

J. ch.
Kövösi József dr. stat. linc. igazgató úrnak
a szerző.

Bp. 1677

**AZ ANDRÁSSY-ÚT
FOLYTATÁSÁNAK TERVE
A FERENCZ-JÓZSEF-TÉRRE
= BUDAPESTEN. =**

VÁROSRENDEZÉSI TANULMÁNY.

234
/ DEVECIS DEL VECCHIO FERENCZ,

OKL. MÉRNÖK, KIR. TANÁCSOS.

8 db tervmelléklettel.

(Tanulmányterv: 1-7. és az
egész útvonal terve: D) alatt.)

Dr. Kovösi József
ajánlata.

Pop. 1644



AZ ANDRÁSSY-ÚT FOLYTATÁSÁNAK TERVE A FERENCZ-JÓZSEF-TÉRRE

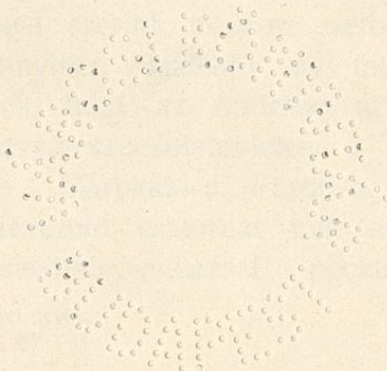
== A MAROKKAI-UTCZA, ERZSÉBET-TÉR, ==
JÓZSEF-TÉR ÉS FÜRDŐ-UTCZA ÉRINTÉSÉVEL.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS
TEKINTETES TANÁCSÁHOZ
INTÉZETT

VÁROSRENDEZÉSI TANULMÁNY.

DEVECIS DEL VECCHIO FERENCZ,

OKL. MÉRNÖK, KIR. TANÁCSOS.



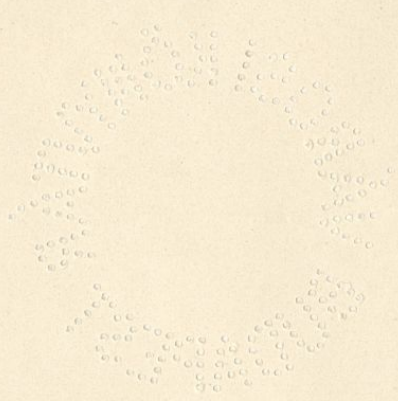
1976



0725/25
22352

1985

FŐVÁROSI KÖNYVTÁR
1906. 1411. SZ.



Tekintetes székesfővárosi Tanács!

Régi óhaja a székesfőváros lakosságának, hogy az Andrassy-útnak a Dunáig való továbbvezetéséről a hatóság gondoskodjék, mert e sugárút a Váci-körútnál megszűnik s így egyrészt a forgalomnak a szűk Marokkai-, illetve Fürdő-utcán át való levezetése nehézségeket okoz, de másrészt a jelenlegi helyzet esztetikai szempontból is kifogásolandó.

Kétséget nem szenved, hogy az Andrassy-út létesítése alkalmával elkövetett s lépten-nyomon hangsúlyozott ama mulasztásnak, hogy az Andrassy-út a Lánchíd tengelyébe lett volna vezetendő, szanálására most már egyáltalán gondolni sem lehet, de nézetem szerint, még az is megfontolás tárgyát kell, hogy képezze, vajjon az Andrassy-útnak, nagy anyagi áldozatok árán, a Dunáig való továbbvezetése végrehajtható-e most, a midőn a székesfőváros más részein sokkal égetőbb közszükséget képező városrendezési kérdések, így pl. az Erzsébet-sugárút létesítése, várnak megoldásra.

Alulírott véleménye szerint, csak az esetben engedhető ez meg, a mennyiben található oly megoldása a szóban forgó kérdésnek, hogy az Andrassy-út meghosszabbítása egyrészt szerves kapcsolatot létesít a Terézváros és Lipótváros között, s a Marokkai-u., Fürdő-u., Erzsébet-tér felhasználásával, levezető csatornát nyit a forgalom részére a Ferencz József-térig, másrészt a pénzügyi szem-

pontok kielégítésével a forgalom jövőben várható fejlődésének is megfelel.

Ha ezen szempontok nem elégíthetők ki, akkor végleg le kell mondani az Andrássy-útnak a Dunáig való levezetéséről; le kell mondani erről különösen azért, mert ez most már csak milliók árán érhető el, s így nem állana a hozott nagy anyagi áldozattal az elért eredmény arányban.

