

1983 NOV 30

ESTI HÍRLAP

244

**MEGÚJULÁSRA VÁR A TÉR (2.)**

# Síneken át bukdácsolva

## Két vezetőállás • Rendetlen szegélyek

Forró hangulatú fórumot rendeztek nemrég a Hazafias Népfront érdekelte kerületeinek munkabizottságai Moszkva tér-ügyében. A forró hangulatot a naponta itt megforduló tizezrek elégedetlensége, türelmetlensége okozta, mindazoké, akiknek nevében a résztvevők egyöntetűen úgy foglaltak állást: a 24. órában járunk. Ha nem lesz radikális változás, a havukat elviselhetlenné válik.

### SZÉP TERVEK

A hatvanas évek elején, amikor kialakult az azóta is kövített gyakorlat, hogy tudnivaló nem „barkácsolva” javítgatnak, hanem komplex módon, rendezési tervek alapján, gondolatainak felhasználásával, az első tervpályázatot a Clark Ádám térre, illetve a Roosevelt térré írták ki. A második volt az Oszta-penko-csomópont, és harmadiknak 1967 januárjában a Moszkva tér átépítésére írtak ki tervpályázatot. Most tizenhat éve...

Harminchét pályamű érkezett, ebből tizenegyet díjaztak. De hát megvalósításukra nem került sor. Ugy jártak, mint annyi sok más pályaműtársuk: *a szép gondolatok, amikor épületekké, formákká kellett volna átváltozniuk, ledőltek, ledőltek egy poros irattartóba.* Egyéb dolgokra kellett akkoriban is a pénz, például a kegytárgyi Sem idő, sem anyagiak, sem építőkapacitás nem jutott a Moszkva tér rendezésére. Sőt, a metró pénztárcsarnokának sikerületlen épülete ismét csak csepp volt a pohárban: *az itt élők, s az erre járók sem tudták megszeretni, elfogadni.*

S moste ismerkedünk meg részleteiben is a gondokkal.

A legfontosabb a közlekedés rendezetlensége, az állandósult csúcsforgalom.

A csomópontnak három „főkapuja” van, ezek közül csupán a Széna téri épült át, úgyehagor. A *ülégyi rendezés* miatt, rendezések a torlódások. Hiába bővítették nemrégiben egy forgalmi sávval a pályát, a forgalom növekedése szinte hetek alatt „elfogyasztotta” ezt a többletet. Sajnos, a Moszkva tér elkerülésére is alig van lehetőség: *a Városmajor utca és a Maros utca nem tudja ellátni ezt a feladatot.*

A teret jellemző hurokvágányos rendszere 1941-ben alakult itt ki. Ez az akkori járműállományt, illetve az akkori forgalmi igényeket kielégítette. Ez azonban már a múlté. A hurokvágányok megszerési csökként az átboesató képességet, a végállomások *feleslegesen kötik le a járműveket.* Megoldást jelenthetett volna, ha a cseh-szlovák gyártmányú motorkocsikat a BKV két vezetőállással rendelten volna meg. Am, sajnos, nem így történt. *Az egy vezetőállás miatt továbbra is szükség van a hurokvágányokra.* És még azok a magyar gyártmányú, korszerű, nagykörűti szerelvények is hurokban fordulnak, amelyek pedig mindketté végükről is vezethetők lennének.

Sokat panaszkodnak a gyalogosok is. Az egyik köcsirő a másikkra csak többszörös *vágánykeresztezesek árán, balesetveszélyes körülmények között, magas és rendetlen szegélyeken bukdácsolva lehet átszállni.* Nemesgyez négy villamosvágányon át

vezet az út! Az itteni gyalogosforgalomhoz képest viszont szűk a járdaterület, ez további zsúfoltság-hoz vezet.

### TUZFALAK

Nem jobb a helyzet a kiskereskedelmi létesítmények számbavételét illetően. Bár a tér volna Észak-Buda egyik városközpontja, az üzletek hiánya miatt az itt élők is a Mártírok útjai üzletsort látogatják. Úgyancsak sok a panasz városrendezési és építészeti szempontból is. *Nemcsak a rendezetlen, foghíjas tömböket említik, s a tűzfalakat, de nem értenek egyet a metró pénztárcsarnokának épületével sem, amelynek irányát, formáját az adott helyen semmi sem indokolja.* Balsikerként emlegetik a már számos fórumon bírált „gombákat”. Sokan bírálják a közelmúltban felállított szobrot is, elsősorban azért, mert *egy minimálisra zsugorodott a zöldterület.*

Szép, de elfeledett tervekről szólunk az előbb. Lapozgatva az egykori pályamunkákat, csodálatos, lyombunkákat, lyombunkákat, lyombunkákat le a mélyben levő vágányokhoz, buszokhoz. *De hát mindez csupán álom maradt.* A kérdés csak ennyi: lesz-e, s ha lesz, mikor lesz az, s hadd?

Szücs Gábor