

AZ AKADÉMIA ÉPÜLETE A VÁROSBAN

A Széchenyi tér és az Akadémia épülete

KOSZORÚ LAJOS

Építész. Város-Teampannon Kft. E-mail: koszoru.lajos@teampannon.hu

A tanulmány célja a spontán és tervezett folyamatok hatásának bemutatása a város *területi növekedésében és szerkezetének alakulásában*, a Széchenyi tér történetén keresztül. A városrészek, terek, épületek *kölcsönhatásban történő változásának – evolúciójának* – elemzése segít megérteni környezetünk alakulásában a változás és állandóság dinamikáját. E példa megmutatja egy adott hely tágabb város szerkezeti összefüggéseinek és azok változásának hatását – a hely kiépítésére, funkcióira, és a helyet meghatározó elemek időbeni alakulására.

A Széchenyi tér térsége a városfalon kívüli, áradásokkal fenyegetett lapályból Pest gyorsan fejlődő elővárosává, majd kerületévé válik. A hajózás meghatározó korszakában kereskedelmi, logisztikai, átkelelési hídfőként indul fejlődésnek, magához vonzva a kompatibilis funkciókat.

A korai városrendezési tervek alapján nagyléptékű klasszicista városrész épül föl, melynek betetőzése a Lánchíd. Ez a Kárpát-medencei állandó átkelelési lehetőség mintegy 30 éven át stratégiai és gazdasági szempontból nagy helyzeti előnyt jelentett e városrész kiépülése terén és komoly vonzerőt gyakorolt mind az államigazgatási, mind a gazdasági, mind pedig a civil szerveződések megtelepedésére.

Az Akadémia megépítése hozta létre az építészeti teret – lezárva a *városszerkezet-alakítás* első ciklusát –, majd a kiegészéssel előtérbe került a reprezentativitás, a korszellemnek megfelelő, felfokozott emlékhely tematika. A vasútkorszak más városrészek gyors fejlődését eredményezte. A tér fejlődése a 20. század első évtizedeiben vett új lendületet, a klasszicista épületek az Akadémia léptékéhez igazodó új házakra cserélődtek.

A korai szocialista korszak nagy lendülettel tervezte a Duna-part modernizációját, melyből csak az 1970-es évek közepére valósult meg a Spenót ház, majd két új szálloda, és eközben az autós korszak – a szerkezetalakítás második ciklusa – elfoglalta a teret, a Lánchídra vezetve regionális forgalmakat. A 21. sz. elején lecserélődött a 30 éve épült irodaház, funkciót váltott a Gresham-palota, és a környék magas státusának megfelelő *funkcionális szerkezet* erősödött meg, miközben a tér egyre inkább leszakadt megújuló környezetének minőségétől.

A *Budapest Szíve Programban* a térre vonatkozó koncepció a város és a Belváros új kontextusának, a térség letisztult funkcióinak megfelelően a gyalogos és gépjárműforgalmi fókuszú térrészek kiegyensúlyozásával adta meg az „épület és tér kapcsolatának” új kereteit.

Kulcsszavak: Széchenyi tér, az Akadémia épülete, városevolúció, városszerkezet-alakítás, Budapest Szíve Program

A 150 éves Akadémia épület és a Széchenyi tér együttkeletkezése és különböző utakon zajló eddigi változásai mind várostörténeti-városépítészeti, mind építészeti szempontból tanulságosak. Az egyedi megjelenésű, alig változó és különleges rendeltetésű épület és a sokfunkciós, gyorsan változó tér kapcsolata máig sem tisztult le.

Az „állandó” épület és a „változékony” tér elmennek egymás mellett, miközben egymást is meghatározó környezeti egységet is jelentenek. Eddig nem jött létre a két egymás mellett élő rendkívüli adottságú létesítmény méltó kölcsönhatása, valamiféle elegáns szimbiózis.

A városrészek identitásában komoly szerepet játszanak az ottani területen található *emblemikus épületek*. A sajátos funkciókat befogadó vagy különleges megjelenésű épületek elhelyezkedése-telepítése az építészettörténet tanúbizonysága szerint legtöbbször különféle, komoly presztízis- és hatalmi játszmák eredményeként dőlt el. Leginkább az épületet létrehozó közösség, tulajdonos, intézmény keresi a saját szerepét és súlyát már a fekvéssel is kiemelő építési lehetőséget, nemegyszer akár erejét, státusát meghaladó helyekre törekedve. A városok és más politikai szereplők gazdasági-politikai erejükhöz mérten vettek részt, szóltak bele ezekbe a játszmákba.

A *történelmi városok* életének folyamatossága és *térbeli szövetszerűségének* kibontakozása szükségszerűen hoz létre kitüntetett helyeket és emblemikus épületeket. Ezek részben tervezettek, részben az adott város fejlődési sajátosságai által és különféle érdekek alapján meghatározottak, de a városi közösség fejlődésével együtt mozognak.

Kezdetben az alapkérdés a *városrész szerkezetének kialakulása*. Közelebbről, hogy az egyes építési ciklusokban milyen hatások, tervek, kezdeményezések befolyásolták az utcák, terek, épületek létrejöttét, azok szerepét, jellegét, méretét? A következő lépésekben fontos megnézni, hogy az itt megvalósult szabályozás, építés milyen újabb elemekre gyakorolt valamilyen hatást, és lényeges megérteni az ide irányuló fejlesztések-szépítések visszahatását erre a helyre.

Az épületek és a környezetük együtt adnak egy érzékelhető, megélhető teret, itt a tér tágabb értelemben, egyféle városi miliőt jelent, egy környezeti egységet, amelynek pontos fizikai határai nem föltétlenül azonosíthatók. Ez tehát nem földrajzi lehatárolás, hanem a térbeliséget inkább domináló mentális azonosítás. A hely és az épület külön-külön, de együtt is adhatja az azonosítást. (Pl. az opera környékén van..., a ligetben voltunk..., a Blahán..., a villanyrendőrnél..., a gombánál...) Ez homályos, de érthető és a köznapi beszédben elfogadott helymeghatározás. A megkülönböztetés-azonosítás sajátos módon történik, nem határokkal, hanem egy kialakult miliőre, – *a közösségek tudatában letisztult*, közmegegyezéssel szentesített – környezetre való utalással. Az ilyen típusú identitások kialakulása (az időbeli letisztulás) a térhasználat, az épületek és a lokalitások, valamint szubkultúrák függvényében történhet.

A Széchenyi tér esetében a kiemelkedő épület és a különleges tér adottságai ellenére időnként alakult, majd elhalványult, de nem alakult ki az érvényes, máig ható, együttesen determinált miliő. A tér és az épület közös sorsuk során nem formálták meg a sajátos, közös „helyet”. Részben erre is utal a tér sokszor változó neve, szerepeinek változásával is összefüggésben. Történetük átgondolása után talán választ kapunk arra, hogy ez miért alakult így.

A tér története és ennek kulturális szellemi háttérének vázlatos áttekintése közelebb vihet a hely és a *genius loci* megértéséhez. A vázlatos történet, a folyamat értel-

mezése segítséget nyújthat egy releváns jövőkép modellezésében, egy új egyensúlyos helyzet kialakításában is.

Az épület 150 éves fennállását ünneplő akadémiai kiskonferencia „Az épület a városban” című előadásának továbbgondolása során láthatóvá vált, hogy e különleges hely státusához méltóan, nagyon gazdagon dokumentált, ezért a tanulmány csak történeti vázlatnak tekinthető.

LIPÓTVÁROS LÉTREJÖTTE ÉS TERJESZKEDÉSE 1686–1790–1870

A török hódoltság utáni lassú helyreállítási évszázad végére, 1750 és 1770 között elkészült a budai királyi rezidencia, mely nem hozta magával Buda kellő fellendülését, miközben a pesti oldalon egyre erősebb jelek mutatják a város fejlődését. A zsúfolt városon kívül sokszínű besűrűsödés bontakozik ki. A Tabán magasságában lévő *hajóhidat*¹ fokozatosan északabbra, a városfalon kívülre, de annak közelébe telepítik (1767). A Helytartótanács kezdeményezésére új vásárteret jelölnek ki (1785) a mai Erzsébet téren. Ez a két tényező ráerősít a falon kívüli térség kereskedelmi és közlekedési szerepeinek és az ezzel kapcsolatos intézményeknek a további fejlődésére.