Itt említem meg, hogy e kérdés — az Andrássy-út meghosszabbításával — megoldható akként is, hogy ezen főút az Erzsébet-térig vezetettnek, — mely tervezet ismételve akkor merült fel, a mikor arról volt szó, hogy nem lehetne-e a nemzeti színházat az Erzsébet-térre helyezni.

Az Andrássy-útnak a Ferencz József-térre való vezetésével, tudomásom szerint múlt év eleje óta foglalkozik a fővárosi közmunkák tanácsa és az erre vonatkozó terv, úgy tudom, a múlt év november havában érkezett a t. Tanácshoz, a nélkül, hogy a tervezet alulírtnak, mint városrendezési kérdésekben illetékes tényezőnek, kiadatott volna.

De mert tudtam, hogy a kérdés akuttá lett, kötelességemnek tartottam, hogy e fontos ügygyel én is tüzetesebben foglalkozzam s tanulmány tárgyává tettem azt.

Tanulmányozva a kérdést, arra az eredményre jutottam — s a tanulmány alapján készített tervezetek ezt igazolják is, — hogy nagyobb nehézségek nélkül létesíthető szerves kapcsolat egyrészt a Váci-körút felől a Marokkai-utca és Andrássy-út között, másrészt a Fürdő-utcának a forgalom igényeit kielégítő bevezetése a Ferencz József-térbe sem ütközik akadályba, — a már meglévő útvonalak irányainak és tengelyeinek figyelembevételével s annak szem előtt tartásával, hogy a Fürdő-utca ideális egyenes vonala megmaradjon.

A mi a létesítendő útvonal szélességét illeti, az azon tanulmányok alapján, melyeket a Kossuth Lajos-utca kiszélesítésénél és az Erzsébet-sugárút tervezésénél előterjesztettem, könnyen megállapítható, hogy 25 méter, illetve

13^o szélesség mellett, úgy a gyalog- és kocsiforgalom, mint a közúti vasúti forgalom is már lebonyolítható. — S ezt azért hangsúlyozom, mivel a fenforgó esetben szemem előtt lebegett egyrészt a Ferencz József földalatti villamos vasút kapcsolása a Budapesti villamos városi vasút dunaparti vonalával, másrészt a Budapesti közúti vaspálya társaság Váci-körúti hálózatának bevezetése a Lipót-városba.

Ha ezután szemügyre vesszük az útvonal mellett fekvő ingatlanokat, rögtön szembeötlő, hogy a Nagykorona- és Nádor-utca közt a szélesbítést csak a déli oldalon, vagyis a Fürdő-utca déli, illetve az Erzsébet-, József-tér park oldalán lehet racionálisan eszközölni, mert a mondott útvonalaknak túlsó, északi oldalán, annyi új, modern 3—4 emeletes ház épült az utolsó években, hogy az esetről esetre való kibővítés mellett — s a fenforgó esetben csakis erről lehet szó — évtizedek, sőt talán évszázadok telnek el, míg az egész útvonal rendbejöhethetne, míg ellenben a másik, déli, oldalon fekvő elavult, régi, mondhatnám rozoga épületek, nemkülönben az Erzsébet- és József-téri rendelkezésre álló parkterületek lehetővé teszik a szóbanforgó szabályozásnak rövid időn belül való végrehajtását s így annak eredménye még a mai generáció által is élvezhető lesz.

Az egyoldalas bővítés azonban természetesen csak az út középrészén helyes, mert az út két végén, egyrészt az Andrássy-úttal való szerves kapcsolat elérése szempontjából, másrészt a Ferencz József-térbe való bevezetésnél a szabályozás által csonkított telkek értékcsökkenésének kibővítése céljából s az ezzel járó előnyösebb pénzügyi eredmények elérhetése végett, az útvonalnak mindkét oldalán való kibővítését kellett tervbe vennem.

E helyen hangsúlyozom azon körülményt, hogy ezen útvonalnak semmi szín alatt kisajátítási úton létesülnie nem szabad, hanem csakis, esetről esetre, új építkezések

alkalmával történő, lejegyzések útján, hogy így a régi épületekért kártalanítás ne legyen fizetendő, mi jelentékeny megtakarítást jelent.

Tegnap, f. 1906. január 3-án, volt szerencsém láthatni a fővárosi közmunkák tanácsa tervezetét!

