

Teraszos teret terveztek

Nyugati, Skála, metró, hid, aluljáró

Három kerület tere. Az ötödiké, a hatodiké és a tizenharmadiké. Közlekedési csomópont? Az is, meg nem is, hiszen régen kiszorultak a végállomások a térről. Csak a négyes, a hatos villamos meg a tizenkettes autóbusz szeli át. S mégis: elég egyetlen Marx téri átszállás, hogy Rákospalotától Albertfalváig vagy Kelenföldig utazhassunk.

Ez a jelen, és ez a múlt. A múlt, amihez a vasút is hozzátartozik. Az a nyári nap: 1846. július 15., délután négy óra, amikor kaplengetve búcsúzott a város az első vonattól, a Vácra indulótól. „A legszélajabb magyar ló félnapi megizzasztásával gyönyör nélkül és unalomteljes” volt eddig az utazás — írta egy nappal később a *Budapesti Híradó*. Akkor lett Vác 49 pernyi távolságra Budapesttől.

A felszínen s a mélyben

Innen, ezzel kezdődik a tér története. *Zitterbarth Mátyas* — a pesti megyeháza, a mai Pest megyei Tanács építője — építette indóházát. Járt erre omnibusz, lóvasút, itt volt az első pesti villamos egyik

trolibuszállomás helyére tervezett új épülettől. ABC. és Skála Aruház, presszó, étterem, a harmadiktól a nyolcadik emeletig a MÁV irodaépülete. Kilépünk az ABC-ből, egy hatszögletű nyitott térbe. Itt is vásárolhatunk, mert körben mindenütt üzletek. Tovább az aluljárócsarnokba vezet az út. Onnan pedig a metró déli bejáratához, a *Sabaria* vendéglőhöz, a körüli villamoshoz, a mai *Mosoly Album* árkádjaihoz vagy a Nyugatihoz. Aztán tovább északra a pályaudvar föld alatti keresztcsarnok felé. S még tovább a Katona József utcai csarnokba, a metró északi bejáratáig. A legnagyobb budapesti aluljárórendszer lesz a Marx téri.

Egy szinttel följebb. Megint az *Eiffel-csarnok*, aminek sorsáról nem ma vagy tegnap vitatkoztunk

tem, nem volt igazi tér, csak útkeresztveződés. Most nem szokásos közlekedési csomópontot, hanem *igazi teret akarunk itt építeni*. Hidat építünk az Alkotmány utcától a Katona József utcáig, nem olyan hidat, mint a Baross téren — Ez is kétsávos hid lesz.

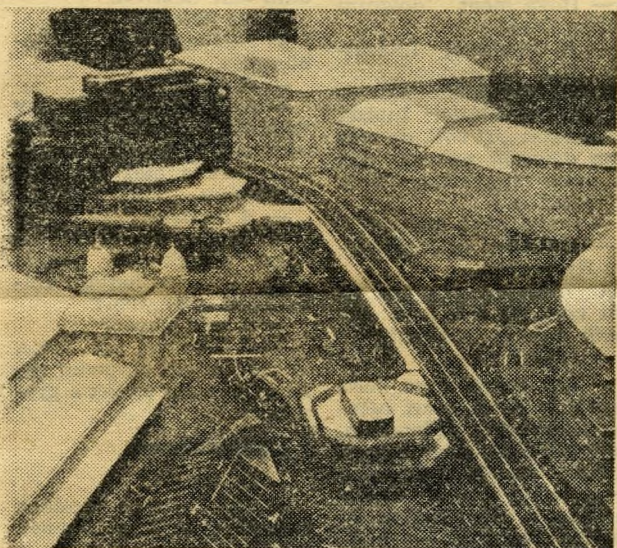
— De *gyalogosok is járhatnak rajta*, a Skála teraszától a Westend-ház helyén fölépülő épület — eszpresszó, autóbusz-végállomás — teraszáig. Teraszos, „gyalogos” léptékű teret akarunk építeni. Amiben fölülről is lehet gyönyörködni, s amelynek különböző szintekben elhelyezkedő terei emberi léptékű, gyalogosan is birtokba vehető terek. A Nyugati cizellált, törekeny homlokzatára visszafelé az új épület mozgalmasság felülete, s egyben — csupaüveg — vissza is tükrözi az állomás tornyait. Az új Marx tér a Nyugati pályaudvar előtt épül.

Látványosság következik

Számok. Fél-százézer köbméter föld, 15 ezer köbméter vasbeton. Két kilométer vízvezeték, hat kilométer elektromos hálózat, negyvenkilenc kilométer postai kábel. Ilyen adatokat sorol *Székely György*, a Marx téri építkezés építésvezetője. Épülő-készülő vagy már éppen befejezett nyaktagok: az aluljárórendszer a térbe kapcsoló hálózat, betonozás és sok-sok napi gond. A munka látványosabb része majd jövőre kezdődik.

De az észak—déli metró jobb és bal oldali alagútja már elhagyta észak felé a Marx teret.

(széky)



végállomása. A Nyugatinál — ahonnan többségükben kelet felé indulnak a vonatok. A Nyugatinál, amelyek nincs, nem is volt a téren, oldalában legfeljebb. A Nyugatinál, amelyek középpontja és meghatározója lesz az új Marx térnek.

„Története legfényesebb átalakulására készül” — írtuk két esztendeje a Marx térről. Ma kevés látszik a deszkapalánkok és gödöróriások szabdalta téren ebből a fényből. Tervezői és építői a tanúk: félidejéhez közeledik a Belváros legnagyobb átépítése.

Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat, *Halmágyi Lászlóné* generáltervező.

— A felszíni forgalom, a metróhoz csatlakozó aluljárórendszer, a közművek átépítése — ezek voltak legfontosabb feladataink. *Kövári György* kollégám úgy szokta mondani: *igazán intím hatású lesz az új Marx tér, a hiddal, a teraszokkal.* A felszín alatt? Aluljárórendszer. Helyenként csarnokká bővül, presszóval, virágbolttal, újságválonnal, sokféle üzlettel. Mindezt emberközpontúan: ne egy hatalmas föld alatti labirintus fogadja a járókelőt. Ahol lehet, megnyitjuk a földet, a teret.

— *Kérem, kalauzoljon végig — egyelőre képzeletben — a föld alatt!*

— Induljunk el a régi

először. Ami vörös miniumos oszlopaival most új-jászületek, amit *meg kellett tartanunk*, örizzünk — mondják a tervezők.

„Gyalogos” lépték

Eiffel csarnoka? 1872-ben bővítették a régi indóházat. Azzal a kétemeletes sárga épülettel, amelyik ma is ott áll még a térsarkán, ahol a sportbolt volt, az óra-ékszer és a közért. És a mai MÁV-irodaház. Igen, elődeink sem voltak mindig mindenben előrelátóak. 1874-ben kezdődött „*Európa egyik legkorszerűbb fejpályaudvarának*”, a Nyugatinak az építése. A régi indóház eltűnt az üvegtető alatt. Az új kétemeletes el-metszett falával a Körútra tátongott volna, hogy mégse: *álhomlokzatot kapott*. Oszlopos főbejárata ma is a Jókai utcára néz. Igaz, már nem sokáig.

— *A mai napig belóg a Körút vonalába* — mondja *Kövári György*, a tér építész-tervezője. — Százéves városrendezési hiba, most hozzuk helyre.

Mert eltűnik hamarosan a ház, s — ahogy az építész mondja — végre megnyílik a Nyugati pályaudvar előtti tér.

— A Marx tér, szerin-