatok kiselemes burkolattal („K”-kő) történő felváltása a járdákon és a villamosmegállókban is megvalósul. Az East-West Business Center előtti térburkolat osztása az épület homlokzati kialakítását követi. A csomópont gyökeres átalakításának kulcseleme azonban a Kossuth Lajos utca – Rákóczi úti tengely funkcionális átértékelése, mely jelen tervnek nem tárgya.

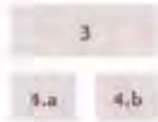
Az Astoria csomópont észak-nyugati oldalán kis, téglalap alaprajzú pihenő-várakozóhely alakul ki, melynek osztását a zöld kazetták és ezekkel párhuzamosan

elhelyezett padok adják. Fontos feladat a közterületen található bútor és berendezési tárgyak kavalkádjának megszüntetése, a bántóan magas tárgysűrűség csökkentése. Ennek során jó minőségű, fizikailag és arculatilag időtálló modern utcabútorok és berendezések kerülnek a közterületekre.

Markáns megformálást kap tehát a Károly körút alaprajzi geometriája, melyet elsősorban a Madách-házakkal való párhuzamosság határozza meg. Az alapvető geometriai szervezőelem az úttest és a járda elválasztó vonalában végighúzó, két párhuzamos „mesterszegély”. A szegélyeken kívül a gyalogosforgalmi és -kényelmi berendezések, közöttük pedig a közúti forgalommal kapcsolatos létesítmények kapnak helyet, rugalmasan alkalmazkodva a fix szegélyvonalon belüli eltérő keresztmetszvényekhez és forgalomtechnikai megoldásokhoz.

A körútszakasz középső zöldsávja nem csak elszigeteltsége, de kezelésmódja okán is kiszakad a környező szövetre érvényes elvárások, szabályozások rendszeréből. Nyírott lombtömegei, belső megvilágítása, vízjátékai önálló, „zöld épülette”, nagyméretű kortárs műalkotássá teszik a körút tengelyében. Ehhez a szellemiséghez igazodnak a zöldsáv berendezési tárgyai: az oszlopok, a technikai berendezések, a közvilágítási lámpák a kortárs formatervezés legelőremutatóbb képviselői kell, hogy legyenek.

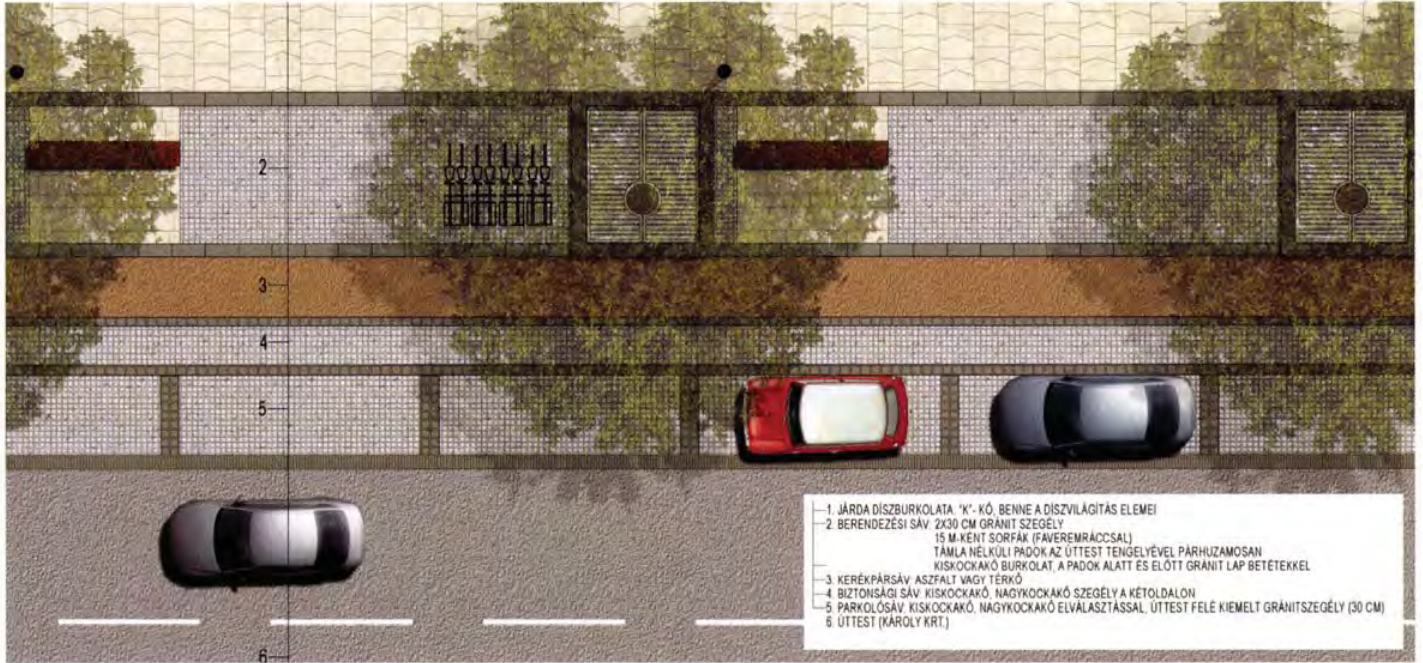
A Károly körút jellegváltozása kiemelt városépítészeti kérdés. A tervezett beavatkozások eredményeként a város „közlekedési olvasztótégelye” átformálható oly módon, hogy megtartva nélkülözhetetlen közlekedési szerepét és beillesztve azt a közeljövő várható forgalomcsillapítási trendjeibe, új arculatot kapjon és a város reprezentatív bulvárvá válnon. Az arculat lényege a rendezett alapsík kialakítása, a funkcionálisan komponált közterület, a tér fasorokkal való tagolása, gazdagítása, a tér komfortjának, használati értékének jelentős javítása a közterület intelligens berendezésével.



