

Főváros

SUGÁRÚT

Népköztársaság útja:
múlt, jelen, jövő

Ami Párizsnak a Champs Elysées, Velencének a Grand Canal, Brüsszelnek a Boulevard Anspach vagy Berlinnek az Unter den Linden, az Budapestnek a Népköztársaság útja. Ha nyári este — amikor a higanygáz lámpák fényében úgy zöldellnek a platánfa lombjai, mintha színpadi reflektorok világítanák meg —, lombalagútban sétálunk, úgy véljük s valljuk is, hogy ez Budapest legszebb utcája.

Lotz, Liszt, Munkácsy

Csaknem minden ház neoreneszánsz ékesség. A 3-as számúnak lépcsőházát Lotz Károly freskója díszíti, a 12-es udvarán Donáth Gyula kút-szoborcsoportja, az „Incelkedők”, a 23-as kapualjának szobrait Stróbl Alajos készítette, a 31-esben vörösmárvány kút gyönyörködött, a 62-es kapualjában Róna József bronzszobrai állnak. Az egyik palotában Liszt Ferenc, a másikban Munkácsy Mihály lakott... Van itt dalszínház és múzeum, közhivatal és áruház, de — sajnos —, Patyolat-fiók, iroda, fagyaltárusító sarok és sok más elhanyagolt, évtizedek előtt kicserélésre érett, repedezett portál is. Bizony, ideje lenne rendbehozni végre ezt a reprezentatív, gyönyörű útvonalat.

Ez a véleményünk a Fővárosi Tanács városrendezési szakembereinek is, ezért kapott megbízást Hoffer Miklós, a kiváló tervezőépítész, a Nemzeti Színházra kített pályázat nyertese, hogy készítse el a tanulmánytervet a Népköztársaság útja sortatarozására. A házak újjávarázsolása előtt egy-egy irányelveket kell kidolgozni, melyek üzletek maradjanak meg, s melyeket költöztessek el, milyenek legyenek az üzletportálok, hogy azok stílusosan illeszkedjenek bele a városképbe, de ugyanakkor a korszerűség szempontjainak is megfeleljenek. (Sok más probléma is megoldásra vár a tervezett nagytatarozással kapcsolatban.)

Érdeemes a Népköztársaság útja születéséről megemlékezni az útvonal kilencvenedik születésnapja alkalmából.

Megépítésének gondolata már sokkal korábban felmerült: Kossuth Lajos Pesti Hírlapjának egy cikkírója évekkel előbb javasolta, hogy a Városerdőig — a mai Városliget — fasort ültessenek. „Mily szép és kényelmes leendő — olvashatjuk a cikkben —, a budapestiekre nézve az árnyas fasorozatok közt a Lánchídtól kezdve egész a Városerdőig mintegy parkban sétálni, s kocsizni, kikerülve a szűk és ronda Király utcát (a mai Majakovszkij utca), s annak unalmas, végnélküli házsorát”.

A tervből valóság csak évtizedekkel később lehetett, amikor a Közmunkák Tanácsa tervet készített a Sugárút kiépítésére. A néhány éve lebontott Marokkói-udvar mellől indult a tervezett út, s részben olyan falusias nevű utcák helyén húzódott nyílegyenesen, mint a Kőműves, a Kakas és a Szegfű utca. A Nagykörút helyén a keskeny Vas utca volt, ide már 1870-ben nyolcszögű teret terveztek. (Oktogon.) 219 ingatlant kellett kisajátítani, hogy a Sugárút megnyitható legyen. A kormány erről javaslatot terjesztett a törvényhozás elé, s azt gróf Andrássy Gyula miniszterelnök nvújtotta be. (Heves vita után 231 szavazattal 60 ellenében szavazta meg a képviselőház a Sugárút megnyitására szóló törvényjavaslatot.)

Kék-sárga fények

Bankok vállalkoztak az útnak öt év alatt, a mellékutcáknak tíz év alatt történő kiépítésére és haladéktalanul megindult a munka. Kitérték az utat, elvégezték a felméréseket, feltöltötték a mai November 7 térnek, s a város egykori árknak mély területét, lebontották az útban álló, többnyire földszintes házak tucatjait. (Az 1873-as „bécsi krach” megingatta a hazai pénzpiacot is, s ez lassította az építkezést.) 1876 augusztusára



AZ ÚT KEZDETE A BAJCSY-ZSILINSZKY ÚTNAL, 1967

Kossuth Hírlapja: „... kikerülve a szűk és ronda Király-utcát...”

sikerült átadni a forgalomnak a Sugárutat és 1877 májusában a Közmunkatanács azt jelentette a főváros vezetőnek, hogy „a Sugárút kiépítése egészen befejeztetett”. 1877 októberében, tehát néhány hónap hján 90 évvel ezelőtt, a főváros átvette az utat, s egyidejűleg megállapította, hogy annak építési költsége egymillió 137 ezer 762 forint volt. Később vörösfenyőből készült fakockákkal burkolták a kocsútját, egy időben lóvasúti síneket akartak rajta lefektetni, ezt azonban sikerült meggyújtani. (Tíz évvel később elvetették a villamosvasút tervét is, helyette a Közmunkatanács hozzájárult a földalatti építéséhez.)

