

## A jövő Budapestje

**Száz évre előre elkészítették a főváros új utainak tervét — A városrendészeti külön bizottság hónapokon át zárt ajtók mögött kidolgozta a megoldást — A Pesti Napló ismerteti a főútvonalak új irányát**

(Saját tudósítónktól.) Az utóbbi időben sokat beszélnek a városfejlesztési programokról, de rendszerint csak egy-egy részlekkérdés megoldására törekszenek. Nem dolgoztak ki egy olyan programot, amely Budapest jövő városképének teljes kialakulását foglalta volna össze. Az új fővárosi törvény lehetővé tette a városfejlesztési külön bizottság megalakítását, amelynek Budapest városfejlesztési politikáját kell hosszú időre meghatározni. Ebben a bizottságban nemcsak az önkormányzat emberei foglalhatnak helyet, hanem minden hatóság szóhoz juthat, sőt a társadalmi szervezetek képviselői is megkapják az őket megillető helyet, sőt a bizottságnak joga van szakértőket is meghívni.

Ennek a fontos bizottságnak elnökségét Harrer Ferenc vállalta. A múlt évben ki is dolgozták az ideális Budapest álmát, most pedig az úthálózat létesítésére szóló programot csinálták meg. Ez a bizottság hónapokon át éppen úgy zárt ajtók mögött ülésezett, mint az üzempolitikai bizottság és el is készült a nagy feladattal. A jövőben nem öltözködés fogják az utak irányát meghúzni a térképen és a nagyságot megállapítani, hanem az előre elkészített tervek szerint rajzolják be. Azt lehet mondani, hogy az elkövetkező száz estendőre előre csinálták meg az útépitési programot, amely természetesen szervesen összefügg Budapest másirányú városrendezési terveivel.

A Pesti Naplónak módjában van a zárt ajtók mögött lefolytatott tanácskozás eredményeinek főbb pontjait a nyilvánossággal megismertetni.

### Milyenek lesznek Budapest új útjai?

A városfejlesztési külön bizottság még a múlt esztendőben megállapította a várható települések körülményeit és megjelölte azokat a területeket, amelyeket a helyes városfejlődés szempontjából alkalmasnak tart. Így lehetővé vált Budapest úthálózatának megfelelő kialakítása.

A forgalmi utak — ahol a közlekedés lebonyolódik — és a lakó utcák különválasztása az első feladat, mert ugyanazon úterületen a kétféle használat sok tekintetben zavarokat okoz. A városrendezési terv még nincs megállapítva, megvan a lehetősége annak, hogy a forgalmi utakat, illetve a lakó utcákat egymástól elválasszák. A gyökeres megoldás az volna, ha a forgalmi út mentén csak olyan házak építését engednék meg, amelyeknek még egy másik, a főforgalmi úttal párhuzamosan haladó lakó uccára is van homlokzatuk és ezeknek a háznak a bejárata csak a lakó ucca felé lenne. Ezzel elérnék azt, hogy a forgalmi úton tényleg csak a közlekedés bonyolódna le, a lakó utcában pedig csak a lakók közlekednének és így az ucca lármája kevésbé zavarná a lakókat.

A főforgalmi utakat olyan szélességben kell megtervezni, hogy a közepén vezetett átmenő forgalmi pályán kívül — ahol a gyorsforgalom bonyolódna le — az út két oldalán helyi úttestek legyenek. Természetes, hogy ilyen ideális megoldásokat csak olyan területeken lehet végrehajtani, ahol jelenleg egyetlenegy ház és ucca sincsen.

### Nagyobb sebességek, több kocsinyom

A gyorsforgalomban az országutakon 70 kilométer, a városi belső főforgalmi utakon 45–50 kilométeres óránkénti sebesség engedélyezését javasolja a bizottság, a helyi forgalomban azonban a maximális sebesség nem lehetne több, mint 30–35 kilométer.

Eddig Budapesten a villamosvágányokon kívül legfeljebb három kocsinyomot szoktak alkalmazni, a jövőben arra törekszenek, hogy több kocsinyom legyen, mert a különböző sebességű autók csak így közlekedhetnek zavartalanul. Külön kérdés az utak bekanyarodásának kérdése, amelyeknek megoldásánál nem a sebesség csökkentése, hanem a biztonság a legfontosabb szempont. A lényeg tehát a széles ucca és az útvonal

vezetésénél a legfőbb követelmény az útfelület jó áttekinthetőségének biztosítása. A városon kívüli területeken 200 méter, a lakóterületeken pedig 100 méter hosszú útszakaszon kell biztosítani az áttekinthetést.

