

## AZ ERZSÉBET-SUGÁRÚT

**A** VÁROS, ez a szó nemcsak összeépített házak tömegét jelenti, hanem történelmet a múltban, reményt a jövőben és ember-tömegek küzdelmét a jelenben. Az emberek közösségének küzdelme össze van forrva a város életével. A város fekvése, fejlődése, gazdagodása, ezer ember szerencsáját, jó vagy balsorsát jelenti.

Ha a nagyváros életének elkövetkezik egy jelentős mozzanata, az egész lakosság észreveszi ezt. Akár nagy berendezkedésről, akár nagy csorba kiküszöböléséről van szó, majd minden polgár jogot formál ahhoz, hogy beleszóljon a város közügyeibe és nagyjából követeli azt is, hogy meghallgassák. Igazság szerint ez a beleszólás megilleti a város minden polgárát és ha meghallgatásuk keresztülvihető is, értesítésük a sajtó tölcserén keresztül nemcsak eltűrt jog, hanem a hatóságok kötelessége is.

Ma már egész természetesnek tűnik, hogy a középületek tervezésére nyilvános pályatervet írnak ki, a vállalkozói munkára pedig nyilvános árlejtéseket hirdetnek. Nem csodálható ezek után, ha a városrendezés boszorkánykonyhájába is betekintést kíván a városi polgárság. Hiszen egy városrész sorsa még inkább a lakosság érdeke, mint egy kórház vagy iskola felépítése. Nemcsak lefelé, a tömegek felé terjed ki a városrendezés iránti érdeklődés a városi hatóságok zárt hatalma alól, hanem fölfelé is, az állami hatóságok felé, mert az államnak fontos érdeke városainak élete, sorsa és jövője. A városi hatóságok tekintélyét nem csorbítja az, ha terveit közli polgáraival és a nagy feladatok megoldásánál segítségül hívja az állam hatalmát.

Az államhatalommal való kapcsolat megteremtésére, a nagy városrendezési közfeladatok megvalósítására nálunk, Budapesten a Közmunkák Tanácsa szolgál.

Ez a szerv volt az, amely a Nagy-körút és az Andrássy-út kihasítását, egész szabályozását keresztülvitte. Az új utak életet, levegőt, mozgást vittek bele egy-egy senyvedő városrész vérszegény életébe. Ugyanerről van most szó az Erzsébet-sugárút kérdésénél is, bár a laikusok előtt kissé furcsán hangzik az, hogy a városrendezési kérdések legjelentősebb fordulatait nem maga a város irányítja, hanem egy külön állami szerv, a Közmunkák Tanácsa.

Az Erzsébet-út aktuális szabályozásában az a tény, hogy a Közmunkák Tanácsa döntött a kérdésekben, a nagyközönség előtt sok téves következtetésre adott alkalmat. Azonban épp az Erzsébet-út ügye az, ahol legjobban megérthetjük a városrendezés lényegét, abban a főváros és a Közmunkák Tanácsának szerepét.

A városrendezés tulajdonképpen nem merül ki az utak és terek rendezésében, sokkal bonyolultabb szociális és gazdasági feladata van. A „rendezés“ szó sem fedti teljesen a városszabályozás és tervezés fogalmát, mert ez sokkal közelebb áll a nevelés, mint a rendezés fogalmához. Mert lehet-e rendezés az, ami állandóan tart, hiszen még örökös rendezetésnek sem nevezhetjük, mikor nincs rend, amihez igazodhatna. Ami ma rend, az holnap már gátja lehet az igazi haladásnak; aminek ma eltörlését kívánjuk, holnap már visszasírhatjuk. A várfalak, várkapuk sorsa, azoknak jó vagy rossz felhasználása a legáltalánosabb példa erre. Minden városnak megvan azonban a helyi keserves tapasztalata ezenkívül is, amin sokat okulhatott. Gondoljunk csak a budapesti villamosok kudarcot vallott alsóvezetékére vagy a Nemzeti Színház lebontására. A városok szabályozása és tervezése valójában nem rendezés, hanem ruganyos alkalmazkodás a kor követelményeihez és örökös figyelmes gazdálkodás a város élete felett. Nem rendezés jelenti a lényegét, hanem a város fejlődési hajlamainak felhasználása és irányítása. Ki kell kutatni az egyes városrészek bajait, kívánságait és az orvoslást úgy véghezvinni, hogy a városrész hajlandóságai a legteljesebb mértékben kibontakozhassanak. Nevezhető-e csak rendezésnek olyan munka, mely több jövőbeérzést és irányító-képességet kíván, mint rendszereteket?

