

MOSZKVA TÉR

Dolgozatomban a Moszkva tér történeti fejlődésének fő állomásait, funkcióinak változásait, térszerkezeti egységeinek szerepét és a térrel kapcsolatos térszerkezeti-térrendezési problémákat próbálom áttekinteni

Moszkva tér – a tér funkciói, különböző megközelítésekből

A Moszkva teret meghatározhatjuk közlekedési csomópontként: a Margit körút-Alkotás út-Villányi út alkotta budai gyűrű egyik fő alkotóelemeként, vagy Buda középső részének a Budai vár, a Rózsadomb és a Szabadság-hegy által körülölelt szigeteként, vagy a minden irányból befutó főútvonalak és tömegközlekedési vonalak (villamosvonalak, autóbuszvonalak és a metró) szíveként. Ugyanakkor a Krisztina Főposta, a Fény utcai piac, a Mammut bevásárlóközpont és a tér számtalan kiskereskedelmi- és vendéglátóipari egysége (éttermek, gyorsétkezdék, kávézók, cipő és ruhaboltok) nyomán nevezhetjük intézményi-szolgáltató központnak is. A teret megközelíthetjük az általa betöltött funkciók felől is. Végsősoron a fent említett két meghatározás is egy-egy funkciót emel ki; a közlekedési-átszállási csomópont és a szolgáltató központ funkciókat. De e két rendeltetésen kívül még számos másikat mondhat magáénak a tér. Ezek meghatározásának egy lehetséges megközelítése lehetne, ha megfigyelnénk és csoportokra bontanánk a térrel valamilyen módon kapcsolatba kerülő embertömeget. Egy lehetséges felosztásban a legnagyobb tömeget a teret „hivatalos” rendeltetése szerint használó embertömeg, a „szürke átszállók” képeznék, akik a már fent említett közlekedési csomópont funkcióhoz kapcsolhatók. Másik csoportnak tekinteném a teret „közösségi-térként”: találkozási vagy kapcsolatteremtési pontként használók csoportjait: például a budai hegyvidék felé robogó 56-os villamosnál találkozó hétvégi kirándulókat, és az esténként az óra alatt gyülekező, onnan a város számtalan pontja felé szórakozni induló fiatalok csoportjait. Külön csoportként definiálnám a rendszerint a Várbuszt, vagy a jegyeladót kereső turistákat. Az önálló kategóriába sorolást indokolja, hogy bár ők egyfelől a már említett közlekedési funkcióra használják a teret, azon áthaladva – a tér kuszasága miatt célukat gyakran sokáig keresve – külső szemlélőként csodálkoznak rá a városnak erre az államszocializmusbeli állapotában megőrzött, különös építészeti-városrendezési szövetére. A következő – homogénnek nem éppen mondható, általam mégis egy csoportba sorolt – réteget a tér bódéiban stabilan és legitímen, vagy bódé nélkül, illegálisan szolgáltatók alkotnák: az étkezdések, könyv- és újságárusok, gesztenyeárusok: a „megélhetési szolgáltatók”. Ezekből valamelyest különböző, ám mégis az előző réteghez tartozó csoportnak tekinteném a hajnali, illegális emberpiacon magukat áruba bocsátó, bevándorló vagy lecsúszott egzisztenciájú magyar munkásokat is. Az „ingyen szolgáltatók” rétegét a lelkes hittérítők és az ételosztó szeretetszolgálatosok képeznék, utóbbiaknak intézményi háttérrel nyújt a téren működő Magyar Máltai Szeretetszolgálat ingyenkonyhája és a Vöröskereszt székhelye. Az utolsó réteget az én felosztásomban a teret „szükségből” használó, önállóan vagy riadt tekintetű kutyák közvetítésével kéregető drogosok, és az autók között halált megvető bátorsággal dülöngélő hajléktalan kéregetők képeznék.

