

Építészeti gondok Budapesten

244 A Belváros jövője

A pesti Belváros területén folyó városi élet jelentőségét funkciójának milyensége határozza meg. A Belváros ilyen vonatkozású vizsgálata a Duna, a Tolbucin körút, a Tanács körút és a József Attila út közötti területre terjed. Ami ezen kívül esik, az más jellegű, más érdekeltsgű beépítéshez tartozik. Északon van a kormánynegyed, míg keleten és délen szűk utcakialakításokra lerakódott, részben elavult lakóházak helyezkednek el, alapos áttervezésre várva. Kivételt képez a Népköztársaság útjának ünnepegyesebb beépítése s a Rákóczi út meg a Nagykörút közötti kereskedelmi élete. Ami ezek között és ezeken túl helyezkedik el, az előbbtől megérett a szanalásra, a sűrűn beépített, térszegény városnegyedek egészséges felzárására.

A Belváros fővárosunk fizikai, forgalmi és üzleti súlypontja. Nemcsak a főútvonalak és a metróvonalak összefutása jelzi ezt, de történelmi múltja, beépítési indokoltasága és a legkedvezőbb budai kilátás lehetősége is. Minden városmagot érzetű jellemző elem együtt van itt, olyan adottságokkal, amilyenekkel sem Bécs, sem más folyómenti világáros nem rendelkezik. Úthálózata a biedermeier, de még inkább a hazai szerény klasszicizáló szellem ihletésében akkor épült, amikor az autóról még csak nem is ábrándoztunk. Így

a városmag

beépítés módja fantáziában bár szerényen visszatartott, de emberközelit léptékű. Utcáin, terein, üzletsoraiban közvetlen melegség tölt el; parkjai a városépítés akkori zöldterületi normáit elérik, de még a maiak is. Most inkább a zárt sorú telkek körülpitett-sége és az azokkal bezárt szűk udvarocskák világítás- és levegőszegénysége okoz gondot.

A Belváros a lehető legváltozatosabb rendeltetésű középületek építési konglomerátuma. Itt van mindenképp előtt a csaknem 43 900 négyzetméter alapterületű központi tanácsháza, amely nagyobb, mint az egész egri Várnegyed, hony némi történelmi összehasonlítással érzékeljük a méreteket. Azután itt van a főposta, a Pest megyei tanácsház, az irodaépületek egész sora, köztük a környezetén túlnőtt Hungarotexház, műemlékek egész sora, templomok, két színház, egy újonnan épült, nehezen megközelíthető, nem odaváló több szintes garázs, s a nagyon elkívánkozó autóbuszállomás. Csak épp érintsük itt a még kihasználatlan, csipkerózsika-álmát alvó Duna-partot, melynek beépítése a főváros egyik legizgalmasabb feladata lesz.

Ezt a konglomerátumot fogja össze kis és keskeny üzleti utcák vegyes értékű szerkezete. A Belváros jelentős forgalma részben átmenő jellegű, mert egyrészt a Duna-part, a Kecskeméti utca, a Vörösmarty tér és a Nádor utca észak-déli irányban, másrészt az Erzsébet-híd, s a Kossuth Lajos utca pedig kelet-nyugati irányban szelk át a negyedet. Ezeknek a forgalmi vonalaknak a leterheltségével a jövőben kiépülő észak-déli metróvonal ellenére is számolni kell. A lakosság növekedésével arányosan

növekvő forgalom

zökkenőmentes lebonyolításáról kell hát gondoskodni. Nem feladat, hogy konkrét megoldást javasoljak, de a külföldi példák irányítást adhatnak, hogy *elkerüljük a rövid időtartamra tervezett megoldásokat*. Az nem lehet vitás, hogy a Belváros testére szabott *sétáló-úthálózat* kialakításának megvalósítása mindenképpen időszerűvé vált.

Budapest centrális elhelyezkedése, a körutaknak a Duna-parttól Duna-partig terjedő áradása a középkori hagyomány ma már meghaladott énye. A folyóparti városok rthetően számos oknál fogva a partokhoz közel húzódnak, Budapesten a Dunának