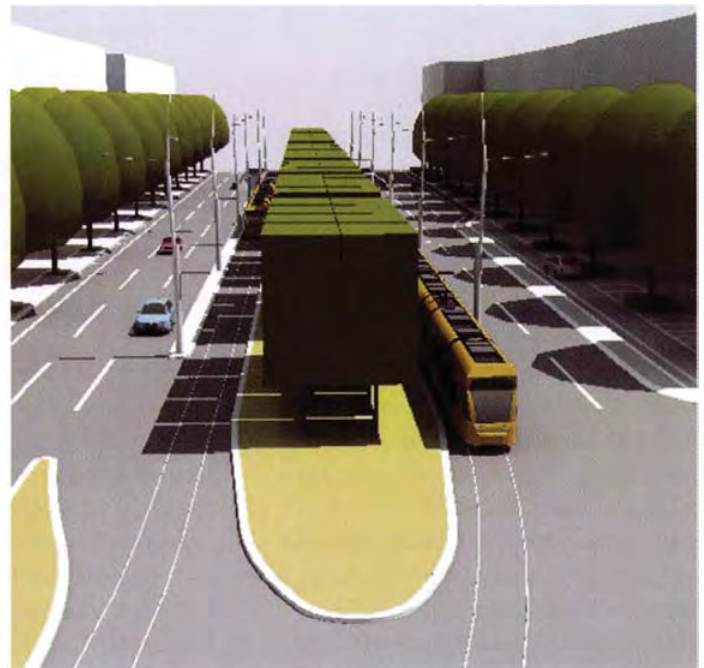
3. ábra: Gyalogjárda, berendezési sáv, kerékpársáv kialakításának lehetőségei
 – Options for sidewalk, street furniture lane, bicycle lane arrangements

