





A pesti Dunapart látképe a múlt században (egykorú metszet). Az előtérben balra az 1945-ben elpusztult „Rác-templom”

szentélyrésze most is megvan. A sokat szenvedett épület barokk, majd klasszicista részekkel egészült ki.

Fővárosunk központja tehát a római kortól kezdve úgyszólván minden kor bélyegét magán hordó műemléki együttes. Az Erzsébet-híd tervezésekor azonban minderről csak keveset tudtak. A Belvárosi-templom körül akkoriban még a régi középkori utcák és terecskék nyomán kialakult elavult városrész terült el. A templom maga is szűk utcák közé ékelődött, csupán a Duna felé tekintő főhomlokzata nyílt szabad térre.

A templomtól északra a kegyesrendiek (piaristák) iskolája és rendháza, keletre a régi városháza épülete állt és közöttük a Városház vagy Piac tér. A piaristák épülete több régi épületből tevődött össze. A Városház tér felé néző egyemeletes, két saroktornyos rész előbb Esterházy-palota volt. A Duna felé eső részen állott kétemeletes épületet már a piaristák építtették Kasselik Ferenc építőmesterrel. A régi városháza elődje is kisebb, a török hódoltság után gazdátlanul maradt házakból állt, csak 1842-ben került az árvízben súlyosan megrongálódott, majd lebontott épületek helyére az új városháza. Ennek építője ugyancsak Kasselik Ferenc.

A Belvárosi-templomtól délre, a mai

hídfő helyén állott az 1820-ban épült plébánia épület. Tőle délre, a mai Duna utca és Molnár utca sarkánál terült el a Hal tér. Itt állt a múlt század közepéig a pellegér.

A híd építése előtt még két kisebb tér is volt a mai Váci utca és Duna utca találkozásánál. A Rózsa tér és a piacnak is használt Sebestyén tér, közepén egy Szent Sebestyén szoborral.

A mai Ferenciek tere azelőtt szűkebb volt, csak a templom előtt szélesedett ki jobban. Itt, a Barátok terén egy szoborral díszített kút állott, amely most a Népligetet díszíti. A mai Kossuth Lajos utca, régi nevén Hatvani utca jóval keskenyebb volt, és nem folytatódott a Duna felé, mert a mai Felszabadulás teret háztömb zárta le. Itt a Ferencsek temploma előtt volt az úgynevezett „mafla sarok”, ahol a korzózó fiatal emberek gyülekeztek a sétálgató hölgyek szemlélésére.

A mai Váci utca (Uri utca) sarkánál is kialakult egy kisebb tér, a Kígyó tér, amelynek nyugati oldalán a befutó Kígyó utca és Sebestyén utca fogta közre a híres Kígyó-patika épületét.

Ez a régi pesti városrész, szűk utcáinak, terecskéinek szövevényével, földszintes vagy néhány emeletes épületeivel a múlt század utolsó éveiben tűnt el a pestiek

szeme elől, amikor az Erzsébet-híd építését már megkezdték. Csupán a Belvárosi templom maradt épen a bontási munka közepette, nagy gondot okozva a híd-építőknek.

Az Erzsébet-híd építésének szükségét már 1885-ben hivatalosan is megállapították. 1891-ben vegyes bizottság alakult, amelynek első feladata a híd tengelyének, tehát a két hídfő helyének megállapítása volt. Az első javaslat a Belvárosi templomtól északra, a mai Pesti Barnabás utca, a Petőfi-szobor tájékára képzelte a pesti hídfő helyét. A budai hídfő tehát a mai Hegyalja út tájékára került volna, elkerülve a Gellérthegy sziklás oldalát. A pesti hídfő így nem a Kossuth Lajos utca felé, hanem nagyjából a mai Párisi utcán és a mai Városházán át a Madách tér felé folytatódott volna. Ezt a javaslatot költséges volta miatt elvetették.

A később elkészült második javaslat értelmében a pesti hídfőt a Belvárosi templomtól délre, a Duna utca tájékára akarták helyezni, és lejárója ennek a vonalán vezetett volna a Kossuth Lajos utca felé. Budai hídfőül továbbra is az első javaslatban megjelöltet választották. Ezt a tervet azért utasították el, mert a tervezett híd tengelye nem volt merőleges a Duna vonalára. „Ferde irányú” hidat esztétikailag nem tekintettek elfogadhatónak.

