

## ÉS KÖZLEKEDÉS

Minisztertanácsunk — amint e sorozatban már említettem — még ebben az évben tárgyalja a Budapest és környéke általános rendezési tervének módosítási javaslatát. Mivel egy-egy városépítészeti koncepciónak — különösen régi, úgynevezett nőtt városokénak — megvalósításában az időnek és a pénznek roppant szerepe van, az ilyenféle tervek készítése — és módosítása — igen nagy felelősséget ró a szakemberekre. Erthető tehát, ha a hosszú évek munkájával elkészült tervekben bizonyos óvatosság nyilvánul meg. Ez az óvatosság aztán — a fejlődés hullámmozgásának megfelelően — hol „mérészség”-nek bizonyul — ez a ritkább eset —, hol „gyávaság”-nak —, ez fordul elő gyakrabban. Ezért van szükség időközönként felülvizsgálatokra és módosításokra.

A mostani módosítások jelentős részben a közlekedés alakulásával függnek össze. Elsősorban a személyautók — főleg a magántulajdonban levők — olyan ugrásszerű szaporodására nem lehetett számítani, amilyen az utóbbi években megindult. Jelenleg hatvan—hatvanötezerre tehető a futó kocsi száma Budapesten, de ez a szám 1975-re két—két és félszeresére, a század végéig pedig alighanem nyolcszorosára nő, elérheti tehát a félmilliót is! Gondoljunk csak városunk gócainak jelenlegi helyzetére — s már nem is csak csúcsforgalmi időkben —, hogy érzékelhessük e szédítő növekedésben rejlő közlekedési, következőleg városépítészeti problémákat.

Budapest is középkori eredetű város, vagyis nem nagy terjedelmű történelmi magjában keskeny, girbe-gurba utcák fonódnak néhány jelentős középületünk köré, s valósággal lefojtják a köztük egyre fejlődő, gazdagodó életet. Így aztán — már a múlt században, de ma különösen — ez az élet belülről kifelé tör, s újabb meg újabb gyűrűket övez a mag, s a már megépült gyűrűk köré. Az európai fővárosok túlnyomó többsége ily módon vált központos jellegűvé, a gyűrűknek megfelelő kör- és a magból kivezető „sugar”-utakkal. A körutak, minél kijebb vannak, annál szélesebbek, ugyanígy a sugárutak is kifelé tágulnak — vagyis fordítva, a fejlődéssel szemközi irányban, egyre keskenyebbek, szűkebbek.

Ez az a városszerkezet, melyet a régebbi időkben a „városépítészek” a gyalog- és lovas- (lovas-kocsis-) -közlekedés figyelembevételével — ösztönösen-tudatosan — kialakítottak. Ez a szerkezet nagyjában-egészében, mondhatni, tegnapig elégséges volt az egyébként már tegnapelőtt óta egyre szaporodó gyalogosok és a lovaskocsikat felváltó gépjárműalkalmatlanságok forgalmának lebonyolítására is, kvázi beszívására a magba és kilökésére a peremek felé. Napjainkban azonban elkerülhetetlenül és törvényszerűen ki kellett bontakoznia a lehetetlenülés folyamatának, mely — a már elmondottak nyomán — olyan tempóban rohan a végkifejlet felé, hogy máris elkéstünk kissé a legszükségesebb és a legelsőlegesebb teendők indításával. Ilyen indításokat tartalmaznak kétségtelesen az általános rendezési terv módosításai is.

Mik lennének tehát a teendők?

A legradikálisabb tett lenne, nyilván, a városépítészet oly mértékű „alkalmazkodása” a közlekedéshez, hogy az elavult, az egyre használhatatlanabbá váló úthálózat teljes reorganizálása érdekében, belülről kifelé, a magon kezdve a peremekig szisztematikusan lebontanánk és újraépítenénk az egész várost. Ez azonban, nyilván, minden vonatkozásában abszurd cselekedet lenne. Vannak azonban kevésbé radikális („óvatos”) eljárásaink is, melyek az adott helyzetben, optimális megoldásokat ígérnek.

Persze, a bontás eszközéről sem kell lemondanunk. Vannak valóban elavult, műemléki-történelmi ér-

tékek nélküli városrészeink és „vadul” beépített peremkerületeink, melyekben a bontás nemcsak lehetséges, hanem halaszthatatlan kötelezettségünk is. Annál is inkább, mert a lakosság szám-növekedés, és a meglevő — nem fogyó —, meg az új lakásigényekből adódó városfejlesztés elsősorban ezeken a helyeken hajtandó végre, hiszen az „alvárosok” (a legtöbb új lakótelepünk) sok mindenben nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. A rekonstruált városrészekben, természetesen, mód van a közlekedés viszonylag legjobb megoldására is.