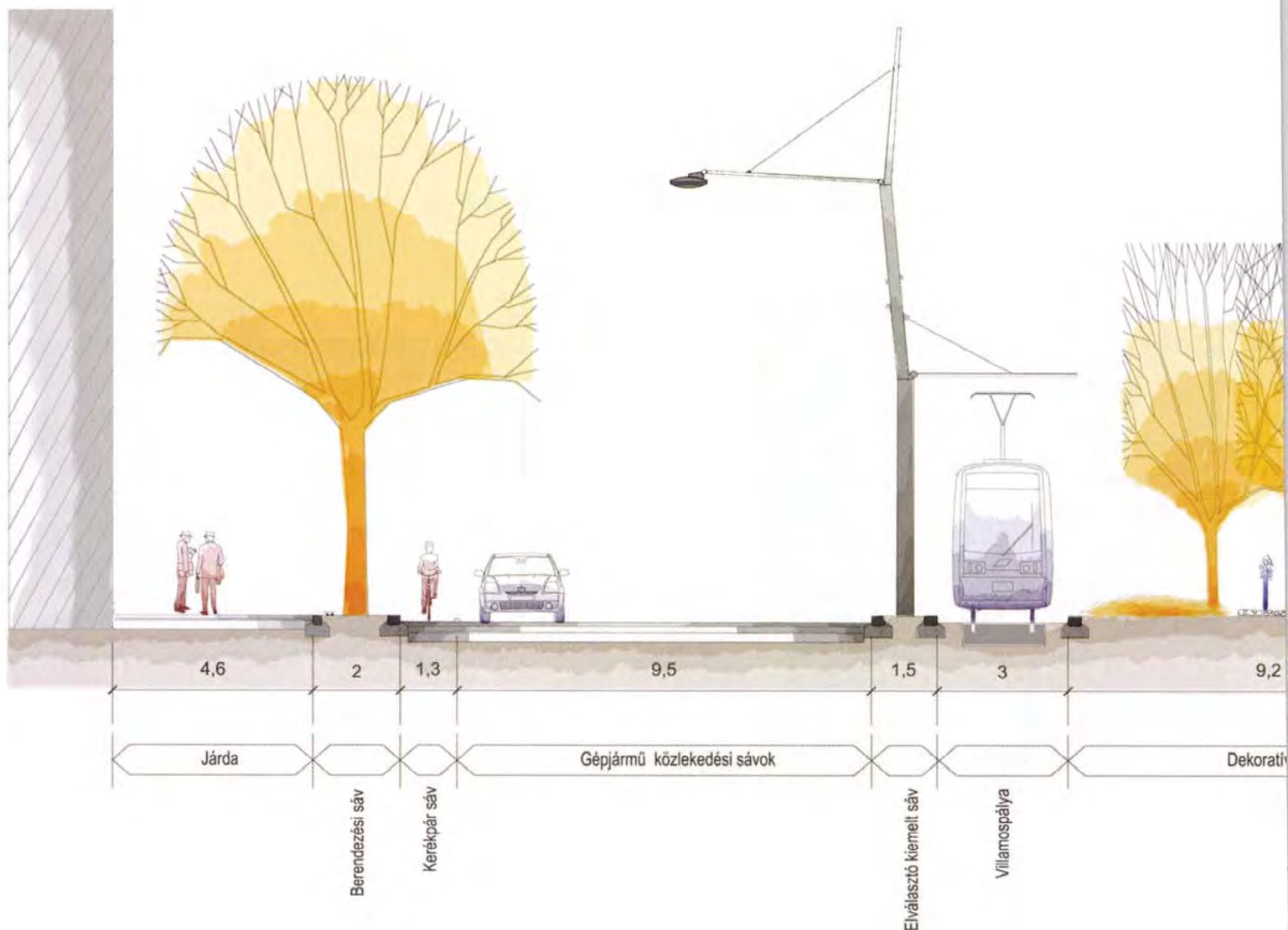
(GRAFIKA: MAGDÓ JÁNOS)

4.a és 4.b ábra: Látványok a Károly körút tengelyéről
 – Perspectives trough axis of Károly road
 (GRAFIKA: MAGDÓ JÁNOS)



