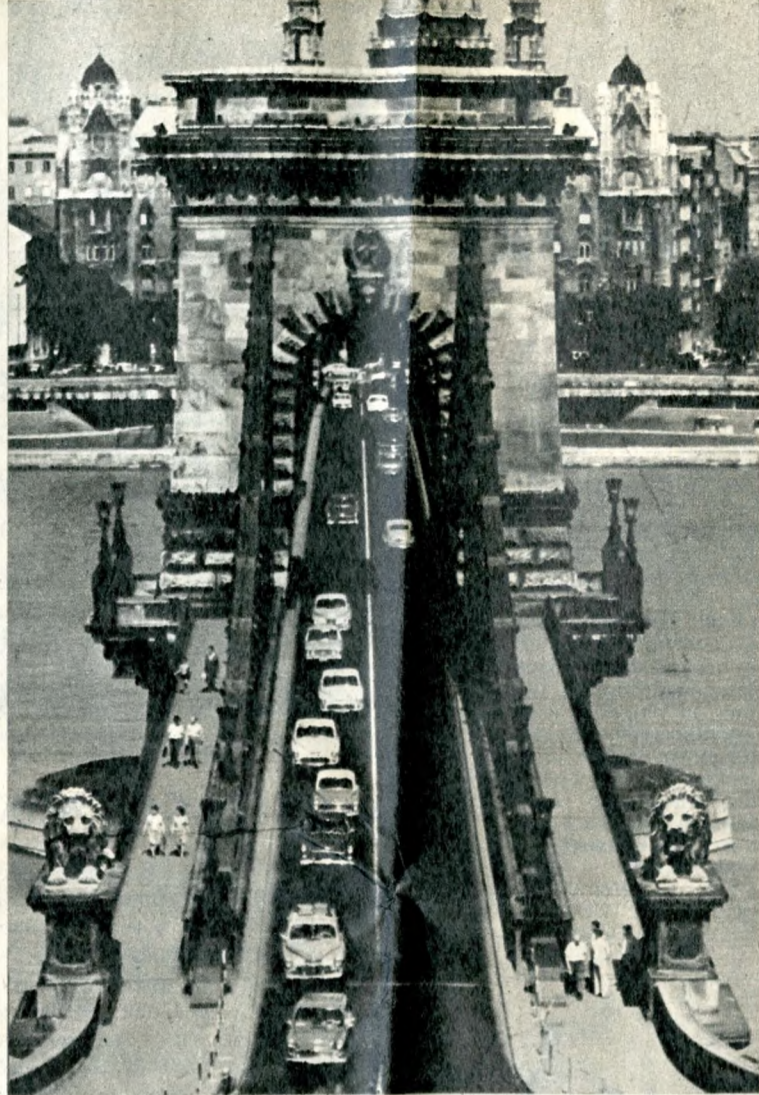
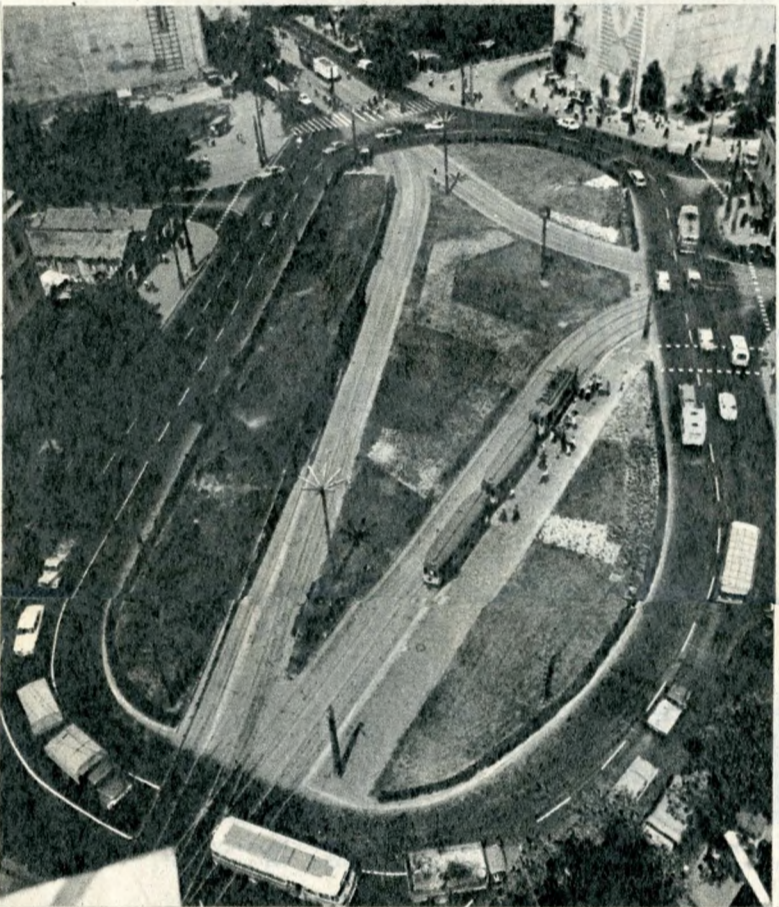