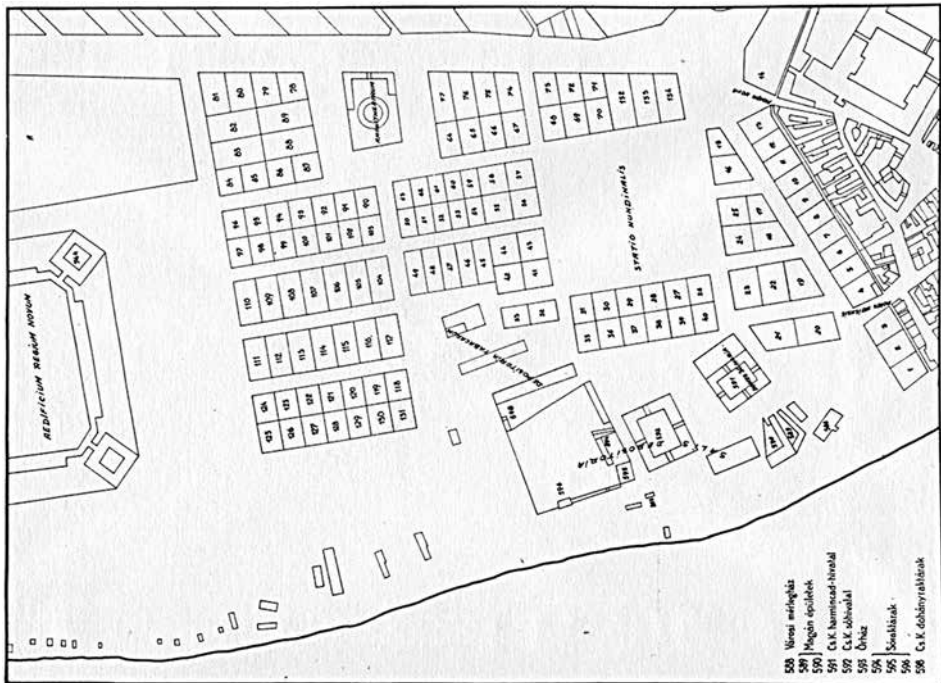
A nagykiterjedésű *Újépület (1786)* tipikus városzéli funkciójának környezetére gyakorolt hatása (erőd-kaszárnya-börtön-kiképzőbázis), továbbá a népességyarapodás és a gazdaság fellendülése magával hozta Lipótváros (1790) megalapítását. A pesti városfalon kívül egyre szervezettebb, gyorsuló városépítés bontakozott ki, ami egy tudatosabb rendezési javaslat kidolgozását indokolta. A város megbízása alapján készült Schilson tervezete (1789)² még a 18. századi egyszerűbb felfogású, parcellázási gyakorlatot tükrözi, de már azon túllépve teret ad a városi igényeknek is (1. ábra).

Schilson terve szigorúan a városfal és az Újépület közötti területre terjedt ki, kialakította a plébánia templom/*Bazilika* terét a Zrínyi utca tengelyével, és a mai Erzsébet tér (vásártér) helyét is pontosan szabályozta. Az egyszerű geometrikus utca-és telekrendszer tervezete mellett a Duna szabályozatlanságát jól tükrözi a terv, ugyanis a szabadon járó víz uralta területekkel nem foglalkozott. A folyó csapongó rendezetlensége miatt a Schilson által tervezett geometria nem a legerősebb meghatározó elemhez, a Dunához igazodott, hanem a markáns Újépület koordinátáit vetítette rá a térségre.

A térkép szerint a városfal előtti térségben, a hajóhid pesti hídfőjében raktárak, harmincad- és sóhivatal, valamint szétszórta, észak felé sok kis kereskedelmi épület található. A terv a városon kívüli virulens káoszt ábrázolja, de annak rendezésében nem vágott bele. Következtethetünk ebből arra, hogy a még igencsak periferikus Lipótvárosban éppen csak rendbe akarták tenni a városfal előtti zavaros térség és az

¹A továbbiakban az emblematikus épület, építészeti együttes, műtárgy dőlt betűvel kiemelve.

²Schilson, 18. század vége (másolat). Budapest Főváros Levéltára XV.16.b.221/1.



1. ábra. Schilson szabályozási terve, 18. század vége

Újépület közötti területet, megelőzve a további zűrzavart. De éppen az is lehet, hogy sem a megrendelőnek, sem a tervezet kidolgozójának nem terjedt ki erre a kompetenciája vagy a figyelme. A terv láthatóan a telkek és az utcák, valamint a javasolt közcélú funkciók elhelyezésére fókuszált, nem fordítva figyelmet a tágabb térségre, a környező területekkel való kapcsolat kialakítására.

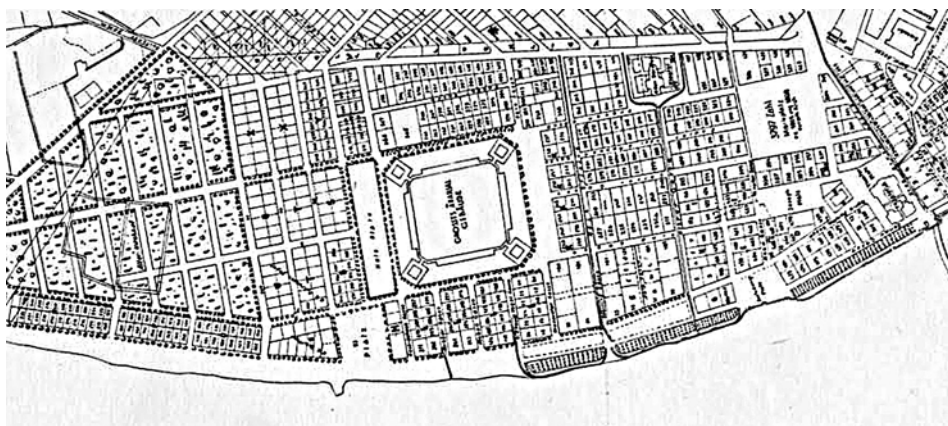
A városfalon kívüli területek spontán belakásának első ciklusában a klasszikusan városszéli funkciók települtek meg: katonaság, kórház, gyakorlóterek, falusias, szegényebb rétegek lakásai, vízparti rakodóterületek, piacok-vásárterek, kertek. 1790-ben öt ácsmester – az akkori viszonyok között is – olcsón vett meg 10 000 négyszögölnyi területet, mely magába foglalta a mai teret és környékét is.³ Az épülő városrész egyik legfontosabb építőanyagát, a fát, itt fogadták, adták-vették és építették be. Mai szemmel ez ingatlanfejlesztésnek sem tűnik rossz vállalkozásnak. A nevek igencsak árulkodnak arról, hogy mi is folyt erre felé. A Lánchíd megjelenéséig a tér és szűkebb környezetének elnevezése a különböző források szerint: 1804-től Salz Platz (Só tér), 1809-től Salzamt Platz (Sóhivatal tér), 1812-től Zimmerer Platz (Ács tér), az 1840-es évektől Obere Donau Zeile (Felső Duna sor), ami az egész – változó minőségben

³Pásztor 1909. 382–391.

kiépített – felső rakpart elnevezése. A mai Széchenyi teret 1808–1837 között Kirakodó térnek (Ausladungs Platz), 1847-től Rakpiac térnek nevezték.

A Söhivatal és a kapcsolódó létesítmények valamikor a 19. század első évtizedében vonultak ki a város északi előtéréből, az 1805-ös Hild-féle terven már nyoma sincs az itteni sókereskedelem épületeinek. A város és a térség ellátása szempontjából is fontos tevékenység (Saltzplatz) 1817-ben már a Fővám tértől délre található, majd az 1870-es évek második felében tűnik el onnan is a Söház tér a Só tér elnevezéssel és a Söhivatallal együtt.

1805-ben a Pest Sz. Kir. Város Szépítési Bizottmányában a Lipótvárost felügyelő Hild János kapott megbízást a városfaltól a mai Markó utcáig terjedő terület városrendezési terveinek kidolgozására.⁴ A terv a korszerű tervezési gyakorlathoz felzárkózva, a környező területeket is figyelembe veszi. Nagyvonalúan rendezi a Duna-partot, következetessé teszi az utca és telekszerkezet szabályozását, erősíti a koncepcionális elemeket a hangsúlyos helyek, terek, tengelyek területen is túlmutató meghatározásával. A gyorsan növekvő városi igényeket figyelembe véve számol a közintézmények elhelyezésével, és részletesebb szabályozási előírásokkal biztosítja az új területek építészeti karakterét. A szabályozási terv alapul veszi a Schilson-féle házhelyfelosztási tervet, de az új városrész tágabb térségi összefüggéseiben is rendet teremt, bár nem oldja meg az Andrássy út Duna-part kapcsolatát, ami egy vissza nem térő lehetőség volt. Kiemelendő a városfal előterének és a hídfő térségének a rendezése, a József Attila utcáig tartó tömbök tervével, a szabályozott területtel, a korábbiakhoz képest jóval közelebb merészkedik a Dunához. A Duna felé haladva a mai Akadémia utca vonaláig kialakítja a tömb- és telekszerkezetet, de megáll ennél a vonalnál és nagyvonalúan jelzi a Duna-part lehetséges felosztását. Ekkor még nincs nyoma a mai Széchenyi térnek, sőt a Zrínyi utca vonalától délre még háromteleknyi tömböt is szabályoz, kettévágva a szabad kialakulatlan Duna-parti zónát (2. ábra).