- 1 JÁRDA DÍSZBURKOLATA "K"-KŐ, BENNE A DISZVILÁGÍTÁS ELEMEI
- 2 BERENDEZÉSI SÁV 2X30 CM GRÁNIT SZEGÉLY 15 M KÉNT SORFAK (FAVEREMRÁCCSAL) TÁMLA NÉLKÜLI PADOK AZ ÚTTEST TENGELYÉVEL PÁRHUZAMOSAN KISKOCKAKÓ BURKOLAT, A PADOK ALATTI ÉS ELŐTT GRÁNIT LAP BETETEKEL
- 3 KERÉKPÁRSÁV ASZFALT VAGY TERKŐ KISKOCKAKÓ SZEGÉLY A KÉTOLDALON
- 4 BIZTONSÁGI SÁV KISKOCKAKÓ, NAGYKOCKAKÓ SZEGÉLY A KÉTOLDALON
- 5 PARKOLÓSÁV KISKOCKAKÓ, NAGYKOCKAKÓ ELVÁLASZTÁSSAL, ÚTTEST FELE KIEMELT GRÁNITSZEGÉLY (30 CM)
- 6 ÚTTEST (KÁROLY KRT.)





A Deák tér közterületi rehabilitációja térfelület kitisztítását célozza: egyszerű eszközökkel (térburkolat, világítás), átlátható, nagyvonalú gyalogostér keletkezik.

További feladat a „Gödör” és a Deák tér viszonyának meghatározása, összenövésük kifejtése. A Harmincad utca vonalának kiegyenesítése révén a „Gödör” architektúrája tovább folytatható dél felé és a Harmincad utcai térfal vonalában érintkezik a Deák térrel. A kapcsolódási vonalat fasor hangsúlyozza ki. A „Gödör” melletti üvegpavilon-sor, ritmusát megtartva, a tér irányába két további pavilon-elemmel egészül ki, melyekben a Földalatti (M1) peronjaira vezető új lépcsők és felvonók kapnak helyet.

A kitisztított téren a térburkolat kialakítása a meglévő szintkülönbségek (a tér területén mintegy 1,20 m összkülönbség) pontos geometriai lekövetésén alapul. A kialakuló burkolatmezők fugairánya a burkolatmezők lejtésirányával áll összefüggésben, eképpen két burkolati főirány alakul ki, a Hercegpri-más utca – Sütő utca között, valamint az

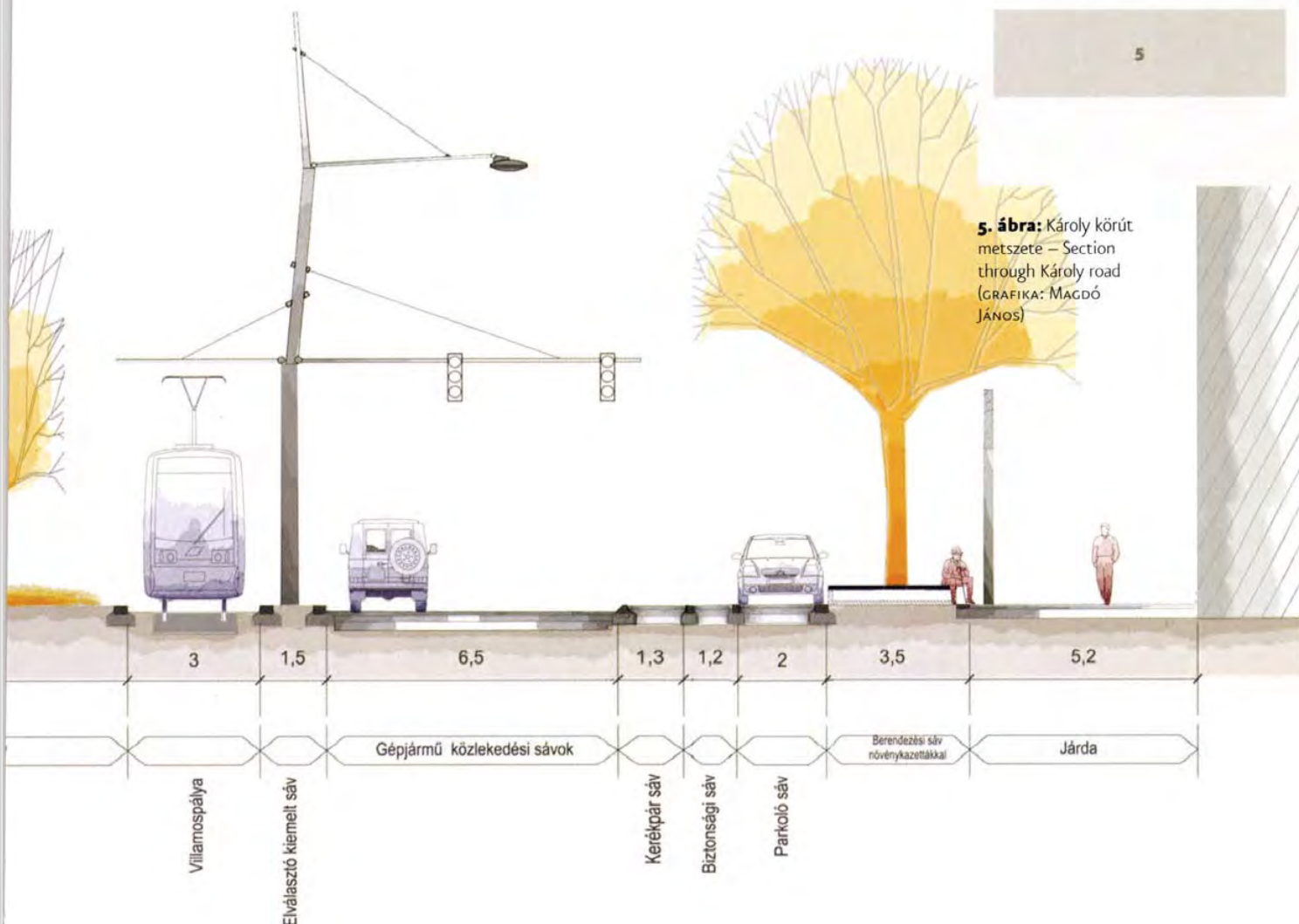
Evangélikus templom előtt. E mezőkben a „Gödör” körüli park sötét színű gránitburkolata „folyik be” a Deák térre. A burkolatmezőket saját anyagukból készült, folyókákkal ellátott burkolatcsíkok választják el egymástól. A Deák téren – a „Gödör” kontrasztjaként – a Harmincad utca vonalában tervezett fasoron kívül az Erzsébet tér folytatását-lezárását megteremtő zöld kazetták illetve fasorok jelennek meg, de a téren az épített berendezések és a burkolatanyagok dominálnak.

