

FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
tfleisch@vki.hu

BME Urbanisztika Tanszék,
Alkotóhétfő 2011: A jövő pesti tömbjei –
Víziók a pesti belváros történeti tömbjeinek átalakulásáról
Budapest, 2011. április 4.

A fenntartható város kontextusa

- „Fenntartható mobilitás”
- Nem a mobilitás mértékét akarjuk fenntartani**
- Fenntarthatóság és térbeli dimenziója
- Mit tehet a közlekedés?
- Hová vezet? Andrassy út
- Hiányzik-e a tengely? Belső Erzsébetváros
- Hogyan szakad ki az út a városból? Elfordulás az utcától*
- Tanulságok

A városi köztérről, a városi közlekedésről

Ki a gazda? Ki határozza meg a szabályokat?

Brüsszel 2003



A városi köztérről, a városi közlekedésről

Ki a gazda? Ki határozza meg a szabályokat?

Budapest 2005

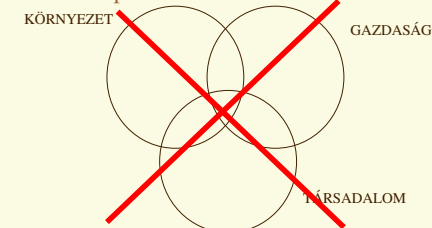


Összhang igénye a közlekedési és más funkciók között

- Mit mond a *komplex kölcsönható rendszerek* tudománya a [fenntartható] városi szövetéről?
- Salingaros, Nikos A (2000) Complexity and Urban Coherence. Journal of Urban Design, Vol. 5. pp.291-316
- A város topológiailag deformálható felület, hálózatokkal. A koherens városnak képesnek kell lennie arra, hogy **szakadás nélkül** kövesse e pályák behajlítását, megnyújtását, összenyomását. Ennek érdekében a **városi szövetnek szorosan kell összekapcsolódnia kis léptékben, és lazán kell kapcsolódnia nagy léptékben.**
- Nem szakíthatunk ki egy funkciót** (pl. közlekedés); azaz, ha változik a városrész szerepe, ez tükröződni fog minden más városi szolgáltatásban is (kereskedelem, lakás, vendéglátás stb.)

A fenntarthatóság

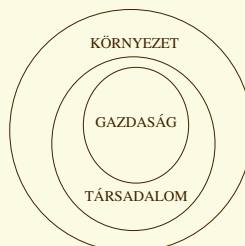
- A „három krumpli”



- Gyenge fenntarthatóság: a (környezeti, társadalmi, gazdasági) tőke összességében ne csökkenjen

A fenntarthatóság

- A három pillér rendszerösszefüggésbe rendezve



- Erős fenntarthatóság: a környezeti korlátokat önmagukban be kell tartani

A fenntarthatóság térbeli dimenziója

- ENSZ Bruntland jelentés (Közös jövőnk 1987) definíció: „Olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk képességét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket”
- Röviden: **intergenerációs szolidaritás**
- Az időbeli megközelítés mellett a **fenntarthatóság térbeli feltételeiről** is beszélni kell - **intra-generációs szolidaritás** azaz az egyidőben élők **térbeli együttélése, egymásra utaltsága.** „Olyan fejlődés, amely kielégíti az itt élők szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné a máshol élők képességét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket”
- (Átgázolunk-e másokon)

A fenntarthatóság térbeli dimenziója

- Az intergenerációs szolidaritás **egyirányú**, amennyiben a saját tevékenységünkkel kapcsolatos felelősségünk fogalmazódik meg **utódaink** iránt. (Kései utódaink aligha tehetnek értünk bármit is.)
- Az **intra-generációs viszony kétirányú**, hiszen mások tevékenysége is kihathat a mi lehetőségeinkre. De nekünk sem csak passzív szerep jut. Tennünk is kell azért, hogy a tevékenységünk fenntartható maradjon, **változó** környezetben. Itt tehát nem csak szolidaritási, hanem **önvédelmi kérdéssről** is van szó.