Mindkét javaslat hibáinak oka a Belvárosi templom volt. A legmegfelelőbb hídtengely ugyanis éppen a templomon keresztül vezetett volna. Készültek is olyan tervek, amelyek a templom lebontását, áthelyezését vagy új templommal való pótlását javasolták. Olyan tervet is bemutattak, amely szerint a hídtengely a templomon át vezet ugyan, de a hídfeljáró két ágra osztva megkerülte volna a templom épületét.

A Hal tér a múlt század hatvanas éveiben



Az új Erzsébet-híd pesti hídfőjének modellje

Végül is úgy határoztak, hogy a templomot egyelőre megtartják, a hídfeljárót pedig közvetlenül mellette (a mai helyén) építik meg, s majd később a templom lebontása után alakítják ki a hídfőt megfelelő módon.

Még a harmincas években is vitatkoztak a templom fölemeléséről és eltolásáról. Ekkor már számos tapasztalattal rendelkeztek a szakemberek, hiszen a Fő utcai Flórián-kápolna fölemelése és a Krisztinavárosi templom szentélyének eltolása is sikerült. Mégis a Belvárosi templom századokon át toldott, kiegészített, átalakított falainak megmozdítására felelősséggel senki sem vállalkozhatott. Ez a templom valóban ott és úgy műemlék, ahol a római castellum falai közül kinőtt, és ahol az új modern város köréje épült.

A templom tehát helyén maradt, körülötte de mintegy 200×800 méteres területen minden megváltozott. A Kossuth Lajos utcát fél szélességével bővítették, ezért északi házsorát le kellett bontani. Az utca folytatásában kialakították a mai Felszabadulás teret, amelynek északi oldalán a Belvárosi Takarékszövetkezet kerámiadíszes palotája, vele szemben pedig az úgynevezett királyi bíróság épült. A Klotild-paloták északi tornyát a Kossuth Lajos utca tengelyébe helyezték, hogy ezzel városképi lezárását biztosítsák. A téren állott Pázmány Péter és Verbőczy István

márvány szobra. Az előbbi Radnai Bélának, az utóbbi Donáth Gyulának volt az alkotása. A lebontott régi városháza és a piarista épület, valamint a Városház tér helyére később 1914-ben a Hüttl Dezső tervezte új piarista gimnázium került. (Ma a Tudományegyetem bölcsészeti fakultása.) Megszületett a Március 15. tér, és megépült a hídra vezető nagy feljáró. A területre torkolló utcákat szabályozták, a Váci utca átmenő szakaszát szélesítették, bővítették a Ferenciek terét, végül rendezték a Dunapartot, ahol megépült a híd alatt átfutó villamosvágány is.

Az így kialakított hídfő 1903. október 10-től, a híd megnyitásának napjától kezdve 1945-ig, — pusztulásáig — kielégítette a forgalom igényeit. Akkoriban a kevesebb és részben lassúbb járművek, a kisebb utaslétszámú villamosok és autóbuszok többé-kevésbé biztosították a közlekedés lebonyolítását. Most azonban, hogy a főváros lakossága, főképpen pedig a gépjárművek száma jelentősen megnövekedett, nagyobb feladat vár a hídra és környékére egyaránt.

Ezért a híddal egyidejűleg a környező rész tervezését is megkezdtek. Az ezt megelőző vizsgálatokat az egész Belváros területére ki kellett terjeszteni. Az új Erzsébet-híd megnyitásával ugyanis a kiskörűtől határolt városrész, sőt az azon túl fekvő területek forgalma is gyökeresen megváltozik. Arra is gondolni kell, hogy Budapest területén több híd már nem építhető, csupán az Árpád-híd-kiszélesítésére kerülhet sor.

Később, a forgalom várható növekedéséről is megkezdtek gondolkodni. Az ezt megelőző vizsgálatokat az egész Belváros területére ki kellett terjeszteni. Az új Erzsébet-híd megnyitásával ugyanis a kiskörűtől határolt városrész, sőt az azon túl fekvő területek forgalma is gyökeresen megváltozik. Arra is gondolni kell, hogy Budapest területén több híd már nem építhető, csupán az Árpád-híd-kiszélesítésére kerülhet sor.