Az út keresztmetszete és szélessége annak forgalmi jelentőségétől függ. Erre vonatkozólag már vannak a nemzetközi forgalomban megállapított normák. A járda mellett levő kocsinyomra három méter, a villamosvágányok számára — amelyek a jövőben csak az út közepén helyeződnek el — 5,80 méter szélességet számítanak és mivel a jövőben mindkét irányban legalább két kocsinyomot hagyni kell az út számára, tehát a forgalmi út minimális szélessége ezentúl nem lehet kisebb 18 méternél. A főváros belső részeinek úthálózata 15 méteres uccákból állhat, de ez inkább a helyiforgalom és nem a főforgalom lebonyolítására szolgál.

### Levágott uccasarkok

Külön szabályozzák nálunk a hegyoldali utakat is. Az autók 12 százalékos emelkedést is le tudnak győzni, de általában 5 százalék és erősebb kanyarodásban pedig 3 százaléknál nagyobb emelkedésű utakat a főváros nem fog építeni.

Arra is törekedni fognak, hogy a főutak forgalmát minél kevesebb keresztező vagy betorkolló út zavarja meg. A keresztező uccák távolsága belső területen legalább 200, de lehetőleg 300 méter lesz, míg a lakatlan területeken 500 méter távolság kívánatos.

Ezek a követelések Budapesten úgyszólván sehol sincsenek meg, a jövő városrendezése azonban ezt kötelezőleg előírja.

Az uccák hátsorait a keresztezéseknél le fogják tompítani. A sarokponttól számítva 10–15 méter lesz a levágás, míg a 45 foknál kisebb hegyesszögű betorkollásnál 30 méter hosszban kell a két ucca járműveinek egymást látniok. Egyes esetekben, amikor tiszta keresztezés mutatkozik, külön bekanyarodó uccákat vagy lejárókat fog a főváros építeni.

### Budapest bekapcsolódása az ország közlekedésébe

A bizottság azt az álláspontot foglalta el, hogy Budapest az egész ország főúthálózatának a gócpontja és talán közlekedési szempontból kívánatos volna, ha az ország átmenő forgalma elkerülne a város belső forgalomtól úgyis túlterhelt részeit, viszont építészeti és idegenforgalmi szempontból a személyforgalomnak a városon való keresztülvezetése célszerű.

Két olyan útvonal kiépítéséről van szó, amely a belső forgalmat nem zavarja és mégis lehetővé teszi, hogy a Budapesten átfutó idegenek a magyar fővárosban gyönyörködhessenek. Ez a két útvonal a Duna két partja, Budapest legfontosabb útvonalát tehát a Duna partjának a főváros úthálózata bázisává való tételével és főforgalmi útnak való kialakításával megoldjuk.

Az észak-déli irányú átvezető vonalnak a pesti oldalon a Váci út—Soroksári út és a Váci út—Üllői út tekinthető. Mindegyik útvonal két hélső szakaszát a legsűrűbb városrészek túlterhelt és kanyargós útjai kötik össze. A budai oldalon még rosszabb a helyzet. Éppen ezért mindkét oldalon a Dunaparton kell a gyors autóforgalmat végigvezetni.

A Duna jobbpartján a főváros határatól északra a Szentendrei út vagy a Nánássy út vonalának meghosszabbításában haladna az út. A Római part vízisport céljaira le van foglalva és így ezen a szakaszon gyorsforgalmat lebonyolítani nem lehet. A párhuzamos Szentendrei út csak jóval délebben, a Szentendrei uccánál köthető össze a Dunaparttal. Valószínűbb, hogy a Nánássy utat fogják felhasználni erre a célra és a gázgyár előtt vezetik ki a Dunaparttra. A gázgyár szénzállítmányai zavarják ezt a megoldást,

de a parton való kirakodás aluljárós megoldással kiküszöbölhető. Innen a Margit-hídig a gyors- és teherforgalom részére a felső és az alsó rakpart szolgál. A Margit-hídtól lefelé a forgalom az alsó rakparton bonyolódna le, amelyet mindenütt legalább 12 méter szélességben építenének ki. Szükség esetén a felső rakpartból is el kell venni egy-egy darabot, az alsó rakpartnak az emelését azonban a bizottság városépítési szempontból ellenzi és még azt is vállalja, hogy magas vízállás esetén a forgalom itt rövid időre szünetelni fog.

A Ferenc József hídtól kezdve a gyorsforgalmi útnak a Dunaparton való vezetése lehetséges, mégpedig úgy, hogy a téli kikötő védgátját veszik igénybe erre a célra. A partfelhasználási program ugyanis ide esetleg szénkikötőt tervez. Ha ez nem létesül, úgy fel lehet használni a parti út továbbvezetésére. Ha a szénkikötőt mégis létesítik, úgy a Duna vonalától már a Gellért térenél el kell térni és a Budafoki úton haladva csak Buda déli határánál szabad újra elérni a Dunapartot.

