

## Képzletbeli séta

# Új szerepet kap a Batthyány tér — Marad a hagyományos városkép Budai bevásárlóközpont — Megszűnő autóbusz- és villamosjárat?

A Hazafias Népfőnt I. kerületi szervezete és az I. kerületi Tanács *vitafórumra* invitálta mindazokat, akiket közelebbről érdekel a *Batthyány tér újjárendezése*. A vitát *Keresztessy István*, az I. kerületi Tanács főmérnöke vezette, illetve mintegy képzletbeli sétára hívta a résztvevőket, hogy térben és időben elkalkulolja őket a vita alá bocsátott területen.

## Történelmi találka

A Batthyány téren nemcsak érdekek és problémák ütköznek a metró építésével kapcsolatos átrendezés során, hanem történelmi korszakok is randevút adnak egymásnak.

Itt, a Duna partjának érintett szakaszán, már a rómaiak is úthálózatot építettek ki, s a népvándorlás viharai után, a középkortól kezdve évszázadok alatt lassan fejlődött ki a mai téglány alakú tér. A Viziváros vízi védelmének és a parti forgalomnak a főútja itt vezetett keresztül. Nem tudjuk, hogy a középkorban és a török hódoltság idején hogyan neveztek a teret, bizonyos azonban annyi, hogy a XVII. század végére megváltozott ennek a területnek a stratégiai jellege, és a Zaigler-térkép már *piactérként* ábrázolja. De még a XVIII. században is Bomben Platznak nevezik a korabeli térképek, amelyek feltűntetik a Fehér-Kereszt Fogadót, a Barna Oroszlán Fogadót és a Postaház épületét. Mint ismeretes, az egykori Fehérkereszt Fogadó épületében találjuk ma a Casanova-bárt. A Szt. Anna-templom és Szent Erzsébet-templom, valamint kolostor jellegzetes körvonalai már akkor is uralkodtak a téren.

A múlt század végén *vásárteret* találtak itt és a gőzösök kikötőjét, majd nemsokára, 1902-ben felelő a mai vásárcsarnok.

## Forgalmi csomópont

Az 1950-es években, amikor megszületett a földalatti vasút terve, már eldöntötték a mai Batthyány tér rekonstrukcióját is. Ennek értelmében a kelet-nyugati metró teljes üzembe helyezésével Észak-Buda közlekedése a Batthyány térhez csatlakozik.

Az új, és Buda szempontjából egyik legjelentősebb csomópont kiépítése lényegesen különbözik a többi metróállomásától. Ez az egyetlen olyan terület ugyanis, ahol lényeges műemlékvédelmi problémák jelentkeznek, hiszen úgy kell összehangolni a *korszerű megoldásokat*, hogy azok a századok alatt kialakult *hagyományos városképet* ne rombolják, ne sértsek.

A tér alatt épül ki az új — mondhatjuk központi — állomás, ide csatlakozik a Margit-hídtól ide helyezett és a föld alatt vezetett szentendrei HÉV-vonal. Ennek a munkálatai már megkezdődtek. Ugyanakkor a terep felszínén autóbusszállomás és végállomás épül. Lehetőséget teremtenek továbbá — nagyarányú zöld parkterület biztosításával — taxiállomásnak és autóparkolóknak is. Az óbudai 60-as autóbusz és a 39-es autóbusz, valamint a rózsadombi 11-es járat végállomását ide helyezik át, megtartják — átmenőjáratként — a 86-os autóbust. A forgalmi rend tervezői azonban ugyanekkor meg kívánják szüntetni az 5-ös autóbusszáratot. Villamos azonban — a legújabb, és még meg nem erősített hírek szerint — a felszínen nem érinti a Batthyány teret, mert a 9-es villamosjáratot meg kívánják szüntetni. — A gyalogosok közlekedését, a metró és a HÉV kapcsolatát a felszín alatt kívánják biztosítani.

A Batthyány tér rendezésével a kapcsolódó utak és utcák eddigi szerepe és forgalma lényegesen megváltozik majd. A Fő utcában és a Bem rakparton *egyirányú forgalmi rendszer* alakul majd ki, ugyanakkor a Csalogány utca főútvonalá épül ki.

A térhez kapcsolódó városrészek, a Vár keleti lejtője, a már említett utcák, valamint az Iskola utcának a környéke is jelentősen megváltozik majd: a beépítések és a régi épületek helyreállítása új látványt, nagyvárosi képet nyújtanak majd az ittlakóknak és az átutazóknak.

## A közönség észrevételei

A terület *központi jellegét* nemcsak hangsúlyozza, de a gyakorlati szükségnek megfelelően szolgálja majd az, hogy a jelenlegi vásárcsarnokot — nagyobb arányú belső átépítések eredményeként — *bevásárlóközponttá* alakítják át.

A vitafórum résztvevői a beépítési és rekonstrukciós elképzeléseket általában

egyetértéssel és rokonszenvvel fogadták, a *vizivárosi lokálpatriótákat* és a műemléki szakembereket egyaránt megnyugtatta az, hogy a terület évszázadosan kialakult történelmi hangulatát nem bontja meg, lényegesen nem befolyásolja a metró itteni csomópontja.

Annál több *kifogás* hangzott el az egyes, elsősorban közlekedési megfontolásokkal kapcsolatban. Jogosan kifogásolták a résztvevők, hogy a 9-es villamost több mint fél éve kikapcsolták már az itteni forgalomból, jóllehet az építkezés jelenlegi szakasza nem teszi ezt indokolttá. Hadd fűzzük hozzá, hogy például a frankfurti U-Bahn, vagyis földalatti építkezései a városnak szinte egész belső területét érintik, anélkül azonban, hogy a

villamosokat elterelték, vagy azok közlekedését megszüntették volna.

Ugyanilyen értetlenséggel találkozott az az elhatározás is, hogy megszüntetik az 5-ös autóbusszáratot, és bevalljuk, magunk is nehezen értjük, hogy a Batthyány tér rekonstrukciója mennyiben indokolja az 5-ös járat két végállomását érintő Pasarét, illetve Városliget forgalmi rendjének alapos megváltoztatását.

Több felszólaló javasolta, hogy Kölcsey Ferenc Nagykárolyban lerombolt, eredeti, de 1939-ben itt felállított szobormásolatát helyezték vissza a terre, míg mások inkább úgy vélekednek, hogy a jelenleg a Mária téren álló szobrot helyezték majd el ezen a területen.

Bojár Iván