Később, a forgalom várható növekedéséről is megkezdtek gondolkodni. Az ezt megelőző vizsgálatokat az egész Belváros területére ki kellett terjeszteni. Az új Erzsébet-híd megnyitásával ugyanis a kiskörűtől határolt városrész, sőt az azon túl fekvő területek forgalma is gyökeresen megváltozik. Arra is gondolni kell, hogy Budapest területén több híd már nem építhető, csupán az Árpád-híd-kiszélesítésére kerülhet sor.

A Ferenciek tere 1835-ben. Előtérben a Nerelda-kút, amely ma a Népiútnak díszíti

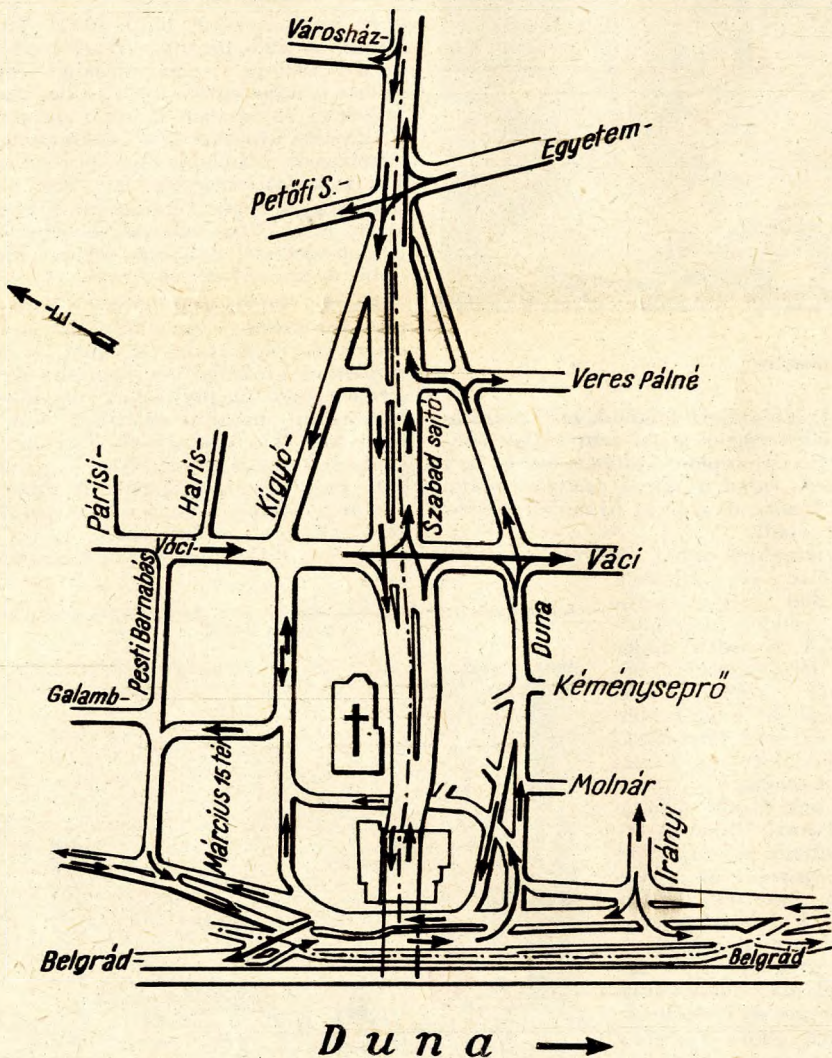


sével még arra sem lesz mód, hogy a hídfők környékét a híd üzemben tartása mellett átépítsük. A tervezőknek tehát jó előre kellett gondolniuk. A vizsgálatok és a tervtanulmányok azt bizonyították, hogy az Erzsébet-híd építésével és az Árpád-híd kiszélesítésével a Dunán átkelő járművek előre fölbecsült forgalma még a „csúcsidőben” is kielégítő lesz 1980-ig. Ennek azonban az a feltétele, hogy a hídfők és a hídfőkhoz áramló forgalom olyan jól bonyolódjék

le, hogy a hidak, így az Erzsébet-híd átbocsátóképesége is teljes mértékben ki legyen használva. Ez a követelmény csak akkor teljesíthető, ha a hídfők környékén kialakult forgalmi csomópontok nem gátolják, nem lassítják a hídra tartó járművek áramlását.