A középkori, organikusan nőtt kisváros szerkezetét tükröző Deák tér kialakításában jelenleg semmi nem utal a felszín alatti terek jelentőségére. Ez az „elkendőzés” egyben funkcionális problémákat is felvet, a felszín alatti létesítmények megközelítése csak a tér rejtett sarkaiból, hosszas kerülőutakon lehetséges. A terv olyan beavatkozások lehetőségét keresi, mely a „fent és lent” ellentétpár eddig létre nem jött együttlátását megvalósítja. A -2. szinten lévő mozgólépcső-előterek földémszerkezetét megbontva a terv olyan objektum

elhelyezését javasolja, melynek a földémszerkezetet áttörő, az utascarnokba benyúló, tükröződő, torzított felülete a tér gyalogosszemszögeiből is bemutatja a felszín alatti terekben zajló utasáramlást, ugyanakkor indirekt módon természetes fény bejuttatására is alkalmas. A terv törekvése, hogy a tér „köldökpontját” kijelölő vertikális jel e feladatra is megfelelően (6. ábra).

A térvilágítás a tér organikusan nőtt formájára a lámpaoszlopok véletlenszerű elhelyezésével reagál. Az íves oszlopok mélytükros világítótesteket hordoznak, ezáltal a tér káprázásmentes világítása éjszaka is lehetővé teszi a gyalogos szemszögéből a térről való kitekintést. Az oszlopok véletlenszerű elhelyezésének hatását az oszlopok irányultságának és a háromféle oszlopmagasság alkalmazásának (4, 6, 8 m) változatos elrendezése okozza.

