

„FORUM BUDAPEST“

Az Erzsébet-tér megnagyobbításának terve és az új „Forum Budapest“ időszerű kérdései

Budapest a „Duna gyöngye“ — állítjuk szóban és írásban. Budapest a leggyönyörűbb európai fővárosok egyike — hangoztatják külföldi vendégeink. Általában a főváros kitűnő bírálatot kap az idegenek ajkán. Ez így is van rendjén. Megoldásra váró kérdéseink ugyanis nem tartoznak a külföldre. Mert Budapest még sok tekintetben további szépítésre, rendezésre vár. A város szabályozása a multban eléggé el volt hanyagolva, a közlekedési és forgalmi kérdések egész tömege megoldatlan, Nagy-Budapest főforgalmi hálózatát is meg kell építeni, munka tehát adódik bőven.

Elsősorban a pesti „City“ problémái érdekesek. Ime: milyen legyen az új Városháza, az új Főkapitányság, az új Nemzeti Színház, hogy oldjuk meg a szűk Belváros autóparkirozási kérdését? Mi történjék a Deák-téri „háromszöggel“? Az Erzsébet-tér megnagyobbításának terve... stb., stb. És a legfontosabb: a „Forum Budapest“ ügye most már halaszthatatlanul vár a megoldásra.

A Deák-téri „háromszög“ és az új Nemzeti Színház

Az ugynevezett Deák-téri „háromszöget“ a Deák-tér, az Erzsébet-tér keleti oldala, a gróf Tisza István-utca és a Vilmos császár-ut határolja. Ez az épülettömb tatarozási tilalom alatt áll, ami azt jelenti, hogy egyelőre — halálra van ítélve. Itt új építkezéseket nem engedélyeznek, a tatarozást a város nem segítyezi. Hogy ez a rendkívül drága telek (a „háromszög“ telekértéke mintegy tizenkét millió pengő!) meddig marad „tilalom“ alatt, ezt ma még senki sem tudja, mert mindig újabb és újabb tervek merülnek fel. Először az új Városházát, illetve a városi Üzemházat akarták itt felépíteni, majd az a terv vetődött fel, hogy az Erzsébet-teret megnagyobbítják, kitöltik a Vilmos császár-utig és az Erzsébet-tér lombos fái helyére építik az új Nemzeti Színházat! A sok milliós kisajátítási költségekre sehol sem volt fedezet és ez az ötlet is — mint sok elődje — a megvalósíthatatlanok sorába került.

A „Forum Budapest“

A „háromszög“ problémája azonban nem került le a napirendről. Ismeretessé lett, hogy a Főváros Közmunkák Tanácsa szívesen látná itt az új Főkapitányság épületét!

A Madách-ut torkolata, a tornyos házak, a Deák-tér palotái, az impozáns új Luther-szobor, új Városháza, új Főkapitányság — közös nagy körben, középen pedig egy gyönyörűen kiképzett, hatalmas térral — megszületne végre a „Forum Budapest“, amelyre szükség van, hiszen ünnepekre alkalmas tere a modern Nagy-Budapestnek csak a Városligetben van!

A rendőrség azonban nem kapott azon az elgondoláson, hogy a Deák-téri háromszögre kerüljön az új Főkapitányság palotája. A háromszöget valószínűleg mentesítik is a nagy tervek alól és hat-nyolcemeletes bérházak kerülnek majd ide, csak a gróf Tisza István-utca torkolatát — szemben az Andrásy-uttal — fogják kibővíteni, hogy ez a nagy forgalmi csomópont végre megfelelő rendezéshez jusson.

„Budapest is egyes külföldi nagyváros keserves sorsára juthat...“

A „Forum Budapest“ tervét viszont nem lehet elejteni. A Károly király-utnak térré történő kiképzésére elmaradhatatlan szükség van. Budapest gépjárműforgalma napról-napra óriási mértékben növekszik. Határainkon ezerszámra kopogtat már a „minél olcsóbb népkocsi“. Idehaza rendezték az autótámogatókat. Arra kell számítanunk, hogy Budapest autóállománya rövidesen többszöröse lesz a mainak, noha például a Belvárosban már a jelenlegi autóforgalmat is alig lehet lebonyolítani...

Münnich Aladár orsz. középítési tanácsos, ennek a kérdésnek egyik legszakavatottabb ismerője, a következőket mondja:

— A külföldi nagyvárosokban, főleg a cityk területén, az utcák már képtelenek az egyre nagyobb számú álló és mozgó autók befogadására. A legtokéletebb forgalmi irányítások, az egyirányú közlekedésre kijelölt utcák bevezetése és a többi szükségmegoldás sem segítt. A belterületeken, főleg az üzlet-időben a gépkocsiknak olyan gomolyaga keletkezett, melynek mozgása lényegesen lassabb a gyalogforgalomnál.