A Moszkva tér története – rövid áttekintés

A középkortól a huszadik századig

A Moszkva tér területéről a 13-ik századtól mondható el, hogy térként funkcionál: akkoriban országutak kereszteződési pontja volt, tehát a tér „közlekedési csomópont” kritériumát, funkcióját elégítette ki. Többek között egy középkori falu, Logod állt a kereszteződés mentén, melynek egykori helyére a mai napig utal a „Logodi utca”. A 19-ik századig azonban nem bírt a térség közlekedését, infrastruktúráját alapjaiban meghatározó szereppel. A török kiűzése után a tér funkciót váltott. Fontos, ám nem a közlekedéssel kapcsolatos „küldetést” kapott: a mai Vár alján álló Csízhalom-domb megbontásával agyagbányát és tégláégetőt létesítettek a területen, mely a török hódoltság végén lerombolt Buda újjáépítését szolgálta (Téglaégetőt alakítottak ki a mai Moszkva téren kívül a Széna- és a Mechwart-tér területén is). A területen egészen az 1890-es évek elejéig működtek kezdetben királyi, majd városi tulajdonú tégláégetők. A Moszkva-téri téglauzem utolsó tulajdonosa a Christen család volt.

A huszadik század első fele – a századforduló és a világháborúk kora

A tégláégető működésének a Budapest megalakulását követő, századfordulós építkezési hullám keretében megépült Margit körút 1896-os átadása vetett véget. Ehhez kapcsolva rendezték a mai Moszkva teret is: az akkorra már 8-10 méter mélyre ásott gödröket betemették, helyére sportlétesítmények kerültek. A teret évtizedeken keresztül a Budapesti Budai Torna Egyesület bérelte, és fejlesztette. Az 1910-es években az egyesület megépíttette a tér első épületegyüttesét: a korcsolyacsarnokot és klubházat. A historizáló stílust szecessziós elemekkel vegyítő tornyos, vasbetonvázazs épületegyüttes Sándy Gyula tervei alapján készült – aki a teret a huszas évek elejétől meghatározó Postapalota alkotója is. A sportpályakomplexum korszerűségét mutatja, hogy a klubházban gázzradiátorok működtek, a pályákat alagsórendszer és vízvezetékhalózati szelte át; és esténként központi működtetésű világítórendszer világította meg.

A sportpálya-komplexum mellett a téren az 1900-as évek elejétől volt piactér. A piac a mai Fény utcai piac helyén működött, ám akkoriban még a térhez szervesen kapcsolódó egység volt, nem különítették el összefüggő lakóháztömbök és köztes utca.

A tér következő funkcióváltása a 30-as években zajlott. Ekkoriban állami beruházással villamospályák épültek; kialakításra került a Várfoke utcából a térre vezető vasbeton felüljáró és gyalogoslejáró. A teret szolgáltató és közösségi térré emelte a megépülő két váró- és árusítócsarnok. Az árusító csarnok lóhere alakú és hármastagolású volt, „leveleit” üvegbetonskupolás térrész kötötte össze, alatta virágtartóval és ivókúttal. A lóhere leveleiben mosdó, üzletek, cukrászda, kávézó, fűtött utasváró működött. A szolgáltató központ korszerűségét hirdette a kupolában és a párkányon esténként végigfutó, csőégyös világítás fénye. A BBTE-t ezidőtájt átköltöztették a Pasaréti útra, és 1941-ben átadták a befejezett BSzKRt villamos- és autóbusz-pályaudvart. A tér rendezése széleskörű, nemzetközi elismerést kapott. Különlegessége volt, hogy a közúti vasúti pálya alkalmas volt teherforgalom bonyolítására is: gőzmozdonyok, nagy tengelyterhelésű teherkocsik fogadására. Az új pályaudvar átadásával a legtöbb közép-budai villamos vonala megváltozott, új végállomást kapott. Az átadáskor hat villamosjárat fejezte be útját a téren: a Boráros térről a Nagykörúton át jövő 6-os, a Horthy Miklós (ma Móricz Zsigmond) körtérről a Krisztina téren át érkező 33-as, a farkasréti 59-es, a Nagyváradtérrel induló, az Üllői úton, a Ferenc József hídon, a körtéren és az Alkotásúton áthaladó 61-es, a zugligeti 81-es, a hűvösvölgyi 83-as. Emellett volt két áthaladó járat: az Orczy térről a János Kórház felé menő 14-es, és az Apponyi térről (ma Ferenciek tere) a

Szépilona kocsisínbe tartó 44-es. A nyolc útvonalon több mint húsz különböző típusú jármű robogott: egyebek között a 44-es vonalán a legkorszerűbb „Stukák”, míg a hegyi járatokon az előző századi, Q-típusú kis motorkocsik, a nagykörúti és a hűvösvölgyi vonalakon pedig a pótkocsiból összekapcsolt hármas vonatok.

