

# Mozgólépcsőt a Várnak

Mi lesz a délikerttel és a tömegközlekedés megoldásával?

Néhány évvel ezelőtt, amikor illetékes fórumok véglegesen még nem döntöttek: milyen ütemben folytassák a budavári palota újjáépítését, mi legyen vele, milyen célra hasznosítsák a műemlék-épületeket — a Magyar Nemzet javaslatot tett. Indítványoztuk: »Legyen a Vár a kultúra vára«. Javasoltuk, hogy az Országos Széchényi Könyvtár, a Nemzeti Galériát, a Budapesti Történeti Múzeumot és több más kultúrintézményt — amelyeket jelenlegi helyükön nem tudnak fejleszteni a nagyfokú zsúfoltság következtében és a gyűjtemények egy részét a helyhiány miatt nem tudják közszemlére tenni — az újjáépítés után a budavári palotába kell költöztetni.

Felvetettük a közlekedési probléma megoldására a mozgólépcsőt. Tekintettel arra, hogy a budavári palotában és a hozzacsatlakozó újjépített műemlék-épületekben helyezik el az ország kulturális értékeinek több mint a felét, nagy látogatottságra lehet számítani. A sikló nem képes tömegeket szállítani. Ezért javasoltuk a mozgólépcsőt, mint korszerű szállítóeszközt.

## Egyhangú helyeslés

Mi történt cikkünk megjelenése óta? Eldőlt, hogy a budavári palotában kulturális intézmények kapnak végleges otthont. Ez a határozat egyhangú helyesléssel találkozott, s azóta szemünk láttára épül fővárosunknak ez az ékesége. Elkészült már a kupola is, augusztus 20-ra, alkotmányunk ünnepére talán már ezt is ki-világítják. Hozzávetőleges becslés szerint vasárnaponként a Halászbástyán, a Mátyás-templomban és környékén, a Vár ódon utcáin tízezer ember fordul meg. A hazai és külföldi turisták, a várat kedvelő pestiek a Dísz térig még csak eljutnak, tovább azonban nem, mert ott útjukat állja az építkezés kerítése. Sokan kíváncsian leskelődnek: mi van a kerítésen túl, de sokat nem láthatnak, így csalódva tovább mennek, visszafordulnak.

Valóban, milyen ütemben halad a budavári palota, a Szent György tér épületeinek újjáépítése, milyen problémák foglalkoztatják a Vár tervezőit, újjáépítőit, mit szeretnének az építészek, a beruházással foglalkozó szakemberek?

## Mi a baj?

Az elmúlt év július elején alakult meg az *Építészügyi Minisztérium Beruházási Vállalata*, amely most az egykori Honvédelmi Minisztérium várbeli épületének az első emeletén lebontott és némileg helyreállított részében dolgozik. A többi között a budavári palota beruházási feladatai is itt futnak össze. Beszéltem a vállalat néhány szakemberével. Volt köztük kitűnő építész, általános mérnök, beruházó. Valaki így jellemezte őket: *szívemberek. S aztán, hogy érthetőbb legyen, hozzátette: amire hozzáfognak, azt teljes szívvel csinálják.*

A szív mindig dobog, néha sajog, fáj. Néha így, máskor úgy reagál a külvilág dolgaira. A várbeli beruházók szíve is így tesz. Ezek a sok építést, kivitelezést, beruházást megért kitűnő szakemberek *panaszoknak*. Nem úgy mennek az ügyek, ahogyan szeretnék.

## Mi fáj hát a várbelieknek?

Egyikük az idegenforgalom oldaláról közelíti meg a problémákat:

— Egert 1963-ban több mint 370 000 turista látogatta meg, külföldi és hazai. Az ország fővárosa nagyobb idegenforgalmi gócpont, több a látványossága is, mint Egernek. Szerényen számítva évente legalább egymillió látogatóra számíthat az újjáépített budavári palota és környéke. Vasárnap 8–10 ezer, hétközben több ezer turista-látogató — ezek a reális számok.

Hogyan juthat fel a Várba ennyi ember?

