

A pesti oldal

725-091

Vallassuk a térképet. Az első benyomásom, amit a körutak és sugárutak hálózata grafikusán is érzékeltem, hogy a főváros pesti oldalán menthetetlenül és javíthatatlanul centrális szerkezetű, egypontos település. A Duna termékes partjára támaszkodó Belváros, a régi városmagot, amelyre a fejlődő város körútjaival szinte évszázadok óta formájában rakódott le, továbbá a City és a perifériák közötti forgalmat szolgáló, már-már geometriai feszességgel elhelyezkedő sugárútjaival és a jelentős vasúti hálózattal adja a ma is élő város szerkezetét.

A pesti városrész részben közepkor is sejtető sikkatoszerű úthálózatát megbontották, lazították, az egyes utakat kiegészítették, elsősorban valamelyik mereven fogalmazott esztétikai szempontból, talán ösztönösen sejtve a forgalom jövőbeli jelentőségét és igényét. Mindez arra az időre esik, amikor többemeletes lakóházakat kezdtek építeni és a laktűrűség érthetően felugrott. Ebben az időszakban a centrális szerkezetű nyugati nagyvárosokban átlós utakkal kísérelték az úthálózatot lazítani, inkább esztétikai célzattal, hogy egy-egy jelentős középületre a rálátást biztosítsák (barokk szemlélet!) egy-egy tér jelentőségét, építészeti hangsúlyozását segítsék, de a forgalmi forgalmi csomópontok számának szaporításával inkább nehézkesebbé tették.

Budapest úthálózata mai szerkezetét nagyjából kb. 100 évvel ezelőtt kapta. Több esetben nem vették figyelembe a kellő hangsúlyval a visszamaradt műemlékeinket, templomainkat Innét adódik a Belvárosban egynémelyiknek esetleges elhelyezkedése. Hogy csak a jelentősebbeket említsem: az Egyetemi templom ferdén áll egy utcakönyökben, monumentális homlokzatának vizuális élvezetéhez nagyobbat előteret kellett volna biztosítani. A Központi Városháza is levegősebb távlatú elhelyezést érdemelt volna, anélkül azonban, hogy valami kötött, szarmetrikusan fogalmozott barokk megoldásra gondolnánk.

Sajnos, kevés műemlékünk maradt meg, legalább ezeket exponáljuk értékességükhöz méltóan. Hiába, Magyarország és így Budapest is a történelem csuklójában fekszik, ha megmozdult Európa, a háborúba sodródott, mindig itt „csikorgott” legjobban. De ami értékes műemlékünk mégis visszamaradt, igyekezzünk azt környezetével együtt élvezhetővé tenni. Ezért tartok nagyon kényesnek minden olyan építkezést, amely érinti vagy megközelíti műemlékeink vagy műemlékcsoportjaink amúgy s sokszor kertes értékű környezetét. Erre példát is adok: a nagyon nemes és szerény kivitelű, talán legfinomabb arányú épületünk, a Nemzeti Múzeumunk is csendesebb hangú vis-à-vis házsört érdemelt volna, az egyik klinkerrel burkolt új épületének különösen jó arányú homlokzata, a piszokszakállas erkélyével szinte kihívóan „felesel” Pollack Mihály halkszavú, nagyon finom tagozódású Nemzeti Múzeum homlokzataival. Előre lélek a Roosevelt téri építkezésektől, ahol a különböző hangvételű homlokzatok a tér egységét már ma is bontják.

A pesti oldal, kivéve az V. kerületet, amit már eredetileg jól elosztott parkokkal bontották, a Kisrődötől kifelé nagyjából a Róbert Károly és a Hungária körútig terjedő területek, elsősorban a XIII., VI., VII., VIII. és IX. kerületek erős felállításra szorultak. De leginkább igényeljük a XIII., a VI., a VII. kerületben, ahol a néma 1,5–2 km hosszú utcák eseménytelenül kietlenek, minden formai és utcavezetési móció nélküliek, szürkésalak, árasztó rajtuk végigszelnek, egy a XIII. kerületből kijusunk a Duna-partra, a VI. és II. kerületekből a Városliget. Utcahálózatunk mervev, érkezőgű. Hiányzik egy-két unyadi vagy Rákóczi téri és régi Martinelli térhez hasonló visszauratott térünk. Alig van egy-két fásított tércsík, előtérre házsörtök, hol legalább egy-egy, az ut-

