



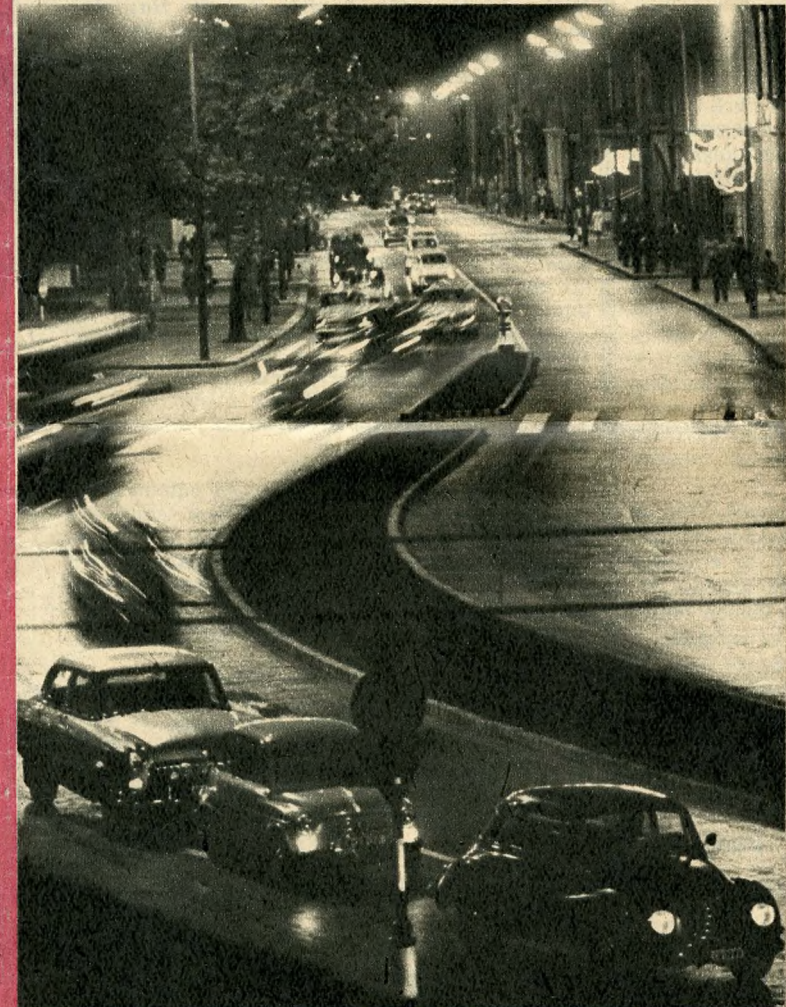
A mai Roosevelt tér 50 évvel ezelőtt



A hírhedt »új épület« a mai Szabadság tér helyén



Utcakép a századforduló Budapestjéről



Megindult a forgalom az újjáépített József Attila utcában

(MTI Fotó — Fényes Tamás felv.)

Budapesti változások

Kiigazítunk egy évszázados hibát

A budapesti város-szerkezet egyik legelhibázottabb pontja alakul most át szemünk előtt: a Népköztársaság útjának torkolata. E kereszteződés rendezetlensége, azt lehet mondani egyidős a Lánchíddal. Annak idején a Lánchíd elhelyezése, az akkori városszerkezet alapján indokolt volt. A Neue-Bruck-Gasse, a már akkor a Vigadó helyén álló német színházépület és a Redoute mellett túl szűkös volt ahhoz, hogy egy nagyszabású híd folytatását alkothassa. A Redoute és a Duna között nem is volt elegendő hely a hídfő és a hídfelhajtók kiképzésére. Városképileg is hibás lett volna a hajóhíd helyén felépíteni az állandó hidat. A legközelebbi nagy szabad terület észak felé a Rak-piac, a mai Roosevelt-tér, amelynek déli oldalán ott állt már a Hild József által épített és a Széchenyitől alapított Casinót is magában foglaló »Kereskedelmi Testület Háza«, a Lloyd-palota. A tér keleti szegélyét az ugyancsak Hild József által épített paloták sora alkotta, erre a térre nyílt az új városnegyednek, az épülő Lipótvárosnak számos utcája. Természetesnek tűnt, hogy az új híd csupán ide kerülhetett, annál is inkább, mert a budai oldalon itt indul a Várba vezető útvonal, a mai Hunyadi János út. A Lánchíd elhelyezése gazdasági és közlekedési szempontból egyaránt logikus volt, emellett, mint reprezentatív tengelynek a város közepébe állítása a városkép szempontjából is feltétlenül helyes.

Nem sikerült azonban mindmáig valóra váltani a Lánchídtól a Városligetig vezető egységes sugárút tervét. Ennek a szinte százados feladatnak a megoldása most kezdődött. A Népköztársaság útja és a Bajcsy-Zsilinszky út kereszteződésénél lebontották a Marokkó udvart, a csatlakozó öreg házakat és bontják a szemközti sarok egyemeletes házát is.