A Középülettervező Vállalat várbeli részlegének, az EM Beruházási Vállalatnak, a kivitelező vállalatoknak, a házelőzéseknek kb. 400 embere dolgozik jelenleg a Várban. Legtöbbjük a 16-os autóbussen teszi meg az utat. Néhány év

múlva már 1500 állandó dolgozója lesz itt a kulturális intézményeknek, a megnyíló vendéglátóipari üzemeknek. Az 1500 ember milyen közlekedési eszközt vesz igénybe?

Az Országos Széchényi Könyvtár dolgozóinak nem lesz különösebb gondjuk. A Tabán-Krisztinaváros felől könnyen feljuthatnak. A Dózsa György — korábban Palota — tér felől, a serpentin útnál, kis alagutat nyitnak meg, innen három gyorslift szállítja majd őket.

A Vár autóbuszforgalmát bizonyára továbbra is fenntartják és remélhetőleg sűrítik a járatokat. A látogató csoportokat hazai és külföldi autóbuszok viszik fel. A nagy járművek parkolása, a személygépkocsik tömeges elhelyezése azonban már gondot okoz. Nincs elég hely. A Szent György tér valamivel nagyobb lesz, de sem ez, sem a Dísz tér, s még a Mátyás-templom környéke sem tud órákra befogadni parkoló járműveket.

## Út — lábakon

Akadnak természetesen, akik majd gyalog akarnak nekivágni a hegynek. A meglévő utakon kívül remélhetőleg nemsokára megnyílik majd a Clark Ádám térből nyíló, az Öntőház utcával párhuzamosan a Várhegy keleti oldalában haladó, úgynevezett »Keleti útvonal«. Ezt az utat azonban még le kell vezetni a Clark Ádám térre, mert jelenleg a Lánchíd felé nincsen folytatása. A tervezők úgy gondolják, hogy 10—12 méter magas vasbetonlábakra helyezve, serpentin csatlakozik majd a Clark Ádám térre és személyautók, valamint gyalogosok számára nyílik meg, autóbusz nem közlekedhet rajt.

Az EM Beruházási Vállalat szakemberei nem hívei a romantikának, azt a gondolatot, hogy az egyszerre legfeljebb 6—8 személyt le- és felszállító, mindössze két kabinból álló siklót üzembe helyezték — elvetik. Hívei viszont annak, hogy a sikló helyén megfelelő kiképzéssel a Vár oldalában, középtájon egy pihenő beiktatásával, mozgólépcső működjön. Ráadásul burkolatot is szeretnének építeni föléje, amely akár üveg, akár műanyag hengerként este ki-világítva, a Várhegy egyik új látványossága lehetne. Más vonzóerőt jelentene, mint a palota kupolája, a Mátyás-templom tornya és a Halászbástya ki-világítva, a ferde fényoszlop a hegy oldalában új színtöltje lenne Budapestnek.

Akadnak gyakorlati gondolkodású szakemberek, akik a mozgólépcső-kérdésnél rögtön felvetik: *honnan vesszük a mozgólépcsőt*, amikor az ipar nem készült fel a gyártására, még a lakóházak liftjeit sem tudják közmegelegedésre kijavítani és üzemben tartani.

Erre a felelet: az épülő földalatti vasúthoz a szovjet ipar szállítja a mozgólépcsőt. Ugyanott beszerezhető a Várba vezető mozgólépcső is.

Az újabb »tamáskodó« kérdés: a mozgólépcsőnek akkor is üzemelnie kell, ha csak egy ember veszi igénybe. Egy emberért nem gazdaságos az egész működtetni.

De hát nem is kell, mondják ki az arra illetékes szakemberek: a nap bizonyos időszakában, például hétköznap 7—9 óra között, délután 4-től 6-ig — tehát a csúcsidőszakokban — üzemel a mozgólépcső, vasárnap pedig az érdeklődésnek megfelelően.

De hát érdemes-e ezzel a témával már most foglalkozni? Igen, mert a határidők és a beruházás program szerinti megvalósítása ezt kívánja.

