

Volt egyszer egy Belváros

A régi központ reneszánsza

Ha felmérés készülne mostanában arról, szeretnék-e a budapestiek a Belvárosba menni, meglepő eredménnyel zárulna. Ha viszont arról kérdeznék őket, szeretnék-e visszakapni a régi városközpontot hangulatos utcáival, pihe-nésre, nyugodt szemlélődésre alkalmas Duna-parti sétányával, minden bizonnyal igen lenne a válasz.

A feltételezett két vélemény háttérében olyan ellentmondás feszül, amely miatt szinte teljesen megváltozott a patinás városrész karaktere. Ha nem őriznék képek, feljegyzések, nem deledgetné az emlékezés, el sem hinnék, hogy volt egyszer egy Belváros, amelyben élni is lehetett.

Volt egyszer... mint a mesében. A kövek, a házak, a történelem folyamán kialakult utcaserkezet azt sugallja: van ma is, és mindazok, akik szívügyüknek tekintik a város fejlődését, azt mondják: lesz. Nem a régi városképet kapjuk változatlanul vissza; Budapest és a Belváros „kinőtte” évtizedekkel ezelőtti önmagát, a fejlesztés célja olyan városközpont formálása, amelyben a ma embere és a jövő nemzedék is otthon érezheti magát.

Ácsorgó autók

Minden, ami ezen a két négyzetkilométer nagyságú területen történik — csupán összehasonlítással: Budapest területe 526 négyzetkilométer —, már e gondolat jegyében születik. És bár a jelen gondjain, a tűzszóftalóságon, a közlekedési dugókon, az építkezésekkel járó kényelmetlenségeken mindez nem segít, *talán türelemre int és megértésre hangol*. E két, a budapesti emberekre nem éppen jellemző tulajdonságra egy ideig még szükségünk lesz.

Világszerte súlyos gond a nagyvárosokban a központok túlterheltsége. Budapestre jellemző, hogy a tömegközlekedésben napi 4,6 millió utazás bonyolódik le, s ennek jelentős része — 700 ezer — érinti a Belvárost, átmegegy rajta, vagy éppen oda irányul. A város egész területének fél százalékán naponta megfordul a lakosság egyharmada! Az idegenforgalmi főidényben pedig sokszorosára növekszik a terhelés, az elmúlt évben 1 millió külföldi személygépkocsi érintette a fővárost, tartózkodott hosszabb-rövidebb ideig a Belvárosban. Csak súlyosbítja a nehézségeket, hogy az ország tehergépkocsi-állománynak jelentős része is ezen a területen mozog, és bár a parkolási díj bevezetése óta kedvezőbb a helyzet, még mindig igen sok személyautó áll több mint két óra hosszat a városközpontban.

Háttérbe szorult hagyományok

Hogy ismét visszakapjuk ezt a patinás, régi városrészt, legelőbb is a nagy forgalomtól kell tehermentesíteni, távlatokra is megnyugtató megoldást választva. Régi hagyomá-

nyai alapján a Belváros kormányzati és államigazgatási negyed, de ez a jellege különösen az utóbbi évtizedekben elhalványult; majdhogynem háttérbe szorította a sok beköltöző, de nem minden esetben odaillő intézmény. Kitelepítésükre megvannak már az elképzelések, s hogy a zsúfoltságot tovább is csökkenteni lehessen, a város más pontjain létrehozandó alközpontokról is döntés született. Olyan vonzó centrumokat kell kialakítani, amelyek üzlethálózatokkal, szórakozási, oktatási, igazgatási létesítményekkel képesek a környék lakosságának sokoldalú, korszerű kiszolgálására, valóban versenytársai lehetnek a Belvárosnak. A közlekedésfejlesztési tervek számolnak ezekkel az újjászervezendő centrumokkal; vonzerejüket azért is növelni kívánják, hogy gyors és szerves összeköttetést akarnak létesíteni köztük és a Belváros között. Az újbpesti, az Őrs vezér téri, kőbányai, kispesti, a Moszkva téri, Móricz Zsigmond körteri és a Flórián téri alközpontok tradicionális csomópontok, mindegyikkel megteremtik a metrókapcsolatot.