A Harmincad utca vonalvezetése a Földalatti alagútjának tengelyvonalát követve kiegyenesedik és a jelenlegi torkolattól északra éri el a Bajcsy-Zsilinszky



5. ábra: Károly körút metszete – Section through Károly road (GRAFIKA: MAGDÓ JÁNOS)

utat. A Deák tér és a park összeillesztése érdekében az utca sülyesztett szegéllyel és a térburkolattal megegyező anyagú, kiselemes burkolattal készül. A szállodák autóbussz- és taxiforgalmának szervezése a korlátozott közterületi szélesség miatt megköveteli a szállodák közötti kooperációt, ennek keretében a terv közös járda- és felhajtófelületet javasol az épületek előtt, melyet a közforgalmú, kétirányú úttesttől egy olyan területsáv választ el, mely alkalmas taxi-várakozóhelyek, fasor és közvilágítás elhelyezésére. A sülyesztett szegélyek miatt a különböző funkciójú területeket csak a burkolat erőteljesen eltérő grafikája különbözteti meg.

A József Attila utca tengelyvonala a terv szerint eltolódik az Erzsébet tér felé, így az északi oldalán fasor elhelyezésére is alkalmas járda alakítható ki. A park peremén a jelenlegi kétirányú kerékpárutat az út kétoldalán vezetett egyirányú kerékpársávok váltják fel.

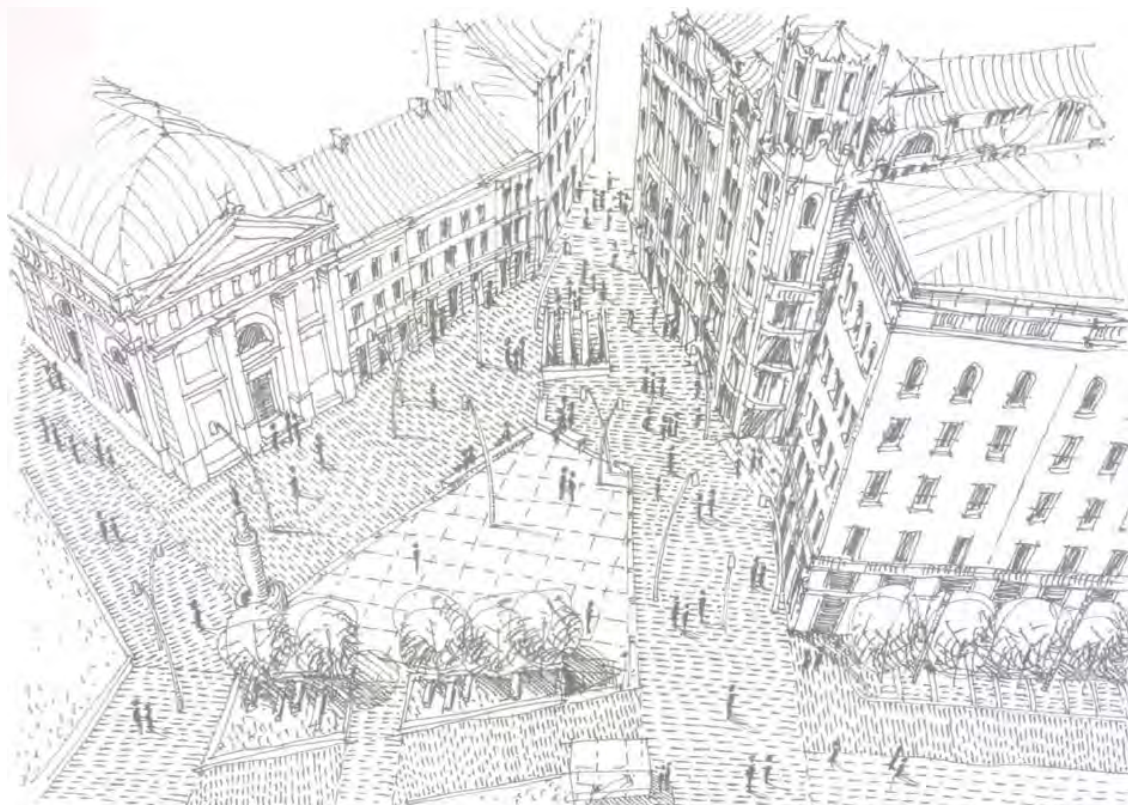
A Deák tér újrakomponálásának központi eleme az a vertikális jel, mely a „Gödör”, a Deák tér és a Károly körút érintkezési