A nt. fővárosi közmunkák tanácsa az általam fent vázolt elveket a vonalnak a Nagykorona- és Nádor-utcza közötti szakaszán csakugyan követte és az Erzsébet-tér, illetve József-tér rovására tervezi a bővítést s a két tér között fekvő régiebb épületek lemetszését kontemplálja.

És ez csak helyeselhető!

Másképen áll azonban a dolog a Váci-körút és Nagykorona-utcza közötti, nemkülönben a Nádor-utcza és Dorottya-utcza, illetve Mária Valéria-utcza közti szakaszon.

A Váci-körúti részen a fővárosi közmunkák tanácsa az Andrássy-úttal való szerves kapcsolat lehetőségét vitásnak mondja, a Ferencz József-térnél pedig szem elől téveszti, hogy a forgalmat a Fürdő-utcza végén *nem szabad* dél felé irányítani, hanem ellenkezőleg lehetőleg arra kell törekedni, hogy a vonal a Lánczíd felé tereltesse, nemcsak azért, mert a forgalmi viszonyok ezt megkövetelik, hanem főleg azért, mert ez esetben a régi Lloyd-épület ingatlana megkíméltetik s ezen 727. hrsz. ingatlannál csak arról kell majdan új építkezésnél gondoskodni, hogy az ingatlanok a Ferencz József-térbe nyúló arkádja annak idején eltávolíttassék.

A nt. fővárosi közmunkák tanácsa tehát egyrészt a forgalmi viszonyokat a kellő méltatásban nem részesíti, másrészt az Andrássy-útnál a szerves kapcsolatot nem éri el s a mellett a vonalnak vezetése sokkal drágább, mint az általam kontemplált tervezetnél.

A fővárosi közmunkák tanácsa a Nagykorona-utcza és Váci-körút közötti szakaszt a Marokkói-utczával párhuzamosan oldja meg s ott 28⁰ széles teret létesít.

E térre azonban szükség nincsen, mert a létesítendő térnek közelében több ilyen jellegű tér van, de e mellett

az új tér az Andrásy-úttal való szerves kapcsolatot nem közvetíti, sem a forgalmi viszonyokat nem javítja.

A tervezett tér annyiban szép, hogy az Andrásy-út, illetve a Marokkai-utca tengelyében lovas-szobor részére teremt helyet.

Tisztelettel alúlrít abból indulva ki, hogy feltétlenül szerves kapcsolatba hozandó az Andrásy-úttal a létesítendő levezetés a Dunáig, a tengelyek metszéséből új tengelyvonalat alakítottam, a mint az az általam előterjesztett terven látható, mely ugyan ferdén metszi a tömböket, de a mely vonalvezetés mellett a Fürdő-utca vonala *ideálisan egyenesen* vezet a Váci-körút felé, sőt az Erzsébet-tér egész hosszából szemlélhetővé lesz az Andrásy-út az Operáig és viszont.

Az Andrásy-út, Marokkai-utca és Váci-körút tengelyeinek közös metszési pontjában egy obeliszk volna felállítandó, mely az említett három útirányt egyesíti s egyszersmind a három út forgalmában pihenőül szolgál.

Kérdés, hogy milyen széles legyen a Marokkai-utca a Váci-körút és a Nagykorona-utca között. A csatolt 1—3 tanulmányok alapján arra a meggyőződésre jutottam, hogy legcélszerűbb, ha ez 18^o-ben állapítatik meg.

A forgalom szempontjából a 13^o szélesség is elegendő volna, mint ezt már fent kifejtettem és az 1. alatti vázlat is mutatja, azonban a Fürdő-utca ideális vonala szenved e megoldás folytán.

Tanulmányoztam egy szélesebb vonalat, illetve a térszerű kiképzést is, mely 3. alatt van feltüntetve, de ezen világosan beigazolódik, hogy ily nagy szélességre nincs szükség.

E terv értelmében ugyanis az Andrásy-út ferde szélességének megfelelőleg vezetnék át, erre azonban, mint fent említettem, szükség nincsen, mert a mint ez természetszerű, a Duna felé az útvonal kisebb szélességű lehet csak s a most szóbanforgó szakasz nagyobb szélessége nem használható ki, de nincs e nagy szélességre

már azért sem szükség, mert sajnos, az Andrássy-út szélessége a Váci-körút sarkán a földalatti villamos vasút 2 lejárója által szűkítették s így a tulajdonképeni szélességénél kisebb az a szélesség, mely a forgalom lebonyolítása szempontjából, hasznos szélességnek vehető. Ha tehát mindeme körülményeket szemügyre vesszük, belátható, hogy a 18^o szélességnél nagyobb szélesség pazarlás, ezt pedig a mi szerény pénzügyi viszonyaink nem engedik meg.