Ilyen megfontolások alapján született meg a pesti hídfő forgalmi terve. Eszerint a Kossuth Lajos utca villamosvágányai nagyjából a régi nyomvonalon vezetnek a hídra. Megszűnik a Felszabadulás téri

Az új pesti hídfő körüli közlekedés vázlata. Az utcaszélességek torzítottak



megálló, és a hídfőnél volt egykori megálló sem épül újjá. Helyettük a Váci utca keresztesénél épülnek új járdaszízeket. A hidra tartó villamosok megállója a Szabadsajtó utcában a Klotild-palota előtt lesz, a hídról érkező pedig a Tudományegyetem épületével szemben.

A Duna-parti villamosvasút ezután is a híd alatt fut át, de vonala jobban a Duna felé szorul. Megállója az Irányi utca torkolatánál lesz. Valamely későbbi időpontban a Duna-parti villamosvasutat a Lánchíd és a Szabadság-híd között a térszín alá kell majd süllyeszteni, mert a hídra irányuló megnövekedett gépjárműforgalmat erősen akadályozná.

A közúti forgalomban már lényegesebbek a változások. Míg a Kossuth Lajos utcában továbbra is kétirányú marad a közlekedés, addig az Egyetem utcát folytató Petőfi Sándor utcának, valamint a Váci utcának a forgalma egyirányú lesz. Az előbbin délről északra, az utóbbin ellenkező irányban járhatnak majd a gépkocsik.

A Duna-parti útvonal közlekedése kétirányú marad, és innen majd a piarista épület aluljáróján, illetve a Váci utcán lehet feljutni a hídra. A hídról a Váci utcán és a Duna utcán át vezet a lejáró a Belgrád rakpartra.

Ezek a pesti hídfő körüli forgalmi terv alapelvei. De ha gondosabban vizsgáljuk a mellékelt tervrajz forgalmi irányokat jelző nyilacskáit, még sok érdekes változást fedezhetünk fel. Ezek egyrészt a forgalom folyamatosságának biztosítékai, másrészt a gyalogosok védelmét célozzák. Így — hogy csak egy példát említsünk — a terv szerint nem engedhető

meg, hogy a Kossuth Lajos utcából a Petőfi Sándor utcába, úgynevezett kis ívben fordulhassanak be a gépkocsik. Ezt helyettesítő útjuk a Városház utcán és a Martinelli téren át vezet, s közben a gyalogosoknak zavartalanabb lesz az útjuk a Kossuth Lajos utcából a Kígyó utca felé.

A hídfeljáró is lényegesen módosul. Eddig a Belvárosi templom mellé vont hatalmas kőfal támasztotta az a földtömeget, amely a hídfeljáró alapja volt. Most ez a támfal és földtömeg elkerül innen. A terepszint ismét a régi lesz, lesüllyed a Belvárosi templom padlójának és a Kéményseprő utca burkolatának mélységéig. A nagyjában sík területen zöldbe ágyazott parkolóhely készül. A fölötté vezetett, emelkedő pályájú felüljárón jutunk majd fel a hídra. Ezzel a megoldással a templom is jobban kiszabadul, hiszen majd körül is lehet járni, noha a hídfeljáró továbbra is szorongatni fogja.

Reméljük, hogy a gondos vizsgálatok, a jól elkészített tervek megnyugtató megoldást szülnek. Persze, ehhez az is szükséges, hogy a híd környékének úthálózatát — így az Apáczay Csere János utcát is — a megnövekedett gépjárműforgalom lebonyolítására alkalmassá alakítsák ki. A sűrűn beépített pesti oldalon azonban már annyi a megkötöttség, hogy csak bizonyos megalkuvásokkal oldhatók meg a feladatok. Más a helyzet a budai hídfőnél, ahol inkább a természeti akadályokat kell leküzdeni.

**Dr. Radnai Lóránt**  
okl. építészmérnök