A városszabályozás, ha a városi hatóságok egyedül hajtják végre, azoknak saját rövid életű érdekeibe ütközhetik, ami nem minden esetben jelenti a köz érdekeit is. A kisebb feladatoknál legcélszerűbb és legjobb, ha egyenesen a város végzi el, de a nagy, a távoli feladatok megtervezése független hatóság feladata kell, hogy legyen. A város önfejlesztése, önnevelése nagyon fontos városrendezési munkaerő, de semmi esetre sem elég önmagában. Egy kívülálló hatalom kell, hogy a város nagy feladatait körültekintéssel s a lehető legnagyobb tárgyilagossággal keresztül vigye.

Vannak a városok életében olyan feladatok is, mikor egy-egy régi elmérgesedett betegségnél a városrendezőnek operálókést kell a kezébe venni. Operálás volt az előbb említett két hatalmas munka is, a Nagy-körút és az Andrássy-út. Belevágott a rendező keze áldozatok és küzdelmek árán a sejtekként összetapadó telkek közé, s kiharcolta az utat, ahol a jobb jövőbe érző operáló kéz nyomán a vállalászási kedv új lüktető vérkeringésbe kezdhetett. Ezt az operációt a város szervezetén kívül álló hatóság hivatottabb volt elvégezni, mint maga a város. Ha önmagán akar elvégezni hasonló műveletet a város, az helytelen irányokba viszi a legnagyobb igyekezetei is, ezt bizonyítja városrendezésünk legújabb problémája, az Erzsébet-sugárút kérdése.

Legújabb problémának nevezhető ez, mindannak ellenére, hogy harminc éve foglalkoznak a megoldásával. Több mint harminc éve, hogy a belső Erzsébetváros levegő és élet után kiált.

A legyező alakban szétterülő pesti úthálózat minden kerületnek juttat egy kifutó utat, csak ez a városrész sínylődik nagy, tömör telkeivel elzártan és komoran, mint valami piszkos fogházudvar. A IX. kerület a Ráday-, Lónyay-utca és az Üllői-út által elég keskeny szeletekre van hasítva. A VIII. kerület Baross- és Sándor-utcája elég tűrhetően

feldarabolja a Rákóczi- és Üllői-út között elterülő telektömböket. A VI. kerületet az Andrassy-út szeli hosszában át, az V. kerület pedig végigfutó, rendezett útjaival jól hozzáférhető telektömbökhöz jutott. Az Andrassy-út megépítéséig a VI. és VII. kerület majdnem egyforma nyomorúságban volt, de azóta nyilvánvaló, hogy a VII. kerület van a legszomorúbb helyzetben. Széles telektömbjeit feltűnően egy oldalra kerülve szeli át a kígyózó Dob- és Wesselényi-utca. A Dob- és a Király-utca közötti rész dzsungeljében tobzódhat a piszok és szegénység. A Károly király-útra kitekintő vedlett, öreg házak csak spanyolfalként takarják el e szégyenletes, züllött fészket a tuberkulózisnak.

Nagy reménység volt az, ami egy másfélszáz évvel ezelőtt az embereket építkezésre bírta itt, a hajdani országút mellett, a nagy invalidus laktanya — a mai városház — mögött, az invalidus temető közelében. A nagy reménység nem is volt hiábavaló, a kereskedelmi élet megindult. Gabonakereskedők fészke lett ez a vidék és az ma is, a kereskedelmi élet parlagon heverő, felburjánzott talaja.