Megemlítem, hogy én is megkísérlettem a Marokkai-utcával párhuzamos megoldásokat, mint ezt a 4—5. alatti tanulmányok mutatják. Pénzügyi szempontból ezek közt legelőnyösebb a 4. alatti tervezet, melynél a Marokkai-u. 13^o szélességben, mai irányában vezetetik tovább, a Váci-körút sarkán pedig térszerű kiképzés van, mely oly módon keletkezik, hogy az Andrássy-út északi oldala egyenes irányban meghosszabbítatván, a Marokkai-u. és Váci-körút sarkán levő tömb letompíttatik, a másik oldalon pedig a Marokkai háznál egy erre csaknem merőleges lemetszés kontempláltatik akként, hogy a Szerecsen-u. forgalma is figyelembe vétetik.

A pénzügyi szempontból való elbírálására a szóbanforgó szabályozási kérdésnek alább fogok kitérni, de már itt említem meg, hogy ez a megoldás a legolcsóbb, milliókkal olcsóbb a közmunkák tanácsánál is, mert a 666. és 674. hrsz. ingatlanok, melyek egyébként kisajátítandók, csak a legszükségesebb mértékben érintetnek.

Ezek után áttérek a vonal Ferencz József-tér felőli bevezetésének tárgyalására.

Itt sem fogadhatom el a közm. tanácsa tervezetét, mert ezen a József-tér és Dorottya-u., illetve József-tér és Mária Valéria-u. közti szakaszán az útvonalnak 4 ingatlan, köztük a régi Lloyd épülete is, tangáltatik. Ez utóbbinak érintésére pedig semmi szükség nincs, mert a forgalmi viszonyok azt követelik, hogy a Fürdő-u. ezen szakasza a Lánczhíd felé hajlíttassék el.

A legczélszerűbb megoldás az, melyet a 6. alatti tanulmány tüntet fel, a melynél a forgalom követelményei leginkább vannak kielégítve. Ennek a vonalnak azonban az a hátránya van, hogy a kereskedelmi bank által kontemplált palotaszerű építkezést lehetlenné teszi, mert a volt Diana-fürdő telkét és a mellette levő ingatlant oly mérvben érinti, hogy ott a bank céljainak megfelelő építményt létesíteni nem lehet s így e terv, jóllehet a közm. tan. tervezeténél olcsóbb, mert a régi Lloyd-épület megkiméli, mégis igen költséges, mert a kereskedelmi bankot az általa vett 2 teleknek értékcsökkenéseért kártalanítani kell.

Erre való tekintettel tovább tanulmányozván az ügyet, arra a meggyőződésre jutottam, hogy ha a József-térnél — a 13^o széles megoldást alapul véve — a sarkot a Lloyd-épület, Ferencz József-tér és Dorottya-utca sarkával kötjük, ez esetben még lehet arra gondolni, hogy a kereskedelmi bank telkein a kontemplált új palota, némi nehézséggel bár, de mégis kielégítő módon felépíthető.

Ez utóbbi megoldást a 7. tanulmány tünteti fel, s ebben az esetben értékcsökkenés czímén, kártalanítást a telektulajdonos bank nem követelhet.

Ezek után van szerencsém az általam tervezett azon vonalozás elfogadását ajánlani, a mely *a D-vel* jelölt terven van feltüntetve és a melynél a Váci-körút felőli végén, a 2. alatti vázlat szerinti megoldással egy 18^o széles útszakasz van beiktatva, a Ferencz József-tér felőli végén pedig a 7. alatti vázlat szerinti megoldással, a kapcsolás a régi Lloyd-épület Dorottya-utczai sarkára történik.

Magától értetődik, hogy abban az esetben, ha nem az ezen utóbbi javaslatomban letett elvek szerint bíraltatnék el ezen szabályozási kérdés, úgy miután ezen tanulmányom kapcsán az összes számbavehető szempontokra megoldást kerestem, ennél fogva kérem a kérdést eme tanulmányaim alapján s a csatolt tervek valamelyike szerint eldönteni.

