

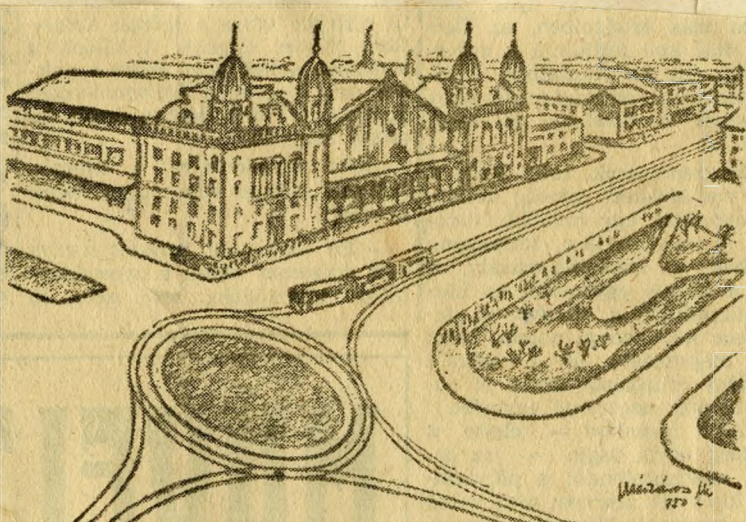


nek tapasztalataik vannak, miért ne lenne meghallgatható a mérnök, az építész, a művész és az újságíró, aki városát szereti és büszke reá, de még büszkébb akar reá lenni a jövőben?

Mindenekelőtt az ismertetett elgondolás (amelyet egy hétfői lapban olvastunk, s amely min halljuk, valóban megfelel a terveknek) városzépészeti szempontból sok hiányt mutat fel. Parkozni kívánja a Jókai-utca és Bajcsy-Zsilinszky-út közti területet, ahol most egy üres telek van, de egy szó sem foglaltatik benne a Westend-ház és az Ilkovicz-büffé lebontásáról, holott e nélkül a tér rendezése városesztétikai szempontból el sem képzelhető. Az egész rendezési terv egyáltalában jóformán csak közlekedési átrendezést tartalmaz. Nincs tekintettel arra sem, hogy a tér átrendezésével egyetemben a Nyugati pályaudvar épületének homlokzatát is ki kellene szabadítani, hogy a tervezett átrendezés után a Jókai-utca és a Bajcsy-Zsilinszky-út között még mindig két csupaszfal mered majd a térre. Mi úgy képzeljük el, hogy le kellene bontani nemcsak a Westend-házat és az Ilkovicz-büffét, de a MAV igazgatósági épületének egyik felét is, azt, amelyik a tér felé esik. Ebben az esetben a Nyugati pályaudvar homlokzata a térre tekintene, ha nem is annak főtengegyében, a kis utca, amelyben most a 66-os megfordul, eltűnnék és a tér lényegesen megnagyobbodnék. A Jókai-utca és a Bajcsy-Zsilinszky-út között elképzelhető lenne egy olyan épület, amelyet a két utca közt a térre néző, esetleg homorú homlokzattal emelnének, előtte pedig parkozott terület.

Az így nyert tér nagyobb lenne,

omt. XX. cs. 23. sz.



A felesleges épületektől megszabadított Marx-tér.

mint a mai. Ezt jól ki lehetne használni arra, hogy már most gondoskodjunk a földalatti gyorsvasút leendő pályaudvarának helyéről. El tudnók képzelni, hogy a tér közepén egy elliptikus formájú járdasziget terülne el, amelynek két csúcsa a Váci-út és Szent István-körút, illetve a Jókai-utca és Bajcsy-Zsilinszky-út közti háztömbökre tekintene. Egy ilyen elliptikus járdasziget enyhítené a tér szabálytalan alakját és a villamosvonalak körülfutathatná a szigetet, esetleg kettős vonalvezetéssel, hurokvágányként is fel-

használhatóan, a megálló pedig a járdaszigeten lehetnének, ahonnan lejárók vezetnének a földalattihoz.

Ami a gyalogforgalmat illeti, helyes, hogy azt négy átkelőhelyre korlátozzák, de el tudnók képzelni azt is, hogy ez a forgalom a föld alatt bonyolódna le. A térre vezető négy utca mindkét oldaláról lépcső vezethetne le az alagutakhoz, amelyek a tér alatt a földalatti pályaudvarhoz és azon át a tér másik oldalára vezetnének. Ezek az alagutakon jutna el a közönség a járdaszigeten levő villamosmegállókhöz és később a földalatti pályaudvarhoz is. A Nyugati pályaudvar érkezési oldaláról pedig ugyanilyen alagút vezethetne a járdaszigetre és a vasúton érkező utasok ezen át biztonságosan és könnyen juthatnának el a villamoshoz, autobuszhoz vagy földalattihoz.

Mindez persze csak javaslat, hozzászólás az újság részéről, a közönség hangja, kezdeményező lépés vita megindítására. Tudjuk, hogy az illetékes hatóságok feltétlenül gondolkodnak ezt a problémát. Tudjuk, hogy a Marx-tér rendezése sürgős feladat, mert a tér mai formájában nem bírja már a forgalmat. A villamos újpesti vo-

nalának végállomása a nagyforgalmú időben nem kevesebb, mint 12.000 utas forgalmát bonyolítja le egy óra alatt és nem sokkal kisebb a forgalom a Nyugati pályaudvar előtti megállóhelyeken sem. A városrendezési hatóságokat és a Fővárosi Közlekedési Vállalat vezetését nyilvánvalóan az az elv vezette, hogy jobb gyorsan találni valami megoldást, mint évekig várni egy jobb megoldásra. E mellett a hatóságok nyilván arra is tekintettel voltak, hogy a gyorsvasút északi-déli vonala esetleg csak a második öt éves tervben valósul majd meg. De épp azért, mert meg vagyunk győződve arról, hogy minden hatóság, mindenki, akinek a Marx-tér átrendezéséhez valami köze van, nemcsak hozzáértéssel, de szerető gondal is kezeli ezt a kérdést, mutatunk rá azokra a szempontokra, amelyeket ennél a rendezésnél figyelembe kellene venni, hogy a Marx-tér, amint azt minden budapesti dolgozó szeretné, Budapest egyik legimpozánsabb s a közlekedési technika szempontjából legtekélyesebb tere legyen — illően a névhez, amelyet visel.

Szatmári Jenő