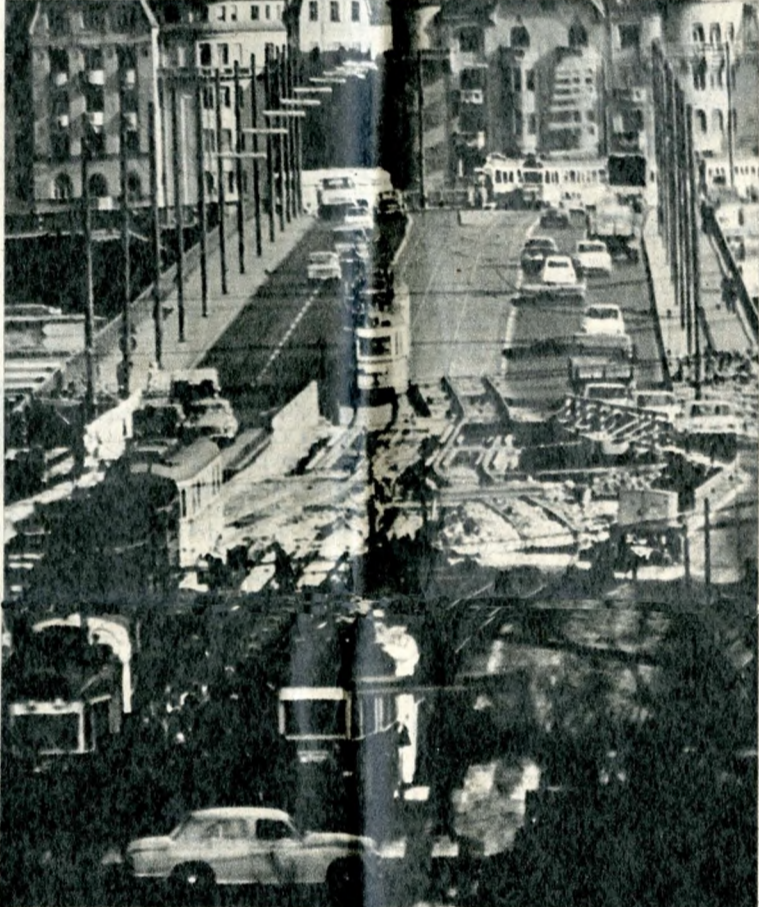
Az Erzsébet-híd budai hídfőjénél épült meg a főváros első korszerű, többszintes útkereszteződése és elosztója



Szűkek a régi hidak, újak is kellene. Képtünkön: a Lánchíd csúcsforgalmi kezdetén



Egy neurálgikus pont, a Kálvin tér, az építés előtt



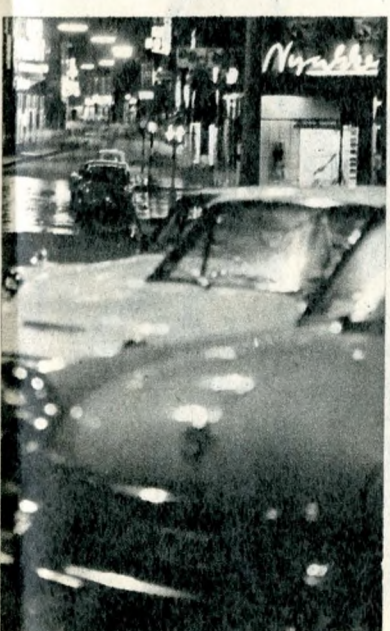
„Barikádok” a Margithídon: alattuk a föld mélyén vezeték az első budai metróállomáshoz az elővárosi vasutat, a HEV-t