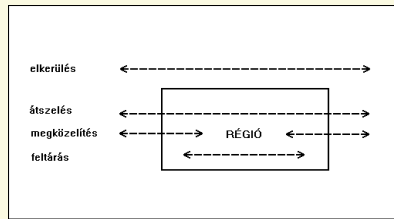
A fenntarthatóság térbeli dimenziója

- Két kulcsfogalom: A „helyek tere” és az „áramlások tere” (Castells, Manuel 1996 The Rise of the Network Society - The Information Age.) A **“helyek tere” a védelemre szorul az “áramlások terével” szemben.**
- **Helyek terén** fizikai értelemben vett teret, a számunkra jelentéssel és jelentőséggel bíró környezetünket kell érteni, – míg az **áramlások tere** a kívülről érkező hatások erőterét jelenti.
- Castells ezzel *nem* akarja kizárni a külső hatásokat, és nem tagadja a belső struktúra változásának a lehetőségét, csak azt jelzi, hogy a **túl gyors és túl hirtelen külső hatások nem szolgálják, hanem felbomlasztják a belső viszonyokat**, ez ellen védelemre van szükség.

Mit tehet a közlekedési hálózat?

Feltártság, megközelíthetőség, átszelhetőség, elkerülhetőség

- Fentiek lefordíthatók *térsgéi, gazdasági és közlekedési kapcsolatokra* – olyan funkciókon keresztül, mint a **feltárás**, (ami a ‘helyek terének’ belső kapcsolatrendszeré) ill. a **megközelítés, átszelés és elkerülés**. (az ‘áramlások terének’ a pályái) (ld. *Tér és Társadalom* 2001/3-4).



Különböző hálózati relációk egy régióhoz képest

Forrás: Plogmann (1980) nyomán kiegészítésekkel.

Párizs 1741

Forrás :<<http://www.legolas.org/castle/ cities.html>>



Haussmann báró Párizs-terve 1853-ból



Az eredeti: Párizs Champs Elysées



Egy követő:
Berlin, Unten den Linden



És egy kései követő:



És egy kései követő:
Bukarest Bulvardul Unirii





Fodor Sándor miniszteri tanácsosnak, a Közmunkatanács mérnöki osztálya főnökének terve az Andrássy út meghosszabbítására (1907)

A Kacsóh Pongrác úti csomópont

Foto: Nagy Péter

Az Andrássy út másik vége...

Az Andrássy út másik vége...

Az Andrássy út másik vége...

Belső Erzsébetváros térsége 2007

(Belső-) Erzsébetváros kialakulása

Belső Erzsébetváros térsége 2006

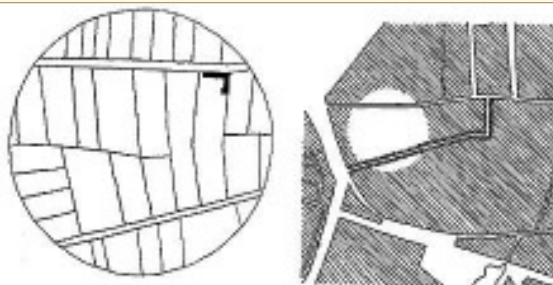
A városszövet kialakulása

A továbbiakban
forrás:
Ekler Dezső
(1994) Madách
út, vagy szerves
városfejlődés.
Országépítő
94/2 pp. 34-41.



Belső
Erzsébetváros

A városszövet kialakulása 1730



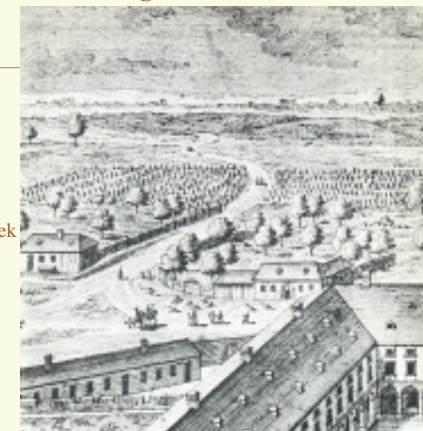
Az 1720-as években alakul ki a mai Dob utca, a Felső kertek közti út (Obergartenweg), miután a Kerepesi országúttól (Rákóczi út) északra fekvő szántókat kertekre kezdi osztani. A mai Nagykörút magasságában húzódó Nagyárok mentén, a víz közelében majorkák épülnek