A második világháború alatt a tér háborús célokat is szolgált: a síneken robogtak Óbuda felé a hadi üzemek készleteivel teli tehervonatok. A háború először csak közvetve károsította a teret: a tér forgalomáramlásának megakasztásával. Pl.: a Margit híd felrobbanásával a tér Margit körút irányából befutó útőere megszűnt. A későbbi hadműveletek közvetlenül károsították a tér épületeit és közlekedési infrastruktúráját is: a MÁV 1945. februári vonalbejárási jegyzőkönyve szerint a villamossín 70 méteren megszakadt, felrobbant a várfok utcai felüljáró és a lövészárkok is jelentősen akadályozták a forgalom haladását. A háború után az épületek felújításánál sokkal sürgetőbb volt a vágányrendszer helyreállítása – elsősorban nem a személyforgalom miatt. A dorogi szénmedencéből érkező szénszállítmányok – az újpesti összekötő vasúti híd felrobbanása miatt – a téren keresztül keltek át a Déli pályaudvar felé. A vasúti híd csak 1955-ben épült újjá, ezért a tér mintegy 10 éven át töltötte be a Déli pályaudvar felé irányuló tehermozdonyokat fogadó funkciót.

Az államszocializmus időszaka

A villamosközlekedés rendezése után, a negyvenes évek végén lendületet kapott az autóbuszgyártás és az autóbusz-közlekedés fejlődése, ami jelentős változásokat okozott a mai Moszkva tér infrastruktúrájában is. Több új autóbuszjárat indult, többek között az egykori 14-es villamos helyét átvevő 39-es, és az 1949-ben átadott úttörővasúthoz való összeköttetést biztosító 49-es. 1950-ben megalakult a reggeli és délutáni csúcsidőben futó, kevesebb megállót érintő gyorsbuszjárat intézménye is.

Az M2-es metró építésének gondolata már a 40-es évek végén felmerült, de teljes hosszában csak 1972-ben avatták fel. A metró felavatásához köthető a tér arculatát a mai napig meghatározó, szocreál várakozó- és szolgáltató-épületek felépülése. A tér legdominánsabb épülete az M2-es állomásépülete. Pavilonszerű, legyező alakban elterülő építmény, mely a mozgólépcső kijárata fölé magasodik. A nagy tömegével a teret alapjaiban meghatározó épületet próbálja ellenpontoszni a legyező szélesebb végét keresztben metsző épületszárny. A keresztező szárny esetében a szocializmus térrendező elveinek megfelelően a minél teljesebb funkcionális kihasználás kerül előtérbe: a keresztépület legyező alól „kinyúló” végén tetőterasz, alatta üzletsor működik.

A szolgáltató funkció igényének egyre erőteljesebbé válása nyomán születtek a hatszögletű, méhsejt alakú, alumínium- trapézlemezes kivitelezésű, „gombaként” ismert bódék. A gombák elhelyezése – talán tudatos tervezői koncepciót kifejezve – összevisszaságot tükröz: egy helyen hat-nyolc „gomba” alkot méhkaptár-formát, a tér többi részén azonban a gombák kis csoportban, vagy egyedül állnak. A tervező talán egyfajta organikus szemléletet kívánt ez által kifejezésre juttatni: a téren az embertömeg organikus összevisszaságban halad, a kapcsolatok informálisan alakulnak, a tömegközlekedési eszközök menetrendje által valamelyest meghatározott közlekedést is esetlegessé teszi az autóforgalom. Ezzel összhangban nőnek a tér építményei is olyan esetlegesen a földből, mint a gombák.