Autó autó hátán

Lent: egyre-másra épülnek a metróhoz, villamoshoz, autóbuszhoz és a szülőjáratokra vezető aluljárórendszerek. Képtünkön: a Baross téri aluljárórendszer központi csarnoka

Lent: az éjszaka még úgy-ahogy érvényesülő parkolóhely is akad



Felállt a nagyvárosi gond: a városközpontban kevés a parkolóhely

(Novotia Ferenc felvétele)

244

# Nagyvárosi GONDOK

## 1. JÁROM AZ UTAT...

„Járom az utat, a macskaköves utat...” — szól az örvényből sláger, nosztalgiaiával és hovatovább ironikusan is. Mivel a macskakő nem csak a romantikus múltat idézheti, de a rohanó jelen talpa — kerekét! — alatt a túlélt, az elavult, a korszerűtlen múltat is. A nagyvárost, amely kínóví önmagát, szerte a világon, mindenütt.

Budapest úthálózatának nagyrésze a századforduló idején épült, ma is elismerésre méltó szabályozási elvek alapján. Ezeknek köszönhető három, egyre lágyabb ívű körútvonalát és az őket összekötő, a városközpontból kiinduló sugárút-rendszerét. De a századforduló forgalmának bőven kényelmes, 23–34 méter széles főútvonalak most egyszerre vérszenes összekültek; nem a házak lépték beljebb, hanem a forgalom nőtt — nő! — viharos gyorsasággal és fogyni hely haladni, megállni egyaránt. 1901-ben jelent meg Budapest utcáin az első személygépkocsi, számuk ma elérte a százezres nagyságrendet és a teljes feltöltésére most távoli idejére ennek hatszorosával számolnak!

Iparilag fejlett, erősen motorizált országok lakóinak talán ezek a számok sem túlságosan magasak, de mint minden, ez is arányban kell nézni: a magyar főváros fejlődése, rövid, átmeneti szakaszoktól eltekintve, az első világháború idején évtizedekre megállt, s csak az elmúlt másfél évtizedben indult meg ismét. Igaz, most olyan mértékben, hogy néha aggodalmat is kelt az egyszerű szemlélőben: hogyan lehet ezt anyagilag, munkaerővel, költséggel bírni? Nem is szövev az arról a materiálisan nehezen kifejezhető megterhelésről, amelyet kétféle lakosának a felszedett, építés alatt álló utak, ugyanezért lezárt csomópontok, elterelt járművek okoznak... De sem halogatni, sem elapózní nem lehet tovább. A terheket vállalni kell; a közösségnek az anyagiakat, az egyéneknek fáradságokat.

A századforduló város köré tízezres lakosságú új városrészek, lakótelepek épülnek, amelyeket be kell kapcsolni a nagyváros forgalmába, összekötni egymással és a városközponttal. Közben át kell építeni a régi, a meglévő is. Ez utóbbi pedig távolról sem annyiból áll, hogy egy-egy utcában felszedjük a macskakövet és helyébe aszfaltot öntünk; ámber Budapest 3500 kilométeres kiterjedő úthálózatából csupán 200 kilométer a teljesen korszerűen burkolat. De nem csak az út avul el, hanem ami alatta van: a víz- és gázvezetékek, a csatorna — többségük ugyancsak hetven-nyolcvan éve épült (és úgy épült, hogy fölöttük gumirúdú, fiákeres görbülnek, nem pedig tiszonnas teherautók, húsztonnas kamionok). A meglévő úthálózat korszerűsítése a teljes infrastruktúra korszerűsítését kényszeríti meg — megint csak munka, anyag, költség és idő. Mert az idő, amelyből pedig a felsoroltak közül látszatra a legtöbb van, fogy legrohamosabban.

Az első ötvenben — még az ötvenes évek második, és a hatvanas évek első felében — korszerű burkolatot kaptak a budapesti főútvonalak, a Kis- és Nagykört, a Népköztársaság és Rákóczi út. Az Erzsébet híd elkészültével párhuzamosan fokozatosan rendezték a Kossuth Lajos utcát, a belváros legelősebb — de még távolról sem mindent megoldó — forgalmi gondjait; a budai hídfőben megépítették a főváros első, korszerű többszintes útkereszteződését és elosztóját. Az országban áthaladó E5-ös nemzetközi főútvonal, illetve a balatoni autót és autópályát városba vezető kapujaként megépítették a budapesti autópályaszakaszt és annak a városához csatlakoztató műtárgyait.

