

Építőművészek, városrendezési mérnökök, közlekedési szakemberek, tervező mérnökök körében élénk viták folynak Budapest közlekedésének távlati terveiről. A Magyar Tudományos Akadémia idei nagygyűlésén dr. Csanádi György műszaki egyetemi tanár és dr. Vásárhelyi Boldizsár, a Műszaki Egyetem út-, vasútépítés és közlekedési tanszékének vezetője röviden érintette a közlekedés távlati fejlesztésének jelentőségét. Felkerestük dr. Vásárhelyi Boldizsár professzort és néhány közérdekű problémáról a véleményét kértük.

— Mit tart a legfontosabbnak a főváros közlekedési távlati terve elkészítésénél? — kérdeztük.

### A közlekedés és az esztétika

— A város életében egyre nagyobb szerep jut a közlekedésnek. Erre a szempontra a város tervezésénél, úthálózatának, közlekedésének fejlesztésénél figyelemmel kell lenni. A városrendezéssel, várostervezéssel foglalkozó építészeknek a legharmonikusabban együtt kell működniük a közlekedés szakembereivel. Volt időszak, amikor az építészek csak arra törekedtek, hogy a város minél szebb, vonzóbb képet nyújtson. Ma már ez nem elég, a szépségen túl fontos követelmény, hogy a városban a közlekedés is kifogástalan legyen. A dolgozók munkahelyre és otthonukba történő szállítása minél gyorsabb, kényelmesebb, kevésbé fáradtságos legyen.

— Az elmúlt évben a Német Demokratikus Köztársaságban jártam tanulmányúton. A Drezdában tartott egyik megbeszélésen, ahol a műegyetem által rendezett kongresszuson részt vett külföldi városépítési professzorok is jelen voltak, a weimari építészeti egyetem városépítéstan tanára utalt arra, hogy a városfejlesztés és a városstervezés munkája ahhoz hasonlítható, mint amikor egy virtuóz zongoraművész a városfejlesztés különböző ténye-

Magyar Nemzet  
1958. XI. 14.

## Budapestre vonatkozó ujságcikk

Osztályozás

385.83

Szerző:

Vig István

Cím:

## Építész és közlekedési szakember a „zongora mellett”

Hogyan kell fejleszteni a főváros és környéke közúti, vasúti forgalmát?

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

zöit jelentő billentyűkön művészi játszik, és olyan dallamot, illetve tervet hoz ki, amely nemcsak harmonikus, kellemes, hanem minden szempontot jól kielégít. Ezzel kapcsolatban fejtettem ki azt a véleményem, hogy a zeneművészet olyan dallamokat is ismer, ahol két művész négy kézre játszik, s itt is, bár mindegyik a saját hatáskörébe tartozó billentyűket érinti, mégis kifogástalan melódiával tudják teljes összhangban a művészi élményt, illetve a legjobb tervet szolgáltatni. Az értekezlet résztvevői osztották nézetemet, s nem helyeselték azt a megjegyzést, miszerint a zöld területek tervezésével kapcsolatos igény azt kívánna meg, hogy a »zongora előtt« nem két, hanem három személynek kell ülnie. A város zöld területei és számos más tényező természetesen fontos a várostervezésnél, azonban — amint a közlekedést háttérbe szorító példák keserű tapasztalatai mutatják — a közlekedésnek a szerepe kiemelkedő és döntő.

### Gyorsforgalmi út a Duna-parton

— Az utóbbi időben a közlekedés legfőbb irányítói elvetették azt a korábbi téves szemléletet, hogy a személyautó luxuscikk és a személygépkocsik forgalma már állandóan növekszik. Milyen feladatokat kell megoldani a táv-

lati tervekben a növekvő forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében? — tettük fel a kérdést.

— A gépkocsiforgalom növekedése szükségessé teszi a budapesti gyorsforgalmi úthálózat kialakítását. Ennek természetesen csatlakoznia kell az országos úthálózathoz. Korábban olyan városkörüli összefogó utat alakítottak ki a nagyvárosba bemenő autópályák részére, amely a város lakott területeit messze elkerülte. Berlin körül például csaknem 300 kilométer hosszú körpályába csatlakoztatták be a német nagyvárosok autópályáit. Ma már nem helyeseljük ezt a nézetet, mert az autópá-

lyákról jövő gépkocsik nem kerülni, hanem a nagyvárosba be akarnak menni. Az autópályákat összekötő útvonal akkor felel meg rendelkezésének, ha a város belsejében helyezzük el. Budapesti vonatkozásban azért gondoltunk arra, hogy a Hungária körutat alakítsuk ki négynyomú autópályaként. Ebbe csatlakoznék a 2-es (Balassagyarmat), a 3-as (Miskolc), a 4-es (Debrecen—Nyíregyháza) és az 5-ös (Szeged) fő közlekedési út. A Hungária körutat azonban a déli Összekötő vasúti híd mellé létesítendő új híddal kellene összekapcsolni a Kelenföld—Ferencváros közötti vasúti töltés mellett kialakítandó I-es számú (Kömárom, Győr, Wien) autópályával.