### Az újpesti dunaparti út

A pesti oldalon Újpest felől a Váci úton lehetne bevezetni a gyorsforgalmat. A Népszigettel szemben fekvő Dunapart teherforgalom és fakikötő céljaira van fenntartva és ezért Rákospatakig a gyorsforgalomnak a Dunapartra való kihozatala nem kívánatos. A Rákospatak déli oldalán a Váci utat elhagyva a Vizafogó uccán már ki lehet menni a Dunapartra és ott a Margitszigettel szemben a Hungária úti híd alatt a gyorsforgalom levezethető egész a Lánchídig. A teherforgalom csak a Margithídtól délre a Balaton, illetve a Klotild uccáig haladhatna és innen a Vilmos császár úton, a Károly király úton és a Múzeum körúton jutna a Ferenc József hídra, illetve a Gönczy Pál és a Közraktár uccán át a Soroksári útra.

Amíg a teherforgalom a Dráva ucca és a Balaton ucca között az alsó rakparton haladna, a gyorsforgalmat már a felső rakpartra terelnék, mégpedig a Margit-híd alatt haladna el. A Margit-hídtól a Lánchídig a gyorsforgalom az alsó rakparton volna. A Lánchídnál ma még nincs az alsó rakpart átvezetve, azonban a bizottság szerint a Ferenc József tér szélét alkotó támfal mentén a híd két oldala valószínűleg összeköthető. Az Erzsébet-híd és a Ferenc József-híd alatt az alsó rakparton tovább mehetne az autóforgalom, majd elérhetné a Boráros téri hidat, hiszen a közraktárak kitélepitése ügyis elkerülhetetlen. Az északi és déli irányban haladó vonalhat még a másik irányú forgalmat is meg lehet oldani.

### Bécs és a Balaton megközelítése

A kelet-nyugati irányú vonalak Bécs és Balaton irányából érkeznek és a pesti oldalon Hatvan és Cegléd irányában haladnak tovább. Az átmenő forgalom szempontjából kevésbé jelentősnek a Bicske és Jászberény felé megépített útvonalak.

A bécsi forgalom számára eddig a Bécsi út szolgált bevezető út gyanánt. A Bécsi útnak a Hidegkúti úton át való vezetése Hatvan felé a legsűrűbb városrészekben vezet keresztül, de különben elég közvetlen. Nehézkesebb az Üllői út Cegléd felé vezető vonalával való kapcsolat. Jóval akadálytalanabb a Bécsi útnak a magaslapon a Törökvesz úton át való bevezetése, akár a rózsadombi serpentin úton a Margit hídra, akár a Bimbó úton át a Dunaparttra.

A Balatonról érkezők a Dunapart mentén az új hídon át kényelmesen juthatnak el a Nagykőrútra. Az újonnan épülő Kamaragördőn átvezető út a Budaörsi útra csatlakozik és egyelőre a Hegyaljai úton és az Erzsébet hídon át érheti el a tovább vezető országutakat. A kelenföldi pályaudvari kocsifeljárót meg kell építeni és akkor az utasok a Horthy Miklós úton haladhatnak keresztül. A bicskei országút ugyancsak a Budaörsi út vonalán érkezik be a főváros területére, a jászberényi útvonal pedig a Kerepesi útból ágazik el.

Ha tehát mindezeket figyelembe vesszük, úgy feltétlenül szükséges a két dunaparti fővonal megépítése, a Vörösvári útnak a Dunaparttal s a Hungária körúttal való összeköttetése, amit az óbudai híd építése lehetővé tesz, továbbá az óbudai hidnak a Hajtsár úttal való összekapcsolása. Itt több aluljárót is kell majd építeni.

### 126 uccát szélesítenek ki

A városból kivezető főútvonalak nem ideálisak, mert erősen népes községeken és városokon haladnak át és sűrűn keresztezett keskeny úttesteken kell az autóknak átvérgetni. Ezeket is segíteni kívánunk. A bizottság részletesen kidolgozta Újpest, Rákospalota, Pestújhely, Rákosszentmihály, Sashalom, Rákoskeresztúr, Rákosszentmihály, Kispest, Pestszentlőrinc, Pestszentpéter, Csepel, Budafok, Albertfalva, Budaörs, Budakesz, Pesthidegkút, Üröm és Békásmegyér felé vezető utak programját.

A kiépült városrészekben csak a forgalmi szempontból legfontosabb utakat szélesítik ki. 126 olyan uccát jelöltek meg, amelyek mentén tervezett építkezések engedélyezésénél különös figyelmet fognak fordítani az átmenő forgalom részére.

Ezek az útrendezés főszempontjai, a bizottság azonban nem elégedett meg azzal, hogy csak általánosságban mondott véleményt, hanem a részleteket is alaposan kidolgozta. Úgy a pesti, mint a budai oldal aprólékos és részletes tervei készen vannak.

Száz évre előre kirajzolták az utak irányát, most már csak az a kérdés, hogy mindezekből a tervekből mi fog megvalósulni? Ne higgyük azonban egy pillanatra sem azt, hogy itt csak álmok játéka van szó, az új utak a jövőben csak a most elkészített tervek szerint létesülhetnek.