Pénzügyi szempontból vizsgálván az egész út ügyét, tisztelettel megemlítem, hogy bármely tervem elfogadása esetén a szóbanforgó szabályozás keresztülvitele sokkal kisebb anyagi áldozatokat követel, mint a fővárosi köz-munkák tanácsának tervezete.

A fent elfogadásra javasolt vonalat tekintve, előadom, hogy míg a főv. közm. tan. terve 13 birtoktestet, 2010 négyszögöl területtel, igényel, addig a D tervemen feltüntetett vonal 15 birtoktestet, 1535 négyszögöl területtel, igényel, vagyis 475 négyszögöl területtel kevesebbet, a minek értékelésétől csak azért tartózkodom, nehogy a hatóság helyzetét megnehezítsem. A 4. pont alatti megoldás, magától értetődleg, ennél is olcsóbb, — a legolcsóbb.

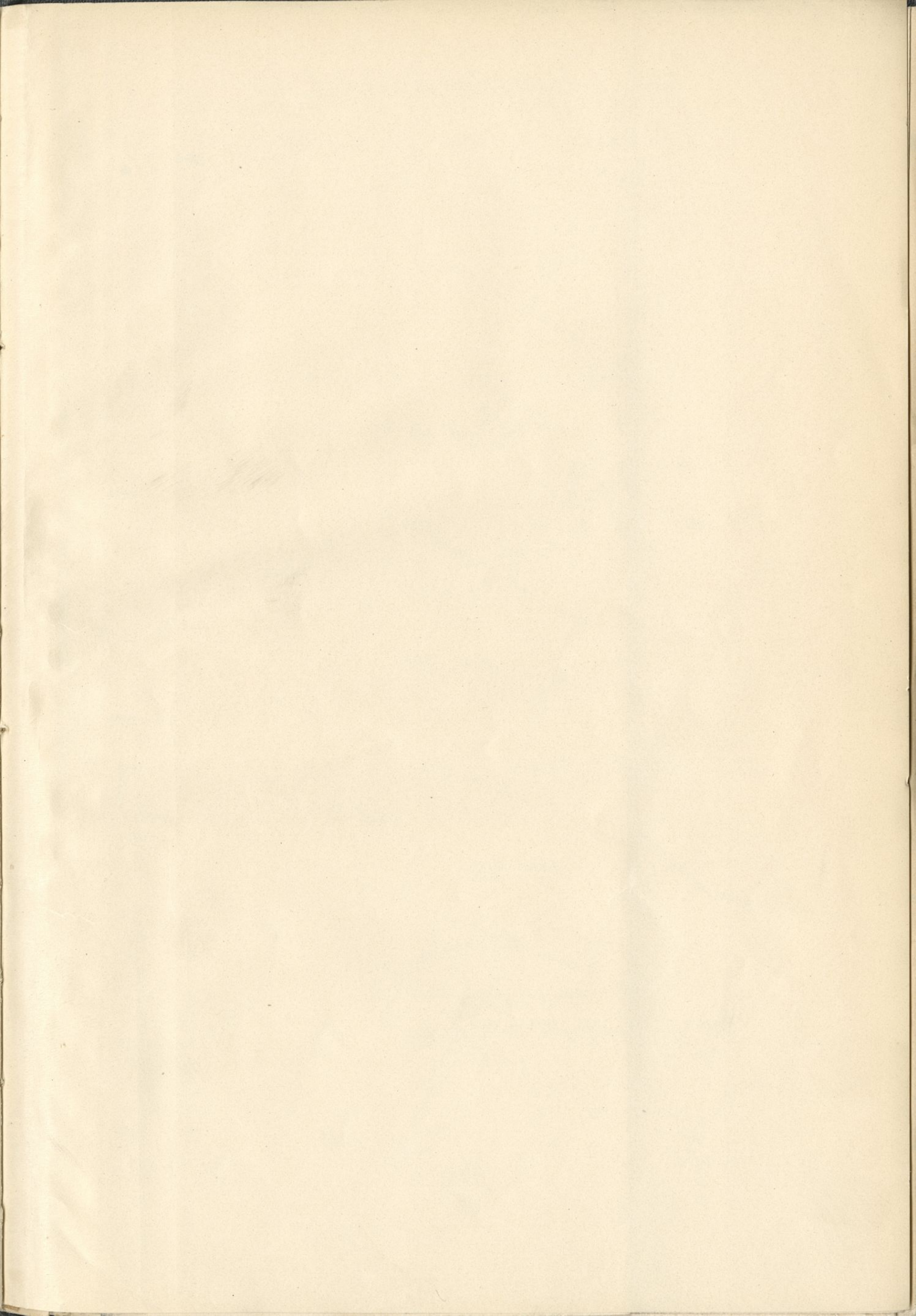
Nézetem szerint ezen szabályozás végrehajtásának költségei az 1870 : X. t.-cz. értelmében a főv. közm. tanácsát terhelik.

