

A FŐVÁROS MODERNIZÁLÁSA

GYAKRAN megtörténik manapság, hogy lakásokat, néha egész házakat is modernizálnak. A modernizálás alatt többnyire azt értik, hogy vízvezetékekkel, fürdőszobával, gázzal, központi fűtéssel szerelik fel. Ritkábban az is megtörténik, hogy a lakás alaprajzi beosztását, sőt az ablak elhelyezését és nagyságát is mai felfogás szerint átforgalmazzák. Ez természetesen már maga után vonja azt is, hogy a múlt század végi vagy e század eleji ízlésben épített homlokzat gipszfiguráit és párkányait lehordják, mert a szigorúan arányos tengelybe helyezett, a homlokzat arányosságának rabigájában nyögő ablakrendszer nein egyeztethető össze az újkor felfogásában készült és elhelyezett ablakokkal. A sokszor igen nagy költséget emésztő átalakítás legtöbb esetből kifizeti magát, mert a modernizált lakást magasabb bérért és könnyebben lehet kiadni. Ma már ugyanis nagyon kevesen keresik a nagyméretű reprezentatív szobasort, nagy, de gázzal felszeretlen konyhával és 8—10 m hosszú, hasznavehetetlenül keskeny előszobával, hanem annál többen igénylik a jó beosztású, jó világítású, könnyen takarítható, légfűtéses, melegvízszolgáltatású lakásokat.

Olasz, francia és német példák bizonyítják, hogy néha egész telektömb átmodernizálása is kifizetődik, sőt még sokkal jobban, mint az egyes házaké. Míg ugyanis egy-két régi lakás helyén három-négy-öt modern, jobban jövedelmező lakás építhető, egész telektömbök lebontása és újraképzése esetén a telek kihasználása és jövedelmeztetése öt-hat, sőt tízszeresére szökik. Szakkörökben minálunk elhangzottak már ilyen irányú elméleti fejtegetések és főleg annak a sürgetése, hogy az állam az adóelengedések kapcsán ne részesítse hátrányban azokat, akik régi házak lebontása után építenek új házat, hanem ellenkezőleg ösztönözze az építetőt arra, hogy a város belső területén építsen, lebontva az elavult régi házakat. Ma valóban az a helyzet, hogy az állam nem akar elesni a házadóktól s mikor lebontott ház helyére épül az új, akkor 30 éves adómentességet csak az a házrész kap, ami meghaladja a régi épület nagyságát. Főleg ez az oka annak, hogy míg a periférián egymásután nőnek ki a magukban álló tűzfalás bércaszámnyák, addig a város belterületén érintetlenül állanak az ócska, rozoga, piszkos házak. A városi hatóság sem igyekszik elősegíteni a régi építmények lebontását és egész háztömbök együttes modern szellemben való felépítését.

Ha pedig haladunk a kisebb egység felől a nagyobb egység felé, akkor ezt a fokozatot költői módon látjuk bekoronázva. Ugyanis a lakások és a házak modernizálását egyszerű nemtörődömség kíséri a

hatóságok részéről és ebben a tatarozási adókedvezmények ideje csak véletlenszerű felvillanást jelentett. A háztömbök modernizálása már egyenesen ellentállásba ütközik az ellenkező értelmű adórendeletek során, végül pedig a főváros modernizálása, rendeletek, adók és felfogások serege előtt még születése előtt halálát leli.

A főváros egész városrendezési modernizálása egy komoly lépéssel sem tud előrejutni. Közművek és közlekedés terén talán igen, de ez hasonlatos ahhoz, ami az ócska házakban történik, mikor lifttel és fürdőszobával látják el őket. Ideig-óráig elég, de a városépítés lényege modernizálás terén nemcsak a közművektől és a közlekedéstől függ. A város nem olyan, mint egy ház, ami felépül, esetleg átépül és végül lebontásra kerül. A városok életet élnek, mert létüket régi egységek elpusztulása és új egységek születése jelenti. Ha ez a folyamat megszűnik, megszűnik a város élete is. A városépítés feladata, hogy ezt a folyamatot irányítsa. A városépítés modernizálása nem lehet egyéb, mint a városrendezési felfogás újszerű és okszerű alapokra fektetése.

Hiába áltatjuk magunkat, hogy lépést tartunk a külföldi, modernszellemű irányokkal, hiába elégszünk meg azzal, hogy a városrendezési tervek elkészítésekor, az Építésügyi Szabályzat revíziójakor újszerű elgondolásokat érvényesítünk. Hiába mindez, mert városrendezési gondolatunk alapja elhibázott középkori felfogáson nyugszik s amíg ezt az ócska, nem idevaló ideológiát le nem romboljuk, addig a főváros modern szellemben való továbbépítéséről szó sem lehet.