2. ábra. Hild János: Pest rendezési terve, 1805, részlet. Forrás: Pásztor 1909

⁴F. Körner Zsuzsa – Nagy Márta 2002. 123–158.

Lényeges a városszövet és a Duna-part kapcsolata szempontjából a keresztirányú Arany János és a Zrínyi utca markáns szabályozása, ez utóbbinál pedig jól érzékelhető a reprezentációs igényű utca–tér–Duna-part kapcsolat, a *szakrális tengely* megelődése.

„A Belvárosra vonatkozó szépítési terv kiterjedt az utcák szélesítésére és szabályozására, az új épületek építési terveinek ellenőrzésére, a csatornázásra és útburkolatra, a Duna-part rendezésére, a régi kincstári hivatalok (Harmincad hivatal, Sőhivatal és Dohánybevaltó) rozzant Duna-parti épületeinek lebontására s új, megfelelőbb épületekbe való helyezésére, sétaterek létesítésére, valamint színház és vidgató építésére.”⁵ Látható a térséget egésként kezelő, növekvő szabályozottság, a tömb- és telekszerkezet kialakítása. Egyre több részlet utal a szervezett és szabályozottan zajló építés eredményeire.

Az 1823-as térképen látható a Hild-féle szabályozásnak megfelelő szerkezetben a városi szövet fokozatos kifejlődése. A városfal és a mai Arany János utca között már jórészt városias jelleggel beépültek a tömbök, ettől északra, a szabályozott tömbökből fokozatosan kiszorítva a falusi jellegű beépítéseket, új épületek jelennek meg. A városszövet Duna-parti zónája még csak kiépülő félben van, első ütemben a tömbök Duna-parti oldala épül ki az ábrázolás tanúbizonysága szerint (3. ábra).

Ezekben az évtizedekben valószínűleg egyedi projektek keretében zajlik a Duna-parti sáv feltöltése, mivel a földmunkák nyomait ábrázolják a térképen, és az is látható, hogy egyre közelebb kerülnek a tömbhatárok a part lassanként kirajzolódó



3. ábra. Részlet Pest-Buda-Óbuda áttekintő katonai célú várostérképéből (1823). Forrás: mapire.eu

⁵ Bácskai 1993.

vonalához. Nincs egyértelmű, mérnöki meghatározottságú Duna-part észak felé. Nincs még északi térfal, és nincs jelölve annak kialakítási szándéka sem, ugyanakkor ezen a térképen már nem látható az a három telekből álló kicsi, Duna-parti tömb, ami a mai Széchenyi térre volt előíranyozva a Hild-féle tervben.

A klasszicista városképi karakterben hosszú ideig emblemikus Deron–Nákó-ház csak 1827-ben készül el, hogy negyven évig – az Akadémia épületének elkészültéig – építészeti jelleg- és léptékadó épülete legyen a formálódó térnek. A *Nákó-ház* nemcsak megjelenésében, de funkciójában is fontos építőköve a térnek. Ez a mai szemmel többfunkciós ház – szálloda, étterem, bériroda, konferenciaterem, lakás – teljes mértékben megfelelt az országutak, a városkapu, a vásártér logisztikai csomópontjaként formálódó hídfő összetett igényeinek.

1836-ban Széchenyi is pesti polgár lett, és sok olyan kezdeményezése is volt, amelyek a térség városias kiépítését és egyidejűleg a társadalmi nyitást is célozták. Ezek közül kiemelkedik az állandó híd megépítésének kezdeményezése, mely később az új, egységes főváros gondolatának kibontakozását is nagyban erősíti.⁶ 1836-tól Széchenyi is a „tér”, azaz az Ullmann-házban lakik.⁷

Az 1838-as árvíz csaknem teljesen előtölte a várost; Lipótváros területén is nagytakarítást végzett, elsősorban a gyengébb építésű épületek elpusztításával. A gyorsan növekvő népesség állandó fenyegetettsége miatt és a katasztrófa hatására a folyószabályozás és az átkelés megoldása kiemelt kérdéssé vált (4. ábra).



4. ábra. Életeli, idilli ábrázolású, klasszicista léptékű tér. Forrás: Budapesti Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

⁶Széchenyi 1978. 1381–1403.

⁷Széchenyi 1978. 1385–1386.

A LÁNCHÍD

Az 1832-ben létrejött Budapesti Hídegyletnek Széchenyi volt az alapítója, és kiartó munkája eredményeként 1842-ben megtörtént a híd alapkövének letétele. A Lánchíd építésének megkezdése a városszerkezet-alakítás új szakaszát nyitotta meg, ami egyértelműen lendületet adott a térségnek is. A klasszicista léptékben városiasodó környék vonzereje megnőtt, az itteni telkek felértékelődése erős nyomást fejt ki a szabályozó városon és intézményein keresztül a közterületek és az egyes épületek minőségére, összhangjának javítására is.

1849-re épült meg az állandó híd, amely fizikai kapocsként segíti Budának és Pestnek, mint fővárosnak, az egyesítését. A híd erős közlekedési tengelye meghatározó szerkezetalakító hatású, amely kihat a tér mindennapi használatára és a környező telkeken berendezkedő funkciókra is. A szálloda, a fürdő, az intézmények és többfunkciós épületek megtelepedése kézenfekvő, és a Duna egyetlen épített hidjának előterében igencsak jó üzletmenetet garantáló elképzelés.

A ma uralkodó objektumszemléletű építészeti értékvédelem nem kellően veszi figyelembe a tágabb összefüggéseket. Éppen ezért fontos az épületek radikális cseréjét eredményező folyamatokat jobban megérteni és figyelembe venni. Esetünkben a Lánchíd a Kárpát-medence középső térségében még harminc évig az egyetlen állandó, időjárástól független, átkelési lehetőség a Dunán. A híd által létrejövő tengely és kapcsolatok már az építés ideje alatt felvetették a hegy alatt építendő alagút szükségességét. Széchenyi 1845-ben alapította a Budapesti Tunnel Társaságot, mely 1853-ban megkezdte az alagút építését. A híd kapcsolati szerepének hatékonyságát nagymértékben javító alagút a Dunától távolabbi városrészek számára volt előnyös.

Az átkelési folyosó hihetetlen húzóerejét nagyon is figyelembe kell venni, ha a térség lendületes kiépítését – többszöri átépülését – meg akarjuk érteni. A budai vár alatt, a pesti síkon jelentek meg és sűrűsödtek azok az intézmények, azok a szervezetek és szerveződések, vállalkozások, melyek a század második felének történelmét meghatározták. E térség az ország modernizációjának és gazdasági felemelkedésének mondhatjuk kiindulópontja. Az itteni intézményekben, helyeken zajló formális és informális élet évtizedeken át meghatározója a hazai politikai és társadalmi folyamatoknak.

Az *1854-es térkép* szerint a szövet egyre finomabbá, rendezettebbé válik, megjelenik az utcatömb hálózat az Újépülettől északra is, a déli tömbökön belül kialakulnak a számozott telkek, utcanevek, egyre több valós elem rajzolódik a térképre (5. ábra).

A Lánchíd ekkor még csak átnyúlik Pestre és belefut a Felső Duna sort megszakító „Auslade Platz” (Kirakodó tér), 1850-től Kettenbrücke Platz (Lánchíd tér) közepébe. A térkép szerint mintha nem lenne semmi a téren, miközben a korabeli metszetek igencsak élénk, kaotikus életet ábrázolnak itt.

A térkép kiválóan illusztrálja az állapotot, amikor már több fontos téralakító építészeti és mérnöki építmény megjelenik a téren (partvonal, felsőrakpart mellvéd-



5. ábra. Részlet Pest-Buda belterületének várostérképéből (1854). Forrás: mapire.eu

je, kikötők). De jól érzékelhető a bizonytalanság a hídfő és a város, valamint a Duna kapcsolatában, ami nemcsak a ma megszokottól eltérő téri szerkezeti rendszer képzetének hiányából adódik.