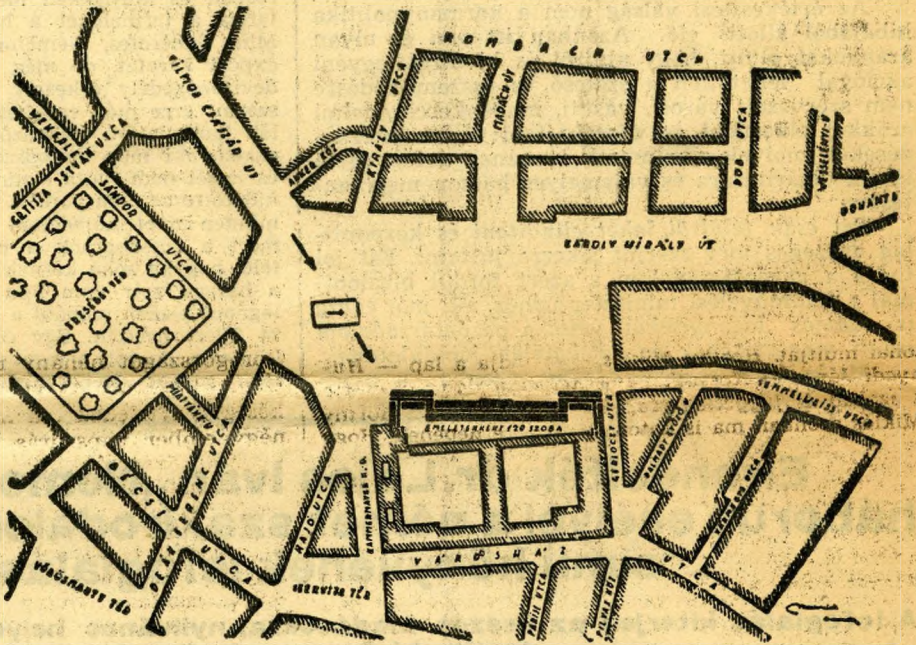
— Londonban, a belvárosból már száműzték a magánautót. Mi, Budapestben még nem tartunk ott, hogy a Belvárosból kitiltuk a magánautókat. Ambár különösen a déli időben a Mária Valéria-utca, a Váci-utca, a Vörösmarty-tér és Dorottya-utca, a Petőfi Sándor-utca, az Apponyi-tér és a Városház-utca máris annyira túl van zsúfolva várakozó kocsikkal, hogy ezeken a helyeken további fejlődésre hely nincsen. Ha tehát idejé-

ben a forgalmi és az autótáborozási kérdéseket kellő előrelátással meg nem oldjuk, akkor némsokára Budapest is egyes külföldi városok keserves sorsára juthat, mert kénytelenek leszünk méregdrága kisajátításoktól kezdve a még drágább földalatti hálózatokkal kísérletezni.

— Az ugynevezett Parking Problem (gépkocsi várakozóhely) megoldására sok helyütt — így Amerikában is — szinte kétségbeesett erőfeszítéseket tesznek — folytatta a beszélgetést Münnich Aladár. — Ez a kérdés Budapest kitűnő közlekedési rendőrségének is mind súlyosabb gondot okoz, miután a főváros belterületén sehol sincsen nagyobbabású gépkocsi várakozóhely. A Vörösmarty-teret áldozzuk fel? Szó lehet esetleg a Szervita-tér kibővítéséről — mindez azonban alig jelenthet kellő megoldást. Egyetlen anyagilag is kivihető megoldás mutatkozik, ami egyúttal az utolsó alkalom arra, hogy ezt a mind súlyosabban jelentkező kérdést igazán előreláthatóan oldjuk meg: ez pedig a Városháza Károly-köruti területe! Az új Városházának tehát csak a Semmelweis-utca meghosszabbításának vonaláig szabadna terjednie, úgy hogy a Deák-térrel együtt egy olyan hatalmas teret nyernénk a Belváros közvetlen közelében, amely a Szabadság-tér nagyságát is felülmúlja és amelyen kb. nyolcszáz autó kényelmesen várakozhat. Itt állanának tehát meg a város minden részéből befutó autók és utasaik innen gyalogosan érnék el a „City“ kívánt részét.