8 négyzetkilométernyi felülete mint szellőzőcsatorna tisztítja a levegőt. Budapest további fejlődésében is — bár egyelőre nem kellő határozottsággal — a város növekedése a Duna-part mentén elhúzódó tendenciát mutatna előnyösen. Hatása a Nagykörútig terjedő úthálózat értékelésében fog jelentkezni. A Belváros hatékonyabb autómentes úthálózatának kialakítása azért kívánatos, mert az észak-déli, és a Dunához kivezető forgalom ellentétes igényeit nagyon nehéz lesz elfogadható értékű forgalmi egységbe szervezni. A kisebb jelentőségű aluljárók építése is inkább helyi érzéstelenítéshez hasonlítható, nem véglegesnek minősülő megoldás. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy az észak-déli és kelet-nyugati metró át-szállóhelyeit összesen naponta kb. 1 500 000 utas fogja terhelni. Hol vannak az ezt kiszolgáló, befogadó járdaszélességek? A Belváros egyes szakaszain a gyalogosok már ma is alig tudnak közlekedni. És hogyan tovább, hogy a forgalom igényeinek kielégítése mellett

az üzleti élet

is virágozzék? A Belváros jövőjével már évtizedekkel ezelőtt is foglalkoztunk. Már akkor is merész gondolatok merültek föl a keskenyfrontú, mély, nehezen kihasználható területek felszabdalása szűk bazárutákkal, hogy a kereskedelem üzleti frontjának hosszúságát növeljük. Volt is indokoltasága, hiszen egyes 3-4 emeletes Váci utcai bérházak földszinti üzletei több bért fizettek, mint amennyi a fölöttük lévő összes lakás együttes bére volt. Viszont indokolt-e az üzletek egy részét — méghozzá költséges híd-átközelekkel — az első emeletre szervezni, amikor az emberek nem szeretnek lépcsőt járni? *Az emeletekre helyezett üzletsornak csak akkor lenne jövője, ha azok összefüggően egységes emeleti utcán át lennének megközelíthetőek.*

Az autók kitiltása milyen hatással lenne a Belváros üzleti életére? Nálunk a Váci utca egy szakaszán, továbbá Győrött a Lenin utcában, Pécsen a Király utca egy mentesített szakaszán az üzletek forgalma javult. Ugyanezt tapasztalták Londonban, ahol az Oxford Street egy rövid szakaszát, s Bécsben, ahol a Kärtner Strasset zárták el az autóforgalom elől. Ilyen autómentes övezetek létesítése Budapest Belvárosában nagyon is indokolt — nemcsak egyes útszakaszon, hanem összefüggő szektorokban is —, az átmenő forgalom részére a folyamatos autójáratokat fenntartva, azok között sétáló-utca zónákat létesítve. Hágá-

ban például mintegy 2,5 kilométer hosszú sétálóutcákból egybeálló forgalmi szektort alakítottak ki, s az egyes házak homlokzatai a járdavonulattól a párkányig ismét teljes szépségükben mutatkoznak.

De nem elég az üzleti utcákból az autókat kitiltani — mert ha szélesek, üresek, kihaltakká válnak —, hanem úgy kell azokat kialakítani, „bebutorozni”, hogy az ott sétálók, vásárlók jól érezzék magukat. sőt, vizuális élményt is kapjanak. Ehhez virágos csoportok, ülgarnitúrák kellenek, s egy-egy közeli hatásra méretezett plasztika, kis szökőkút, szabadtéri vitrinek, este pedig tobzódó neonfények, később diffúz világítással. Azok az aggályok, hogy a sétálóutcákban általában csökkenni fog az üzletek forgalma, alaptalannak bizonyultak. Több nagy városban az üzlettulajdonosok először tiltakoztak az autók kitiltása ellen, de néhány év után — például Koppenhágában — ugyanazok a kereskedők testületileg köszönték meg az újítást. Kölnben, Rouenban 30 százalékkal nőtt az üzletek forgalma.

De nézzünk a jövőbe: vajon a Vigadótól északra tervezett

szállodasor

mennyiben fogja a Belváros üzleti életét, a még kialakulatlan Duna-partot, a tetszalott korzót és a mögötte lévő beépítés bányadt üzletsorát lüktető élettél telíteni? Azt bizonyosan állíthatjuk, hogy a Belváros aktív üzleti negyede észak felé erősen meg fog növekedni, ami önmagában is elég ok arra, hogy a Váci utca dústását alaposabban megfontoljuk, most, amikor még nem késő. Annál is inkább, mert a tervezett — össze nem függő — emeletes üzletsorok építése csak az első emeleti lakások kisajátításával lenne megvalósítható.

A korzó emléke is idéz rendezési gondolatokat. Bár a romba dőlő szállodasor kiépítése már megindult, de az itt járt és visszatérő turisták ismételten reklamálják a múltban oly színes korzónkat, ahová zártan ültek ki, hogy élvezzék a Várnegyed sziluettségét, a hegyvonulat mögött aranyló napnyugtát. Ezt a motívumot — a hozzánk látogató külföldiek legmaradandóbb élményét — vissza kell varázsolni a szállodasor kiépítése során. Erről semmiképpen sem szabad megfeledkezni, még akkor sem, ha az Intercontinental szálló Dunára kiugró szárnya a leendő korzó szélesen hőmpölygő útját indokolatlanul le is szűkítette.

Ami a múltban bevált és idegenforgalmát szolgálta, ma sem szabad mellőzni.

Weichinger Károly