1850 után – a kisajátítási törvények lehetőségeit kihasználva – a folyamszabályozási tervek egyre nagyvonalúbbá váltak, a partvonalak rendezése során rakpartok és új kikötők alakultak ki a városok belterületén. Ezek megtervezése, szintjeinek kialakítása jellegzetes városszabályozási tevékenység volt a 19. század során. „A rakpartok építésének kezdete a Bach-rendszer idején kezdődött, de nem kormányzati vagy városi intézkedésként, s még csak nem is a folyamszabályozás részeként: a Duna Gőzhajózási Társaság 1853-ban kezdett el felépíteni saját hajói számára a Lánchíd mindkét végén egy-egy 370 méteres hosszúságú kőpartot, amelynek befejezésére 1859-ben került sor.”⁸ Ezzel egy új, erőteljes szerkezeti elem jelent meg a téren. A meder és a rakpart vonala által meghatározott *Duna tengely* nem illeszkedik egyik meghatározó irányhoz sem, mivel kis szöveget zár be a dunai térfallal. A karakteres rakpartfal kiépítése a tengelyek szövevényes gyarapodását hozta magával a téren és a térben is, az alsó és felső rakparti szintek kialakításával.

A József Attila utca vonalánál lévő Duna-parti épület északra néző homlokzata sokkal inkább egy törésvonal a Felső Duna soron, mint térfal. Szembeötlő a „tér-telenség”, és a bizonytalanságerzet: az Észak felé elkeskenyedő több száz méter

⁸ Varga 2013.

hosszú hely nem értelmezhető városi térként. Lehet egy hídfő, egy rakpart, egy piac-tér, egy sétatér, de semmiképpen nem jól azonosítható, nem térszerű képződmény. Ez a helyzet nem segíti kibontakozni a híd tengelyszerű térszervező hatását.

AZ AKADÉMIA ÉPÜLETE ÉS A TÉR MEGSZÜLETÉSE

1861–65 között épül meg az *Akadémia* épülete, ezzel létrejön az a több síkon is meghatározó épület, mely lezárja észak felől a teret, behatárolja és megalapozza annak monumentális léptékét és előrevetíti a reprezentációs tematika megjelenését. A téralkotó épület a város felőli oldalon követi a keleti térfal (Akadémia utca) vonalát, míg a Duna-part felől illeszkedik a Duna és a vele – e szakaszon – párhuzamos rakpart markáns geometriájához (6. ábra).



6. ábra. A tér a koronázási dombbal. Forrás: Budapesti Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

A térfalból kiemelkedő épület a teret lezárja és megadja azt a léptéket, amely majd száz évre meghatározza az itteni épületek magasságát. Ez az új lépték máig működőképes, azzal együtt, hogy az utóbb idekerült épületek feszegetik ezt a felső magassági határt. Mindaddig azonban nem történt meg olyan városképi, városépítészeti katasztrófa, mely komolyan fenyegetett a 20. század közepi szocialista modernizációs ciklusban.

Megtörtént a Duna-parti tömbök szerkezetalakítása, és az Akadémia utca nyugati térfala is fokozatosan kiépült, melyet az alsó és felső rakpart rendezése tett lehetővé.



7–8. ábra. A Duna-parti sáv a 19. század második felében. Forrás: Budapesti Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

Jól látható az Akadémia előterében a rakpartok közötti kapcsolat megoldása. Az alsó rakpart rendezettebb megjelenése fontos tervi predikció, mely a valóságban még sokkal elevebb köznapit képet mutat (7–8. ábra).

A felső rakpartról és a térről a korabeli ábrázolások szerint, már kiszorulóban a piacozás, de az alsó rakparton még igen élénk-zsúfolt kereskedelmi élet zajlik: több sorban kikötve hajók, uszályok, különféle vízi járgányok, továbbá raktárak. (A térség még nem adta át rakparti városellátó – kereskedelmi – funkcióját az 1874-re felépülő Fővám palotának.) Figyelemre méltó városépítészeti helyzet, hogy a Duna-parton tíz éven belül két rendkívül impozáns neoreneszánsz palota (az Akadémia és a Fővámház) zárja le a történelmi Pest területét. Ezzel olyan városépítészeti cezúra jött létre, mely karakteres határt húzott térben és időben, valamint építészeti korszakot tekintve is a felívelő városépítési folyamatokban. Ezzel és a belgrádi kapu előterének kereskedelmi, logisztikai kiépülésével – melyet a központi Vásárcsarnok 1896-os megnyitása tetőzött be – végleg eltűnt a városi léptékű kereskedelem az akkor Ferenc József nevét viselő térről.

Az Akadémia megépülése után kialakuló tér gyorsan bekerül a politikai és reprezentációs köztudatba. A tér elnevezésének alakulása is tükrözi ezt (1858-tól Franz Josefs Platz, 1867-től Ferenc József tér), de sokkal inkább a kiépítése, berendezése jelzi rendkívül magas presztízsét. A Ferenc József téren láthatjuk a koronázási dombot (1867), megvannak a feszes rakpartok 1859 óta, szépen csatlakoztatva a hídfőhöz. Látható még a különálló, kis parkkal tervezett Eötvös tér a Tőzsde előtti alsó rakparti felhajtótól délre. A tér reprezentatív szerepének kialakulását tükrözik a rendezett burkolatok, fasorok, sétányok, összességében a tagolódás megjelenése. Mindezek mellett tanúskodnak a magas minőségű útburkolatok, kiemelt szegélyek, fasorok, elkerített parkos részek, rakparti mellvédek, közvilágítás, a tér épületállományának megfelelő magas kvalitással.

Az 1872-es városrendezési térképen látható park kompozíciója nem az Akadémiára reflektál, hanem a híd tengelyét veszi alapul, szimmetriát közelítő zöldfelületek kialakításával. Az Akadémia épülete és a tér nem kerültek hangsúlyos kapcsolatba (9. ábra).



9. ábra. Részlet Pest belterületének városrendezési térképéből (1872). Forrás: mapire.eu



10. ábra. Részlet Pest áttekintő szabályozási térképéből (1873). Forrás: mapire.eu



11. ábra. Az átlós sétány, háttérben a Lloyd-palota. Forrás: Budapesti Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

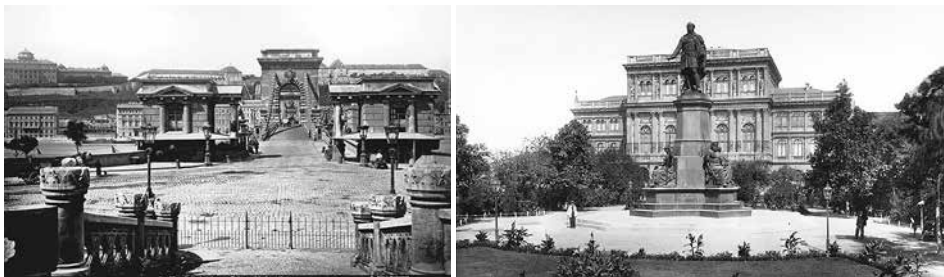
A „térre” befutó tengelyek nem adnak magától értetődő kompozíciós helyzeteket, lehetőségeket. A Lánchíd és az épülő Bazilika – Zrínyi utca – szakrális tengelye törésben állnak, az Akadémia utcai térfal által meghatározott sík összetart mind a rakpart, mind pedig a Duna vonalával.

Az Akadémia épülete határozta meg azt a városi teret, mely kikövetelte a tér magas szintű, komponált formálását, berendezését. A kiegyezés korában előtérbe került a reprezentativitás, és a korszaknak megfelelő, a múlt legjelentősebb személyeit felidéző emlékhely tematika. Nyilvánvaló, hogy ez a kiemelkedő fekvésű, rendkívül nagyméretű tér kiváló lehetőséget kínált a különféle kezdeményezéseknek (10–11. ábra).

A térformálás egyik szélső megoldásaként 1874-ben még szinte „szobor park”-szerű elképzelés is született: középen Ferenc József, két oldalán Mátyás és Szent István, majd az Akadémia előtt Széchenyi, míg a déli térfal előtt Deák Ferenc emlékműve állt volna.⁹ Végül is az itt elhelyezett szobrok (Széchenyi 1880, Engel József; Deák 1882-87, több alkotó) nyilvánvalóvá teszik a tér reprezentatív voltát és nemzeti emlékhely jellegét.

Az 1782 és 1873-as térkép fontos mozzanatot ábrázol a tér szerkezetének alakulásáról: látható a hídra szimmetrikus szerkesztési elvű parkosítás rajzolata. A hídfő-

⁹Gábor 1970. 30–32.