cába beléző gesztenyefa zöld foltja üdítően fáradt szemünket. Nincs virágos kertjük, nincs madárdal, lakói fásult, eseménytelen életet élnek és ami a legszomorúbb, nincsenek gyermekjátszótereik, nincsen napsütötte „grundjuk”. A sápadt arcú gyerekek legfeljebb a spekuláció által körülféjtett szűk udvarokon rúgják a rongyalabdát. Így nem lehet csodálkozni, hogy a kisebb gyermekek otthonülők lesznek, betegségekre érzékenyebbek. Mivel a lakókörzék nem teljesen korszerűek, de legtöbbjük többemeletes és elég jó állapotban vannak, szanálásra egyelőre nem gondolhatunk.

Reménykeltőbb a VII. és IX. kerület, ahol a fő közlekedési utak magasabb szintű beépítésén kívül a mellékutcák legtöbbje olyan elhanyagolt és kultúrátlan alaprajzú, nagyjából földszintes és egy-két emeletes beépítésűek, hogy a Nagykörúton túl a Hungária körútig terjedő területen szanálásra indokolt és már ma is gazdaságosnak látszik. A szanálás a Tömő út mentén részben meg is indult, talán túl magasra sikerült lakóházakkal, amit csak a lazább beépítés indokol némileg.

Az ilyen lemaradt, elfáradt, egészségtelen beépítési telepítéseknek szanálása, a kulturális vonatkozásokon kívül, mindenkor és mindenhol utca- és városképi nehézségeket támaszt. Már a múltban is bizonyos egyenetlenség, diszsonancia jelentkezett a zárt sorú építési rendszerrel a többemeletes házak építéskor mutatkozó otromba tűzfalak miatt. Ma nemcsak a magasság okozta különbözőség okoz ilyen diszharmoniókat, hanem a beépítési rendszernek változása, a zárt sorú és kertes beépítés helyett a kötetlenebb beépítési rendszer és a magasházak, a 10 emelet fölötti épületek megjelenése miatt is. Ez pedig minden egyes részterület szanálásával hosszabb időre, emaröltönyire felbomlásra adottságot mutat, Leningrád főépítése nem is enged a központtól 10 kilométer sugarú körzetben magasházat építeni.

Keresni kellene azokat az újjáépítési módokat, amelyek ezeket az esztétikai hátrányokat legalábbis némileg csökkentik, akár úgy, hogy a főútvonalak teljes kiépítésével igyekezzünk takarni, körülzárni a szigetként visszamaradt alacsonyabb szintű részeket, akár magasházak ritmikus elhelyezésével, vagy térbe komponálásával, hogy a város sziluettjét egybefogottan hangsúlyozza. Különben a lakosság hosszú ideig, emberöltőnyit fog élni egy „félbemaradt” városban, túri annak deklarációját, voltát, ízésrétől hátrányait, Városépítés terén izlésünk sajnos különben is mintha tompult volna, de ha egy szabadban egy régi kredencet és egy kagylószelet látunk együtt, felhörödlünk!

Nehéz és egyelőre a maga teljességében még fel nem tárt kérdés: mi történjen a Hungária körúton kívül eső településekkel, azok korszerűsítésével, rangjuk emelésével. A kívülre került települések a legváltozatosabb skálájú és tartalomú beépítésűek, a szétszórtan és korszerűen épített gyártelepülésektől egészen a falusias építési rendszerig. De legváltozatosabb a lakosság összetétele, foglalkozás szerint is, sőt más és más az egyes kerületek városszerkezete, úthálózata, közms- és középület-ellátottsága is. Itt a periférián javíthatunk legtöbbet, de követhetjük el a legnagyobb botlásokat is.

Városfiziológiai vonatkozásban érthetetlen, hogy ezek a perifériális kerületek egymásra utaltságuk ellenére, a múltban mennyire elkülönültek. Hisz még az utcahálózatuk rendszerét, a körgyűrű vonalát követő utcákat a kerületek határvonalára mentén át sem vezették, mint például a XIX. és XX. kerület mezsgyéjén, ahol még vasútvonal sem zavarta volna az úthálózatok egységesítését. De nem alakult ki a Hungária körúthoz hasonló gyűrűs forgalmat felvevő jól szervezett terelő útvonal sem, pedig erre már most is nagy szükség lenne, tekintettel a Hungária körúton

jelenleg mutatkozó nagy teherautó-forgalomra.