Az otromba, ordító hirdetések, amelyek elborítják a belső körüli házak falait, mindmegannyi gaz és kóró, amit megszoktunk a maga csúnyaságában és így csak az idegeneknek szűrnak szemet. Ebbe az elgazosodott televénytalajba egyetlen keskeny mesgye vezet, a Király-utca. Ez a szűk utca kénytelen az átvonuló forgalmat is lebonyolítani, mert tehermentesítésére az Andrassy-út megépítése nem volt alkalmas. A másik oldal felé kívánczik egy másik út kifejtése, ahol az Erzsébetváros fekete foltjai, az egész város legszélesebb telektömbjei fekszenek. Ma a Király-utcának az átvonulóforgalom többet árt, mint használ, mert az üzleti órákban olyan sodró és nyugtalanítóan lármás, hogy kizárja a rendes kereskedelmi élet szabályos, nyugodt működését. Ebbe a túlterhelt, több helyen elszűkülő utcába nyílnak a mély házcsoportok kapui. Valóban házcsoportok kapui ezek, mert a Király-utcai házak mögött kalibák egész csoportja sorakozik egy-egy hosszú, piszkos udvar köré. Gyárak, műhelyek, raktárak, nyomortanyák tömege ez, melynek keverék lakói és munkásai a kiuzsorázott területű, háromemeletes ház kapuján közlekednek ki és be, mint a hangyák a mozgalmas hangyaboly nyílásán. Még szomorúbb és kétségbeejtőbb a helyzet a Dob-utca felé. Középkori, körülzárt, ostromlott vár benyomását kelti ez a vidék, ahol már a kiéheztetés nyomai tűnnek elő. Piszok, por, szemét, zaj és bántó ízléstelenségek közül kicsendül a fuldokló kereskedelmi élet segélyjelzése, a nyüzsgő, mozgó forgalom képtelen súrlódásaiban.

A csúnya spanyolfalat, a Károly király-úti hirdetésekkel borított házsort, amely úgy-ahogy ezt az erjedést eltakarja szemünk elől, szinte érzéketlenül hagyjuk el naponta magunk mögött és csak nagyon kevés ember gondolkozik rajta, hogy itt mily sürgős volna már egy út megnyitása. Legtöbb embernek idegen maga a gondolat és még idegenebb és érthetlenebb az, hogy ezen az útproblémán már több mint harminc éve vitatkoznak. Ezen az utóbbin méltán lehet csodálkozni: vagy van szükség az útra vagy nincs. Ha szükség van rá, akkor mért marad örökkön vajdó problémának?

Az új útvonal halaszthatatlan szükségét már régen felismerték

úgy a szakkörök, mint a városi és állami hatóságok. A keresztülvitel kérdésében azonban olyan ellentétek támadtak, melyek lehetetlenné tették az út kihasítását.

Az út szabályozásának halogatása a mai körülmények között már az egész magyar élet szempontjából nagy kárt jelent és ezért az ellentétek kiélezése, a keresztülvitel gátlása a közérdek ellen elkövetett bűn, különösen mikor régi lidércfényvé vált ideálok kergetése szítja.

Tekintsünk végig a harminc év vitáin, tervein és véleményein, keressük meg az okokat, amik ezt az egyszerű szabályozási ügyet országos érdeklődés keretébe állították.

A múlt századvégi ízlés- és általános törekvésekből magyarázható, hogy az Erzsébetváros kereskedelmi úttal való átvágását összekapcsolták egy „sugárút“ megalkotásának a kérdésével. Az első ideák nyomán a városrendezési osztály kidolgozta a nyitandó útvonal tervét:

A városház Károly király-úti homlokzatának közepével átellenben indult volna az új sugár-út, egyenes irányban szelve ketté a VII. kerület nyomorék házait. A Nagy-körútnál nekifutott volna a Royal-szállónak, ott kettéválva, azt jobbra-balra elkerülve, több útvonalra oszolva haladt volna a kerület külső részein át.

Az útvonal mindkét oldala árkádsorral tervezetett, ami egyrészt a romantikus elméletek szerint a kereskedelmi negyedek utcáinak nagyon előnyös és szép formája, másrészt olcsóbb megoldás, mert a járdák területének jórészét nem kell a városnak kisajátítania.

Az úttest két oldalának szabályozási vonala, merev, egyenes útról lévén szó, könyörtelenül szelte keresztül a telekhatárokat. Voltak telkek, melyek teljes egészükben beleestek az úttest területébe. Ezeket a hatóságnak meg kellett volna vásárolnia. Meg kell vásárolni azonban azt is, aminek jórészét leszeli az út, a megmaradó rész pedig beépíthetetlen. A maradék részeket azután a szomszédos tulajdonosnak kell megvennie a várostól. Végeredményben még azok a telkek a legértékesebbek, melyeknek megmaradó része beépíthető, mert ha a tulajdonos lebontja az ócska, rozoga, földszintes, udvarbaszorult viskóit, helyükbe hatalmas utcafrontú bérházakat építhet, kisebb területen bár, de sokkal nagyobb jövedelmezőséggel. A nagy értékelkedés ellenében a város jogosan követelheti a telektulajdonostól, hogy az úttest számára szükséges területének jórészét anyagi kárpótlás nélkül adja át.

