


Iktatószám	Budapestre vonatkozó újságcikkek	Osztályozás
		Tárgy 725.091
	Szerző <i>Palóczy Antal</i>	Hely
	Cím <i>Szerencsétlen városterv. II.</i>	Idő "1913"
Forrás: <i>Építő ipar</i>	Személy	
<i>Bp.</i> (Hely)	<i>1913 X/5.</i> (Idő)	(Köt. v. füz.)

Szerencsétlen városterv.

II.

(Vége.)

Művészi tartalomra törekszik a modern városépítés, amióta a tapasztalatból kiinduló oknyomozásával pozitív s rendszeres tudományyá fejlődött, úgy hogy a külföld műegyetemei már külön tanulmányi kurzusokat rendeznek a városépítés tanainak kultiválására. Tehát nem bizonytalan, laikus tapogatózás és kísérletezés a városok építése, kialakítása és szabályozása, hanem pozitív tudás, céltudatos művelet, ahol a város alkata, sajátos jellege, a közlekedés, beépítés stb. viszonyai szabják az irányt s tűzik ki a szabályozáskor követendő vezérelveket.

Budapesten a városépítés terén a laikus felfogás régóta fantáziál azon, hogy a Váci-körút forgalmát be kell vinni a Belvárosba, meghosszabbítani egész a Ferenciek teréig. Már több alkalommal kifejtettem, hogy ez az igyekezet teljesen téves, s a modern városépítés elveivel meg nem egyeztethető. Hogy a forgalom követeléseinek félreismerését jelenti, s merőben téves az ügyosztály amaz állítása, melylyel a Váci-körút meghosszabbításának *rendkívül nagy jelentőséget* tulajdonít. Ezzel szemben a leghatározottabban fenntartom azt a véleményemet, hogy ez az igyekezet helytelen. E véleményemnek bizonyításakor nem csupán a magam tapasztalataira, hanem a modern városépítő tudomány elemi tételeire is támaszkodom.

Tudjuk, hogy Belvárosunk egész a XVIII. század közepéig várfalakkal körülvett erődített város volt. Ekkor keletkeztek a külvárosok; s csak sajnálhatjuk, hogy a külvárosok építkezéseit oly közel vitték a falakhoz, hogy nem maradt — mint másutt legtöbb ily esetben — a városfalak körül tágas szabad tér, ú. n. *glacis*; hanem csupán egy szélesebb útszalag, a mai belső körút. Mert akkor a külvárosok sugárútjai természetszerűen a glacis végződtek volna, s senkinek eszébe nem jutna a Váci-körutat azon át meghosszabbítani, amint pl. Bécsben sem kívánják, hogy a mi Váci-körutunknál sokkalta jelentékenyebb „Mariahilfer-

strasse“ a belvárosba folytattassék.

Hiszen természetszerű különbség van a belváros és a külvárosok élete és forgalma között. Nálunk is, noha az elkülönítettség minimális, egész más a Belváros üzleti jellege, mint a külvárosoké. A Belváros kizárólag a jobb és finomabb árúcikkek üzleteinek székhelye, s mint ilyen különvált a külvárosok üzleti életétől.

A Belvárosba járnak drága cikkeket vásárolni, fényes kirakatokat nézni és sétálni. Ezért kellenek ott a sűrű úthálózat mellett nyugalmasabb, forgalommentes utcák. Mindezeknek az *áthaladó nagy forgalmi* utak nem kedveznek! Az üzleti élet nem is szereti a *széles* utakat, a tágabb tereket, nagy kocsi-, vagy éppen a közúti vasúti forgalommal ellátott útvonalakat; sokkal inkább kedveli a nyugalmasabb, keskenyebb sikátorokat, az intim beszögeléseket, a telektömbökön átvezető bazárokat. Ismeretes, mennyire ellenzik például a Kossuth-Lajos-utca kereskedői az útszínen haladó villamos vasutat!