pontjában, a 3-as metróvonal mozgólépcső-előtere felett magasodik. Tervezői koncepció szerint e jel felszíni gyalogosforgalmat szervező funkcióján kívül az alsó és a felső világ együttlátatásának eszköze. Az optikailag megfelelően torzított, tükröződő forgástest csúcса 3,00 m-rel a térszint fölött helyezkedik el, miközben alsó csúcса a mozgólépcső-előter földemáttörésén keresztül az elosztótérbe nyúlik, annak padlószintjétől 2,50 m-re végződve. Az objektum és a földemáttörés feletti „kút” tükrökkel burkolt felületének összejártságából, mind a felszíni, mind a felszín alatti térből egyszerre látszanak a tér két szintjének történései. Az objektum megfelelő kiképzése érdekében további vizsgálatok és optikai modellezés szükségesek.

4. Gordon Cullen angol építész felfogásában a szekvenciális látvány, a hely és annak szelleme, valamint a tartalom együttesen határoznak meg egy városi szabad teret, utcaképet.

5. In: Fiala István: Építési engedélyezési terv szakbírálata, Tárnya: Budapest Szíve városfejlesztési program - Reprezentatív kaputárság kiépítése (Károly körút - Deák tér - József Attila utca közterületi megújítása), Budapest, 2008. december

6. ábra: A Deák tér madártávlati rajza – Bird's eye view of Deák square
(GRAFIKA: ZÖLDI PÉTER)



EPILOGUS

A szabadtértervezés – a településtervezés szerves részeként – Gordon Cullen szerint „a kapcsolatok művészete”. A feladat tehát: új, eddig rejtett kapcsolatok feltárása, esetleg erősítése, amelyek a kaputérség jellegét fokozzák, tudatosítják a használókban, dominánsan vizuális városi élményt biztosítanak, rávezetve a szemlélőt egy adott hely sajátos környezeti jellemzőinek feltérképezésére.

Az utóbbi két évszázad településfejlődését tekintve megállapítható, hogy Európa-szerte a mérnöki szakmák domináltak a településtervezésben. Ezekben belül jelentős szerep jutott az építészeknek, ami természetesen a tömeges építési feladatok megjelenésével még tovább nőtt. A 19/20. század fordulójára az építészeti megfontolások mellett hangsúlyt kap a településtervezésben a tájépítészeti szerep, teret hódít a pl. a kertváros mozgalom (Angliában Ebenezer-Howard, Unwinn, az USA-ban a City Beautiful stb.). Valamivel későbbre, a 20. század első felére tehető az időszak, amikor a mindenkor jelenlévő gazdasági szempontok is markánsan előtérbe kerülnek, és az ingatlanfejlesztési szempontok erőteljesen befolyásolják a várostervezés komplex feladatát.

Budapest arculata sajátos tervezői szemléletet tükröz: az ingatlanértékesítés-centrikus települési stratégiák útvesztőiben elvesző mérnöki szakmák között is igencsak visszafogott szerep jut az arculatot pozitívan befolyásoló szabadtér építészeti megoldásoknak. A mérnöki-műszaki tevékenységek kétségkívül fontos, de köztereink eredeti funkcióit (reprezentáció, társas együttlét, kereskedelem, kultúra) jelentéktelennek tartó szakágai (közlekedéstervezés, közműtervezés, stb.), engedélyező hatásai (útügy, közmű-szolgáltatók, tűzrendészet) hathatósan együttműködnek az élehetetlen nagyvárosi környezet kialakításában. Ők például már régóta fordítva ülik meg a lovat: nem az eszközeiket, a technikájukat és eljárásaikat alakítják az esetenként sajnos védelmükre szoruló környezethez, hanem hatósági eszközökkel, keményen igazítatják hozzá a környezetet szegényes eszközparkjukhoz.