Mielőtt rátéménk a középkori szellem beigazolására és az újszerű elgondolás megvilágítására, tisztába kell jönni azzal, hogy ez a gyökeres transzfiguráció időszerű és gazdaságos. A gazda akkor ülteti át a gyümölcsfáját, mikor az a téli álmát alussza, mikor sem a virágzás, bimbózás, sem a lomb élete nem veszi igénybe a fa minden erejét. A főváros gazdaságilag téli álmát alussza most és ezt a pangást fel kell használni a helyes irány felismerésére és az eszerint való munkának alapos megtervezésére. Ennek az átalakulásnak gazdaságosnak kell lenni, éppúgy mint ahogy a lakások, házak és egész telektömbök átépítése az, s hogy ez legyen valóban, ahhoz az kell, hogy minden részletében alaposan legyen megtervezve. Az időszerűség és gazdasági szükségesség felismerésének adta tanujelét a főváros törvényhatósági bizottsága, mikor 1932. évi június hó 27-én városfejlesztési Programm készítésére külön bizottságot küldött ki. Ezen bizottság elnökének, Harrer Ferencnek elnöki előterjesztése szép, átfogó virágos koszorú a múlt városrendezési területek összes virágfajaiból, ami végnélküli vitákat fog feléleszteni, behegedt sebeket fog felszakítani, de talán részleteredményeket is fog elérni. A főváros modernizálását azonban nem fogja elérni, mert sajnos, alapgondolata magánviseli a középkori alapeszmék mázsás láncait és ezek nemcsak elveszik az újszerűség jellegét, hanem egyúttal a tervek gazdaságosságát ássák alá.

Ezek után feltehető a kérdés, mi az a középkori szellem Budapest városépítészetében, ami ellentétben van az egészséges fejlődéssel. Erre egy szóval lehet válaszolni: a centralizmus. Budapest folyóparti város, különös természeti adottságai egész különleges fejlődésre predesztinálják s ugyanakkor súlyos átokként nehezedik rá egy örök-

ség, ami egészséges fejlődését úgy nagy egészben, mint a legkisebb részleteiben is akadályozza. Azt a küzdelmet, ami a természetes fejlődés és a fika ideává átkorcsosult örökség közt van, a főváros térképe vetíti elének.

Enyhe „S“ alakban kanyargó folyam két oldalán terül el a város. Egyik felén síkság, másik felén a hegyek lábainál elterülő, hol szélesebb, hol keskenyebb területsáv nyúlik el hosszan a Duna mellett. A dombok a Dunával párhuzamosan nagyjából mind magasabb és magasabb alakulatot öltenek. Végül a fővárosnak egész rendkívüli kincsei, a dombok lábainál felbukkanó gyógyforrások ugyancsak a folyam parton hosszan elnyúló vonalat alkotnak. Ezek nagyjából a főváros természeti adottságai, ezek a Duna északról-déle húzódó vonalával párhuzamosan vonuló csíkok. A jó városépítési tervnek a természeti adottságok karakterében azok teljes felismerésén kell nyugodni. Ezzel szemben mit mutat Budapest térképe? Valami nem létező mag körül kínosan csoportosuló centrális törekvést. A fókusz, ami nincs, de az utak, körutak és építési övezetek elhelyezéséből ki lehet következtetni, az az Eskü-tér környéke volna, ahol egy szerencsétlenül elhelyezett híddal elástuk egy ritka ősi építészeti emlékünket, a belvárosi plébániatemplomot s ahol egy királynői szobor rosszul sikerült pompájával igyekeztük az elromlott térhatást még jobban elrontani. Ez a hely volna elméletben Budapest szíve, ide kellene sugárirányban betorkolni a főutóereknek s ezt a helyet kellene bizonyos távolságban körülvenni a körutaknak.

A természet ez ellen az elmélet ellen határtalan ellentállást fejtett ki. Erről beszél mindjárt a belső körút vonala is. Ez az úgynevezett körút tulajdonképpen a Calvin-térmél kezdődik és a Deák Ferenc-térmél végződik. Enyhén ívelt vonala ellenkező irányban domborodik, mint a Duna, de nem erőteljesebben. Körúttá nyilvánvaló túlzással azért lépett elő, mert a szög alakban hozzáragasztott Vámház-körút egyenes darabját megfelelő fantáziával a körút elnevezés útján egybekapcsolták vele. A Deák-tér felől azonban semmiféle fantázia nem tudta meghosszabbítani a körutat, mert a közelben lévő Deák Ferenc-, Harmincad- vagy Gróf Tisza István-utcák egyáltalában nem alkalmasak erre. A Duna túlsó oldalán a belső körút vonalának a folytatása egyáltalán nem található meg, mert az megsemmisült a természeti adottságok akadályain. Ezzel szemben, ha a természetes forgalom kialakulását és az útvonalak véletlen folytán előadódó egymásba kapcsolódását tekintjük, érdekes megfigyelésre tehetünk szert. Ugyanis a belső körút természetes folytatása sokkal inkább az Üllői-út vagy a Ráday-utca, mint a Vámház-körút, de legfőképpen folytatása a Vilmos császár-út vonala. A térképen követte ezt az útkapcsolatot nyilvánvalóvá válik az, hogy a természet diadalmaskodott minden természetellenes törekvésen és a körút erőltetett gondolatát átalakította egy Dunával párhuzamos útvonalra. Ezek után tekintsünk rá a Nagykörútra. A Nagykörút íves vonala megint a Duna-hajlás negatívuma és a két vonal együtt egy hosszúkás, magyszerű teret határol körül, amely a jelentőségét tekintve, valóban a főváros magja. Ha a Nagykörút vonalát egy képzeletbeli kör darabkájának tekintjük, akkor