Mindezek után kérem a t. Tanácsot, méltóztatnék ezen, az Andrássy-útnak a Ferencz-József-térig való meghosszabbítására vonatkozó tanulmányomat a tárgyalások alapjául elfogadni és nekem alkalmat adni arra, hogy tervemet a tudomásom szerint kiküldendő vegyes bizottmányban előterjeszthessem, illetve ahhoz közelebbi magyarázatokat fűzhessek és az esetleges észrevételekkel szemben azt megvédelmezhessem.

Budapest, 1906. január hó 4.-én.

Teljes tisztelettel

Devecis Del Vecchio Ferencz.

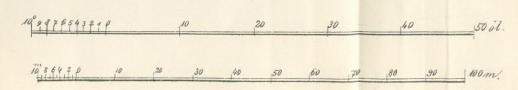


Az Andrassy-ut folytatásának terve a Ferenc József-térre a Marokkói-utcánál.

Tanulmány I.,



Selmagyarázat:
 ————— jelenlegi telekhatár,
 ————— érvényben lévő szabályozás,
 ————— tervezett szabályozás.
 1 3 2 4 hárszám,
 700. - 647 helyrajzi szám.



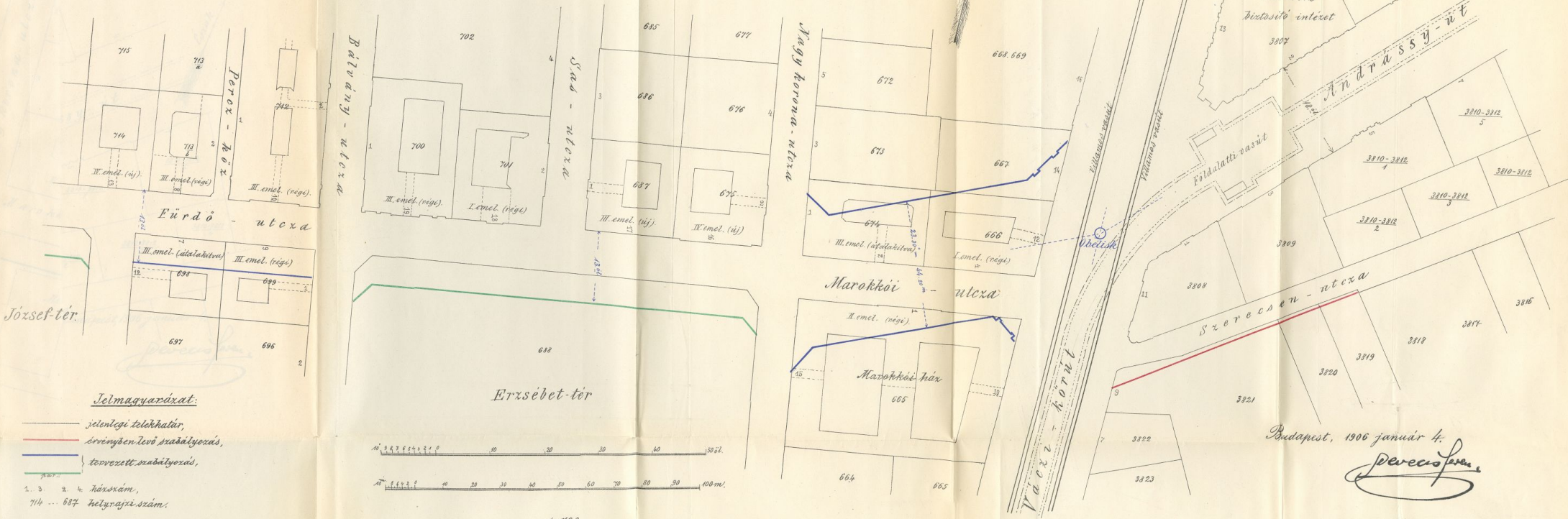
1:720.

Budapest, 1906. január 4.
 Percsics János

Az Andrássy-út fölytatásának terve a Ferencz József-térre a Marokkói utcánál.

Tanulmány 3.

Tanulmány 3.



