

A DUNÁN TERVEZETT KÉT HID HATÁSA BUDAPEST TERJESZKEDÉSÉRE

A NAGYVÁROSOK fejlődésében a főforgalmi utak játszották mindig a vezető szerepet. Az országút mentén kilométerszámra hosszan elnyúló magyar faluk a város ősállapotának a típusai. Két házsor figyelőn fordul homlokával a forgalmas út felé, s mögöttük a mindennapi élet udvara, azokon túl pedig a néma, lakatlan földek terülnek el.

A város osztódik, szervekre bomlik, összetételében komplikálódik, de fejlődésében mindenkor ragaszkodik a kivezető forgalmas utakhoz. A kivezető utak a város szervezetének véredényei és elsorvadásuk a város életének megbénítását vonja maga után. Az a városrész, mely nincs összekötve a város szívével, a belvárossal, egy erőteljes útvonallal, az külvárossá süllyed.

Akkor fejlődésképes a város, ha olyan kivezető utai vannak, amiket megszakítatlanul szegélyeznek a házsorok, a házsorok mögött mellékutcákkal átszelt polgári letelepedésre alkalmas területek vannak, amelyek a főútvonalakra sorakozó lakóházakba kereskedelmi életet visznek. Ha a kivezető utat hosszan megszakítja valami, rendkívüli rendeltetésű terület, akkor a megszakításon túl már külvárost találunk, ahol a laksűrűség az útmegszakítás mértéke szerint csökken.

Budapest külvárosainak laksűrűsége mintegy a huszadrészét teszi ki a belterületének. Ezen az aránytalan elosztáson kívül a statisztika betegségi és halálozási arányszáma mutat rá arra, hogy ez a ritkán letelepedett lakosság a legszegényebb és legnyomorultabb nép, mert az egészségesebb letelepedési lehetőségek ellenére a halálozás és a tuberkulózis a külső városrészekben, az I—III. és X. kerületekben a legnagyobb.

Kellő kivezető utak létesítésével el lehetne érni, hogy Budapest belterületéről a tehetősebb polgárság kiszivárogjon és jelenlegi egészségtelen életét felcserélje egy levegősebb és naposabb letelepedéssel. Ezzel nemcsak a saját higiénikus életét teremtené meg, hanem a külváros nyomorgó lakóit is hozzásegítené az egészséges élet szükségleteihez, csatornához, vízhez, jó lakáshoz.

Kivezető utak építése azonban nem útépítő feladat, hanem városrendezési, éppen a szükséges megszakítatlanság következtében. Budapestnek van kivezető útteste, de igazi, életerős kivezető útvonala, egyáltalában nincs.

A Váci-utat egy oldalról a Nyugati pályaudvar bénítja meg, az Andrássy-út nekiszalad a Városligetnek, a Rákóczi-út kettéválva a

Thököly-útban, villák között csendesedik el, a Kerepesi-út pedig a Keleti pályaudvar és a Tattersall között kihalásra van ítélve. A Salgótarjáni-út, ami a Népszínház-utcának lehetne folytatása, a Kerepesi temető és a teherpályaudvar szigetelő falai közt sorvad el. A VIII—IX. kerület útvonalai már a bűzös övezet felé vezetnek, de ezeket is kilométeres darabokon át szakítja meg mindkét oldalon vagy egy teherpályaudvar, vagy a Népliget, vagy a kórházak élettelen tömege.

Ezek a gátak hosszabb darabon némítják el az utakat, mint a Duna szélessége s híidakon átmenő útvonalak csak egy pár száz méteren keresztül élettelenek, de a nagyváros látványa lélektani szempontokon át szorosán összefűző kapcsolatot jelent ezen a darabon. A híidakon sokszor sétálnak át a városlakók, de az előbb említett holt útvonalak mentén jóformán senki. A híidakon át Budára jutunk, de a kilométeres sivar, üzletelen utakon keresztül külvárosba utazunk.