A határidőkkel kapcsolatban egyébként néhány érdekes adatot tudtunk meg a Budapesti Történeti Múzeumnak 1966. december 31. az átadási ideje. Az Országos Széchényi Könyvtár és a Nemzeti Galériáé 1968. december 31. A Legújabbkori Történeti Múzeumé 1969. december 31. A volt Karmelita-zárda, kerülnek a Magyar Tudományos Akadémia intézetei, új hajlékot építenek a Néprajzi Múzeumnak a volt Honvédelmi Minisztérium épülete helyén, a volt Teleki-palotában helyezik el a Nyomda- és

Könyvtörténeti Múzeumot. (Az utóbbi azért érdekes, mert eddig a Kiadói Főigazgatóságnak tartották fenn ezt az épületet.) Ehhez az épülethez csatlakozik a vendéglátóipar két nagyobb egysége, a 200 személyes reprezentatív, valamint a 800 személyes önkiszolgáló étterem. Ebben az épületben kap helyet a kulturális centrum gondnoksága is.

## Mindenki segítsen

Ami a beruházási összegeket illeti, az elkövetkező években összesen 900 millió forint értékű munkát kell elvégezni, műszakilag tervszerűen beruházni.

A budavári palota újjáépítése nem egyszerű feladat, nem a szokásos termelési probléma »ledolgozása«. Toronydarú, korszerű gép, más tömegfeladat megoldását gyorsító mód itt nem alkalmazható. Speciális, kényes feladatokat elvégző szakmunkások kezeire van szükség. Az ideán 113 millió az a keret, amelyet a kivitelezőknek be kell építeniük és ha nem kapnak támogatást mindenhol — az Országos Tervhivataltól, a minisztériumtól, a vállalatoktól — a kitűzött programot nem lehet megvalósítani.

## Mik az akadályok?

A generálkivitelező a 41. számú Állami Építőipari Vállalat és az EM Mélyépítő Vállalat munkásai dolgoznak itt. Most körülbelül 300 ember. A létszám folyton apad, mert a vállalatokat »máshol szorítja a cipő«. Az a látszat, hogy mivel ez a munkahely kevesebbet hoz a vállalatnak, s nem olyan rentábilis, mint a többi, embereit máshová koncentrálna. De ha ezen a — egyébként népgazdasági szempontból is helytelen — szemléleten nem változtatnak, később majd csőstül jönnek a bajok.

A várbeli beruházók szeretnék elejét venni a nehézségeknek. A munkahely nem kiemelt beruházás, jövőre az a kívánjuk nyilvánítani, és ez jogos igény. Szeretnék, ha jövőre már 1000—1200 ember szorgoskodna és nem 300. Az a vágyuk, hogy már az ősszel induljon meg a munka nagyobb iramban. Az alap megvan. Minden épületet beüvegeztek, télen fűtött helyiségben — ha a kazángondot a felsőbb szervek segíteneik megoldani — végezhetik a munkát. Ez azért is jó, mert nem kell fagy szabadságra küldeni az embereket, mindenki dolgozhat, lesz munka, csak győzzék.

Intézkedni kellene már most, hogy az EM Mélyépítő Vállalat haladéktalanul kezdje el az úgynevezett »délikert«, a főváros egyik leendő legszebb parkja rendbehozását. A Szarvas tér és az épületek közötti kb. 5000 négyzetméter területen tereprendezést, közművesítést, parképítést kell elvégezni, erre 5 millió forint rendelkezésre áll.

— Pénzünk van, be kellene hozni a lemaradást — kaptuk a felvilágosítást.

Milyen egyszerű gondolat a park mielőbbi megnyitása. A közeli Várbazar évekkel ezelőtt megnyílt Ifjúsági Parkként a fiataloknak. Közvetlen közelben van a kopár, gondozatlan terület, a leendő park. Nem hiszem, hogy az ifjúság féltlen maradna, ha arra kérnék, hogy szombaton délután, vagy esténként egy-két órát társadalmi munkában segítsen a parkterületet rendbehozni. (Meg kellene próbálni.) A parképítésben a Fővárosi Kertészeti Vállalat is részt kérhet.

A délikert megnyitását különben sürgeti az első »lakó«, a Budapesti Történeti Múzeum is. A múzeum épülete készül el leghamarabb. Megközelítse az érdeklődők részéről, valamint a beköltözés csak a kert felől, illetve a már említett Keleti útvonal felől lehetséges.

Hamarjában így tájékoztattak a várbeli gondokról.

Nem kevés, de megoldható sorjában valamennyi. Persze csak akkor, ha minden érdekeltet fűt a segítő szándék, lelkesíti a Vár újjáépítésének nagy ügye.

Vig István