ennek a körök a középpontja a Németvölgyben van és az átellenes körszegmense valahol a Széchenyi-hegy és a Farkasvölgy elhagyott vidékein törtetne át. Ugyanígy a belsőkörit képzeltbeli kiegészítése esetén a kis kör közepe a Citadella volna s a kör ellentétes kiegészítése a Sashegy alatt vonulna el. Mi történik a Nagykörút budai folytatásával? A Margit-hídon túl bizonytalanul botorkál a folytatásként körútnak elnevezett útdarab, a dombok között. A Déli-vasútnál zavarbajön és az Attila-körút vicces vonalán beleszalad a belső-körút hatáskörébe és a Döbrentei-téren végleg elvérzik. Ennek valószínűleg az az oka, hogy a Nagykörút Boráros-tér felőli folytatásának feltétlen szükségessége, a Duna-híd még nincsen meg, mert ha ez meglesz, akkor a Déli-vasútnál az Alkotás-utcában folytatódik a körút és valahogy majd csak összekötődik a Lenke-úttal és a Boráros-téri hídon át visszatér a Nagykörútba. Ez esetben, ha nyomorékul is, de mégis csak lesz egy valóban körülfutó körútunk. Végül a legkülső körút, a Hungária-körút büszke szélességében ma mondhatni a körutak szégyene lehetne. Forgalmi és letelepülési kívánalmakkal mit sem törődve törtet át lakott és lakatlan területeken, kivitelezve és elméletben, egyenesen és görbén, hogy a majdan létesülő budai híd vonalát lehetőleg elterelje a fontos helyektől és nyomorék zacskóalakban elveszen a Ferencvárosi pályaudvar rejtelmében. Budán ennek a körútnak a kiegészítése még legmerészebb álmainkban sem volt meg soha.

Mondhatják sokan, hogy a körutak formáján vitázni nem egyéb merő formalizmusnál, azonban ez a formalizmus városrendezési energiánk nagy részét elvitte céltalan, erőltetett, rossz utakra s félős, hogy jövőben is erre fogja vinni, holott a természet által megjelölt úton ugyanazzal az energiával sokkal többet tudnánk és tudtunk volna elérni. Ennek a megerősítésére csak egy példát hozok fel. Adódó körülmények véletlene egy szép utcavonaldarabot hasított ki a főváros területéből és ez a Rottenbiller-utca, Fiumei-út, Orczy-út vonala. Ez a széles út egész párhuzamosan halad a Duna vonalával. Sok törekvés, igyekvés hangzott el, hogy ezt az útvonaldarabot egy közbelső körúttá kellene elnyomórítani. A természet megmutatta a helyes utat, a Duna vonalát és ebben az irányban folytatni könnyűszerrel lehetett volna is, azonban a régi rögeszme korcsul, körúttá akarta formálni. A természetes gátak ezt az igyekvést lehetetlenné tették, de mégis rengeteg energia pazarlódott erre az igyekvésre.

Nyilvánvaló az elmondottak alapján, hogy hiábavaló volt egy évszázadon át mindenfajta törekvés körutak építésére, összefüggéstelen részletdarabokon kívül egyebet létrehozni nem tudott városrendezésünk, de azt elérte az erőlködés révén, hogy főútvonalaink elhelyezésében teljes a zűrzavar.

Ugyancsak így vagyunk a sugárutakkal is, a külső Váci-út, Vilmos császár-út, Üllői-út, mint az előbbiekből kitűnik, a Dunával párhuzamos útnak felel meg, a Rákóczi-út pedig erre az útvonalra merőlegesen haladó út, mely az ősi keresztben haladó dunai átkelő útvonal volt s Pestnek a bázisát jelenti. Egyetlen sugárútunk, az Andrássy-út, de ez kényszeredetten fut a semmiből a semmibe. Egy ligetet köt össze sután a belső városrész szélével.

Mi rejlik e mögött a nagymérvű sikertelenség mögött, mit jelent a kör- és sugárutak rosszul sikerült káosza? Azt jelenti, hogy nem ránk szabott divatos eszme után szaladtunk eddig és ha ezt a gondolatmenetet követjük ezután is, akkor ezen a kitaposott ösvényen haladva, sohasem fogjuk elérni, hogy a maga nemében páratlan, eredeti, modern, jól szituált és főleg alapelrendezésében újszerű fővárosunkat kiépítsük. Meg kell azt is vizsgáim, hogy mi volt az oka annak, hogy a középkori nyugati példák hálójába kerültünk, abban vergődünk ma is és ennekfolytán nem találjuk meg a magunk igazi útját.