Azután itt van a zöld terület ellátottságának kérdése. A múlt a perifériális településeivel szinte hermetikusan elzárva módon évszázadok óta formájában települt rá a régi város-határokat, amit csak szakaszokként tudtak megszakítani egy védőerdősávval, zöldterületnek számító temetővel, stb. Ezeknek beagyazása azonban — elég a térképre nézni — rendszeretlen. Sajnos, az új és legújabb települések lakóerdősávja ezt a légzárást tovább növeli és félti, hogy fővárosunk levegőjének további romlásához vezet.

Ez a megfigyelés adta azt a gondolatot, hogy foglalkozni kellene legalábbis fővárosunk külső pesti periferiáján, lehetőleg a lakott és beépített területek fellazításával, huzatosabb tételével, hogy ezt a területet, amely már eleve a helyenként oda-telepített közép- és nagyüzemek füstképződése miatt erősebben szennyezett levegőjű, ne rontsuk meg tovább. Javasolom: ezt a területet a városközpont felé irányuló, erősebben bontottabb beépítéssel — esetleg fásított parkolópályákkal, kisebb összefüggő parkokkal, a nagyon is hiányolt gyermekjátszóterekkel, stb. — feszítsük szét, „schlitzel”-jük fel, hogy legalább ezzel segítsük a városközpont sűrűbb beépítésének levegősségét, amit a budai hegyeken átsapó széljárát turbulenciája már nem elég megkímélni. Persze, nem valami szabályos ék alakú zöldfoltokra gondolok, ez a már meglevő egyes beépítések értéke, de rapszodikus elhelyezését, sőt a már kijelölt és részben épülő alközpontok sem engednék meg. Inkább valami szabálytalan, de összefüggő, széjjárast biztosító zöld foltrendszerre gondolok, amelyek nem zavarnák a beépítés és az útszerkezet formai logikusságát, közös funkcióját.

Ez az új zöldvezetési rendszer egyeztetve az alközpontok szervezésével és forgalmával, egy-egy város- és telepítési előnyök biztosítására. Így többek között az alközpontok sugárszerűen, tehát a központ felé vezető út mentén egymás mögött helyeződőnek el, s a lazább területen épülő, részben már megépült gyvszforgalmi utakkal még a távolabbi településeket is bekapcsolhatnánk a főváros forgalmi áramkörébe, melyekből most csak idővesztést és fáradságot jelentő ingajaratokkal kapcsolódunk.

A javaslatot, a tervezést érthetően alapos feltárás kellene, hogy megelőzze, kitérve az egyes települések közös lakó-munkahelyi viszgálatára és számomra, máig még feltáratlan kérdéseire. Meggyőződésem, hogy az egyes települések összehasonlásával számos középületet, és egyéb szolgáltatásokat lehetne megtakarítani, de úgy, hogy elkerülnénk egy mammutváros nagy rezssivel járó nehézkességét.

Ne a távolság, hanem a megtett ingajaratokra fordított idő legyen mérvadó. Ne nehézkesen kullogjunk a fejlődéssel felvetődő igények kielégítése után, hanem preventív módon igyekezzük azokat megelőzni, elkerülni, amikor még lehet, amikor a „ma” még nem állja útját a „holnapnak”. Ezeknek a gondolatoknak alaposabb megvizsgálásához szélesebb látókörű szakemberek összműködésére van szükség. Először feltárás, aztán jöhet az észszerű tervezés. Segítsen az elektrónikus számológép!

Ha a fejlődés irányítása egy kézben van, lehet reményünk arra, hogy fővárosunk fejlődése logikusabb, célratörőbb lesz. Ha egy útemben már a számológép irányítja a terelést, úgy még inkább szükségünk van arra, hogy a városépítés-városépítés sokrétű kérdést logikusan tisztázzuk, hiszen végeredményben mégis az emberről, jólétéről, boldogságáról, kultúrájáról kívánunk gondoskodni. Részletkérdések felvetése jelen gondolatok gyűrűződésében egyelőre még nyersen és széteső. Azok szélesebb feltárára, kiilemzésre szorulnak.

Weichinger Károly