Minél kíméletlenebből hasítja össze a telkeket a szabályozási vonal, annál több hasznavetlenné vált területet kell a hatóságnak megvásárolnia, esetleg elég jövedelmező felépítményeivel együtt, amiket a szabályozás folyamán le kell rombolnia.

A sugárút első terve nem volt tekintettel sem a meglévő nagyobb házakra, sem a telekhatárookra. Így természetesen a város vagy a Köz-munkatanács anyagi erőit a keresztülvitel messze felülhaladta volna. A nagyösszegű szabályozásba bekapcsolódott ugyanakkor Budapestnek egy másik városrendezési kérdése, az új városháza.

A nyitandó útvonal nekifutott volna a városházépület középvonalának, azonban a homlokzatzonalra nem merőlegesen. Ez a ferdeség a sugárút akadémikus középvonalra való irányításánál előreláthatólag

igen torz képet eredményezett volna. Nagyobb szögeltérésről volt itt szó, mint amilyen az Országház homlokvonala és az Alkotmány-utca tengelyvonala között van, pedig ez utóbbi helyzet suta és kellemetlen volta is mindig szembeötlik, mikor az Alkotmány-utcán haladva az Országház kupolájára tekintünk.

Az első akadémikus sugárút-megoldást az előbbi okok miatt hamar elvetették és terveket készítettek másik, ívelten vezetett útvonalra, ami egyúttal már a telekhatárokat is tekintetbe veszi. E terv szerint az Erzsébet-út a Városházával szemben indul, enyhén görbülve vezet a Klauzál-térre, hogy onnan a Dob-utca kiszélesítésével folytatódva csatlakozást létesítsen a Damjanich-utcával. Ez a megoldás a lényegesen redukált költségek következtében reálisnak és aránylag könnyen keresztülvihetőnek látszott.

Időközben természetesen feltűntek más tervek is, melyek fantasztikusak és tetszetősek voltak. Így Jakab Dezső terve a Rákóczi-út Keleti pályaudvari végétől, a Baross-tértől vágja az utat ki egyenes vonalban az Andrassy-út belső végéig. Ez az idea papíron tetszetős volt, mert a Kerepesi-út kivezető főútvonalát hosszabbította meg, amely a Fürdő-utca kapcsolatával így a Lánchídig terjedt volna.

Heim János egy még merészebb tervvel az Erzsébet-térre helyezte a Városházát, ennek tornyát az Andrassy-út meghosszabbított tengelyvonalaiba állította, aminek azután nekiirányította az új sugárút és a Károly-körút tengelyvonala is. Mindez azonban még a papíron is erőltetett, mert hosszú, hegyes telektömböket eredményez és nincs tekintettel az Andrassy-út és a Rákóczi-út irányára, mert mindkettőhöz hegyes szögben csatlakozik.

Bármilyen tervek merültek is fel azóta, a Városház elhelyezésének problémája mindig ott kísértett.

Még a Dob- és a Damjanich-utca felhasználásával készített terv is, mely pedig a legkeresztülvihetőbb volt, megoldatlanul hagyta az út kitorcolását a Városháza elé. A felépítendő új Városházának kérdőjele így bizonytalanná tette az egész sugárút sorsát, mert az ismeretlen időpontban felépítendő és még csak a fantáziában lévő Városházára kellett megtervezni az út torkolatát. Ez a függőben tartott kérdés az egész sugárút megnyitását lehetetlenné tette, mert az út építését innét kell megkezdeni, egy kérdést azonban eldöntött: azt, hogy nem sugárútszerűen, hanem ívelten kell vezetni az utat.

Több mint két évtizede, hogy az út ívelt, görbe vezetését elhatározták, mégis a közönség tudatába a „sugárút“ név beidegződött. Ez az elnevezés csak akkor fog a köztudatból kikerülni, ha a felépített út hivatalos neve jön helyette használatba.

A kérdések tömege így lassan egy témára zsugorodott össze, arra az egy kapcsolatra, amely az úttorkolat és a felépítendő új Városháza között lesz. Ez a téma sok fantáziát mozgatott meg és érdekes tervek egész sorát hozta nyilvánosság elé.