A felszabadulás után már felmerült az a gondolat, hogy az Engels-tér legyen — mindaddig, amíg a teljes rendezés el nem végezhető — a Népköztársaság útjának torkolata, azonban a tér keleti oldalára épített autóbusz-pályaudvar bizonyos zavart okozott. Bár annak idején sokan tiltakoztak ez ellen, ma már megállapítható, hogy az épület jól illeszkedik a környezethez és szépen zárja le az Engels térnek ezt az oldalát. Az autóbusz-pályaudvar sokban hozzájárult ahhoz, hogy a Nemzeti Színház új épülete nem ide került, mint ahogy arról annak idején szó esett. Az eddigi bontások eredményeként felszabadult az Engels tér és a Bajcsy-Zsilinszky út közötti terület. Kiszélesítették a József Attila utcát és egy részét, a Lánchíd-felőli szakaszon, árkádosították. Nem tudni még pontosan, milyen lesz az így felszabadult terület végleges kiképzése, sokan a parkosítás mellett vannak, vagy pedig az autóparkoló hely kialakítását kívánják. Általános az a vélemény, hogy a most felszabadult területen nem szabad végleges épületeket emelni, mert hiszen hátra van még a Bazilika kiszabadítása a házrengetegből, erre viszont jelenleg aligha kerülhet sor. A József Attila utca és a Bazilika között ugyanis túlnyomóan a századvégéről maradt, viszonylag még jó állapotú bérházak állnak, egy-kétszáz lakással. Ezeknek eltüntetése az utóbbi évtizedek tapasztalatai szerint még 10—15 évet vesz igénybe. Sorsuk mégis megpecsételődött, mert a végleges rendezés nem tűri meg e házakat.

A városrendezésnek erről, és a többi kérdéseiről, érdekes könyv jelent meg mostanában, Preisich Gábor »Budapest városépítésének története« címmel. A szerző könyvének első kötetében a fővárosnak a törököktől való visszavételétől a kiegyezésig, a II. kötetben pedig a kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig terjedő időszak építéstörténetével foglalkozik, elemzi az eredeti városszerkezet kialakulását, majd pedig a tényezőket, amelyek kiformálták Budapest mai arculatát.

A kiegyezés utáni esztendőkből nyilvánvalóvá vált, hogy

a két város, Buda és Pest egyesítése tovább nem halasztható. A két város egyesítésének és ezzel a főváros létesítésének gondolatát, sőt, a »Budapest« nevet is Széchenyi István vette fel először. A »Világ«-ban 1828-ban a következőket írta: »Fővárostok nevét Budapestre kellene változtatni s így két város egyesülne, melyly most nem a legjobb szemmel nézi egymást. Milly haszon áradna ezen egyesülésből, milly virágzó fővárosa lenne Magyarországnak rövid idő múlva.«

Az első állandó híd, a Lánchíd, a két város állandó kapcsolatának előfeltételeit már több évtizede megteremtette. Az akkori kormány által 1868-ban »A városok szépítése tárgyában« összehívott bizottság megnyitó ülésén Andrassy Gyula miniszterelnök már hangsúlyozta: *Biztosítani kell, hogy a város egyetlen mulatóhelyét a Városligetet a várossal, megfelelő széles út kösse össze.* Így tehát »a Városligetbe vezető széles útvonal« Andrassy expozéjában került először nyilvánosságra, feltételezhető, hogy ezt Reitter Ferenc készítette elő, aki éveken át Pest főmérnöke volt. A minisztertanács 1869 október 23-i ülésén részletesen tárgyalta a főváros »felvirágztatásának« tervét. Szerepelt ebben a Duna szabályozása, pályaudvarok, vasúti hidak építése és »boulevardok« készítése. A »városligeti sétány út« az eredeti elképzelés szerint a Király utca már csaknem életveszélyessé váló forgalmának terhelmentesítésére szolgált. Reitter Ferenc tervei szerint az út a Lipótvárosi templomtól indulna és a kiszélesített Ó- és Aradi utcán át jutna el a Ligethez. Ez a vonalvezetés városkeretileg és városképileg előnyösebb lett volna, mint ahogy az Andrassy-út később megépült. Az 1100 öl hosszú út belső részét 18 öl szélesre, külső részét 24 ölesre tervezi, a mai jellegnek megfelelően, négy fassorral.

Az akkori városépítési korszaknak kétségtelenül legegységesebb, legsilkerültebb alkotása a Sugár-út, a későbbi Andrassy út. Építésének eszméjét Kossuth Lajos *Pesti Hírlapjának* 1841 évi cikkéig vezetik vissza, amely a városerdőig terjedő nagy fasor építését kívánja. Az 1870. évi X. törvényekben életrehívott Közmunkatanács egyik legfőbb feladata lesz ennek az útnak, valamint a Nagykörútnak kialakítása. A Sugár-út költségeit, a területkiszajátításokkal együtt több mint nyolc millió forintra becsülik. 1872-ben kezdődött meg a bontás és az út építése. Az 1873-tól 1880-ig tartó gazdasági válság jelentősen hátráltatta a kivitelezést és az út végleges csak 1885-ben készült el, ekkor már valamennyi lakóház építése is befejeződött.

A Sugár-útnak Budapest városszerkezetében nincs főforgalmi útvonal jelentősége. Elhelyezése és vonalvezetése tipikusan helyi forgalmi célt szolgált, a Belváros összeköttetését a Városligettel. Az út belső végződését, vagyis a jelenlegi átépítés alatt álló részt már akkor kicsinyesnek, megoldatlannak tekintették. Podmaniczky Frigyes, a Közmunkatanács akkori elnöke, 1882-ben elismerte, hogy eszmileg véve »leginkább megfelelő lett volna az a vonal, amely a Lánchídtól egyenes irányban indult volna ki és ért volna a Ligetbe; de ehhez hasonló vonalnak létesítése olyan óriási összegekbe került volna, amelynek nagysága nem állott volna arányban sem a céllal, sem pedig hazánk pénzügyi viszonyaival«.

A sok évtizedes hiba most az orvoslás szakaszába került. A Népköztársaság útja a Belváros szélén máris parkba torkollik, ennek egyik oldalán épülne fel az új Tanácsháza. Nem került még napirendre annak megoldása, hogy az útvonal egyenesen vezessen a Lánchídtól a Városligetig, de a legkiválóbb városrendezési hiba a mostani bontásokkal és átépítésekkel eltűnik.

PETHŐ TIBOR