

## Városrendezés

244

## Gyalogelőny

## Autók a Belvárosban

## Megújul a hajdani promenád

Manapság a világ egyre több városában tiltják meg a gépkocsik közlekedését a belvárosban — amely általában a történelmi városmagot foglalja magában —, s itt rendszerint úgynevezett gyalogoszónákat hoznak létre. Igaz, egy-egy ilyen intézkedés előtt gyakran összecsapnak a helybeliek indulatai, a város két táborra szakad: a tervet helyeslőkre, valamint a gondolatot elutasítókra. Az előbbieket azzal érvelnek, hogy a városközpontban meg sem lehet mozdulni a rengeteg járműtől, zsúfoltak az utcák, a gyalogosok számára szinte egy talpalatnyi hely sincsen, és az autók kipufogó gáza rendkívüli mértékben szennyezi a levegőt.

Az ellentábor leginkább hangzottatott véleménye: ha egyes utcákból számúzik a járműveket, a környező utcákban annyira megnő a forgalom, hogy lehetetlenné válik a közlekedés az egymás hegyén-hátán várakozó autók, valamint az ismételt kialakuló forgalmi dugók miatt. Ezt az utóbbi érvelést viszont a tapasztalatok cáfolják.

## Az évtized végére

A szakemberek kimutatták, ha egy területen az utcák zsúfoltsága elér egy bizonyos szintet — ez a 12–13 kilométeres átlagsebesség elérésekor következik be —, az emberek a gépkocsi helyett más utazási formát keresnek. Következésképpen ezután nem nő, hanem csökken a forgalom az utcákon. Így a járművek behajtásának korlátozása a belváros egyes részeibe nem óriási forgalmi káosszal jár együtt, hanem csökkenti az egész belváros zsúfoltságát.

Budapesten a gyalogosok részére fenntartott utcahálózatnak csak a részletei találhatók meg a város szívében, bár a fejlődés iránya mindenképpen az összefüggő gyalogosrendszer kialakításának szükségessége felé mutat. (Ma már Budapest belvárosában is ugyanolyan gondok és problémák jelentkeznek — parkolási nehézségek, járműtelítettség, levegőszennyezettség, gyalogosközlekedési megoldatlanságok —, mint a földkerekség bármely nagyvárosának központjában.)

A szakemberek már évekkal ezelőtt felismerték azokat a gondokat, amelyek a Belváros forgalmát a későbbiekben nagyon megnéhezíthetik, és így a 70-es évek közepére kialakították azt az — igaz, szerény — alaphálózatot, melynek gerincét a Váci utca északi része adja. Ehhez csatlakozhatnak a kialakítandó gyalogoszóna további részei. Úgy hírlik, hogy a gyalogosrendszer kialakításának munkálatai az idén jelentős állomásukhoz érkeznek,

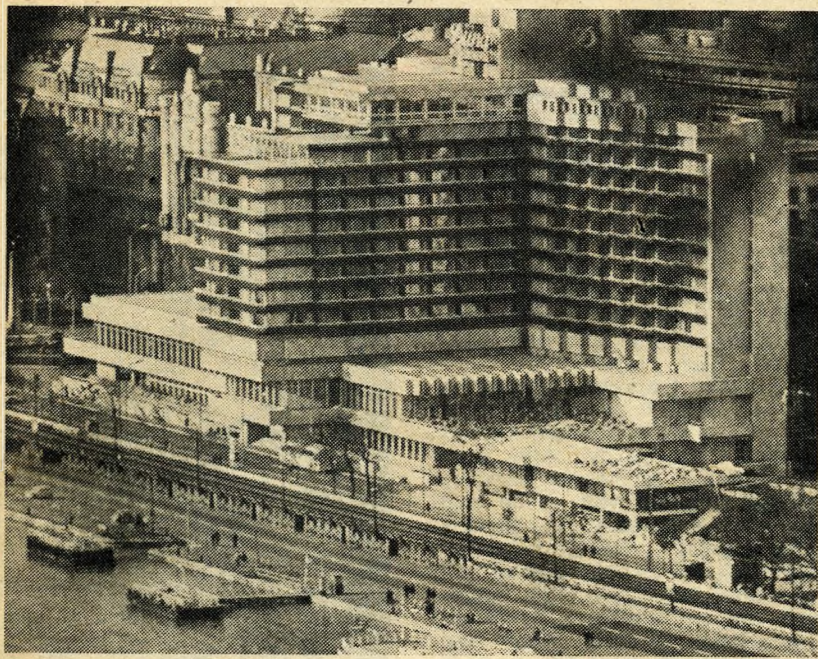
mivel a Belváros Kossuth Lajos utca—József Attila utca, valamint a Duna és a Kiskörút által határolt területén számos helyen munkához látnak, hogy sétálótereket, -utcákat alakítsanak ki. Ha a pénzügyi helyzet engedi, akkor az évtized végére elkészül a teljes budapesti gyalogosrendszer a Belváros középső harmadában.

Az említett területen a tervezett gyalogoszóna első „szigetei” a hetvenes évek közepén, az észak—déli metróvonal megnyitásával egy időben jelentek meg. Ekkor kapott díszburkolatot a Felszabadulás tér és a Kígyó utca, valamint a Deák tér is. Ezután a tervezés időszaka következett. 1978 közepére több vállalat és intézmény közreműködésével elkészült a leendő gyalogoszóna tanulmányterve, mely kisebb-nagyobb módosításokkal jelenleg is érvényben van. Ebben a dokumentumban fektették le azokat az elveket és javaslatokat, amelyeket a tervezők a megvalósítás során a legcélravezetőbb megoldásoknak vélték. Ezek szerint: a kiépítendő rendszer gerincét a Váci utca Szabadszajtó út—Vörösmarty tér közötti szakasza fogja képezni. (Pillanatnyilag — mint az közismert — a Váci utcának ezen a részén igen nagyarányú rekonstrukciós munkák folynak, éppen azért, hogy a szóban forgó útszakasz megfelelhessen a későbbi igényeknek.)