A tér elnevezéseinek története

A teret a század első évtizedeiben, az egykori agyagbánya és tégláégető nyomán „Gödör”-ként emlegették. 1929-ben kapta első nevét, Széll Kálmánról, a szabadelvű

miniszterelnökről. Az első elnevezést követően hamarosan elterjedt a tér nem hivatalos, az utcanyelvben használt „Kalef” elnevezése, a „Széll Kalef” becenév rövidítéseként. Egyes források, például a Budapest Lexikon szerint a teret a második világháborút követően, egy rövid ideig Sztálin térnek nevezték, és csak ezután, 1945-ben lett Moszkva tér. Ezzel ellentétes információt mutat a Budapesti utcák jegyzéke, amelyben nem szerepel a Sztálin elnevezés, és amely szerint a tér csak 1951-ben változott Széll Kálmánról Moszkva térré. Elképzelhető, hogy a Sztálin tér elnevezés nem volt hivatalos, csak a köznyelvben terjedt el. A második gazdaság fellendüléséhez köthető, a budai hegyek építkezései köré csoportosuló, alkalmi munkaerőt kereső „emberpiac” 80-as évekbeli megjelenésével terjedt el az utcanyelvben a tér „Móló” elnevezése. A név a munkaadók „horgász” szerepére, és a kiszolgáltatott alkalmi munkavállalók „hal” szerepére utal.

A tér szobrainak szerepe a tér szerkezetében, a hozzá kapcsolódó funkciók

A téren mindössze két plasztikus képzőművészeti alkotás található, mindkettő az államszocializmus időszakában készült, és annak stílusjegyeit, anyaghasználatát, formavilágát tükrözi. A Moszkva tér mozaik a Moszkva tér 3. alatti kapubejáróban látható; Pál Ferenc szobrász műve, rajta a moszkvai Vörös tér és a Kreml. A plasztika a tér központjától teljesen kívül eső, szinte rejtett helyen található. A tér struktúrájának szempontjából a mozaiknál valamivel jelentősebb a kútszobor. Az 1979-ben készült, bronz kútszobor Makrisz Agamemnon szobrász, a hozzá kapcsolódó betoncsobogók Tokár György építész tervei alapján készültek. Az alkotások építészeti-képzőművészeti értéke vitatható, az azonban tény, hogy a szobor a téren perifériális helyzetű. Nem jelenti a megpihenés helyét, és nem vált találkozási ponttá sem: a térre érkezők szinte intézményesült, íratlan normaként az „óra alatt” találkoznak. A kút perifériális helyzetének mutatója az is, hogy a tömegek útvonalát jelző szolgáltató-bódék is távol esnek tőle. A kút sokkal inkább a galambtömeg közösségi tere, mint az embereké. Tehát egy funkciója talán mégis van: vonzza a galambokat, ezáltal valamelyest „galamb-mentesíti” a teret.

A tér közösségi funkcióinak fejlődése

A tér sok funkciója között ma is kiemelhető egyfajta közösségi funkció: a tér a „sokfelé igyekvők” várakozási, találkozási és kapcsolatteremtő pontjaként is definiálható. Közösségi funkciójának fénykorát azonban a 70-es, 80-as években élte. Akkoriban nem csak ideiglenesen volt közösség-építő vagy megerősítő cselekvések színtere, hanem a társas együttlétek célállomását jelentette. Ez volt a „csöves korszak”, amikor a csöves életforma nem egy szűk, lecsúszott, a társadalom perifériájára került réteg kényszerű, „jobb híján” időtöltése volt. A téren való csövezés flanelinges, szimatszatyros fiatalok tömegei számára volt a lázadás útja.

A 80-as évek végén a csövezést önként felvállaló fiatalok helyét átvették a téren, hosszútávon vagy ideiglenesen csövező „valódi” csövesek: hajléktalanok, drogosok, illegális bevándorlók.