A kialakítandó hálózat első vonala, a kelet—nyugati metró, átadása óta mit sem vesztett népszerűségéből. Tíz kilométer hosszú szakaszán naponta félmillió utast szállít. A most épülő észak—déli metró első részének üzembe helyezése után 25 kilométer hosszúra nő a hálózat, becslések szerint ezen bonyolódik majd a tömegközlekedés csaknem 25 százaléka, 1,3 millió utazás naponta.

A következő metróvonal a Kálvin téren, a Gellért téren és a Móricz Zsigmond körteren keresztül a Fehérvári utat kapcsolja össze a városközponttal, míg a legutóljára elkészülő a Margitszigeten át Óbudát köti össze a közlekedési rendszerrel. 1980 tájára a legutolsó vonal kivételével gyakorlatilag az összes többi elkészül, mintegy láncra fűzve kapcsolja az alközpontokat a Belvároshoz.

Állj meg és metrón menj tovább

Bármennyire is vonzóak azonban a nem túlságosan távoli tervek, az embereket a közelebbi dolgok érdeklik jobban. A Hazafias Népfront budapesti bizottsága és a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács közös vitaforumán ezekről a kérdésekről is beszélt dr. Nagy Ervin, a fővárosi tanács közlekedési főigazgatóságának helyettes vezetője.

A városrész forgalmát a nemzetközi szakirodalomban *cellasizisztémaként* említett rendszer alapján szervezik meg. Lényege, hogy a Belvárost több, nagyjából egyenlő nagyságú területre osztják, s az egyes cellákon belül további egyirányúsítással, újabb, csak gyalogosan megközelíthető helyek kijelölésével külön-külön szabályozzák a köz-

lekedést. A cellák meghatározott pontjain fizető parkolókat, parkológarázsokat építenek, s a metróhatártól belelé fokozatosan emelik a parkolási díjakat. Az úgynevezett „park and riede” — állj meg és metrón menj tovább — rendszer bevezetésétől azt remélik a szakemberek, hogy a naphosszat egy helyben ácsorgó autóktól sikerül megsabadítani a Belvárost.

Ez a szervezési elv fokozatlabb juttatja érvényre a tömegközlekedés, a közúti és a gyalogos közlekedés hármás felosztását, s nagyobb nyomatékkal hangsúlyozza a tömegközlekedés elsőbbségét. A kelet—nyugati metró már meglévő állomásaival és a két másik vonallal, amelynek megállói a Marx téren, Felszabadulás téren és a Kálvin téren, másik irányban pedig ugyancsak a Kálvin téren, a Rákóczi téren, illetve a Gellért téren lesznek, a milleniumi földalattival és a Duna-parton haladó 2-es villamossal olyan közlekedési hálózat épül ki a Belvárosban, amelyről legfeljebb 300 méteres gyaloglás után minden úticél elérhető.

Emberi léptékkel

Ez a koncepció már 1976-ban alapvető változásokat tesz lehetővé. A metró hálózat övítése módot ad néhány felszíni vonal megszüntetésére, s azok, amelyek megmaradnak, többletjuttatást, az utazókönzség számára nagyobb kényelmet jelentenek. Ezzel egyidejűleg a lehetőségekhez képest a legnagyobb mértékben korlátozzák a gépjárművek forgalmát, az átmenő forgalmat is beleértve. Tervebe vetik azt is, hogy csökkentik az útfelületeket. Ma a Belváros területének 40 százalékát foglalja el a közlekedés, és — szomorú adat — itt történik a budapesti balesetek 10 százaléka.

A *humánusabb városkép kialakítását*, a városrész tehermentesítését szolgálja az a vizsgálat is, amelyet több tárca-folytat közösen a teher szállítások csökkentése érdekében. A fuvarozás, rakodás, raktározás és csomagolás ma talán az egyik legsúlyosabb gond, és nemcsak anyagi áldozatot, hanem magasabb színvonalú szervezést, nagyobb arányú gépesítést, programozást is kíván.

A fővárosunkat látogató külföldiek az emberi léptéket tartják a város legfőbb vonzerejének. A Belváros az utóbbi időben már-már elvesztette ezt a vonását, de a tervező-asztalokon felrajzolódik az új városközpont gyalogos passzázsával, sétáló- és üzletutcaival, ahol ha időnk és kedvünk engedi, nézegethetjük a kirakatokat, nyugodtan lődöröghetünk — az élethez ez is hozzátartozik —, és talán nincs messze az az idő sem, amikor a Duna-partot, a korzót ismét a gyalogosok veszik birtokukba.

Sárvári Márta