

A jövő Budapestjéről

244
Budapestben a következő öt évben naponta egy hatvanlakásos ház készül el, vagyis minden órában két-három új otthon. Ha más nem, ez a két adat is ki-fejezi, milyen sok változást hoznak az új tervek a főváros életében.

— Minden eddiginél többet építünk — mondja Heincz Mihály, a Fővárosi Tanács építészeti és városrendezési főosztályának vezetője. — Nemcsak lakásokat, hanem sok közintézményt is. Egyidőben fejlődik a közlekedés, a kereskedelem, a közművek hálózata.

● A nagy építkezési lázt mindenki tapasztalja. Szinte havonta változik meg a város arculata. S mikor lesz kész a főváros? Mikor lassulhat az ütem?

— 1985-ig nincs megállás. Azután pedig csak gyorsulhat a fejlődés. Különben sem mondhatjuk el soha, hogy egy város már „kész”. Allandóan megújul.

● Pest gyorsan épül tovább. De vajon szépül-e?

— Meggyőződésem, hogy szépül. Még a legegységesebb lakónegyed is szebb, mint a régi Újpest vagy Kispest. Megőrizzük a Vár, a Belváros, a Duna-part szépségét. Itt több olyan épület készül, amely nem marad el a régiek mögött.

● Az új Duna Szállóról megoszlanak a vélemények. Sokan elismerik, hogy kiváló alkotás. De vajon nem bontja-e meg a megszokott városképet?

— Klasszicista szállót környekben az építész nem tervezhet. Ez hamisítás lenne. A Várban sem állítottunk helyre fénykép után egyetlen régi lakóházat sem. Az új Duna Szálló jól sikerült épület. S a mai feszültséget majd feloldja az itt tervezett két új szálló.

● Lehet, hogy a következő nemzedék már úgy tekint a szállóra, mint ahogy mi a klasszicista palotákra?

— A Nemzeti Múzeum felépítése után ezt írta a kortárs: „Nem szép épület. Nem is jó épület. Csak nagy.” Valószínű, hogy ma is keletkeznek remekművek, de ezt majd az utódok állapítják meg.

● Mikor fejeződik be a munka a Duna-parton?

— A Kossuth Lajos téren már készül a kereskedelmi kamara épülete. A Lánchíd körül megépül az új külkereskedelmi szék-ház és a „légipályauzvar”. Kiépítjük a partot az

Naponta egy toronyház

Emeletes és föld alatti utak

Árpád-hídtól délre is. De akkor sem leszünk készen. Következik a Belgrád rakpart rendezése.

● S mit őrünk meg a múltból?

— Megóvunk sok műemléket, a vári együttest, a történeti városmagot. Még akkor is, ha ez nagy áldozatot kíván, és ha el kell zárunk a közlekedés elől a Belváros egy-egy részét is.

● Ez nem ütközik a közlekedés vagy a kereskedelem érdekeivel?

— Nem. Ahogy nő a motorizáció, ugyanúgy erősödik a kívánság, hogy megóvjuk a hagyományos értékeket, a múlt örökségét. Építészünk sok nagy városban jártak és mindenütt — Moszkvában, Párizsban és másutt is — azt látták, megvédik a történeti városmagot. S tudomásul veszik, hogy a parkoláshoz is van határa. A kereskedelem fejlődhet a külső negyedekben is.

● Hogyan oldják meg a közlekedést a Belvárosban?

— A legfontosabb a földalatti vasút építése. De lesznek idővel föld alatti közutak is. A Felszabadulás tér rendezése után a Károlyi Mihály utcából a föld alatt haladnak majd a kocsik a Petőfi Sándor utca és a hid felé.

● Lesznek emeletes utak is?

— Emeletes út általában a lazán beépült helyeken készül. Nálunk az első az Hungária körút lesz. Ahol

erre mód nyílik, több olyan közúti híd épül, mint a Baross téri.

● Gyakran olvashatjuk, hogy a nagyvárosokban milyen sok veszéllyel fenyeget a meggyorsult fejlődés. Van-e lehetőség, hogy ezeket megelőzzük?

— Az építész azt vallja, hogy a város az emberért van. S a tervek feladata, hogy a város lakójának érdekében szabályozzák a fejlődést. A közlekedés, a lakosság fogyasztásának növekedése nálunk is gyors. De a zsúfoltság feloldható, ha több városrészi központ épül. Ezért városrendezési tervekünk a legkorszerűbb igényeket fejezi ki, amikor hat városrészi központ megépítését írja elő, csakúgy, mint amikor javasolja a környék városias fejlesztését, vagy sürgeti a nagyobb erdősítést, a természeti kincsek átgondoltabb védelmét.

Aczél Kovács Tamás