A tér szerkezetének, térrendezésének problémái

Az államszocializmus első évtizedeiben a tér még a város büszkeségei között szerepelt: kezdetben a háború utáni újjáépítések egyik színterét jelentette, majd az M2-es metró végállomásaként volt „pozitív szereplő”. De a nyolcvanas évekre egyre több, a térrel kapcsolatos kritika fogalmazódott meg; kezdetben az akkorra már a korábbi évtizedek

gyakorlatánál lényegesen szabadabb keretek között mozgó sajtóban, majd a döntéshozók, az államapparátus szintjén is. Erre utal az 1984-85-ben a tér rendezésére kiírt tervpályázat is.

A kritikusok egyike, Fábri Ferenc, a teret bíráló cikkében (Fábri Ferenc 1983) egyfelől a buszvégállomások teljes kuszaságát, átláthatatlan elrendezését hangsúlyozza. Kiemeli a tértől esetenként háztömbökkel elválasztott mellékutcákba érkező buszok áttekinthetlenségét. Ezzel kapcsolatban egy átfogó, a buszállomásokat nyílakkal jelző, eligazító táblarendszer megalkotását javasolja. A buszvégállomások elrendezésének 20 évvel ezelőtti állapotleírását ma is aktuálisnak érzem. Tudomásom szerint eligazító táblarendszer a mai napig nem épült. A másik kritikus pontnak a gyalogosközlekedést tartja. Ezzel kapcsolatban azt hangsúlyozza, hogy a gyalogosközlekedés csak a lámparendszer által, az autóforgalommal való viszonyban szabályozott. De a tér belső részein, a tömegközlekedési eszközök között való közlekedést semmilyen rendszerrel nem racionalizálták, és nem tették biztonságossá: a gyalogosok akadályozzák egymás és a tömegközlekedési eszközök útját. Cikkében felveti az aluljáró rendszer gondolatát, amellyel a gyalogosok biztonságos és célirányos közlekedését megteremthetőnek tartja. Három, egymással összekapcsolódó irányban képzi a metróaluljáró bővítését: az egyik a metróállomás alatti szakasz (a mozgólépcső ne a felszínre érkezzon), a másik a széna-téri Volán pályaudvar iránya, a harmadik a tér Hűvösvölgy felőli része. „Ezek az aluljárók a felszín alatt összeköthették volna a tömegközlekedés megállóhelyeit, és egymáshoz való kapcsolódásuk esetén létrehozták volna a tér második gyalogosszintjét” (Fábri Ferenc i.m.) Ezeket az építkezéseket a metróépítés kapcsán tartotta volna célszerűnek és könnyen kivitelezhetőnek. Saját elképzelését az akkori forrásokat tekintetbe véve utópisztikusnak véli. Konceptióját végül azzal finomítja, hogy az aluljárórendszernek csak a metróállomás alatti szakaszánál való bővítése már gyökeres változásokat hozna.

Más szerzők, Fábrihoz hasonlóan a gyalogosforgalom problémáját tárgyalják: a gyalogosoknak keresztezniük kell a villamospályákat, ha a buszmegállókhöz akarnak jutni, áthaladásuk kényszerű és nem szabályozott. Egyesek a budai hegyek beépülése nyomán a tér kapacitásának határait egyre inkább feszegető forgalom problémáját hangsúlyozzák, melynek megoldása lehet a tér teljes átalakítása vagy a tér egyes funkcióinak áttelepítése. Akkoriban még potenciális tehermentesítő megoldás a Fény utcai piac és a Széna tér közötti terület felé történő terjeszkedés – ami a Mammuth megépülésével meghiúsult. Szálka Miklós „A megismétlendő múlt” című írásában (In: A mi Budapestünk 2002.) felveti a fogaskerekű vasútnak a Moszkva térig történő meghosszabbításának gondolatát. Szerinte ez lényeges tehermentesítést jelentene a tér számára.