Belső Erzsébetváros térsége 1739

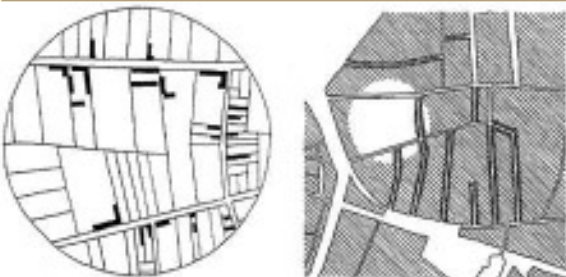
A mai Király
utca és
környéke.

A pesti felsőkertek
1739. Részlet.

S. Kleiner
rézmetszete
A. Martinelli
terve alapján.

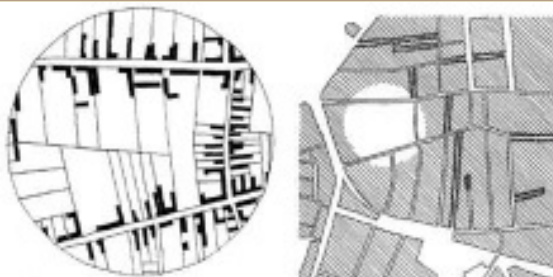


A városszövet kialakulása 1760



1760 körül javában zajlik a szántók és kertek házhellyé parcellázása. Sorra születnek a keresztutcák, köztük a mai Kazinczy utca Dob és Király utca közti szakasza, két kertnek 17 kis zsellértelekre osztásával. (A Király utca az Anker-ház helyén állt Anglia királyához címzett fogadóőrök kapja nevét.)

A városszövet kialakulása 1790



Az 1790-es évekig kiegészülnek és sűrűsödnek a keresztutcák. Ekkor keletkezik a Nagydíófa, a Nyár és az Akácfa utca, amelyeket egy-egy ott nőtt nagyobb fáról neveznek el. A város közeli kerteket, amelyek Esterházyak és Orczyak birtokában vannak, nem osztják fel, ezért ritkábbak ott az utcák

Belső Erzsébetváros térsége 1810



A mai Belső-Erzsébetváros 1810-évek
Részlet J. Lipsky: Buda és Pest térképéről.

Belső Erzsébetváros – Károly körút 1890



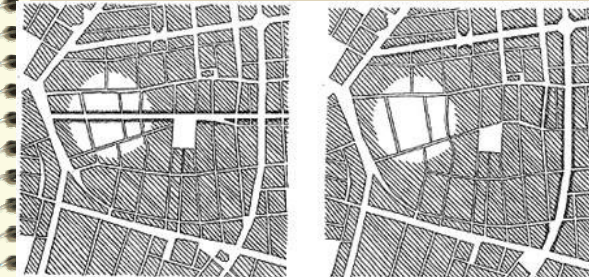
Népszabadság, 1998. december 3. Erki Edit cikke (Kép: 1890-es évek)

A városszövet kialakulása 1880



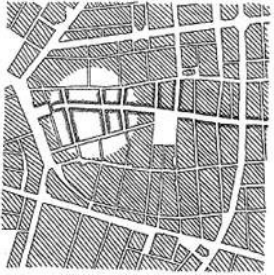
1840-ig születnek még keresztutcák, például a Holló utca és a Rumbach Sebestyén utca. A nagy árvízet követően nyílják a Hermina teret és a mai Klauzál teret, valamint a Wesselényi utcát. A kinagyított részlet az 1880-as állapotot mutatja, a bérházakat, amelyek a zsellértelekekre és kertnyi parcellákra épültek

A városszövet kialakulása 1900



A Sugár út és a Nagykörút a századfordulón épülnek. Dr. Morzsányi Károly és társainak 1900-ban benyújtott Erzsébet sugárút terve az Andrássy út párja szeretne lenni. Egyetlen ezt követő terv sem javasol egyenes útvonalvezetést

A városszövet kialakulása - terv 1936



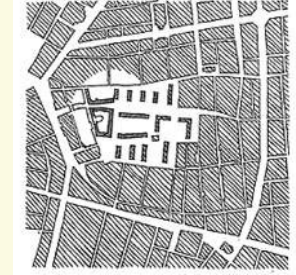
Madách út-terv a 20. századból: a végleges szabályozási terv 1936-ból a megépült torkolati térrel.

