

Épüljön metropol vasút...

Félköríves boulevard + Ló, kontra villany
Táncsics Mihály fáí

A terveknek is megvan a sorsuk.

Az utóbbi hetekben sorra beszámoltunk az új fejlesztési elgondolásokról: emeletes Hungária-gyűrű, új körút a Köztársaság tér mellett, három metróvonal, észak—déli közúti tengely Budán és így tovább. Valójában ezek a tervek nem újak — a legtöbb javaslat százéves —, csak most értek meg a feltételek a megvalósításhoz.

Körutak

Altalában nehéz megállapítani, hogy egy-egy javaslat kinek a nevéhez fűződik. A Sugárút — a mai Népköztársaság útja — építését *Andrássy Gyula* ajánlotta, s az 1870-es törvény határozta el. De a tervet *Kossuth Lajos* 1841-es ötletéből származtatják. Később is sok államférfi, író fordult szépítési javaslattal Pest és Buda vezetőihez; *Táncsics Mihály* fásítási elképzelése éppen korunkban valósult meg.

A mai Nagykörutat pedig a Duna „jelölte ki”, erre folyt hajdan egyik ága. Az 1862-es javaslat még *hajócsatorna* volt és csak 1868-ban hangzott el: „*épüljön félköríves boulevard*”. S három év múlva napvilágot látott a következő három körút terve is: a mai Elmunkás-híd és a Hámán Kató—Soroksári út találkozási pontja között a Köztársaság tér mellett, a Hungária körút és a Dózsa György út—Mező Imre út összekapcsolása, vagyis a ligeti körút.

S ma, száz év után épül a Hungária-gyűrű és a szintén 1871-ben felvázolt budai nagykörút. A következő évtizedben kibontakozik a Köztársaság tér mellett tervezett nagykörút is. Viszont most se dőlt még

el: hogyan kössék össze a Dózsa György utat és a Mező Imre utat.

Előre látó előd

1872-ben elkészült Pest város rendezési terve. Az előzőleg beküldött pályaművek közül *Preisich Gábor* kiváló építészettörténeti könyve ismerteti a legérdekesebb elképzeléseket. Megéri, hogy tanulmányozzuk ezeket és összevegyjük a mai tervvel.

A Buda—Pest jellegű munka kétmillió lakosra számít. Kimondja: *első a tömegközlekedés, s a vasút fejlesztését sürgeti*. Vagy a magasban, vagy a mélyben, a föld alatt. *Javasolta a szintbeli kereszttételek megszüntetését, s hegyvidéki kötélpálya építését*. Közismert, hogy nemrég milyen nagy vitát keltett a Déli pályaudvar sorsa. *Hagyják-e mai helyén vagy telepítsék ki? A Buda—Pest szerzője már akkor úgy vélte: jobb, ha a vasút bemegy a város szívébe, a forgalom súlypontjához. A legkorszerűbb mai felfogás.*

Egy másik pályaműben olvasható a Várba szánt liftek és a Pesten és Budán már épülő észak—déli közúti tengely — Obudától Lágymányosig és Újpesttől Soroksárig — terve.

S elődeink hogyan képzeltek el az emeletes Hungária-gyűrűt? Lent járnak a kocsik és vasút száguld fenn, a magasba. Most fordítva valósul meg: lent épül a gyorsvillamos.

Hét évtizede javasolták

Százéves a „vonzó közlekedés” javaslata is. Az első lóvasút 1866-ban, egy évvel Bécs után, nyílt meg Pesten. A hálózat gyorsan bővült, s 1870-ben az egykori BKV-nak — *Budapesti Közúti Vaspálya* — már 459 lova volt. 1887-ben megjelent a pesti utcán az első villamos. Elkezdődött a nagy verseny, s bár a BKV új, „tetszetősebb” kocsikat vett, a villany legyőzte a lóvasutat.

1896. május 2-án indult el az első földalatti a Su-

gárúton. *Nem sokkal később már elkészítették a „metropol vasút” tervét is*. Három földalatti pályát javasoltak: Pestről a Duna alatt a fogaskerekűig, a Dohány utcától a Hungária körútig és a Váci út—Belváros—Ferencváros közti észak—déli vonalat.

Most, 70 évvel a javaslat megjelenése után épül a Budát Pesttel összekötő, és az észak—déli mértő. Hol lesz a következő? Talán nem messze a Dohány utca—Hungária körút tervben megjelölt helytől. Mert az egyik új ötlet: épüljön metró a Madách Imre sugárút alatt. Csak a metró új ötlet itt. A Madách Imre sugárút megnyitása régi elképzelés, ha nem is százéves.

Egységes Budapest

Valóban nincs új a nap alatt? De van. Nagyon is fontos különbségek vannak a száz év előtti és a mai tervek között.

Ma a legtermészetesebb, hogy a tervezésben a központ a lakónegyed. 1871-ben a fejlesztési központ a királyi palota és a bank épülete volt. S az építész osztályok szerint tagolta a várost. Külön negyedben lakik az arisztokrácia, külön az „ipar és kereskedelem”, vagyis a polgári osztály. S kimondják: széles, fásított utat csak a „jobb” osztályoknak kell építeni, a munkásnegyedekben ez „nem kell”.

Tény, hogy már száz év előtt javasolták a külső Hungária-gyűrűt, a Köztársaság tér mellett tervezett körutat, és észak—déli közúti tengelyt. S már száz év előtt megálmodták a vári liftet, a hegyvidéki kötélpályát, a három metró, és a kétmillió Budapestet. De még a legkiválóbb építész sem tudta akkor elképzelni: eljön az idő, amikor a tervek legfőbb elve az lesz, hogy *megteremtsek az egységes Budapestet*, olyan várost, amely minden lakójának — akár Kőbányán, akár Újpesten, akár Obudán él —, mindazt nyújtja, amit csak a nagyváros adhat.

Aczél Kovách Tamás