A Moszkva tér forgalmi rendezésére 1984-85-ben kiírt pályázati kiírás is a fent leírt problémákat összegzi: „A tér forgalmilag túlterhelt, ezért a budai körút egyik csomópontján rendszereznek a torlódások. (...) Megoldatlan a nagyszámú tömegközlekedési jármű zsúfoltságtól mentes végállomásoztatása és tárolása a viszonylag kis területű csomóponton. Gondot okoz a villamosvasúti hálózat rendezetlensége, amely meglévő kialakításában nem alkalmas a forgalom zavartalan lebonyolítására. A téren a gyalogosmozgás szabályozatlan, a fő mozgási irányok többször keresztezik a villamosvágányokat, ezért rendkívül nagy a balesetveszély (...).” A beérkező pályázatokban a gyalogos-problémát vagy a gyalogos térnek a közlekedési létesítményektől eltérő szintbe helyezésével – a gyalogos- vagy autós-forgalmat átvezető aluljárókkal – oldották meg; vagy azonos szintben, de a gyalogos-teret a közlekedési eszközöktől valamilyen térrendezési elv szerint elválasztva próbálták rendezni. A győztes pályamű a tömegközlekedési eszközöket a tér szélein vezetné el, ezáltal összefüggő, a közlekedési eszközök által nem szétszabdalt gyalogos-tér keletkezne.

Budapest aktuális városfejlesztési koncepciójának (Budapest Városfejlesztési Koncepciója, tervezet, 2002.) több fejezetében is kiemelt helyen szerepel a Moszkva tér

problémája. Ezek egyike a „Városi térszerkezet fejlesztése” fejezet, melyben a „Közterületek hálózatának fejlesztése” címszó alatt megkülönböztetik a belső városrészek, valamint a külső kerületek tereit; azokhoz eltérő funkciókat és kezelési- rendezési módokat javasolnak. (A Moszkva teret a belváros határán lévő terek csoportjába sorolják, de „belvárosi térként” kezelik.) Míg a belvárosi terek esetében a „forgalmi és az agóra funkció közötti egyensúly megteremtését” tartják a követendő stratégiának, addig a külső kerületek tereinél az agóra funkció erősítését támogatják.

A Városrendezési Terv másik, a Moszkva teret kiemelő fejezete az „Épített környezet minőségének javítása”. Ennek egyik programpontja a közterületek megújítása és fejlesztése. A koncepció alkotói szerint a „közterület-megújítás az egyik leghatékonyabb eszköz a városi környezet minőségének, élhetőségének javítására, mely az általános felértékelődés, fejlesztés megindítását ígéri. Ezért a közterületek megújításának kiemelt szerepet kell kapnia a városrehabilitációs és akcióprogramok keretei között (...)”. Ennek szellemiségében, a „specifikus célok” között szerepel a kiemelt fontosságú, a város arculatát alapvetően meghatározó, leromlott területek – köztük a Moszkva tér – rehabilitációja.

A szándék tehát él, remélhetően Budapest Városfejlesztési Koncepciójának a terek és ezen belül a Moszkva tér rendezésére irányuló javaslatjai, célkitűzései megvalósulhatnak, és nehezen, de szükségszerűen búcsúznunk kell a tér mai arcától, amit Mártonffy Gábor szerint „inkább megszoktunk, mint megszerettünk” (Moszkva tér Plusz – a Moszkva tér Gravitáció project kiadványa), szerintem talán a megszokás közreműködésével, de megszerettünk.

Felhasznált irodalom:

- Moszkva tér, Helytörténeti kiadvány; Eklektika, Budapest, 1996.
- Budapest Városfejlesztési Koncepciója; tervezet, 2002.
- Tervpályázat a Moszkva tér forgalmi rendezésére, (Pályázati kiírás és beérkezett pályaművek) 1984-85. Szerk.: Derzsi András, Lelkes Mihály, Csordás Mihály
- Budapest Lexikon; Akadémiai Kiadó, Budapest, 1993.
- A mi Budapestünk; Pallas stúdió, Budapest, 2002. Szerk.: Lukovich Tamás, Csontos János
- Moszkva tér Plusz – A Moszkva tér (Gravitációs) Project kiadványa; a Budapest Fővárosi Közgyűlés Kulturális Bizottsága, a Ludwig Kortárs Művészeti Múzeum és az Education and Culture 2000 támogatásával, 2003.
- Fábri Ferenc: A javíthatatlan Moszkva tér; Budapest, 1983/11.



1930 körül



i

1960 körül