Az első tervek egyike volt a gróf Andrassy Gézáé, ő fel akarta használni az alkalmat, hogy monumentális, köralakú teret alkosson kolonnádokkal, a római Szent Péter-tér mintájára. Úgy képzelte, hogy az új Városháza félköralakú, nyílt oszlopos udvarral fordul a Károly-

körút felé. A körút másik oldalán is városházépületeket képzelt, szembe forduló, félkörös udvarral. Így a Városház épületnek körülbelül 150 méter átmérőjű köralakú oszlopos udvara lett volna, amin át hálád a Károly-körút és a térnek architektonikus dísszel hangsúlyozott középpontja felé irányította az Erzsébet-sugarút.

A tér köralakú megoldása nem talált visszhangra, de a Károly\* körút Városházával szemben levő oldalának új Városház céljaira való felhasználása csodálatosképpen megnyerte a fővárosi vezetők tetszését. A városrendezési ügyosztály több tervet dolgozott ki, amelyeken a Városháza át van helyezve a körút másik oldalára. Ezt a törekvést nagyrészt esztétikai érveléssel indokolták. Városkép szempontjából ugyanis a körutak homorú oldalain a középületek jobban érvényesülnek mint a másik oldalon. A homorú oldal mintegy panorámaszerűen fordul a körúton sétálók felé. Ennek a tételnek az igazságát a Nemzeti Múzeum épülete is bizonyítja. Meg kell azonban gondolni, hogy a Károly-körút a Vilmos császár-útban folytatódik s így épp a Városház környékén S alakban fordul. A jelenlegi városházi rész a Vilmos császár-út felől tekintve talán még inkább rendelkezik a homorúan hajló vonal exponáltságával, mint a szemben levő oldal.

De a vitatható esztétikai értékeken kívül sem pénzügyi, sem gazdasági kérdések nem támogatják a Városház áthelyezésének gondolatát. Terjengős középülettel megszakítani a kereskedelmi útvonalat nyilvánvalóan meggondolatlan lépés, különösen olyankor, mikor nincs nagy szükség rá és feltűnően sok áldozatba kerül.

A városrendezési ügyosztály mindazonáltal egymásután készítette a terveket, amelyeken az Erzsébet-út Károly-körúti kitorcolásának két oldalára helyezi az új Városházát. A torkolatnál áthidalásokat, az előtt pedig monumentális fórunszerű teret létesít. Ezek a tervek a régi Városházát felparcellázzák és bérházakat vagy az új Nemzeti Színházat helyezik el rajta, a városházutcai, Martinelli által épített régi barokk homlokzatú műemlékjellegű városházrész pedig rendbehozva múzeum céljaira szentelik.

A háború előtti években is utópisztikusnak látszó tervek voltak ezek és a tanácsuléseken sok józanul előrelátó várospolitikus ellenvéleményét váltották ki.

A Közmunkatanács a város véleménye alapján elvetve a fantasztikus terveket, 1914-ben megállapította az Erzsébet-út végleges vonalát, a torkolat kérdésében azonban non döntött, függővé tette azt az új Városháza tervétől, amelynek elkészítése küszöbön állott. Azóta elmúlt tizenöt év, az új Városház felépítésének reménye ma távolabb van, mint akkor volt. Az Erzsébet-út felépítésének akadálya azonban csak a szabályozási tervek körül felmerült ellentétekben rejlik. A vállalkozási kedv a rossz gazdasági viszonyok ellenére is megvan ezen a részen, ahol a drága lakbérek és üzletbérek rentábilissá teszik a drága építkezést. Az építkezés nem indulhat azonban meg addig, amíg véglegesen elfogadott szabályozási tervek nincsenek. A város azonban ragaszkodott régi kivihetetlen terveihez és azokat a háború után lassanként keresztül akarta vinni. Meg akarta szerezni azt a teletkömböt, amin az új útvonal a körútra fog kitorkollani s amire az esztétikai

szempontok szerint középület építését kívánják. Ezt a teletömböt a Károly király-út, Király-, Dob- és Rombach-utcák veszik körül. Ezen a területen az eldöntetlen szabályozási kérdések indokával a város megtagadta az építési engedélyek kiadását, amivel mintegy a negyedére szállította le a telekárakat, mert sohasem nagy a forgalmi értéke olyan területnek, ahol belátható időn belül új házat építeni nem lehet, ahol régi rozoga, állandóan javítási költségeket kívánó, keveset jövedelmező épületek állanak.