12. ábra. Birodalmi tengely (királyi vár, Lánchíd, koronázási domb); **13. ábra.** A Széchenyi-szobor az Akadémiával. Forrás: Budapesti Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény

ből a Dorottya, illetve Akadémia utcák betorkolása felé vezető két átlós sétány az eddigi térképeken nem tűnt föl, pedig segítenek megérteni a majdan idekerülő szobrok elhelyezésének kompozíciós „meggondolását”. A tér sajátos geometriája, a kapcsolódó tömbök csatlakozásai, a befutó tengelyek esetlegességei miatt nem igazán szerkeszthetők vissza az építéskor meghatározott kompozíciós, elrendezési és telepítési rendező elvek – ha egyáltalán voltak ilyenek. A nyolcvanas években felállított Széchenyi- és Deák-szobrok elhelyezését, kompozíciójának szerkesztését – nekem – nem sikerült a tér geometriájából visszaszerkeszteni. Ezek a szobrok nem állnak a kézenfekvő tengelyekben sem a kifutó utcákat, tömböket, sem az Akadémia utcával párhuzamos irányt, sem a déli és északi térfalak épületeit tekintve. A tér enyhén trapézos alakja, a hídhöz képest kisebb-nagyobb aszimmetriái, a különféle tengelytörések, nem adtak egyértelmű, markánsan kiemelhető irányt, amely más szemponttal ne ütközne, valamiféle disszonáns telepítési-kompozíciós helyzetet létrehozva. A térkép és a tér különféle rajzainak nézegetése, elemzése alapján azt feltételezem, hogy intuitív alapon határozták meg a szobrok helyét, a tér arányai és irányai alapján ez a két hely adódik, amit a parkosítás során mintegy megtaláltak a tér belsejében. A téren megjelenő kettő átlós fasor és az északi és déli, nagyobb parkos terület belsejében egy-egy geometrikus elemet (virágágyás? szegély? burkolat? szoborhely?) fűz föl, melyek nehezen azonosíthatók. Ezekre mondható, hogy semleges helyen vannak, miközben a hídra igyekvő akkori gyalogos főáramlás számára látványban megkerülhetetlenek (12–13. ábra).

A szobrok méretei által megkövetelt szabad tér ezeken a helyeken úgy biztosított, hogy nem sérül a tér széle felé sűrűsödő funkciók működése, látványa. A szobrok és az épületek közötti távolság pedig elegendő ahhoz, hogy ne legyenek zavaró összehatások. A nagyméretű körüljárható alkotások számára a körülöttük lévő park kellő teret és megfelelő miliót biztosít.

Az AKADÉMIA ÉPÜLETE és térfala által a TÉR valóban kialakult. E két kiemelkedő alkotás hatása az épületek vonatkozásában a léptékváltás kezdetét, a tér tekintetében pedig az újrafogalmazás folyamatának megindulását jelenti. A fokozatosan kiépülő-egyesülő fővárosban a tér ciklikusan változó szerepeinek jellege, karaktere

letisztult. A korábban bemutatott állapotok jól illusztrálják a funkciók keveredését, életteli burjánzását. Az itteni épületekben egyre nagyobb presztízsű funkciók települtek, miközben a téren, a rakparton, a környező utcákban nagyon is eleven városias zsidóvásár zsongott.

A Ferenc József téren és környezetében a 19. század utolsó évtizedeire egyensúlyos állapot alakul ki, mely szerint vonzó és egyúttal reprezentatív helyként írhatjuk le a nagyléptékű, jól kiépített, parkosított, jelentőségteljes szobrokkal tematizált teret. A határoló építészeti együttes korábbi, markáns klasszicista építészeti karakterét az Akadémia épülete átlépte stílusban, léptékben és elűtő megjelenésével is. A tér letisztult szerepei és a körülötte levő épületek funkciói jól megfeleltek egymásnak és a városon belüli pozíciónak, ahol azonban az északi térfal neoreneszánsz palotája léptékében és stílusában is jelzi egy új ciklus kezdetét.

A 20. SZÁZADI MODERNIZÁCIÓ

A tér szerepeinek változását jelzi, hogy a szűken vett környéken sűrűsödnek a bankok, nagy presztízsű intézmények, és már villamos is átmegy rajta. A tér felszínének tagolódása egyre differenciáltabb, a közlekedési területek elkülönülésének jelei markánsak; megjelennek a gyalogossétányok, járda kiemelt szegéllyel, kocsiót, villamospálya, fasor, park lehatárolása. Egyre növekvő területet vesz igénybe a közlekedés, miközben maradnak a korábbi szerepek is (rendezvények, szobrok, reprezentáció, korszó, szórakozás, pihenés).

A közlekedés progresszíven változó technológiája, a vasút térnyerése háttérbe szorította a folyami hajózást. A kereskedelmi kikötők és a városi logisztika más területekre települnek, bár az alsó rakparton a hídfő környezetében még állnak a raktárak és színek. A villamos először csak az Akadémia oldaláig jön északról, majd az 1908-as térképen már látható, hogy megkerüli a teret és az Eötvös térnél visszatér a felső rakpartra. A közlekedés egyre erősebb térfoglaló, téralakító hatása kezd kibontakozni, ami a térség nagyvárosi szerepeivel és besűrűsödésével szoros összefüggésben áll (14. ábra).

A tér, a 20. század elejére európai helyé alakul, ahol minden együtt van egy nyüzsgő világáros nélkülözhetetlen kellékeiből. A kapitalizálódás által felgyorsított város dinamizálta a térséget, miközben a nagymértékben szétterülő városban az újabb hidak építésének hatására a tér kikerült a Kárpát-medencei nyüzsgés közép-pontjából. A városok kegyetlen evolúciós törvényei szerint a századforduló környékére felgyorsult az épületállomány cseréje, mintegy 40 év alatt eltűnt a klasszicizmus meghatározó jellege. Az Akadémia, a Gresham, a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank új épületei és a bennük lévő funkcióik állandósultak, így egy új egyensúlyos városi milió alakult ki a századforduló után. A nagyobb léptékű tér és az építészeti együttes jellegadó épületei megadták az új korszakban mértékadó arányokat, magasságokat és az illeszkedés kereteit (15. ábra).



14. ábra. Részlet Budapest közigazgatási térképsorozatából (1908). Forrás: mapire.eu



15. ábra. A tér épületeinek építési ideje és funkciói. Forrás: a szerző szerkesztése

A város növekedése felértékelte a területet és az magával húzta az épületek növekedését, magasságát – a szintterület gyarapítását. Az épületek egyre növekvő értéke bennük felhalmozott társadalmi tőke és kulturális örökség egyre nagyobb inerciával erősíti meg az itteni nagyobb léptékű építészeti együtttest. Igaz ez az egyes épületekre és a tér újraértelmezésére, újrafogalmazására is.

A városrész kiépülésének változása, a tér környezetének a nagyvárossá fejlődéssel folyamatosan átalakuló pozíciója és a közlekedéstechnológia ciklusai nagy hatással vannak mind az ingatlanpiaci helyzetre, mind pedig az épületek cseréjére. A funkciók változása, valamint az épületek bontása, át- és ráépítése, a legerősebb indikátorra az adott térség fejlődésének. (Bizonyos kivételes urbanisztikai-örökségvédelmi és ingatlanpiaci szempontok mentén ennek ellenkezője is igaz lehet, hiszen egy-egy történelmi központban pont az állandóság, a magas eszmei érték mutatja a nem pótolható, nem lecserélhető épületállományt, és a stabil városszerkezet jelzi a térség időállóságát.)

KÖZELMÚLT – UGRÁS A MÁBA

A tér nevei: 1918–19-ben Október 29. tér, 1919-től Ferenc József tér, 1946-tól Roosevelt tér, 2011-től Széchenyi István tér.

A légi fotón még láthatjuk háborús sebeket, három foghíj is üresen tátong. A Gresham előtt hosszú parkoló harap a tér zöldjébe. A ma is meglévő nagy fák fiatalkori felülnézete látható, mely szerint az ifjancok csak a szobrok körüli teret foglalják el.

Az 1970-es évek közepétől 1982-ig felépül a „Spenót ház” irodatómbje, az Átrium Hyatt és a Forum szállodák. Ezzel a tér kiépítésének története újabb korszakhatárhoz ért. A modern épületek léptékükkel a legfelső határt megcélözva igazodnak az Akadémia léptékének elvárásaihoz, építészetiileg azonban nem történik semmi eget rengető. A jó minőségű, divatos épületek kezdik hatásuk alá vonni a teret.