Minden azonban csak bevezető lehetett. Budapest területe 525 négyzetkilométer. E területen — illetve ennek sűrűn lakott töredékén! — ma naponta négy és félmillió utazást számoltak meg. Ebből kétszáz ezer utazás eszköze személygépkocsi, a többihez a tömegközlekedési eszközöket — villamos, autóbusz és metró — veszik igénybe. S a járművek és utazók között valahol férniük kell és átjutniuk a gyalogosoknak is!

A jelzőlámpák (most hetven csomóponton működnek) csak részben szabályozzák a forgalmat; egy adott sűrűség pillanatában már gátolni kezdik. Nincs mit tenni, a forgalmat — legalább részben — föld alá kell bújtatni, vagy a levegőbe kell felemelni. Budapesten építeni kezdték a gyalogos aluljárókat. Az első, az Astoriánál (a köznyelv a szállóról nevezte a Kossuth Lajos utca—Múzeum körút—Rákóczi út—Tanács körút kereszteződését) még szennyezési szempontból nem ártunk, különben, mert a villamos-forgalom közben nem állott meg, hanem egy alkalmi hídon folyt tovább az építkezés fölött. A Rákóczi út és Nagykört aluljárója, majd a Baross téri aluljáró-rendszer követte az első, s hármán egy egész forgalmi tengelyt szabadított meg a nehézkes és balesetveszélyes gyalogos-kereszteződésektől. A Baross téren ráadásul a forgalom egy részét a magasba emelték és hídon vezették át a tér fölött.

E hónapokban folyik az Üllői út és Körút kereszteződésének létesülő aluljáró befedése. A Déli pályaudvar környéke szinte megközelíthetetlen: egyszerre építik a pályaudvart, a metró végállomást és az új többszintes utat. A Margit-híd budai hídfőjén csúcsforgalomban szinte lehetetlen átjutni: a HEV-ként ismert gyorsvasutat vezeték át a híd alatt, hogy bevigyük a Batthyány térre, ahol a metróhoz csatlakozik. Ezek persze csak a nagyobb útépitkezések, mellettük még számos utcát zárnak el szerte a városban a piros-fehér csíkos korlátok.

S mi minden van még hátra. A belváros rendezésének befejezése, többszintes vásárlóközpont kiépítése. A Kálvin tér forgalmi „tohu-bohujának” rendezése két lépcsőben; először a jelen követelményeknek gyors kielégítésére, aztán a jövő még nagyobb forgalmának többszintű átvezetésére. Budán a Moszkva tért ugyancsak kiadós dugókat produkáló forgalmi görcsének feloldása következik, s hozzá a Mártírok útja átépítése, forgalmának rendezése.