A város kiéheztetési politikája saját polgáraival szemben nem nevezhető legideálisabb városfejlesztési módszernek, de elfogadható olyankor, mikor erejét meghaladó cél érdekében teszi. Néha elkerülhetetlenül szükséges az alapos legyöngítő diéta az operáció előtt. Nem szabad azonban ezt a diétát erőszakolni, ha az operáció keresztülvihetetlen. Jelen esetben a megszorult telektulajdonosok hiába ajánlották fel telkeiket a leszorított abnormisan alacsony áron a város számára, mert annak nem volt pénze. Nagyobbrészt gazdát cseréltek a telkek, mert a tulajdonos eladta annak, aki megadta azt az árat, amire a város nem volt képes. Az új tulajdonos természetesen építeni akart, de az építési engedélyt újból megtagadták. Az építési engedélyek megtagadásának indoka megint az volt, hogy nincs szabályozási terv, mert a feladat jelen körülmények között megoldhatatlan.

Ez az indokolás feltűzelte egy-két neves építőművészünk, akik egymásután hozták nyilvánosságra korszerű, ötletes és érdekes terveiket. Waelder Gyula több tervet készített. Ligeti Pál, München Aladár, Pál Hugó, Gyenes Lajos tervein kívül a városnak négy Varga László-féle terve van s ezek a Közmunkák Tanácsa terveivel együtt olyan tervtömeget képviselnek, ami már megfelel egy nagy nyilvános pályaterv eredményének.

A Középítési Tanács választott a tervek között és elfogadta a városrendezési ügyosztály egyik tervét, mely a körút kidomboruló vonalát a Király-utca és a Dob-utca között egyenesen leszeli és ennek az új házsornak a közepén 92 m hosszban 58 m mély teret létesít, amire középen torkollik be áthidalva 33 m szélességben az új útvonal. Az Anker-köz meghosszabbítva, a Károly-körúttal párhuzamosan halad és a nagy létesítendő tér belső sarkaiba torkollik bele. A torkolati tér három darab két és háromemeletes ház megszüntetését kívánja, a négyemeletes Hadik-Barkóczy-épületnek nagy részét szintén kisajátítja és a Károly király-utat 13 m-rel kiszélesíti. A tér tulajdonképpen három oldalból áll. Egyik hosszú oldala teljes egészében nyitva van a Károly-körút felé, a másik hosszú oldalon torkollik be az Erzsébet-sugárút, a tér két rövid oldalán pedig az Anker-köz meghosszabbításának 12 m széles utcája. Mind a három torkolat árkádokkal van áthidalva. A három oldalon létesítendő, megszakítás nélküli árkádsor az üzleti jelleget kívánja hangsúlyozni és kereskedelmi célokra szolgál. Esztétikai szempontból ez nagyon kétes sikerrel kecsegtet. A Szent Márk-tér elegáns, zárt hatását nem remélhetjük a pazar méreteiben is még mindig szegényes kópiától. Ez a tér a szélességét meghaladó szélességű útra felnyitott oldalával beugró szögletté fog zsugorodni. A régi német Marktplatzen hatása sem közelíthető meg egy forgalmas

kereskedelmi út végének átszálló zürzavarában. Hatemeletes, 26 m magas bérkaszányákkal három oldalról bekerített térrel Ludwigsburg, Charleville vagy a párizsi Place des Vosges hatására törekedve, a dolog könnyen a nagyotakarás kicsinyességébe fulladhat.

Fórumszerű nagy tér létesítése még akkor sem biztosítana monumentális hatást, ha az új Városház épületei környeznék, mert zárt térhatást utcatorkolatból nem lehet kimesterkedni még az esetben sem, ha a kereskedelmi utca és a körút lüktető élete között levő kapcsolatot valamely áthidalás meg is szünteti. A városrendezési ügyosztálynak az a terve, amelyből a mai elfogadott terv mintegy a megalkuvások viharában megmenekült, a torkolat körül helyezi el az új Városházát, a régít pedig három részre osztja. Szembe a torkolati térrel a Károly király-útra színházat helyez, a jelenlegi Városház Gerlóczy-utcai sarkára; a Deák-téri sarkot bérházakra szánja, míg a Semmelweis-utca meghosszabbítása és a Városház-utca közötti részt mint középületet hagyja meg.

Ez a háború előtti kalandos terv tehát a kereskedőnegyedet egy terjengős városházával kettévágja és a gabonakereskedők üzleteit kitelepíti, hogy fórumot építsen helyükre. A Városháza helyére színházat épít, a színház helyére bazárt, a hivatalok helyére múzeumot. Bizony ez a csere-bere csak az őszinte valóságból való indokolatlan kivetkőztetés, mely a nagy tervezgetések ideális éveiben is keresztülvihető tervet kíván. A városi tanács által elfogadott terv közepén azonban ott terjeng indokolatlanul a nagy árkádós fórum, aini úgy tetszik a régi ideális tervnek egy maradványa s ez elég ahhoz, hogy az amúgy is nehezen megmozduló építési és vállalkozási kedvet megbénítsa.