Jelmagyarázat:

- jelentégi telekhatár,
- érvényben lévő szabályozás,
- tervezett szabályozás,

1. 3 2 4 házszám,
714 ... 687 helyrajzi szám.

1:720.

Budapest, 1906 január 4.
Percsics János

Az Andrássy út folytatásának terve a Ferenc József térre a Marokkói utcánál.

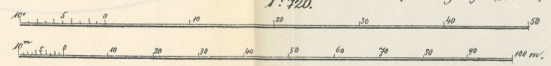
Tanulmány 4.



Erzsébet-tér.

Jelmagyarázat:

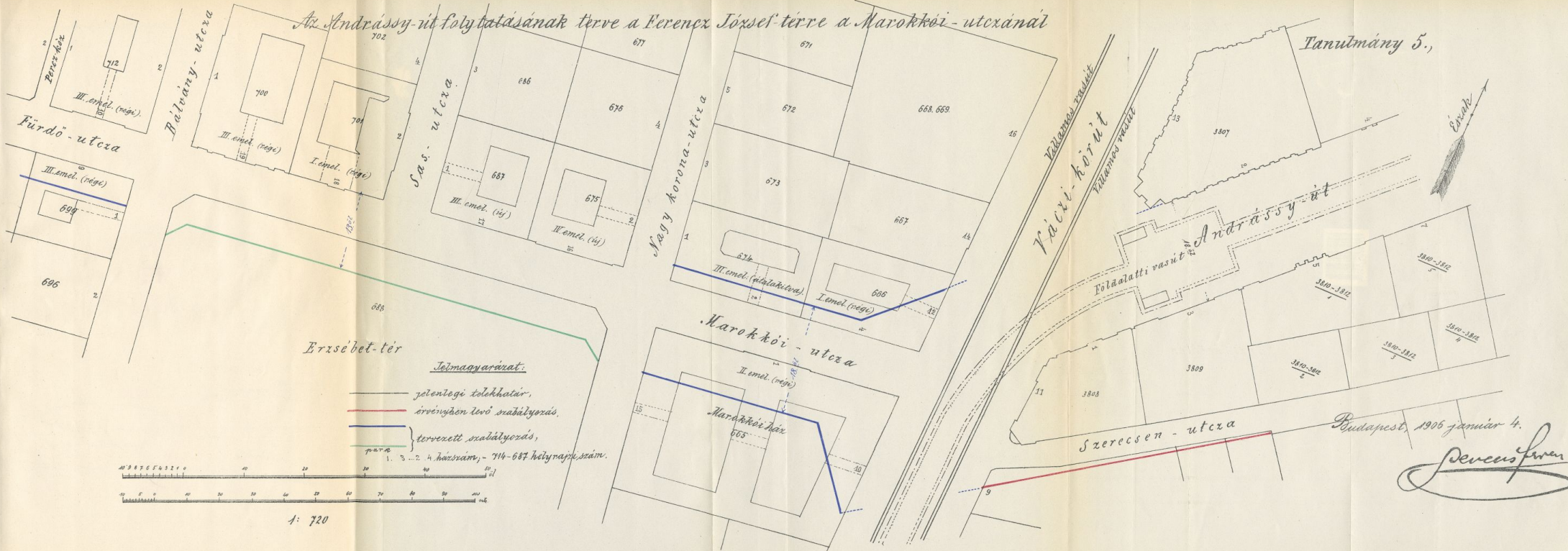
- jelenlegi telekhatár,
 - irányban lévő szabályozás,
 - tervezett szabályozás,
 - határ
- 1 3 2 4. Házszám,
714 ... 687. helyrajzi szám.



Budapest, 1906. január 4.

Percsics Jenő

Az Andrássy-út folytatásának terve a Ferencz József-terre a Marokkói-utczánál

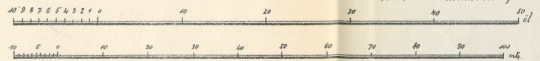


Tanulmány 5.,

Erzsébet-ter

Teljesmagyarítás.

- jelöltégi telekhatár,
 - szívszabályozás,
 - tervezett szabályozás,
1. 3. 4. házszám; - 714-687 helyrajzi szám.