A FALAKKAL, bástyákkal és vízárakkal körülvett középkori erődített városnak éppúgy megvoltak a maga problémái, mint a mai nagyvárosnak. Helyi adottságokkal és elhibázott múlttal küzdöttek és gyakran kísérelték meg, hogy a város fejlődését és alakulását úgy irányítsák, hogy a fennforgó hibák kiküszöbölődjenek. Akkor sem volt lehetséges máról-holnapra új rendszer szerint átépítem a várost, tehát egy irányelvet kellett lefektetni, amelyik a részletkérdések eldöntését egyszerűvé tette. A középkori város főcélja a védelem volt s ennek lett alárendelve minden. Épp ezért könnyebb volt a főirányelvet megállapítani, mint manapság. Abban az időben az elveket papíron vetették és ideális várostípusokat is terveztek. Ezek az ideál-típusok a renaissance időkben már tökéletesen centrálisak voltak. Nagyonbízást a középső főtéren volt elhelyezve a nagy kimagasló katedrális vagy legalább is a fejedelmi palota, az ólomtorony vagy a donzson, ami jellegzetesen eluralkodott az egész város fölött. A középső fix pont köré, sugárirányban futottak az utak s ezeket körutak fogták össze, végül az erődítmény övezte a várost. A célszerűségnek ezek a formái a barokk-időkben esztétikai elméletté formálódtak és továbbfejlődtek. Minden időkben voltak teoretikusok, akik az ideál-típusok formáját kidolgozták. A tervszerű sugárhálós felosztásnak kristályos gondolata Antonio Averlino (Filarete) 1464-ben megjelent építési munkájában került nyilvánosságra és ettől kezdve a centrális gondolat megindult hódító útjára. (Geymüller du Cerceau-nak tulajdonít egy rajzot, amely tipikusan centrális városelrendezést ábrázol, tehát ezek szerint a gondolat a XIV. században már érett lett volna.) A barokk-gondolat szeretettel ölelte fel az ideát és tetszetős formáival hagyta ránk örökség gyanánt, ami ma úgy fekszik lidércnyomásként városaink felett, mint az újszellemű, modern felfogású, okszerű, vágyódásokkal telített ma emberén a nagyapától örökölt ebédlőkredenc és egyéb cikornyás és mázsás bútordarabok terpeszkedő és bénító tömege.

Eljött az idő, amikor a városfalak fölöslegessé váltak, a városok kiszabadultak a szorítóabroncsokból. Az erődítések helyén körutak épültek, a centrális gondolat sugárirányban, barokkosán kiterjeszkedett és a város egy második gátló abroncsot kezdett maga köré építeni. A nagy területet elfoglaló közintézményeket egy bizonyos távolságra a centrum köré helyezte és ezzel újra határt szabott önmaga fejlődése elé. A pályaudvarok, temetők, versenypályák, ipamegyedek ma jobban körülzárják a városokat, mint a középkori erődfalak. Valamikor az erődfalak között sűrűsbödött a lakosság, a növekvő igényekkel

hovatovább túrhetetlen és egészségtelen lett az élet, követelve a szorítógyűrű bármilyen áldozatok árán való széttágítását, éppúgy ma is az újkor követeli a magunk által emelt szorítóabroncs széttörését. Tudjuk jól azonban, mit jelent a pályaudvarok, temetők, parkok, gyárak és egyéb fejlődést gátló vagy akadályozó területek kihelyezése. Ma ezekre az áldozatokra gondolni sem lehet. Német modern teoretikusok nyomán történtek kísérletek a „Trabanten-Stadt“ szisztéma megvalósítására, ami nem egyéb, mint a főváros körül elhelyezett apróbb városkákba terelni a különböző irányú fejlődéseket: tehát a nagy bolygónak, a fővárosnak volna egypár kisebb mellék-bolygója, Trabant-ja, ahová lassan kihelyezi — ide a gyáripart — oda a munkáslakásokat, amoda a tisztviselők vagy kereskedők lakónegyedét stb. így próbálja ez a rendszer a zűrzavaros nagyvárosból kitenyészteni az egyes szerveket. Valóban egészséges életműködése csak olyan városnak lehet, ahol az egyes zónáknak szeparálása megtörtént. A Trabant-elgondolásnak a valóságban két hibája mutatkozott meg hamarosan; egyik a közlekedési nehézségekben rejlik, aminek főleg pénzügyi háttere van azáltal, hogy a legjobb megoldásokban is energiapazarlást igényel, másik, hogy a szeparálódás korántsem tökéletes és természetes, mert minden Trabant-városnak előbb-utóbb kialakul egy csökevényes kis city-je, lakó- és gyárnegyede, egyszóval a mai külvárosi és környéktelepülés mása fejlődik ki rendezettebb közlekedéssel.

Nagy-Berlin szervezésénél volt egy elgondolás, amelyik szerint a várost körszeletekre bontják, mint egy tortát, így helyezve el szükség szerinti vastagságban az üzleti, reprezentálási, lakó-, gyár- és egyéb városrészeket. Ezzel próbálják elérni a városterjeszkedés lehetőségét. Nem szükséges bővebben kifejteni, hogy ennek az elgondolásnak ezer más apró hibáján kívül egy mérhetetlen betegsége van, és pedig az, hogy a város százszázalékos átépítését, átformálását igényelné, ami pedig a lehetetlenségek közé tartozik. De még vadonatúj városalapítás esetében is meggondolandó, hogy egészséges és természetes volna-e egy ilyenfajta település.