A Közmunkák Tanácsa hosszú tanácskozások és tanulmányok után megállapította a torkolati tér szükséges és őszinte méreteit, amelyekkel az út megnyitása azonnal keresztülvihető volna és újszerűbb elgondolások alapján módosította a tervet. Ezen a módosított terven szintén megtaláljuk a három, árkáddal áthidalt utcatorkolatot, de a méretek redukálásával megszűnt az egyik oldalon félszegen felnyitott tér és helyette utcatorkolati kibővülést találunk, ahol elférnek az átszálló állomások részére beépítendő járdaszigetek. Az árkádok ez esetben nem dekorációk, szépségmotívumok többé, hanem a torkolati forgalom szükséges reprezentánsai.

Még egy jelentős változást találunk a Közmunka Tanács tervén. Az egész torkolat elhelyezése el van tolva a Deák-tér irányába. Ez az eltolás nem indokolatlan, mert két nagy horderejű előnye van. Egyrészt a ma már városi tulajdonban lévő közterületen alakulna a tér, tehát a városi terv körülbelül negyven milliós kiadásával szemben készpénz kiadás nélkül keresztülvihető, másrészt a kitorkolló út tengelyébe egy nagy, a Nemzeti Múzeum alapterületével megegyező épület emelhető. Ez a terület még az esetben is, ha a Városháza műemlékszerű része kiegészítve megmarad, egy moderm felhőkarcoló városház építésére teljesen elég. Új célszerű Városháza nem terjeszkedhet félkilométeres területen, mint ahogy a régi terveken látjuk, nem építhetünk kisvasutakat egyes ügyosztályok közötti összeköttetés miatt,



hiszen a mai Városházunk is túlterjengős. Minden új nyugati városháza fölfelé épül, hogy gyors és lassú teherliftekkel a gyöngébb szervezetű felek is maguk végezhessek el dolgaikat az egymás fölé helyezett osztályokban.

Tehát felhőkarcoló városháza uralkodnék a város felett, egy újonnan vágott kereskedelmi út tengelyében. Köröskörül 30 m széles utak bonyolítják le a hivatalház autóforgalmát és ennek a jövő szépségének nagyszerű nézőtere volna a szemben lévő árkádok védett nyugalma az Erzsébet-út torkolatában. Az árkádsor 40—40 m hosszban kitérjedne a Károly-körútra is. Ezzel nemcsak a Városház leendő szépségei kapnak nézőteret, hanem a Hadik-Barkóczy-ház fog szerényebben meghúzódni az árkádos saroképítmények spanyolfala mögött, arra a pár évtizedre, ameddig még biztosan ott fog éktelenkedni a mai helyén.

A torkolat két sarka toronyházként fog kimagaslani, melyek természetesen alárendeltek kell hogy legyenek, mint az új Városháza, de viszont elég magasak ahhoz, hogy hangsúlyozzák a kereskedelmi utca kitorkollásának a helyét.

Ezt a modem szellembe átültetett tervet fogadta el véglegesen 1929 júliusában a Közmunkák teljes tanácsulése. Rakovszky Iván elnöki szavazatával eldőlt itt végre a több mint harminc éves vita s azóta megindultak a tárgyalások, hogy a valóságban formát öltjön a terv. A csákányok már megkezdték a munkát: a Dob-utca és a körút sarkán az Erényi-féle házat már lebontották, hogy felépítsék helyére az új terv szerint engedélyezett 26 m magas bérpalotát.

Még ez őszön pályázatot ír ki a Közmunkák Tanácsa az Erzsébet-út torkolatának arra a részére, ahol az árkádok lesznek. A pályázat kiírása előtt széles körben nyilvánosságra került az elfogadott terv, szabad prédára kiteve az elfogult és elfogulatlan kritikának. Ezzel a részletes nyilvánossághozatallal a Közmunkák Tanácsának elnöke új szellemet hozott be a városrendezési tervek politikájába. Eddig a titkolódzás és homálybaburkolódzás elvét követték a városrendezők, mondván, hogy a terv, amiről beszélnek és írnak, nem kerül kivitelre. Szembe kell ezzel állítani azt az újszerű és ragyogó sikert, amit Bumham ért el Chicagónak 1912-ben Düsseldorfban is kiállított rendezési tervével. Chicago lakosságának érdeklődését úgy keltette fel a tervek iránt, hogy száz diaposzítív képsorozatot készített róluk s ezek segítségével fiatal szakemberek népszerű előadások keretében az új szabályozást megszerettették az egész város lakosságával. Megindult az egészséges kritika, amit nyomon követett a lelkesedés is. Ez a csodálatos friss erő gyors egymásutánban vitte keresztül a terv részleteit.