Egyebütt azonban alkalmazni kell azokat a módszereket, amelyek másutt már bizonyos fontos tanulságokkal szolgáltak a városépítészek számára. Ilyen, például a gyalogos- és a járműforgalom nagyobb mérvű és hatékonyságú szétválasztása. Ennek eszközei az alul- és felüljárók, a gyalogospasszázatok és sétálóutcák létesítése, sőt bizonyos városrészekből — a magból — a (magán) személyautóforgalom kizárása.

Mindenki emlékezhetik még arra, hogy az Astoria aluljáró milyen nehezen valósult meg, főleg talán gazdasági okokból, de éppen az emiatt elkövetett „spórolás”-ok következtében kellett ezt két ízben is „renoválni” (minőségét javítani). Megépülése azonban mintegy provokálta a sorozat folytatását, és viszonylag rövid időn belül immár a negyedik épül az Üllői út és a Nagykerület kereszteződésénél.

Van már felüljárónk is, igaz, hogy elsősorban a járműközlekedés forgalmi nehézségeinek csökkentésére. A kevés közül csak két szélső példát említek meg. Az egyik az Erzsébet-híd (ide sorolható) budai lehajtója, mely lendületes ívekkel szépen rajzolódik a hídkönyvek zöld foltjába és a városképbe. A másik a — szintén „spórolás”-szülte — Rottenbiller utca—Mező Imre úti felüljáró, mely önmagában sem szép szerkezet, a városképet pedig — bizony — rontja. (Egy főúvonalnak, amilyen a Rákóczi út is, jót tesz, ha valamiféle monumentálisabb épületre szabadon irányulhat, még ha ez a Keleti-pályaudvar tengelyből kibillenő tömege is.)

Gyalogos-passzázsalományunk pár éven belül jelentősen meg fog szaporodni a Váci és a Petőfi Sándor utca háztömbjeinek átépítésével. Sétálóutcánk egyelőre csak

egyetlen van — a Váci utca egy szakasza —, de még ezt is vissza akarják venni a közlekedés szakemberei. Végül a személyautóforgalomnak akár a legkisebb területről való kizárása talán még gondolatban sem bukkant fel ez ideig.

A leghatásosabb közlekedésjavító megoldás azonban nyilván a lassú (a városmag irányában egyre lassuló) meg a gyorsforgalom gondos különválasztása. Az általános rendezési terv módosítása erre határozott és jeles javaslatokat tesz. Az egyik ilyen, egy keresztek nélküli, tehát mélyítve vezetett és bújtatott gyorsforgalmi út kiépítése a külső körúton (ez egyébként folyamatban van), s ennek megépülte után a belsőbb területekről minden gyorsforgalom kiiktatása. A másik az eddigi átmenőforgalomnak a várost-megkerülő-forgalomná változtatása. A harmadik — s a közlekedési problémák megoldásában alighanem a legjelentősebb — a földalatti vasúthálózat megteremtése.

Akár az aluljárók építése — milyen nehezen, mennyi zökkenővel bajjal indult a metróépítési program is! S most, hogy — bármilyer „drágán” — megépült az első hét kilométeres szakasz, egyszerre nekilendült a munka, már a Déli vasútig terjedő szárny is erőse készül, és megkezdődött az észak-déli vonal építése is. (Ezzel együtt folyik a HéV-nek és az előváros vasutaknak bekapcsolása a gyors személyforgalomba, úgy, hogy — akár bújtatással is — csatlakozzanak a földalattihoz.) Egyszeribe világossá vált, hogy a közlekedés legnehezebb problémáinak megoldását elsősorban a föld alá kény szerített gyorsforgalomban kell keresni. Többek közt talán így érzül el, hogy a személyautó-szaporodás egy bizonyos szint elérése, főleg belvárosi utcák végleges eldugulása előtt, mérsékelhető lesz; illetőleg az autósok egy tetemes rész (kocsijuk külső területeken hagyására, és) a földalatti használatára szorítható. Egyébként is egy szocialista társadalomban a kifogástalan — kényelmes és gyors — tömegközlekedési eszközöknek kell — az individuálisok kellő mértékűre csökkentésével — a közlekedés lehetetlenülését megakadályozni