Az autós korszak kibontakozásával immár a közúti közlekedés dominanciája határozza meg a térhasználatot. A Lánchídon vezet át az Üllői út és az M3 regionális forgalma Budára és az észak–déli elővárosok a rakparton és a Széchenyi téren át jutnak legkönnyebben a belső városrészekbe (*16. ábra*).

A következő lépésben a 30 éves „Spenót ház” helyén új iroda épült, amely jóval időtállóbbnak látszik elődjénél. Földszintje és teraszai intenzíven kapcsolódnak az utcához, de nem a térhez. Ugyanis ma még inkább közúti közlekedési folyosó ez a térrész, melyen keresztül nem érhető el a tér.

A Sofitel Budapest (Átrium) előtere, a Gresham és a két új szálloda mélyparkolói, taxi-logisztikája, valamint az Akadémia parkolója kihasználják a közterek adta zavarosan sokrétű logisztikai lehetőségeket. Három, a térről megközelíthető mélyparkoló épült az új szállodákhoz. A köztér felé nem sikerült még kellően elegáns előterek kialakítani, a szűkös terek – járda- és parkoló felületek – nem tudják közvetíteni az épületek kedvező kisugárzását.



16. ábra. Légifotó 1963-ból. Forrás: Fentről.hu



17. ábra. Légifotó: 2008. Forrás: FŐMI

A nagy útfelületek mozgásban tárolják a járműveket, decens aszfaltos parkoló az Akadémia főbejáratában, az alsó rakpart is parkolóvá vált. A téren zajlik a köztér szétesése, a mozaikos, „retro” kozmetikázás és a gagyi öntöttvas kísérletek nem tudják a „tértelenséget” és a tér elmúlt évtizedekben bekövetkezett lefele csúszását megállítani (17. ábra).

SZÉCHENYI TÉR ÉS A BUDAPEST SZÍVE PROGRAM

2005 és 2013 között a Belváros-Lipótváros területén minden bizonnyal a rendszerváltás utáni Magyarország legnagyobb hatású városszerkezet-alakító és szabad-tér-építészeti rehabilitációs akciósorozata zajlott le. A csillagok szerencsés együttállása: az autós korszak globális alkonya, a városépítészeti-közlekedési szakma (legalább részleges) elkötelezettsége, az európai uniós támogatások beáramlása, az ingatlanpiaci boom és a politikai racionalitás ritka pillanata – állam, főváros, kerület együttműködése – tette lehetővé egy átfogó, komplex program kidolgozását, elfogadtatását és számos radikális elemének – rendszerbe szervezett, egységes szemléletű – megvalósulását.

Az autós korszak visszaszorulása a belső városrészekből kiindulva bontakozott ki, és a közösségi közlekedés javuló szolgáltatása, a kerékpározás reneszánsza, valamint a közlekedési szokások és mentalitások gyorsuló változása tette lehetővé. A főváros többközpontú nagyvárossá fejlődése évtizedek óta zajlik, melynek eredményeképpen új helyzetek alakultak ki. Az ötödik kerület lakóinak száma 25 év alatt megfeleződött, a rendszerváltást követő funkcióváltások hektikus hullámai a Belvárosban kisimulóban vannak, az ide nem illő vagy nehezen fenntartható tevékenységek más frekvencián helyszíneket találtak maguknak.

A Budapest Szíve Program lényege a belső városrészek új kontextusából következő lehetőségek radikális érvényesítése, amely a történelmi Belváros városon belüli megváltozott pozícióját és a térség funkcionális letisztulását, valamint, ezen folyamatok eredményeként, az épületekben, az építészeti környezetben beállt egyensúlyt veszi alapul. A szűkebb, pár száz méteres környezetben és a térfalak épületeiben található funkciókat társadalmi-gazdasági szerepüket tekintve a 100–150 évvel ezelőtiekkel mondhatjuk egybeesőnek, figyelembe véve azok tartalmi és funkcionális modernizációját. A térség tartósan kiemelkedő ingatlanpiaci pozíciója, az itteni magas státusú funkciók és az értékes épületek megfelelése/megfelelősége között értékegyensúly jött létre. Mára a teret övező paloták átfogó fizikai megújulása is megtörtént, a tér legújabb kori átalakulása előtt áll lassan már egy évtizede (18. ábra).

A Program keretében kiépült a Belváros új főutcája, teljesen megújult a Ferenciek tere–Március 15 tér együttes közlekedési, térhasználati és térépítészeti rendszere, a Károly körút reprezentatív kaputérséggé alakult át, és egyidejűleg – a 4-es metró projekt részeként – megújultak a Kiskörút további szakaszai, beleértve a fontos közlekedési-városszerkezeti fókuszokat: a Kálvin teret, a Fővám teret és az Astoriát.



18. ábra. A térrendszer modellje. Forrás: a szerző szerkesztése, 2006

Sokatmondó ugyanakkor azon tervezett projektelemek köre, melyek kimaradtak: Kossuth Lajos utca, Belgrád rakpart, Deák tér – Városház tér, József Attila utca – Roosevelt tér/Széchenyi tér. Ami a kimaradt projektelemekben közös, az a rendkívüli városszerkezeti jelentőség, a szakmai konszenzus hiánya a jövőbeli közlekedési szerepek tekintetében, a közterület alakítását befolyásolni próbáló érdekek kibékíthetetlenége, és a szükséges beavatkozásoknak a megvalósultakhoz képest nagyobb költségigénye. A Belgrád rakpart és a Széchenyi tér megújításának elmaradása annál is inkább sajnálatos, mert nem csupán a Duna-korzó Fővám tértől a Parlamentig történő kiteljesítésének lehetősége került át egy egyelőre nem látható jövőbe, de a város–Duna kapcsolat teljes politikai konszenzust élvező újjászervezési célkitűzésének megvalósulása is csak torzó lehet e két nagyfontosságú szerkezetalkító elem megújítása nélkül.

A Roosevelt tér/Széchenyi tér komplex városépítészeti, funkcionális és közlekedéshálózati megújítása – a Fővám és a Március 15. tér mellett – a másik olyan stratégiai jelentőségű projekt lehetett volna, amely tágabb értelemben a Belváros térrendszerének, működési rendjének és közlekedéshálózatának megújítását célozta meg. Szűkebb értelemben a beavatkozás: „A Roosevelt tér megújítása nem pusztán egy tér rekonstrukciója, hanem a megújuló Belváros egyik építészeti, közleke-

désszervezési és közterület-használati szempontból is alapkövének tekintendő elemének megvalósítása.”¹⁰

A Roosevelt tér megújítását a Főváros, illetve az időközben létrejött – és a Budapest Szíve Program fővárosi hatáskörű projektelemei megvalósításának irányítását átvevő – Budapesti Közlekedési Központ a Program II. ütemében tervezte, de a 2011–2013. évi akcióterv keretében végül nem került megvalósításra. A tér egyszerre sok érdekkör által meghatározott (Akadémia, minisztérium, szállodák, turisztika, emlékhely, közlekedési korszakváltás, közművek, zöldfelületek, árvízvédelem, önkormányzatok), ebből adódóan nincs is valódi gazdája – az eminens érdekkörök jelenleg nem erősítik egymást. Az engedélyezési tervek megalkotása közben a megszokottól eltérő új működés és használat bonyolult egyeztetései lezajlottak, fő elemeiben nyugvópontra jutottak, ám azóta lassan a feledés homályába süllyednek.

JÖVŐKÉP, VÁROSEPÍTÉSZETI ÉS FUNKCIONÁLIS KONCEPCIÓ

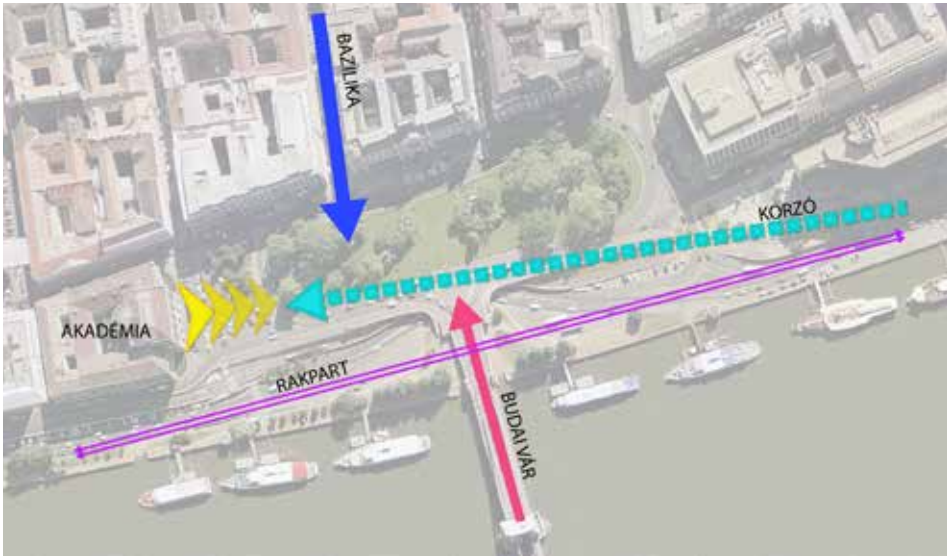
Az alapkérdés az ilyen nagy múltú helyek esetében, hogy mit is tegyünk, milyen irányú legyen/lehet a beavatkozás. A tér sok tekintetben, folyamatosan követte az idők szavát. Nem volt olyan hosszú időszakban állandó nagy értékű arculata, mely bármiféle retró-historizáló irányt indokolna. Lényeges kiindulás, hogy a Kárpát-medencei hídfőből európai turisztikai gócponttá vált és a trendek szerint az is marad beláthatóan évtizedekig. A tér nem alkalmas további jeles történelmi személyek emlékhelyének befogadására. Tematizálás tekintetében ami szóba jöhet, az a magyar tudós társadalom nagyságának megjelenítése. Ez azonban csak az Akadémia bevonásával, közreműködésével lehet adekvát.