A probléma tehát nincs megoldva, mindmáig nem sikerült olyan ideális várostípust teremteni, ahol a különböző funkciójú városrészek teljesen és jól elkülönülnek egymástól és mindamellet mindegyiknek megvan az elasztikus fejlődési lehetősége és az egymással való kontaktusa a jó közlekedésben. Ma az a helyzet, hogy minden nagyváros elszigetelten, saját bajait külön-külön igyekszik megoldani az adott körülmények között a távoljövővel nem sokat törődve.

Ebben a vigasztalan helyzetben Budapest adottságait felszabadult tiszta szemmel vizsgálva, olyformán, hogy megszabadulni igyekszünk a centrális gondolat és törekvés nyomasztó, zsarnokoskodó uralmától, örömmel kell észrevenni, hogy ezek az adottságok önmaguktól rávezetnek egy ideális megoldásra.

PESTNEK is megvoltak a városfalai a középkorban és a renaissance időkben. Ugyancsak megvan a modern fejlődés gátló fala is. A régi erődfal leomlott, de az újkor abroncsának a szorítását mindjobban érezzük. Ez a fejlődést gátló gyűrű a nyugati, keleti, Ferenc- és József-

városi pályaudvarok közé ékelt Város- és Népliget, Tattersall, Lóversenyter, gyárak, kórházak és egyéb városi, kereskedelmi utcaforgalmat nélkülöző területek megszakítatlan láncolatából áll. Ez az abroncs tökéletesebben sikerült, mint akármelyik kőrútunk, mert Budán is folytatódik a hegyvonulatok és a közéjük helyezett Vérmező, Városmajor, Déli vasút, Császárfürdő csoport gátakat jelentő és kíméletet igénylő sorozatán. Ez a gát-kőrút mindössze egy helyen szakad meg, a Duna és a nyugati pályaudvar között. A külső Lipótváros fejlődése tényleg bizonyítja, hogy „néma terület“ a város belsejétől nem szakítja el, mert ebben az irányban mint sugárkéve terjed a város. A szorítógyűrűn túl mindenütt alárendeltebb külváros van éppúgy, mint a régi erődfalon kívül védtelen szegényes város volt. Attörni az új erődfalat, a külvárost minél több helyen összekötni a belső várossal, ez egyrészt erőnket meghaladó feladat, másrészt csökkenti a külső városrészek jelleg szerinti elkülönülésének fejlődési lehetőségeit. Igazi kapcsolatot csak jó forgalmú, kereskedelmi életet élő utakkal lehet elérni a külső és a belső várossal között. Ehhez nem elég olyan kapuk létesítése, mint tegyük fel a Kerepesi- vagy Salgótarjáni-út, amelyek kilométereken át haladnak sivár falak és vasúti pályatestek között, hanem olyan kereskedelmi utak kellene, ahol bérházak sorakoznak az út mentén megfelelő várossal mögöttük, ami táplálja a főút üzleti forgalmát. Az ilyen értelmű kapcsolat azonban a külváros jellegét vegyessé teszi. Tisztában kell lennünk tehát azzal, hogy a modern erődfal több helyen, való áttörése, mondjuk a pályaudvarok kihelyezése révén, nagyon nehéz feladat és nem tökéletes megoldás.

Itt másféle segítség kell. Elemezve Budapest természetbeli adottságainak a már említett azon tényét, hogy minden hosszan terül el a Duna mellett, észre kell vennünk azt is, hogy a természet kívánságát nemcsak az utak, hanem a városterjeszkedés is követni igyekezett. Más nagy város city-je valóban centrumként zsugorodik a város közepén. Budapesté azonban nem. Az ú. n. Belváros dty-je lassan húzódott északra a Duna mellett, s nagyon egészségesen, hosszan felterjedt a Lipótvárossal át. Ha azok, akiknek városépítészeti eszközök voltak kezükben, idejében ráeszméltek volna erre a tendenciára, sok tekintetben lehetett volna a természet ez irányú törekvését irányítani és számunkra tökéletesíteni. Törvényszékek és egyéb nagy középületek másfelé csoportosításával el lehetett volna érni a city-nek tökéletes sávyszerű terjeszkedését. Azonban még ma sem késő, hogy a hosszirányú törekvést elősegítsük. Az ősi, magyaros faluépítés hosszan nyúlik el az út mentén. Hamarosan rájöhettünk arra, hogy ez nemcsak a falvainkra törvény, hanem különleges magyar kívánsága fővárosunknak is. Ha erre ráeszmélünk és eldobjuk a centralizmus idegenszerű középkori hagyományát, akkor egyszeriben ezer városrendezési betegségünk orvosságát sikerül megtalálni.