Ez a szemlélet a reprezentatív kaputérség tervezése kapcsán is bebizonyosodott: az építészeti-tájépítészeti megoldásokat indokolatlanul sok esetben kellett rugalmatlan „műszaki paramétereknek” vagy szabványoknak alárendelni, melyek érezhetően csonkították a köztér-használók (értsd: budapesti polgárok) érdekeinek érvényesítését, az

élhetőbb környezet és arculat megformálását. Beszélhetünk-e tehát „reprezentatív kaputérségről” olyan kontextusban, amikor a reprezentativitás, a nagyszerű látvány és az általa életre keltett felemelő érzés megalkotása objektív akadályokba ütközik, sokdrangú tervezői feladattá degradálódik?

„Előljáróban szeretném kifejezni őszinte csodálatomat a tervezők felé: gúzsba kötve szebben nem táncol senki.” – írta a tervről Fiala István, a Fővárosi Tervtanács felkért opponense. Véleménye természetesen hízelgő, de semmiképp sem ösztönözhet megalégedésre.

Tisztázni kellene mielőbb a „hagyományosan” budapesti tömegközlekedés üzemeltetési gyakorlatának buktatóit, és átértékelni a különböző tömegközlekedési eszközökhöz hozzárendelt területhasználatokat, műtárgyakat. Különbséget kell tenni a köztér és a „módosult tudatállapotú köztér” (végállomás, megálló, peron, járdasziget) között, optimalizálva a funkciókat, minél jobban integrálva a közlekedést a köztér normális életvitelébe – melynek segítségével sikeres városrehabilitáció részesei lehetünk. ©

SUMMARY

HEART OF BUDAPEST: A REPRESENTATIVE GATEWAY
- RENEWAL OF KÁROLY ROAD, ASTORIA JUNCTION, DEÁK FERENC SQUARE, BAJCSY-ZSILINSZKY ROAD, JÓZSEF ATTILA STREET AND ADJOINING PUBLIC SPACES

As an organic part of urban planning, Gordon Cullen calls open space design "the art of relationship"¹. The task thus becomes the discovery and potential reinforcement of new, hitherto hidden relationships, which increase and mark the gateway character, creating a predominantly visual urban experience, allowing the observer to map the unique environmental features of a specific place. Regarding the settlement development of the last two centuries, it can be stated that Europe-wide the engineering disciplines dominate the field of urban planning. A significant role is given to architects, which naturally further increases with mass construction projects. Besides architectural considerations, by the turn of the 19th-20th centuries landscape architecture emerges with such ideas as the Garden city movement (Ebenezer-Howard, Unwinn in England, the City Beautiful in the United States etc.) Somewhat later, in the first half of the 20th century the ubiquitous economical and real estate aspects start to influence the complex process of urban planning.

The image of Budapest reflects a unique design attitude: very little is left for open space design solutions - which could positively shape this image, - among the engineering disciplines, overruled by the urban strategies focused on real-estate marketing. Technical engineering is undoubtedly important, however, some engineering branches (traffic-engineering, public services planning etc.) and authorities (road and public works, fire regulations) which do not appreciate the original functions of our public spaces (representation, social interaction, commerce, culture) contribute to the shaping of an unliveable urban environment. In my

opinion, they have it all upside-down: instead of shaping their tools, techniques and methods to the environment often exposed to their protection, they rather severely adjust the environment to their poor tool palette.

This approach was also experienced during the design of the representative gateway: the architectural and landscape architectural solutions often had to be subordinated to inflexible "technical restrictions" or regulations, which significantly impair the vindication of the interests of public space users (that is the citizens of Budapest) and the creation of a more liveable environment. Can we then talk at all about a "representative gateway" in such a context, where creating anything representative or spectacular evoking inspiring emotions is hindered by objective obstacles and is degraded to a design task of a low order?

*"First and foremost I would like to express my most sincere admiration for the designers: no one can dance more beautifully with tied hands and feet."*²
- wrote István Fiala about the design, opponent appointed by the City Planning Council. His opinion is of course flattering, but cannot in any way incite satisfaction. First of all, the difficulties regarding "traditional" Budapest public transport operational practices should be evaluated. In addition, the space occupation and technical constructions of various public transport vehicles should be reassessed. Public space and "public space with an altered consciousness" (end stations, stops, platforms, street islands) should be differentiated, optimizing functions and integrating traffic into the normal life of the public space as much as possible in order to create a successful urban regeneration. ©