Belső Erzsébetváros térsége 2000



A Klauzál tér és környéke.

A városszövet kialakulása - terv 1938



És egy Le Corbusier ideáit követő javaslat 1938-ból, amely ésszerűnek látna volna a zsúfolt bérházak helyén korszerű sávházakat emelni

Belső Erzsébetváros térsége - terv 1938



1. terv: Erzsébetváros
első megtervezési terv
1938. március 15. (1938. évi
XXV. törvény)

2. terv: A belső Erzsébetváros
újraépítési terv
1938. március 15. (1938. évi
XXV. törvény)

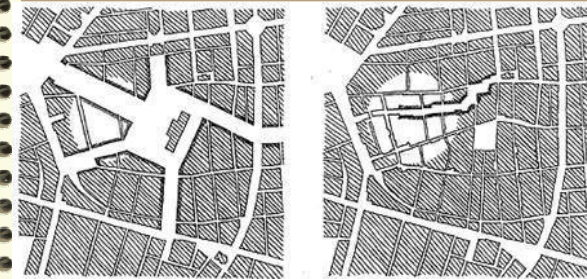
Belső Erzsébetváros térsége - makett



1. terv: Erzsébetváros
első megtervezési terv
1938. március 15. (1938. évi
XXV. törvény)

2. terv: A belső Erzsébetváros
újraépítési terv
1938. március 15. (1938. évi
XXV. törvény)

A városszövet kialakulása 1953, 1980



A BVTV kollektívájának 1953-as pályázati javaslata II. Gyula pápa és Hausmann báró szellemét idézi sztálini modortalansággal. Az 1980-as BVTV-terv röcögtetett panelházakkal kísérve vizsgálóbbítja a "sugár"-utat a Király utcába

A városszövet kialakulása 1990



1990 tényleges állapot a rendszerváltás idején

Belső Erzsébetváros térsége – terv 1990



meglévő szakasz / széles, nagy térfalak / meglévő udvarokon át

Madách-sétány Terv a rendszerváltozás idejéből

Belső Erzsébetváros térsége – terv 1990



Madách-sétány Ami meg is épült: a sétány ledugózása

Belső Erzsébetváros terv 1998

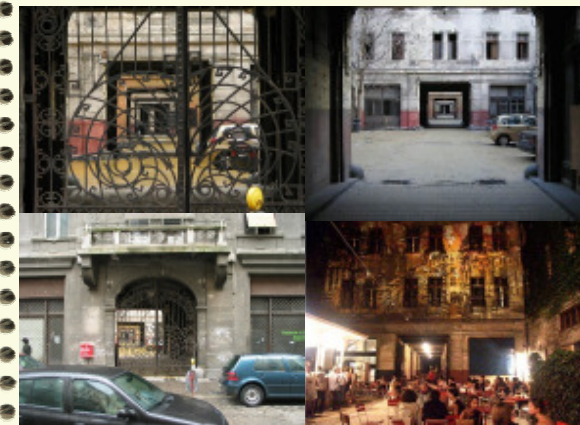


Népszabadság, 1998. október 18.

Belső Erzsébetváros beruházások 2003



Belső Erzsébetváros: a Gozdsu-udvar



Belső Erzsébetváros beruházások

- Szimpla-kert (2003) havi 300 ezer Ft befizetés,
- Gozdsu-udvar 400 ezer/ hónap,
- Szóda-kert 4-500 ezer/hónap

A régi szimplakert



2006: egyetlen kert
üzemel a VII.
kerületben, amelyik
magántulajdonostól bérlí
az udvart.

Belső Erzsébetváros térsége 2004



A romkocsmák fénykorukban.