Nagy gazdagságú környezetben, sok érték van a téren, megvannak a szobrok-tengelyek-növények-látványok; különleges, változatos térfalak, vonzó földszintek, nem kell, nem szabad ezekkel – öncélú elemek bevetésével – konkurálni. Ebből következik a térépítészeti javaslat visszafogott, mondhatni minimalista koncepciója. A legújabb városátalakulási ciklus azt bizonyítja, hogy a városok a jó helyeket meg tudják élettellel tölteni, sőt a közösségek meg is kívánják ragadni ezeket a lehetőségeket, hogy ők határozzák meg ennek a szabad-téri életnek a számukra fontos szegmenseit. E téren ez nyilván csak korlátozottan érvényesülhet, mint az látható a tér történetéből.

KONCEPCIONÁLIS ALAPKÉRDÉS A SZIMMETRIA ÉS ASZIMMETRIA KEZELÉSE

A szimmetriát megjelenítő *Lánchíd tengelyt* hangsúlyozó meglévő elemek megerősítésén túl a koncepció szabadter kompozíciója új elemeket alakít ki a tér közepén. A hangsúlyos középső burkolt térfelülettel, az ebben elhelyezett vízfelülettel és a térhasználat részleteivel a koncepció kiemeli a tengelyességet, ezt azonban nem

¹⁰ Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon, Tenderterv műszaki leírás, 2009. 2–3.



19. ábra. A tér meghatározó tengelyei – a Duna, az államigazgatási, a szakrális, a kulturális és a polgári tengelyek – a tér egészét áthatják. Forrás: a szerző szerkesztése, 2015

engedi ki a tér belsejéből, hogy ne kerüljön konfliktusba a tér más részrendszereivel. A szimmetriát támogatják még a keleti térfal középületei, a Lánchíd markáns építménye, a híd fő levezető mellvédszárnyai és azok tervezett korrekciója, a befutó utcák ritmusa, és a Gresham előtt már kialakított közlekedési helyzet, továbbá a szobrok elhelyezése, a felújított és telepített faállomány karaktere, a villamosmegállók és műtárgyak gyalogosbarát átalakítása.

A térre futó kelet–nyugati tengelyű utcák gyalogos használatának erősödése és az utcák közötti használati hierarchia meghatározzák a térhez viszonyulásukat és kezelésüket. Az utcák szimmetriát erősítő térre futása és geometriája, valamint látványorientált összefüggéseik adják a térhez való kapcsolódási lehetőségeket.

A javaslat elfogadja a térben lévő aszimmetrikus adottságokat és épít is rájuk. A közlekedési célú térhasználat terén az aszimmetrián belül egyensúlyt hoz létre az Akadémia reprezentatív előterének forgalommentes kialakításával, melynek ellensúlya a déli térrészre összesűrített közúti forgalom.

A gépjárműforgalom rakparti kapcsolatának megszüntetésével egy erős aszimmetrikus elem tűnhet el, és a villamospálya korrekciójával együtt járó térnyerés lehetőséget biztosít a *Pesti Korzó tengely* Roosevelt térrel való természetes gyalogos kapcsolatának Eötvös téren át való bevezetésére. Ebben a kontextusban a tér alkalmassá válik a Korzó fogadására és továbbvezetésére, így a Fővám tértől a Parlamentig elképzelt Pesti Korzó új reprezentatív láncszeme jön létre. Az Eötvös tértől nyitó



20. ábra. Téralakítás koncepciója. Forrás: Város-Teampannon, 2009

geometriai rendszer reprezentatív megközelítést biztosít a Magyar Tudományos Akadémia épületének (19. ábra).

Erős aszimmetriát hoz a térre bevezetendő Bazilika–Zrínyi utca *szakrális tengelye*, mely megkívánja az érkezés terébe a legszebb budai feltárlás befogadását biztosító tér megformálását. A húsz éve egyre erősödő belvárosi turisztikai folyások közül a legfontosabb a Bazilika–Széchenyi tér–Korzó–Március 15. tér–Váci utca–Nagycsarnok. Az útvonalon minden turista végigmegy, melynek az egyetlen kritikus pontja a megközelíthetetlen és jelen formájában tartózkodásra, pihenésre nem használható terünk. A jelenlegi romló helyzetre ad választ az át- és bejárható tér koncepciója, megtartva az értékes faállományt, sőt növelve a lombfelületet. A tér mai paralízises állapota (nem tud megfelelni a kialakult és egyre jobban elvárt szerepének) megkívánja a burkolt felületek arányos növelését. Ezt elsősorban a közúti aszfaltfelületek jelentős csökkenése révén éri el a tervezet, de ez a gyepfelületek kisebb mértékű igénybevételét is jelenti. Az alapsík burkolat-gyepszínti aszimmetriája a tér közvetlen funkcionális igényeinek és a feltárlásoknak a következménye, a felújított és kiegészített faállomány lombtömege ugyanakkor az elvárható szimmetrikus térbeli és városképi összhatást biztosítják.

A téralakítás, a tér szimmetrikus és aszimmetrikus elemei tagozódásának építészeti-kertépítészeti eszközökkel történő funkcionális és vizuális erősítése, a térrészeket integráló erővé lép elő (20. ábra).

A KONCEPCIÓ LÉNYEGESEBB VÁROSSZERKEZETI-ÉPÍTÉSZETI ÉS
FUNKCIONÁLIS MEGOLDÁSAI ¹¹

- A Roosevelttéren a forgalom csillapításával, az átmenő forgalmi funkcióknak a tér déli oldalára történő koncentrálásával lehetőség nyílik a szerkezeti-városépítészeti konfliktusok kezelésére, ez feltétele a tér adottságaiban rejlő kulcsfontosságú építészeti és funkcionális lehetőségek kibontásának
- A Korzó, a Lánchíd és a Zrínyi utca mint kiemelkedő tengelyek közötti gyalogoskapcsolat kialakítása, e tengelyek reprezentatív térre érkezésének megformálása
- A hangsúlyos térrészek: Akadémia előtti fogadótér, Lánchíd és a Gresham-palota tengelyére illeszkedő tér, illetve a Korzó érkezési pontját jelentő Eötvös tér reprezentatív megfogalmazása, a terek közötti gyalogoskapcsolat kialakítása
- A tér legattraktívabb látványelemeinek (MTA, Gresham-palota, Önkormányzati Minisztérium épülete) tengelyek felőli feltárulása téri feltételeinek megteremtése
- A keleti térfal menti épületek utcára nyíló funkcióit kiszolgálni képes, tágas gyalogosfelület kialakítása
- A térre kifutó keresztutcák térrel való funkcionális és látványkapcsolatának megteremtése
- Az alsó rakpart használati értékének vonzó javítása és városszerkezeti integrálása, a tér és az alsó rakpart közötti gyalogoskapcsolat elegáns-biztonságos megteremtése
- A villamosmegállók térrel és rakparttal való kapcsolatának javítása
- A tér sajátos geometriájában rejlő városépítészeti értékek megmutatása, valamint
- A tér többcélú használhatóságának növelése

A nagy kiterjedésű lapály, Duna-parti folyami kikötő és piactér, Kárpát-medencei átkelési folyosó, intermodális közlekedési helyszín, a városszéli helyzetből városközponti reprezentációs pozícióba keveredő, változatos, magas presztízsű épületeket befogadó-cserélő tér eddigi sorsa útkeresésként is leírható. Véleményem szerint azonban sokkal inkább kiváló példa a városok, városrészek evolúciójának a társadalommal és gazdasággal történő együttmozgásának megértéséhez. *A Széchenyi, korábban Rooseveltt(!) tér egyszerre nemzeti és európai.* Egyszerre. Nagyon fontos ez a mozzanat, hiszen a maga korában a Lánchíd, a rakpartok, az Akadémia gondolata és intézménye az európai folyamatok topáramlataihoz csatlakoztak, nagyon erős nemzeti fel(ki)emelkedési program részeként. E törekvések sodrában a környezetben kialakult egy ciklikus megújulás, „replikatív szelekció”¹², melynek során egyre összetettebb szerveződésű egyensúlyos állapotok jöttek létre radikális vagy éppen lassan lezajló folyamatok keretében.