Az Országos és a Fővárosi Műemlék Felügyelőség képviselői foglalnak majd helyet abban a zsűriben, amely Hoffer Miklós most készülő tervét elbírálja. A tervező számára a Fővárosi Tanács építési és városrendezési osztálya irányelveket készített. (Ezek szerint a tervezésnél figyelembe kell venni, hogy a paloták építése idején más volt az üzleti élet, mint a XX. század utolsó harmadában. A járókelők ma be akarnak látni az üzletekbe, nagy üvegfelületű portálok kell tehát készíteni pillérek kiváltásával.) Az útvonal fénycsóvilágítását is meg kell tervezni. Párizsban a Champs Elysées-en csak fehér fénycsóvilágítást engedélyeznek, a Fővárosi Tanács véleménye szerint a Népköztársaság útján megengedhető a kék és sárga színű fénycsóvilágítás is, de nem illik oda a harsány piros és zöld fény. (A kirakatok világítását is szakemberekkel kell majd megtervezetni. Egységesen 1000 lux fényerejűnek kell lennie a kirakatok megvilágításának.) Javaslatot kértek a tervezőtől a hirdetőberendezések megfelelő kialakítására, esetleges új formájú világító hirdetőberendezések elhelyezésére, továbbá utcai árusítópavilonokra, telefonfülkékre, a szemétkosarak meg a postaládák formai megoldására és elhelyezésére, a közlekedési táblák modernizálására.

Egységesíteni kell a kapu alatti hirdetőtáblákat, illetve vitrineket, s javaslatokat kell tenni a tetőkre szerelt hirdetőberendezések formájára és elhelyezésére is.

A Földalatti Vasút lejáratai az idők folyamán átalakultak, a díszes, fedett lejárókat lebontották, s átalakításra várnak a mai kőkorlátos lejárókat. Milyenek legyenek az újak? Talán a bécsi aluljárók fedett üveglejáróihoz hasonlóakat vagy üveggörölyöket építsenek? Ezeket a kérdéseket éppúgy el kell majd dönteni, mint azt, hogy milyenre színezzék a vakolt épületek homlokzatát, az erkélykorlátokat és az ablakfákat.

Sok szó esett már arról, hogy a Népköztársaság útján számos olyan üzlet, iroda található, amely

nem illik oda. Egyike a szemetszűrő csúnya portáloknak az, amely mögött a Balett Intézet működik, közvetlenül az Operaház mellett. Az egykori híres „Három holló” kávéház (Ady kedvenc tanyája) kirakatnyílásait félig befalazták, a téglafal felett homályosra mázolták és befüggönyözték az üveglakokat. A Fővárosi Tanács illetékesei azt szeretnék, ha ebben az 1530 négyzetméteres nagy helyiségben ismét kávéházat rendeznének be. A Balett Intézet számára más helyet kell keresnie a Művelődésügyi Minisztériumnak. (Magyarország 1967/26. Jeles jelöltek.) Az Operaházzal szemben is kávéház volt valamikor — a Drexler kávéház szép árkádja alá nyáron asztalokat helyeztek el —, most az is az Állami Balett Intézeté. (A 483 négyzetméteres helyiséget szintén vissza kellene adni eredeti rendeltetésének.)

Betévedt irodák

Járjuk végig képzeletben a Népköztársaság útját. Csupán a feltűnően kirívó üzletekről teszünk említést. A 9-es számú ház földszintjét a Beton-útépítő Vállalat foglalja el. A betonutak építését bizony máshonnan is lehetne irányítani. A 28-asban bizományi gépüzlet van, a 36-os házban orvosi műszereket árusítanak. A 33-asban a MÜART boltja munkávédelmi cikkeket árusít. Ez sem való a Népköztársaság útjára. A Nagymező utca sarkán a Fagyaltárak, a 46-osban az elhanyagolt külsejű Rozmaring eszpresszó ékellenkedik, a 16-ban a Mozaik Ktsz irodája, a 20-ban az Operaház irodája, a kettő között a Patyolat helyisége. Semmi sem indokolja, hogy mindezek éppen a Népköztársaság útján legyenek és szép kirakatokat vonjanak el az árubemutatástól, a kivilágítástól. Ezeknek az irodáknak kirakatait is részben félig befalazták; esténként természetesen sötétségbe burkolóznak.

Az év végére elkészül a tanulmányterv, amelynek választ kell adnia arra, hogyan tatarozzák a Népköztársaság útját. Minden házat lefényképeznek, a fényképekbe berajzolják az új portálokat, a fényreklámokat. (Az Operaház és a November 7 tér környékéről perspektivikus utcakép is készül, hogy a zsúritagok számára könnyebb legyen a döntés.)

Azt követően pedig: reméljük, a tatarozás nem tart tovább, mint az út megépítése...

PAKOTS GYÖRGY