Nézzük a Duna túlsó oldalát, ahol a természet állta útját a mesterséges okoskodásnak. A sávyszerű terjeszkedés nagyszerű példáját látjuk ott, ami a fürdőváros és reprezentációs városrészünk elhelyezkedésében nyilvánul. A Szt. Gellért-, Rudasa, Rác-, Király-, Császár-,

Lukács-fürdő, a Rádl-malom fel nem használt vize, Római-fürdő, Csillaghegy páratlan vonulata világjelentőségű s ebbe a gyógyforrás sorozatba ritmikusan kapcsolódik bele az idegenforgalmat vonzó reprezentabilis vonal: Gellért-hegy, Várhegy, Margitsziget, Nagysziget (azaz hajógyári sziget), Aquincum. Ha a jövő fejlődését számításba vesszük, amikor a kiváltságosak gyógyfürdője felolvad száz- ezrek üdülésévé, a világutazók luxusa pedig turista-tömegek zárándoklásává népszerűsödik, akkor ez a vonal Szentendre—Leányfalu át a visegrádi kanyarig törhet előre. Ha nem lett volna városépítési hatóságunk a centralizmusba elbódulva, akkor ezzel a számunkra világot jelentő sávval már 25 év előtt tisztában kellett volna legyen és akkor nem történt volna meg az a szégyenletes, riktó, majdnem jóvátehetetlen hiba, hogy ebbe a vonalba maga a város beleépített egy bűzös, otromba gázgyárat, a Nagysziget, Aquincum és a Római-fürdő közé. Ugyanígy a pesti sávosty-képződést is meggondolatlan gyártelepülések akadályozzák, de szerencsére ezek tervszerűséggel, egy-két évtized alatt kiküszöbölhetők. A sávosty terjeszkedéssel egyidejűleg egy modern ideál-típus képe bontakozik ki előttünk. Tisztában vagyunk vele, hogy a köralakú terjeszkedés lehetlenné teszi a város jelleg szerinti szeparálódását, megbénítja a fejlődést. Lehetlenné teszi azonban a jó közlekedést is, mert a modern közlekedés mindinkább igyekszik a tiszta keresztforgalmat biztosítani, úgyhogy a nagy távolságokat széles, zavartalan egyenes utakon bonyolítja le. Ennek a felfogásnak nagy mértékben kedvez a sávosty jellegű városterv. Ha egy kissé tovább visz a gondolatok sora a sávosty rendszer útján, — amire Budapest fekvése vezetett rá — akkor a modern sávosty ideál-város-típust a következőképpen alakíthatjuk ki.

A főtengety, mely közlekedésre alkalmas kell hogy legyen, elválasztja a kereskedelmi életet élő city városrészt sávosty a reprezentatív város sávostyától. Ez a tengety széles legyen és hatásos. Budapesten véletlenül ideális, mert a Duna széles sávostyja emeli a reprezentatív város-sávosty szépségét. Alkalmas vízi- és repülő-közlekedésre. A két part a szárazföldi közlekedés gyors és zavartalan lebonyolításának is kedvez. A budapesti tengetyt szigeteket ékesítik és két megfelelő végponton repülőtérré kiválóan alkalmas terület adódik, a Csepel- és Szentendrei-sziget végein. A city sávostyát széles útvonal kell, hogy elválassza az intenzív, sűrűn lakott városi lakónegyedtől, ahol a városi lakosság zöme él. Ennek is sávosty szerűen kell terjeszkednie, a főtengety irányában fölfelé és lefelé, biztosítva a szabad terjeszkedési lehetőséget. A szélessége adott, mert a másik hosszanti oldalon a vasútvonal határolja el, ezen túl már csak gyártelepek épülhetnek ugyancsak sávostyosan, korlátlan terjeszkedési lehetőséggel. A főtengety másik oldalán — nálunk a budai oldalon — a reprezentációs városon túl lakóövezetek sávostyjai következnek, mindig tágasabb kertekkel és inkább nyaralójellegű villákkal. Ezek is keresztirányban határok között, hosszirányban korlátlan terjeszkedéssel. A sávosty terjeszkedésre alkalmas városrendszert keresztirányú útvonalak kötik össze, ami szakaszokra bontja a várost és biztosítja az ideális közlekedést. Egy ilyen ideál-típus megoldja a ma nagyvárosának minden nehézségét, vagyis

övezetek szerint szeparálja a különböző jellegű városrészeket, ugyanakkor biztosítva azoknak örökös terjeszkedési lehetőségét. A keresztirányú közlekedések helyét adottságok jelölik meg. Budapesten pl. a hidak elhelyezése. A keresztirányú közlekedésen addig halad a főváros lakója, amíg eléri azt a városrészejelleget, amit keres. Tehát egymásután halad egyenes irányban át a gyárvároson, munkás- és kereskedő lakónegyedek sávjain, át a cityn, a tengelyen, a reprezentatív városrészen és a villa lakónegyedek különböző jellegű sávjain. Minden egyes keresztút átvágja az összes sávokat. Minden sávnak kell legyen egy hosszanti irányú fő közlekedő ere. Ezek szerint amint elérte a nagyváros lakója azt a városrészt, amit éppen keresett, akkor a hosszanti közlekedésen felkeresi azt a pontját, ahová igyekszik. Tehát fölfelé és lefelé megtalálja az óvárosrésztől a legújabbig a sávnak minden rétegét. Ennél áttekinthetőbb képet még a renaissance körváros-típus sem adott.