Az épületállomány legtöbb tekintetben megújult és tágabb környezetéhez képest kiugró minőségű, azonban az Akadémia körüli közterületek legújabb kori átalakulá-

¹¹ M-Teampannon és Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon dokumentumok.

¹² Csányi Vilmos 2015. 258–261.



21. ábra. A tér látványa délről. Forrás: Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon, 2009

sa, modernizációja még nem történt meg, a fejlesztési deficit, a bizonytalanság máig fennáll. A tér rejtett, sokszínű reprezentativitása nehezen tisztult le és ennek 21. századi állami, politikai elismerése még késik (21. ábra).

IRODALOMJEGYZÉK ÉS FORRÁSOK

- A Budapesti Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjteménye
- Bácskai Vera: Széchenyi tervei Pest-Buda felemelésére és szépítésére. *Budapesti Negyed* 1 (1993) 2. 5–13. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00002/bacsikai.htm> (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Csányi Vilmos: *Ime, az ember*. Libri Kiadó, Budapest 2015.
- F. Körner Zsuzsa – Nagy Márta: A városrendezési szabályozás története Magyarországon. *Építés-Építészettudomány* 30 (2002) 1–2. 123–158.
- Fentről.hu: Földmérési és Távérzékelési Intézet (FÖMI) légifilmtárának publikus adatbázisa. 0078-0248 jelű légifotó az V. kerületről, 1963. június 1. <http://www.fentrol.hu/hu/legifoto/45859> (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Gábor István: Egy régi épület új arca: A Gresham-palota. *Budapest: a főváros folyóirata* 8 (1970) 11. 30–32. http://apps.arcanum.hu/budapest/a111126.htm?v=pdf&a=pdfdata&id=Budapest_1970&pg=470&lang=hun#pg=553&zoom=h&l=s (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Koszorú Lajos: Térszerkezet-alakítás és városfejlesztés. *Budapesti Negyed [Budapest-dilemmák]* 28 (2000) 2. 95–116. <http://epa.oszk.hu/00000/00003/00022/koszoru.htm> (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)

- Mapire.eu: Budapest régi térképei. Az Arcanum Adatbázis Kft. és az Österreichisches Staatsarchiv georeferált térképgyűjteménye.
- Pest–Buda–Óbuda áttekintő katonai célú várostérképe, 1823: http://mapire.eu/hu/map/HU_BFL_XV_16_d_241_cop01 (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Pest-Buda belterületének várostérképe, 1854: http://mapire.eu/hu/map/HU_BFL_XV_16_d_241_018 (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Pest belterületének városrendezési térképei, 1872: http://mapire.eu/hu/map/HU_BFL_XV_16_b_221_025/ (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Pest áttekintő szabályozási térképe, 1873: http://mapire.eu/hu/map/HU_BFL_XV_16_b_221_033/ (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Budapest közigazgatási térképsorozata, 1908: http://mapire.eu/hu/map/HU_BFL_XV_16_e_251_030/ (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Pásztor Mihály: A régi Pest. *Művészet* 8 (1909) 6. <http://www.mke.hu/lyka/08/382-391-pest.htm> (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- Pásztor Mihály: A százötvenéves Lipótváros. *Statisztikai Közlemények* 93 (1940) 4. 1940. 1–93.
- Major Máté: A pesti Duna-part szívének városképi problémái. *Budapest: a főváros folyóirata* 4 (1966) 2. 17–23.
- Dr. Radnai Lóránd: A Roosevelt téri irodaház. *Budapest* 12 (1974) 11. 550–552.
- Schilson tervének 18. század végi másolata: Josef Pollenzig: Grundriss der neuen Stadt zu Pest zwischen dem K. k. allgem. Versorg-Hause und dem ehem. Wizner Thore. OSZK TR 3.; Balla Antal: Mappa Specialis Intravillani Fundorum Interioris Urbis, ac extra Moenialium circa cursum danubii situatum, nec non Suburbiorum. Budapest Főváros Levéltára XV. 16.b. 221/1.
- Széchenyi István: *Napló*. Gondolat, Budapest 1978. 1381–1403; 1385–1386.
- Varga Máté: Duna-szabályozás és rakpartok. 1870. A rakpartok építésének története. BudapestCity.org. <http://budapestcity.org/02-tortenet/1870-a-duna-szabalyozasa/dunaszabalyozas-es-rakpartok-hu.htm> (Utolsó megtekintés: 2015. 06. 19.)
- M-Teampannon Kft.: Budapest Szíve Fejlesztési Program Előzetes Megvalósíthatósági tanulmány. M-Teampannon Kft. 2007. március.
- Város-Teampannon Kft.: Budapest V. kerület Roosevelt Téri Mélygarázs Megvalósíthatósági Előtanulmánya. Város-Teampannon Kft. 2008. szeptember.
- Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon: Budapest Szíve I. ütem – Hídfőterek: Roosevelt tér – Vázlaterv. Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon konzorcium, 2009. január.
- Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon: Budapest Szíve Program – Hídfőterek és Új Pesti Korzó: Roosevelt Tér Közterületi Megújítása – Tenderterv. Főmterv – Közlekedés – Város-Teampannon konzorcium, 2009. augusztus.

THE BUILDING OF THE HUNGARIAN ACADEMY OF SCIENCES IN THE TOWN

The Széchenyi square and the building of the Academy

Summary

The aim of this study is to show the effects of spontaneous and planned processes of the spatial expansion and structural transformation of the town, through the example of the Széchenyi square in Budapest. Analysing the interacting metamorphosis – or evolution – of districts, spaces and buildings helps us to highlight the dynamics of change and continuity in the development of our built environment. The case of the Széchenyi square demonstrates the effect of the wider urban structural correlations and their alterations on the configuration of space, on its functions and on the temporal evolution of its determining elements.

The area of the Széchenyi square had evolved from a plain outside the city walls, threatened by regular floodings, into a rapidly growing suburb and then into a full right district of Pest. Its development started in the characteristic era of river navigation as a trading, logistic centre, crossing point and bridge-head, attracting a great variety of compatible functions.

On the basis of early urban plans, a large scale neoclassical quarter was built here; the process culminated with the construction of the Lánchíd (Chain Bridge). This permanent crossing facility in the Kárpát-medence (Pannonian Basin) was of a great advantage in the development of this quarter from the strategic and economic point of view for about 30 years and served as a tremendous attractive force for the settling of administrative, economic and civil organizations here.

The construction of the Hungarian Academy of Sciences brought the architectural space into existence – rounding off the first cycle of *the town structure evolution process*. Later, after the Compromise of 1867, the representativeness and the intensified memorial themes came to the front. The era of rail transport resulted in the rapid development of other city quarters. In the first decades of the 20th century, the development of the square got under way again; the neoclassical houses were replaced by new buildings, adapting to the scale of the Academy.

The modernization of the Danube embankment started buoyantly during the early socialist period. In the middle of the 1970's, the popularly called Spinach-house was built, then two new hotels had also emerged, while in the meantime, a second cycle of the town structure evolution, namely the period of motorization, started to unfold. – Motorization had occupied the square, diverting the regional traffic on the Lánchíd (Chain Bridge). At the beginning of the 21st century, the 30-year-old office building was replaced; the function of the Gresham Palace was altered. The *functional structure* of the square has strengthened in line with the high status of its environs, while the appearance of it has become more and more lagging behind the quality of its refurbished surroundings.

The *Budapest Szíve Program (Budapest's Heart Programme)* has formulated a new conceptual framework for the square, based on "relationships between building and space". The concept, with regard to the square, has drawn up a vision, in accordance with the *new context* of the city and the surrounding area, with clarified functions and shared space between the pedestrian and vehicle traffic.

Keywords: Széchenyi square, the building of the Hungarian Academy of Sciences, urban evolution, town structure, the town structure evolution process, Budapest's Heart Programme