Mivel mindnyájan tudjuk, érezzük, hogy az üzleti forgalom-

nak ellensége az áthaladó nagy, vagy éppen a teherforgalom, azért az utóbbit mindenütt távol is tartják a belvárostól, az üzletek helyétől és lehetőleg megkímélik mindenütt a belvárost az áthaladó nagy forgalmi utaktól. Csak különleges esetekben történik ez, de ekkor is gondosan csak a *könnyű kocsiforgalom* számára tartják nyitva a belváros egy-egy útját, de sehol sem bocsátják át rajta az *összforgalmat*, sehol a *nagy árú* teherforgalmát. Már emiatt is ki kell zárni a Váci-körút összforgalmát a Belvárosból, hogy azon keresztül az Erzsébet-hídra jusson, melynek nem is rendeltetése az összforgalmat átvezetni, — avagy a Calvin-térre, ahová a belső körút amúgy is természetszerűen és *rövidebb* úton viszi a Váci-körút forgalmát. S ellene mond továbbá a *széles* nagy útvonalaknak a Belváros aránylag kis terjedelme is. Hiszen csak 72 ha, az egész város 20,000 ha területéhez képest. Emiatt szinte lehetetlenség a nagy sugárutakat ebbe a kis területbe tervezni, azok irányát, forgalmát, egy pontba koncentrálni.

Ebből az okból, ha nem állana fenn a belső körút, ilyen okvetetlenül kellene létesíteni, hogy ezzel a túlságos koncentrálást ki lehessen kerülni.

De viszont, ha magát a Váci-körutat vesszük szemügyre, azt meghosszabbítani nincs is semmi ok. Mert ez az út már amúgy is túlságos hosszú a szélességéhez képest; amennyiben végig azonos profilú hosszúsága 1500 m, legnagyobb szélessége 35 m; e kettő közt az arány tehát 42:1, mi — mint előbbi cikkemben előadtam — a 30:1 megállapított szépségarány maximális határát jóval túllépi.

Azonban, behatóbban vizsgálva a tervet, azt vesszük észre, hogy az ügyosztály abbéli állítása, hogy a Váci-körutat „meghosszabbítja“ a Kígyó-térig, téves és nem is áll. Mert az az útvonal, melyet a Váci-körút folytatásául állít, valójában egész önálló, *külön egyenes* vonal, mely irányra, helyzetre nézve a Váci-körúttal nem egyezik, attól egészen külön és *félre esik*.

Tehát nincs is semmi köze a Váci-körúthoz, illetőleg a rajz és a leírás ez esetben nem fedik egymást!

De akár folytatásnak tekintsük ezt a 25 m széles átlós utat, akár külön vonalnak, a *leghatározottabban el kell ítélnem* úgy a deákteri, mint a kígyóteri torkolatát! Egyik is, másik is *súlyos városrendezési hiba*, aminőnek elkövetésétől a városépítés elemi tételei óva intenek. Mert minél több útvonal találkozik egy pontban, annál több akadályra talál a forgalom. A Deák-tér szóban levő sarkán már ma is *öt* utca találkozik, s nemcsak a gyalog járó-kezők áthaladása jár életveszedelemmel, hanem sokszor a kocsiforgalom is megakad. Újabb vasúti útvonalat minden térbővítés nélkül e máris túlságosan terhelt pont felé irányítani, a helyzetet teljesen elviselhetetlenné tenné.

Éppen ez a helyzet a Kígyó-tér torkolatánál is, ahová azonfelül az ügyosztály még az új Erzsébet-utat is bevezethetni hiszi, még pedig oly közbe iktatott forgalmi tér kapcsán, hogy mindez valóságos merénylet a Belváros ellen. Mert ez a „szabályozás“ csakugyan nem más, mint merénylet. Mert *helytelen minden vonal*, amit az ügyosztály a Belváros e területén könnyelműen megrajzolt. Ez a terv végzetes *következményű* lenne a Belvárosra, a VII. kerületre, az egész Budapestre. Hozzá még ez a fantasztikus vonalozás az ügyosztály szerint *nagy áldozatot* is követelne és ezt állítólag meg is érdemelné!

Csakugyan csudálom ezt az *önámítást*, amely vívmánynak tud tekinteni oly tervet, amelyet a *leghatározottabban el-ítélni* vagyok *kénytelen!* Végre ugyancsak helytelen a Rombach-utcának a Váci-körút felé való áttörése. Budapest javát ily tervekkel nem lehet előmozdítani.

Felhívom a közfigyelmet erre a szerencsétlen város-tervre, amelynek foganatosítása *végzetes következményekkel* sújtaná a várost. Nem szeretném, ha intő szavaim igazságamost is, mint már, sajnos, nem egyszer, utólagosan bizonyulna be.

Még van idő ezt a helytelen tervet jóval helyettesíteni. Végre igazán *modern városművészetet* kell meghonosítani a — minden eddig elkövetett hiba dacára — szép fővárosunkban!

Palóczi Antal.