— A korábbi városfejlesztési tervek, városrendezési elgondolások egyöntetűen megállapították, hogy Budapesten az átmenő forgalom, valamint a gyors helyi forgalom részére két útvonal alakítható ki. Ezek a Duna két partján vezető, észak—déli irányú útpályák. A Duna-parton vezetendő útnak megvan az az előnye, hogy keresztvezetések éppen a Duna miatt nem létesülnek rajta. A vélemények az útvonalról megoszlanak. Egyesek szerint, miután az alsó rakpartot a víz elönti, a útvonalak csak a felső rakparton alakíthatók ki. Véleményem szerint az alsó rakparton is kialakítható a gyorsforgalmi útvonal. Utalok arra, hogy régebben megtervezésre került a budai alsó rakparton a kétirányú, észak—déli összekötő út. A kétnyomú út kialakítása csaknem mindenütt lehetséges és ez az útvonal aránylag kis költséggel megvalósítható. Nagyobb költséget egyedül a budai Lánchíd alatti alsó rakpart kiszélesítése jelentene, továbbá a pesti oldalon az Erzsébet-híd és Szabadság-híd közötti kialakítás.

### Zöld terület és a pályaudvarok kitelepítése

— Mi a véleménye a pályaudvarok fejlesztéséről? Van olyan elképzelés, hogy a Nyugati, Keleti és Déli pályaudvart idővel ki kell helyezni a perifériákra és helyükön fő-

ként zöld területet kell kialakítani.

— A pályaudvarok fejlesztésének gondolatát helyeslem, de a kitelepítést nem, mert az utazóközönségre hátrányos. A helyes közlekedéspolitikai nézet azt kívánja, hogy a nagyvasútról az utastömegek átszállás nélkül jussanak a város belsejébe, szívébe. A 30-as években Milánó központi pályaudvarát kb. egy kilométerre kihelyezték a külvárosba. Rövid idő múlva kiderült, hogy ez káros volt, mert az utazóközönség tolongással, fáradságosabban, sokkal lassabban ér be a város belsejébe. Az élet, a gyakorlat minden esetben győzedelmeskedett a kitelepítők, a zöldterületet sürgető elgondolások felett. A három nagy budapesti pályaudvart meg kell hagyni eredeti helyén, közlekedés ellenes lenne felhagyni őket.

### Észak-déli gyorsvasút

— A távlati tervekben a gyorsabb közlekedés, a nagyobb tömegek elszállítása a pályaudvarok környékéről nagy feladat lesz. Nem véletlen, hogy az építendő Földalatti Gyorsvasút két végállomását pályaudvar, a Keleti, illetve a Déli pályaudvar mellé helyezték. Egyszer majd elkövetkezik az az idő, amikor a forgalom a föld felett olyan méreteket ölt, hogy meg kell majd építeni a Földalatti Gyorsvasút északi—déli szár-

nyát is: a Nyugati pályaudvar és a Nagyvárad tér között, ahol most már a legnagyobb forgalmi csomópont alakult ki. Hiszen Kispest, Pestlőrinc, Pestimre, Vecsés és környéke dolgozói zúdulnak a villamosokról, autóbuszokról. Nem véletlen az sem, hogy Moszkvában a nagyvasút végállomásait érintik a földalatti vasutak, mert a tömegeket el kell szállítani a vasúti pályaudvarokról.

— A távlati tervekben a Nyugati pályaudvart — a környéki forgalom megtartása-

mellett — a távolsági gyorsvonatok pályaudvarává kell fejleszteni, hasonlóan a Déli pályaudvart is. A Keleti pályaudvar feladata lenne a gyors, úgynevezett helyi és környéki forgalom lebonyolítása. Ide érkeznének a helyi, illetőleg környéki vonatok az ország keleti feléből (Hatvan, Szolnok) stb. A gyors helyi és környéki forgalom lebonyolítása azonban megkívánja, hogy a már meglévő vágány párok mellé — elsősorban a váci vonalon — újabb kettős vágányok épüljenek és a helyi vonatok ezeken közlekedjenek.

### Mi a megalopolis

— Az utóbbi évtizedekben még egy érdekes változás figyelhető meg a nagyvárosok életében. A Budapesthez hasonló városok a nagy ipari fejlődés következtében már nemcsak metropolisok, hanem egyre inkább óriási települések, úgynevezett megalopolisok lesznek. Hatalmas kiterjedésű szomszédos településekről járnak be a környék lakói.

A dolgozók érdekében a gyors tömegközlekedés kifejlesztése és megvalósítása elsőrendű érdek. Vig István