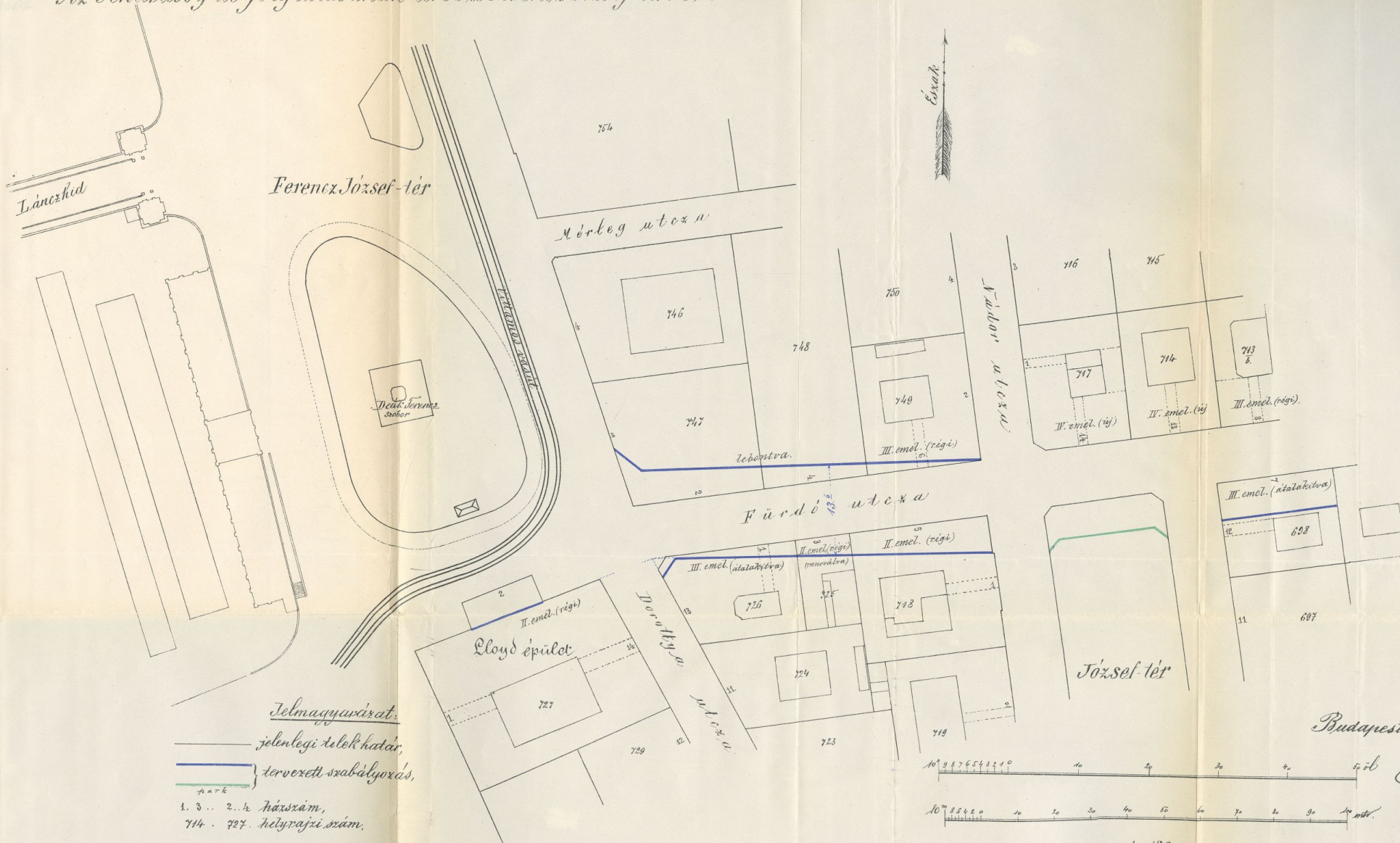
1: 720

Budapest, 1906. január 4.

Serecsen

Az Andrássy-út folytatásának terve a Ferencz József térre a Fürdő-utczánál.

Tanulmány 6.



Teljesítmény:
 jelenlegi telek határ,
 tervezett szabályozás,
 A. A. K.

1. 3 .. 2. 4. hárszám,
 714. 727. helyrajzi szám.

Budapest, 1906. január 4.
Percsics János

1:720

Az Andrássy-út folytatásának terve a Ferencz József térre a Fürdő-utczánál.

Tanulmány 7.



Budapest, 1906. január 14.

Deacs János

Az Andrássy-út folylatásának terve a József-térre a Marokkói-utca, Erzsébet-tér, József-tér és Furdó-utca érintésével.

D. terv.



Budapest, 1906. január 4.

Percsics János