Tekintsük most Budapestet az új sávós ideáltípus szempontjából. A főtengelet már láttuk, erre a Duna kiválóan alkalmas. Láttuk a hosszszan elnyúló reprezentáló városrészt, a hasonlócélú fürdővárossal összefonódva, csodálatosan jól és célszerűen. A budai hegyek villaövezeteiben már zűrzavar uralkodik. Miért? Itt nem kísértett nagyon a centrális gondolat réme, de nem volt más vezérlő gondolat sem. Apró kicsinyességek határozták meg az övezeteket. Ahol suttymban felépült egy-két ház, az már eldöntötte a közvetlen környék övezeti beosztását. Ma is az övezetmódosításokat nem nagy koncepció, hanem kicsinyes egyéni telekérték, meglévő apró jó vagy rossz házak léte vagy nemléte, esetleg befolyásos politikus villája, érdeke, kilátása, vagy legjobb esetben a deputációkat vezetőik erélye dönti el. A sávós gondolat itt is megadja a vezérlő eszmét, a gerincet. Különösen érezhető volna ez az északi és déli dunamenti terjeszkedéseknél, ahol ma a legkínosabb megoldatlanságokkal állunk amúgy is szemben. A city sávrendszere — már mint fentebb említve volt — nagyjából kifejlődött és a további fejlődése észak felé lehetővé lesz. Nem úgy dél felé. Mert ott a vásárcsarnokok és bűzös övezet gyárvidéke végleg útjában áll. Azonban kérdés, hogy a city-jelleg nem siklik-e át a Ferenc József-hídnál a jobbpartra. Ez esetben a reprezentatív- és fürdőváros-sáv eltolódna a jobbpart belsejébe, amit a Sósfürdő Sashegyvonala s a keserűvízforrások területe igazolni látszik. Ha a jellegzetes city meg is szűnnék a Vámház-körút tájékán, a lakónegyed sávja bizonyos dty-jelleggel keverve, okvetlenül áthalad itt a budai oldalra, mert ezzel legalább a gyárvidék is odakanyarodhat és a Dunához érve, a dunai kikötővel közvetlen kapcsolatba kerül. A lakóövezetek rendezésében a sávós-gondolat főleg az útvonal-fektetés útján jutna kifejezésre. A belsőkört és a Vilmos császár-út említett vonalától terjedne a fő vasútvonalig, de biztosítani kellene északra való terjedését a nyugati pályaudvar kihelyezésével. A déli terjeszkedése a már említett Dunán való átvezetéssel volna biztosítva. A gyárövezet sávrendszerben, északra való kiterjesztése idegenszerű gondolat volna városrendezésünkben, holott az északi gyárak áttelepítésénél nagy könnyebbségeket eredményezne. Ugyancsak megkönnyítené az államvasutak gondjait is a sávós elgondolás. Megoldható volna az átmenő főpályaudvarok kérdése is. A fő vasúti pályaudvarnak a sávós ideáltípus szerint lehetőleg a város súlyvonalában kell elhelyeződnie. Erre Budapest kiválóan alkalmas hely kínálkozik, a Városliget mögött, az Andrásy-út tengelyvonalában. Ezzel egy csapásra a főváros súlyvonalává emelkednék az Andrásy-út. Ez pedig csak nyereségnek könyvelhető el, mert nem képzelhető el szebb benyomás egy városról, mintha egy kerten és Andrásy-út jellegű útvonalon lehet jutni a belsejébe. A földalatti vasutunkkal sem vallanánk szégyent, különösen ha az a Duuapartra kivezetetnék, mert így a városba jövő idegen a Duna partján bukkanna ki a föld alól, ahonnan egyszerre a reprezentációs városrész nagyszerű panorámája lepné meg. Az Andrásy-út jelzett exponálásával elérhető volna az, hogy a Marokkói udvar