## Kevés a pénz

A Váci utcát keresztező utcák közül jó néhány ugyancsak fenn lesz tartva a gyalogos közlekedés számára. Így többek között a Régi posta utca, a Haris köz, a Párizsi utca. Ezenkívül díszburkolatot kap még a Kristóf tér, a Fehérhajú utca és a Sütő utca, a Kamermayer tér és a Semmelweis utca; valamint a Városháza udvara is megnyílna a gyalogosok előtt mint átjáróudvar. A Belvárosi Távbeszélőközpont udvarát a napokban vehették birtokba a járókelők.

A tervek megvalósulásának újabb lökést adott — bár most már módosult formában — a Duna-parti szállodák építése. Ekkor vetődött fel a Dunakorzó újbóli életre hívásának terve, és bekapcsolása a létesítendő gyalogoszóna rendszerébe. (A Dunakorzót a tervek szerint a Vigadó utca kapcsolja a rendszerhez, pontosabban a Vörösmarty térhez, melyet



A DUNAKORZÓ KÉPE MA, A GELLÉRTHEGYRŐL  
Előreláthatólag még az idén teljesen készen lesz

ugyancsak lezárna a járműforgalom elől.)

Miként is képzelik a tervezők — a Metróber szakemberei — a hajdani korzó megújulását? Az idősebbek talán még emlékeznek rá, milyen volt fénykorában, a két világháború között az egykori Duna-part az Erzsébet- és a Lánchíd között. (Északról dél felé haladva a következő épületek álltak egymás mellett: a Ritzszálló, a Thonet-ház, a Vigadó, az Első Magyar Biztosító, a Hungária, a Bristol, valamint a Carlton-szálló. Ezen a szakaszon a villamos úgynevezett viadukton haladt, és halad ma is. Ez a pálya a századfordulón épült. A kvaderekből készült függőleges partfal lett a viadukt oldalfala. Ezért a vaskorlátot, amelyet Ybl Miklós tervezett, lebontották, és mintegy 70 centiméterrel megemelték a partfalat. Erre került az az alacsony öntöttvas korlát, mely még ma is látható a pesti Duna-part számos pontján. Az Ybl-féle gázlámpákat elődeink áthelyezték az új korlátba. Ez az építészeti együttes alkotta azt a jellegzetes Duna-parti képet a fővárosban.

Mára azonban már csak két épület áll a régiak közül: a Thonet-ház és a Vigadó; a többit elpusztította a második világháború, illetve a Duna-InterContinental építéskor bontották le. S egyben ezzel az építkezéssel kezdődött meg a szállodasor újjáépítése. A tavaly átadott két új szálloda felépüléssel eltűntek a foghíjak, és célszerűnek látszott visszaadni a Duna-part e szakaszának régi funkcióját, vagyis, hogy az Eötvös tér és a Március 15. tér közötti rész legyen ismét a gyalogosoké. A tervezők hagyományörző szándékkal alakították ki elképzeléseiket — tanulmányozták is a régi fényképeket — és ennek szellemében igyekeztek kimunkálni terveiket.

Ezért javasolták például a Dunakorzóra olyan lánckorlátokat, melyek a régi hangulatot idézik. De így kerültek vissza ebbe a környezetbe a korhú utcabútorok,

a Buchwald-székek, a MATART típusú telefonfülkék. Ezért terveztek a környezetbe jól illeszkedő víznyelőket és faveremrácokat. És ezért döntöttek úgy, hogy megtartják a városképet is formáló, kőfalba épített öntöttvas korlátot a behelyezett Ybl-féle gázlámpasorral együtt, mely a 2-es villamos vonala mellett húzódik. A díszburkolat pilisszentiváni műköből lesz — a burkolat teherbírása a gyalogoszónában egyébként olyan, hogy a megkülönböztetett és kommunális járművek terhelését kibírja.

S előreláthatólag még az idén teljesen készen lesz a Dunakorzó. Ezenkívül még ugyancsak 1983-ban megkezdődik a Vörösmarty tér és a Vigadó utca átépítése is. Majd ezután kerül sorra a Kristóf tér, valamint a Váci utca és a Váci utcát keresztező utcák gyalogosutcává alakítása.

## Például a taxik

Miként lehet az említett területen járművekkel közlekedni? A gyalogosrendszer kialakítása mindenképpen maga után vonja a gépjárművek forgalmának korlátozását a Belvárosban. Szabályozni fogják a járművek behajtását a gyalogoszónába — például a taxik is csak célforgalom esetén hajthatnak be erre a területre —, de korlátozzák a parkolást is a Belvárosnak ezen a részén, mivel a mainál is kevesebb lesz a hely.

Az autósok kocsijaikat kénytelenek lesznek a környező nagyobb parkolóban — a Deák téren, a Martinelli téri vagy az Aranykéz utcai parkolóházban, illetve a Március 15. téren — vagy más hol a metró vonalán hagyni. Egyébként a gyalogosok metróval igen gyorsan és kényelmesen érhetik el a Belvárosnak ezt a részét, amely más tömegközlekedési eszközzel — autóbusszal, villamossal — szintén jól megközelíthető lesz.

CSÁVÁS SÁNDOR