A városszövet kialakulása 2080



2080-as időszakra várt
városszövet; Ekler
Dezsi elképzelése 1991

Belső Erzsébetváros térsége 2005



Városszövet (A Rumbach Sebastyén utca és környéke)

Belső Erzsébetváros 2006



Akácfa 51 bontásra, Akácfa 49 bontásra, de védelem, Holló u. régi,
Akácfa 47 bontásra, de védelem, Klauzál 10 bontásra, Holló u új,
Klauzál 21 bontásra, Klauzál 19 bontásra, de védelem...

Belső-Erzsébetváros: összefoglalás 2006

- Terézváros és Erzsébetváros kettéosztásakor Erzsébetváros ott állt Andrassy út nélkül. Gyakorlatilag azóta küzd egy saját sugárúttér.
- 1900-tól hatvan éven át sugárút-tervek, azóta sétánynak mondott térfalak tervei köré szerveződnek a fejlesztési elképzelések
- Közben a kerületben tíz éve megy tönkre a Gozdsu-udvar épületállománya, (*) leomlott a Continentál-szálló, arra tart a Hungária-fürdő, majdnem így járt a New York palota is. (*ZARA)
- Józsefváros a Corvin sétánnyal hasonló utat választott, mára befektetőt váltott – remények vannak, - bár egyelőre csak a rombolásban látszanak eredmények.
- Ferencváros nem nagyberuházást választott, folyamatos rehabilitációval halad előre. A SEM IX minta lett, ld. RÉV VIII.
- Erzsébetvárosban teljes a szembenállás (Önkormányzat versus civil szervezetek: Óvás, Világörökség Alapítvány, Ladányi János, Perczel Anna). Ami épül silány, nem oda való; ami érték, pusztul. (2006)

Párizs, Quartiere Latine

Forrás: Engwicht, David: Towards an Eco-city. Calming the traffic. Envirobook, Sydney, 1992



Székely kapu kispaddal

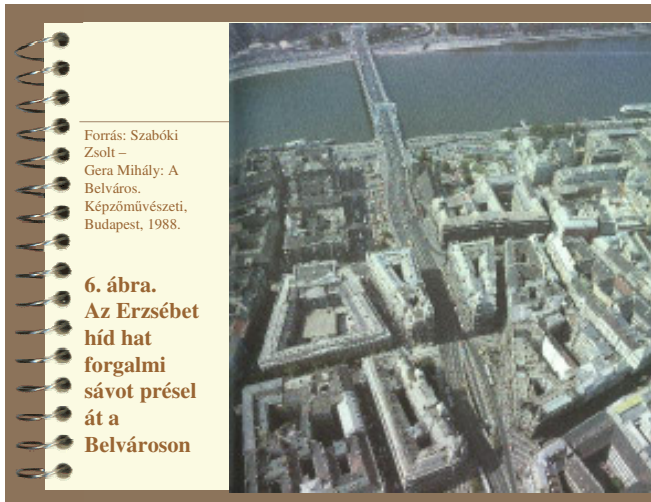
Forrás: Szatyor Győző rajza, Tarján Gábor: Mindennapi hagyomány. Mezőgazdasági Kiadó, 1984



Elfordulás az utcától – öt felvonásban (5)

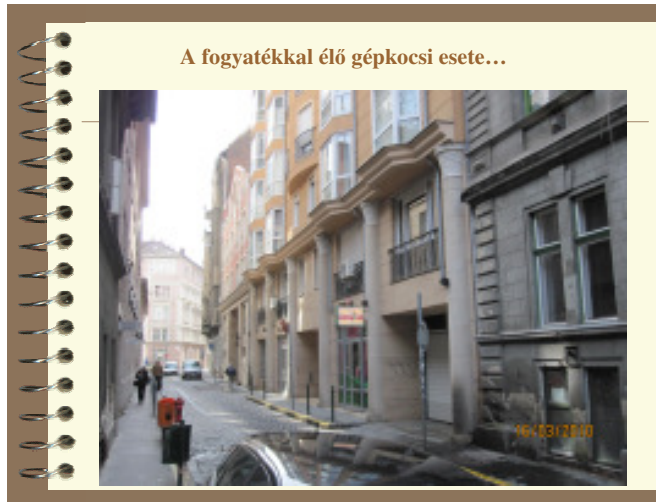
Forrás: Engwicht, David: Towards an
Eco-city. Calming the traffic.
Envirobook, Sydney, 1992





Forrás: Szabóki Zsolt – Gera Mihály: A Belváros. Képzőművészeti, Budapest, 1988.