Az új Városháza terve

Ime a „Forum Budapest“! A Deák-téri templom a helyen maradna. A Deák-téri földalatti villamosállomás kicsi parkjában kap helyet a Luther-szobor. De már a lebontásra és átköltöztetésre ítélt evangélikus iskola



Az új „Forum Budapest“ helyszínrajza. A kettős vastagvonal az új tizenkét- vagy tizenötemeletes (emeletenként százhusz szobával) Városháza frontját mutatja.

épülete eltűnne, az új Városháza, egyben városi Üzemház a Semmelweis-utca meghosszabbításának frontján emelkedne a magasba és megszületne egy nagyszerű tér, a „Forum Budapest“, amelyre a főváros gépjárműforgalmának már ma is rendkívül nagy szüksége van.

Persze — a kérdés távolról sem ilyen egyszerű. Városháza, Közmunkatanács, rendőrség, autóforgalom és sok más tényező máról-holnapra nem hangolható közös nevezőre. A főváros először hallani sem akart arról, hogy az új Városháza frontja elhagyja a Károly király-ut szegélyét. Ekkor megmozdultak az autóérdekeltségűek és a Magyar Touring Clubnak az autóparkirozási kérdésben megindított mozgalmát előbb a közlekedési rendőrség, azután a Főváros Közmunkák Tanácsa tette magáévá. A Közmunkatanács kimondotta, hogy az új Városháza frontját lényegesen a Károly király-ut szegélye mögé kell vinni. A változó szélességű Károly király-ut mintegy hatvan méter széles, az eszményi megoldás tehát az volna, ha az új Városháza a Károly király-uti fronttól további hatvan méterre kapná alapját.

Hatezer íróasztal

Hir szerint hatezer íróasztalt kell az új Városháza épületében elhelyezni. Az épület nyolc vagy tíz emelet magas lenne, de csak 26 méter mélyen a Károly király-ut frontjától és pedig úgy, hogy a Kammermayer Károly- és a Gerlóczy-utcák mentén két épületnyulvány kiérne a Károly király-utra. Az így megszülető tér — miután a Deák-térrel nem olvadna egybe — háromszáz gépkocsi parkirozására sem volna alkalmas! A „Forum Budapest“ sem kerülne így kivételre.

— De ismét előtérbe jön az autóparkirozás kérdése — jegyezte meg Münnich Aladár. — Hatezer íróasztal hatezer tisztviselőt jelent. Remélhetőleg idővel minden huszadik tisztviselőnek saját autója lesz, ez háromszáz gépkocsit jelent. Az ügyfélforgalom és a teret érintő városi autóforgalom gépkocsijait akkor hová helyezük el, nem is szólva a Belváros autóparkirozási kérdéséről, amelyet csak itt lehetne helyesen és olcsón megoldani! Egy földalatti garáznak soha sincs forgalmi szempontból olyan értéke, mint egy szabadég alatti táborozó helynek.

— Inkább ne összpontosítsák az új Városháza épü-

letében az összes üzemi intézeteket, de az autóparkirozási szempontból annyira fontos „Forum Budapest“ terét alkossák meg. Ambár az új Városháza építkezése a magassági irányban terjedhet, hisz a mai racionális irodaépületek már nem ismerik a széles „Neugebäudeket“, hanem mindig a magassági irányban terjeszkednek, mert a kilométeres vízszintes gyaloglás helyett a — gyorslift, a csőposta, stb. sokkal kényelmesebben és rövidebben köti össze az egyes hivatalokat.

Egyébként a nyilvános tervpályázatot már kiírták. Tudjuk, hogy a régi Városházát teljesen lebontják, csak az ugynevezett történelmi szárny, a műemlékjellegű kápolnarész és az áramátalakító állomás épülete marad meg. A pályázatokat egy bizottság vizsgálja felül. A bizottság elnöke Szendy Károly polgármester, tagjai Bódy László és Morvay Endre alpolgármesterek, Kovácsázy Vilmos, Beliczay Imre, Farkas Ákos, Becske Kálmán és Friedrich Lajos tanácsnokok, továbbá a víz-, elektromos- és gázművek vezérigazgatói, az ipartügyi minisztérium, a Közmunkatanács, valamint a különböző mérnökszervezetek kiküldöttei, míg a zsűriben az előadói tisztelet Szerényi Ödön főmérnök látja el. Remélhetőleg az új Városházát végül is úgy építik fel, hogy az a főváros egyik legégetőbb forgalmi problémáját: a Belváros gépkocsiparkirozási kérdését is megoldja.

Kelemen Ernő.