A mi városépítő politikánk olcsó telekvásárlásban fejtette ki eddig minden erejét s ezzel nagyobbrészt meg is elégedett. A városrendezési tervek homályban maradtak. Ennek a várospolitikának köszönhetjük, hogy a város belterületén lévő elhanyagolt, rozoga viskók nagyobbrészt ott találhatóak, ahol köztulajdonban vannak a telkek. Legfényesebb példája ennek a Tabán szomorú sorsa.

A köztulajdonok térképének fekete foltjai és a rozoga viskók és üres telkek térképe bizony majd hogy nem fődik egymást. Pedig a

városrendezési politikának nem szabad a beépítést megakadályoznia, hanem alkalmat és kedvet kell teremtenie mindenütt és mindenkor az építkezéshez. A városrendezési tervek nyilvánosak kell hogy legyenek, a város céljaira nem szükséges területek pedig vissza kell hogy szánjanak az építeni vágyó polgárok tulajdonába.

A Közmunkák Tanácsa most modem irányú lendülettel fogott az Erzsébet-út megalkotásához. A torkolat kínos, nehéz kérdését eldöntötte, s annak a kibontakozását már a jövő tavaszon várhatjuk. Magának a sugárútnak még két nehéz pontja van, de ezeknek a megoldására sok mentő gondolat van. Az egyik nehéz pont a Klauzál-tér melletti rész, ahol több házat és akkora telket kell kisajátítani, amit a telektulajdonosoktól kárpótlás nélkül kívánni nem lehet. Felvetődött itt a Klauzál-tér és a Király-utca közötti egész telektömb egyesítésének ideája, amivel egy magas blokkház építése érhető el. A magasbaépítés az elvesztett területért kárpótolna. Ezzel a merész gondolattal meg volna nyitva a kapu, a lendületes vállalkozásnak és az út kiépülésének.

A másik nehéz rész az Erzsébet-útnak a Nagy-körúttal való kereszteződése. Aránylag új, magas bérházakat kellene itt lebontani. Itt is felmerültek új, merész gondolatok. Utcaszintben házak alá épített utca a vasbeton eszközeivel megoldhatóvá teszi ezt a nehéz kérdést, az úttest fölötti beépítés pedig egységessé tenné a nagykörúti utca-keresztvezést. Ilyen vagy hasonló átalakítással biztosan megoldható lesz a rendelkezésre álló anyagi eszközökkel is ez a kérdés, amely az Erzsébet-út legnehezebb problémája.

Újszerű gondolatok meghallgatása biztosan meg fogja hozni a közeli kibontakozást. El fognak tűnni a Károly király-úti rozoga, öreg, kopott házak, vedlett hirdetések izléstelen tömegével, hogy helyet adjanak egy új palotasornak. A torkolatnál felsudarosodik két toronyház, előre megtervezett világító hirdetésekkel és transzparensseivel. A torkolat árkádjai alatt nyüzsgő forgalom az ötfelé húzó utcából táplálva állandó életet ad a kereskedelmi negyed ütőérének, az Erzsébet-körútnak. Ez az út friss életet visz az Erzsébetváros ma már úgyszólván rothadó belsejébe. A kibővült Klauzál-tér zöldje pihenőt jelent az úton. A Nagy-körútnál átívelt torkolat fogad, mintegy jelezve a mai közlekedés alapszabályát, a kereszteződés megállító hatalmát. A Nagy-körút után szerényen halad az új út, kis változatosságot nyújtó terecskével, belevezet a Damjanich-utca rendezett vonalába, aminek végső képét az új templom tömege zárja le.

Ez a változatos útvonal van hivatva arra, hogy megszüntesse a belső Erzsébetváros keserves, fuldokló életét és harminc esztendő után megteremtse az új kor új szellemében Budapest kereskedelmi életének egészséges útvonalát.

KAFFKA PÉTER