helyén, az Andrássy-út belső végén, annak tengelyében egy üzlettoronyház épüljön az Erzsébet-tér szélén a főútvonal architektonikus lezárására, mintegy jelezve, hogy a városba jövő idegen a lakosávoikon keresztül a city sávjába érkezett. A főpályaudvartól dél felé haladó vasútvonal elhelyezése részletkérdés, ez a sávós rendszerben nagyobb könnyedséggel oldható meg, mint a centrális gondolat szemléletében. A fő vasútvonalon tulajdonképpen minden keresztforgalmi útvonalnál pályaudvar kell elhelyezni. A keresztforgalmi utak viszont hidakkal vannak összeköttetésben. A Lánchíd főútvonala az Andrássy-út és idecsnek a főpályaudvar. A nyugati pályaudvar beépíthető területén ugyancsak a főpályaudvarhoz vezetne a Margit-híd keresztforgalmú útja, sőt a Hungáriát is felhasználva, az új Óbudai-bíd keresztforgalma is ide volna irányítható. Az Erzsébet-híd Rákóczi-út vonalában a Keleti pályaudvarnak megfelelő, de átfutó állomásra van szükség, valamivel kijebb, mint a mai. A Ferenc József-hídnak, úgyszintén a létesítendő Boráros-téri hídnak jó keresztirányú közlekedő útja nincs. Némikép pótolja a Baros-Sutca, melynek megfelelő átfutó állomás a Józsefvárosi pályaudvar helyett a Máv. északi főműhely helyén volna építhető. Az új híd keresztforgalmát nagyjából a Mester-utca vezetné a Ferencvárosi pályaudvarhoz. Ennek a két hídnak keresztközlekedése nem volna tiszta és inkább arra szolgálnának, hogy a Budára átvezetett lakónegyedek a pestivel összekössék. A sávósirányú rendszer közlekedését tekintve, Budapest nagyon előnyös helyzetben van. T. i. a budai oldalon hosszirányú főközlekedése már félig meg van építve. Hogy kiegészüljön, a Déli vasút vonalát kell viaduktszerűen a Rózsadombra átvinni, a Hármás határ-hegy oldalán végig vezetve, az esztergomi vonalba csatlakoztatni. Ezen az útvonalon ugyancsak meg lehet adni a keresztutaknak megfelelő átfutó állomásokat, amivel a gyorsvasúthálózat egyszerű megoldása adódnék. A keresztirányú gyorsvasúti forgalom alapbázisául az a nagyszabású munka szolgálna, amit a főpályaudvartól kiinduló, a jelenlegi nyugati pályaudvar területén áthaladó Alkotmány-utca, majd a Duna és a Víziváros alatt vonuló és a Vérmezőn kibukkanó és a Déli pályaudvarba csatlakozó vonal építése jelent.

Ilyenformán festene a távoljövő koncepciója a sávós rendszer alapján. Ha azonban elhagyjuk a ma még elérhetetlennek tűnő, fantasztikusnak látszó tervek birodalmát, kiténik az is, hogy a sávós rendszer a manapság szőnyegen forgó tervek elbírálásánál is döntő és határozott véleményt alakít ki és elvágja a meddő, évtizedes viták lehetőségét. Szűkebbre szorítja az állandó kiállítási terület, vagy a stadion elhelyezésének vitáit is. De beleszól az egészen aktuális kérdésekbe is. Például a városrendezési bizottság elnöki előterjesztésében újra vitássá tett Erzsébet-sugarút szélességére vonatkozólag. Az elmondottakból ugyanis kiviláglott, hogy az Erzsébet-út helyzeténél fogva sem „sugar-út“, sem keresztforgalmi főútvonal nem lehet. Tehát semmi egyéb célt nem szolgál, mint hogy az egészségtelen városrészbe új épületek lehetőségét, levegőt, egészséget, mozgást, életet vigyen. Lokális jelentősége máris megszabja a méreteit és torkolatának jelentőségét, szükségtelenné teszi, hogy a centralizmus fixa ideájával egy torz, értelmetlen sugarút kísérletével álljunk elő, ami eltávolítja a kivitel a valóság határáról, mert a természetellenes kivitellel és kívánalmakkal a finánciális lehetőségeket ássa alá.

A városrendezésnek centralizmustól mentes, modern sávós szemlélete érint minden kisebb-nagyobb problémát; az úthálózat kérdését, az építési telkek nagyságát, alakját, övezetek korrigálását, beépítési magasság kérdését, zöld területek kialakítását, közüzemek elhelyezését és mindezeket keresztül főleg a városépítés pénzügyeit is. T. i. mindaz az energia és erőfeszítés, ami a centrális-barokk

törekvések céltalan hajszolásában elpazarlódott eddig, azt a természetes fejlődés felé irányítja. Ezzel pedig új lehetőségek perspektíváját nyitja meg. Az új kialakítási módok feltárt és fel nem tárt előnyei felszabadulást jelentenek egy középkori szellem elképzelhetetlenül sok pénzt emésztő igája alól. Ugyanakkor az új gondolat, az új speciálisan magyar és a főváros testére szabott eszme megnyitja az abroncsot és korlátlan fejlődési lehetőségeket nyújt. De legyen ez az elgondolás a kritika tárgya, lehet, hogy nem állja meg a tűzpróbát, de nyilvánvaló, hogy a múlt koloncait igyekeznek lerázni és ehelyett jobbat adni, amire a mai idők ugyancsak hivatva vannak.

A centrális, barokkosán sugárutas, körutas játék után végre itt az ideje, hogy megtaláljuk azt az ideált, ami kivezet az útvesztőből és átfogó, józan, egyesegyedül a kívánalmakon és természeti adottságokon alapuló gondolattal, minden befolyásolástól mentesen megmutatja azt a városépítési módot, ami egyenlő a főváros gyökeres és reális modernizálásával.

KAFFKA PÉTER