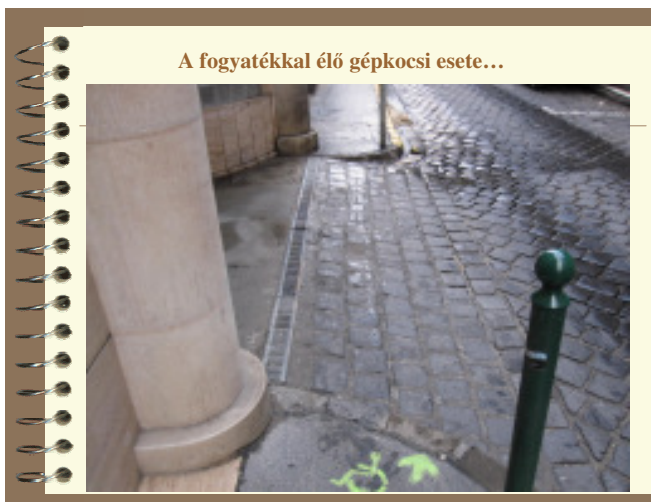
6. ábra. Az Erzsébet híd hat forgalmi sávot présel át a Belvárosban



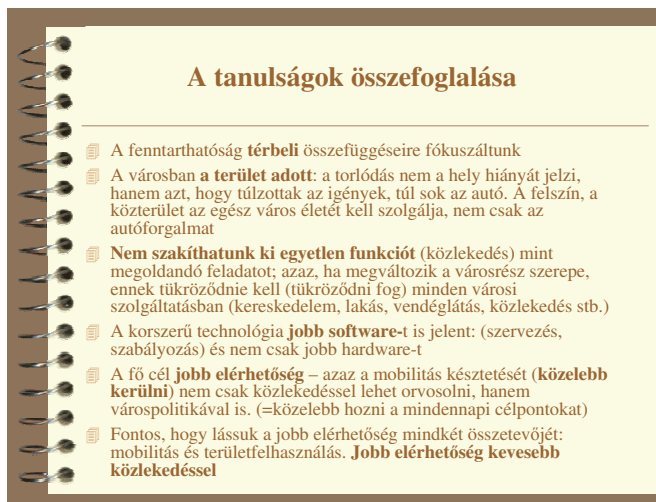
A fogyatékkal élő gépkocsi esete...



A fogyatékkal élő gépkocsi esete...



A fogyatékkal élő gépkocsi esete...



A tanulságok összefoglalása

- A fenntarthatóság **térbeli** összefüggéseire fókuszáltunk
- A városban **a terület adott**: a torlódás nem a hely hiányát jelzi, hanem azt, hogy túlzottak az igények, túl sok az autó. A felszín, a közterület az egész város életét kell szolgálja, nem csak az autóforgalmat
- **Nem szakíthatunk ki egyetlen funkciót** (közlekedés) mint megoldandó feladatot; azaz, ha megváltozik a városrész szerepe, ennek tükröződnie kell (tükröződnie fog) minden városi szolgáltatásban (kereskedelem, lakás, vendéglátás, közlekedés stb.)
- A korszerű technológia **jobb software-t** is jelent: (szervezés, szabályozás) és nem csak jobb hardware-t
- A fő cél **jobb elérhetőség** – azaz a mobilitás készítenetét (**közelebb kerülni**) nem csak közlekedéssel lehet orvosolni, hanem várospolitikával is. (=közelebb hozni a mindennapi célpontokat)
- Fontos, hogy lássuk a jobb elérhetőség mindkét összetevőjét: mobilitás és területfelhasználás. **Jobb elérhetőség kevesebb közlekedéssel**



FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<<http://www.vki.hu/~tfleisch>>
<tfleisch@vki.hu>

**KÖSZÖNÖM
A FIGYELMET !**

BME Urbanisztika Tanszék,
Alkotóhétfő 2011: A jövő pesti tömbjei –
Vízíók a pesti belváros történeti tömbjeinek átalakulásáról
Budapest, 2011. április 4.