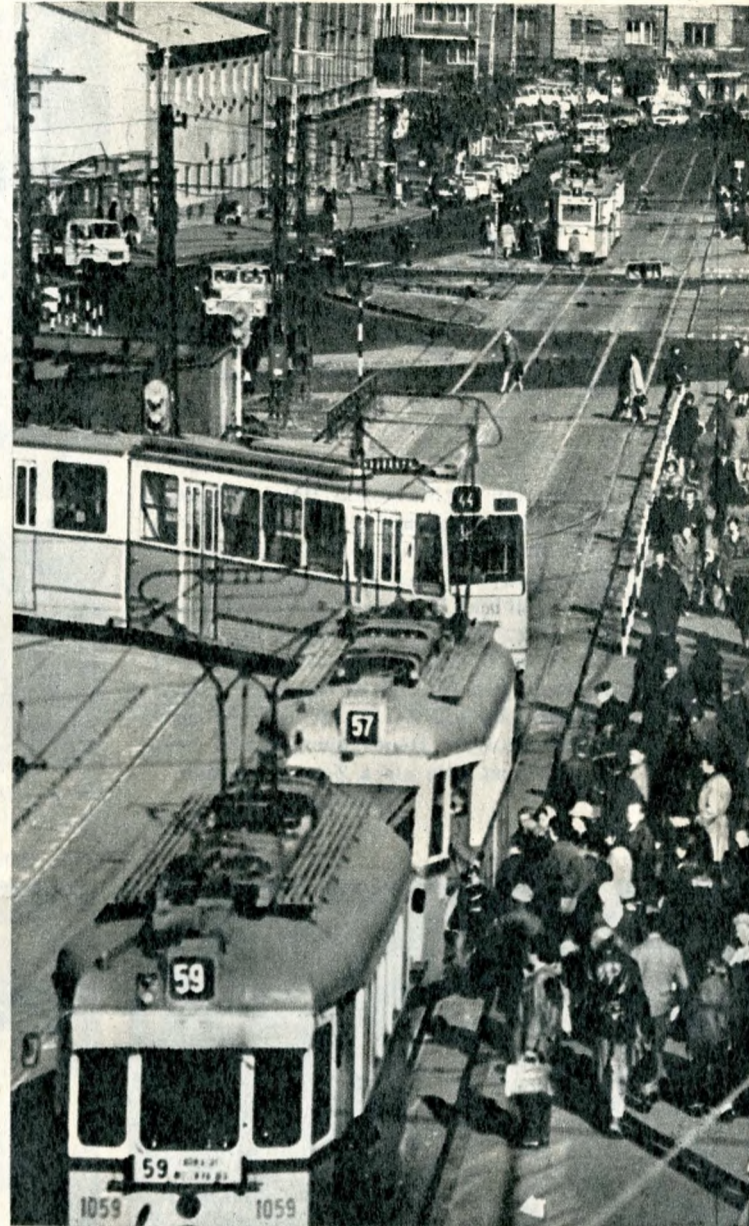
A közúti forgalom ez idő szerint még másfélszáz helyen keresztezi a vasút és a helyi érdekű vasút vágányait. Jóllehet, a felüljárók is sorra épülnek, még 124 egy szintű keresztezés van, amelyek közül hatvan a Kálvin tér környékén, a többi a város más részein. A következő években kell megszüntetni. Az említett E5-ös út ma Soroksárról hagyja el a Szegec irányában a főváros. Bár a Soroksári utat részben már átépítették, részben hamarosan átépítik, a nemzetközi főútvonalat, a Debrecen irányába haladó M4-es úttal közösen, Kispést és Erzsébet határában egyesítve — ma még beépítetlen területen át — vezetik be a fővárosba. Ugyanígy, a Miskolcra tartó M3-as utat is új nyomvonalon hozzák be a fővárosba Rákospalotai irányából. A Pestről kivezető valamennyi főútvonalat összeköti a város szélén kialakítandó forgalmi gyűrű. A tervek többsége még ebben az évtizedben megvalósul.

Budapest képe mindeközben meglehetősen átalakul — de ez elkerülhetetlen. Az idősebb lokálpatrióták szomorkodnak miatta, ez természetes, emberi dolog. Mint ahogyan természetes, hogy a felnövekvő új generációk már azt ismerik csak, és szeretik sajátjukként, ami körülöttük lesz. A biedermeier pestijének a mai belváros volt Pest, s ami azon túl esett, már mezőnek számított. A századforduló kitöltötte a város határait a körutakon is túlrá. Ma Újpalotától Obudán át Kelenföldig hatalmas városgyűrűvel a metropolisz. De — köznapi hasonlat — ha szűkek az erek, elhal a test; széles, gyors, tartós utak nélkül nem élhet meg a város sem. Az urbanizáció jövője vitatott. Van, ahol — úgy vélik — már kifelté haladnak belőle. Mi ez idő szerint nem; ellenkezőleg. Bár Budapest növelése, lakosságának szaporítása nem cél. De a város még saját lehetőségein belül növekszik és ehhez táplálni kell. A többi között utakkal, terekkel, hidakkal.

És járművekkel. Erről legközelebb.



Ha minden fővárosi útvonal ilyen lenne, mint a Népköztársaság útja: tekintélyes része közepén négyásvos, s jobbra-balra a járdák mellett is egy-egy dipályát megrendítik járatát



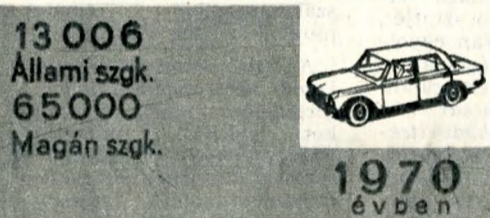
A villamos még sokáig fontos tömegközlekedési eszköz marad, amár tervbevételek, hogy az elkészült metróvonalak fölött megrendítik járatát



A metrószerevény a Fehér úti végállomás felé közeledve kibújik a föld alól

B. P.

A Keleti pályaudvar előtt. Modern közlekedési centrum: az úttest fölötti híd ível át a gépkocsiknak, a mélyben a metró vagy féltucat aluljáró szolgálja a gyalogosokat



Az állami és magánautóparkban levő személyautók növekedési aránya