Elég szerencsétlensége fővárosunknak, hogy belső hídjai további holt területekre futnak. A Lánchíd az alagút vak világában folytatódik s a kettő együtt már oly hosszú, néma darab, hogy a Krisztinavárost külvárossá degradálja. Az Erzsébet-híd útvonala a Tabán halálra sorvasztott területén vonul tovább és kilométernél hosszabb lesz az élettelensége. Két másik híduk, a Ferenc József- és Margit-híd, túlterheltség miatt nem teljesítheti felmentő hivatását.

A két új híd ezek szerint kiszámíthatatlanul jelentőségteljes hatással lesz Budapest terjeszkedésére. Felmenti a túlterhelt Ferenc József- és Margit-hídat, s ezzel négy kivezető utat biztosít, amivel megszabadítja a hurokba került belső várost.

A Tabán kiépítése megteremti az ötödik kivezető utat. A pesti oldal pályaudvarainak elhelyezéseivel, vagy föld alá helyezésével pedig megalkothatók a távol jövőben ugyan, de az igazi, még a Duna szélességével sem megszakított terjeszkedő utak.

A belterületen túlnépesedett város megmentésének legelső reális lépése csak az új hidak felépítése lehet. Ez a szerep teszi az új hidakat valósággal szimbólikus jelentőségűvé.

Mikor Széchenyi István hatalmas küzdelmét vívta a Lánchíd felépítése érdekében, a hídepítés egyszerű, gazdasági kérdése lángoló szavainak hatása alatt egész országos szimbóliummá változott át. A Lánchíd jelentette Pestnek és vele együtt az ország lüktető újjászülető életének betorkolását a nyugati civilizáció sodrába. A keleti partot kötötte össze a nyugattal. Megszületett az állandó összekötő kapocs nyugattal s a zajló jégtáblák nem vághatták el többé a kettős város összefűződő életét.

Fél évszázad elég volt hozzá, hogy még öt hidat építsenek a Duna felett. Az öt híd közül egyiknek sem volt olyan nagy jelentősége, mint a Lánchídnek. A vasúti hidak délen és északon csak egy-egy vasabronccsal erősítették meg a megteremtett életfonalat, mert ezt a gazdasági élet átalakult világa követelte. A többi három közforgalmi híd mintegy rohamlépésben haladó fejlődésnek eredménye, a megindult városgazdagodás következménye volt. A főváros terjeszkedése és növekedése tette szükségessé az új hidakat s az új hidak mindannyiszor a város újabb megnövekedését idézték elő.

Másképen állunk a most tervezett hidakkal. Az Ujpest—Ó-budai

és Boráros-tér—Lágymányosi hidakat nem a város megnövekedése, a lakosság szaporodása, vagy a gazdasági élet fellendülése teszi szükségessé, mint ahogy az az eddigi hidaknál volt. Az új hidaknak sokkal nagyobb és sokkal jelentőségtejelesebb hivatásuk van, majdnem ugyanolyan fontos, mint első hidunknak volt a maga idejében. Ma már a város életében nem a városfejlesztés a fontos, hanem a főváros gazdasági működésének a meggyógyítása. A két új híd azt a célt fogja szolgálni, hogy a városnak életképes vérkeringését biztosítsa. Ezzel a két híd épen olyan symbolumot fog jelenteni az ország életében, mint a Lánchíd jelentett a maga korában. A megcsonkított ország testén az óriási vízfej nehéz, rendezetlen életével az egész beteggé faragott ország életét megbéníthatja, vagy életre keltheti. A két híd arra van hivatva, hogy a fővárosnak életképes egészséget biztosítson. A főváros észszerű berendezkedése, gazdaságos működése az egész ország gazdasági meggyógyulását fogja jelenteni.

A két híd nem eredményezi szükségképen azt, hogy felépítésük után a város lakossága terjeszkedni és megnövekedni fog, hanem a lakosság egészséges és célszerű elhelyezkedését, letelepedését és a város gazdagodására oly fontos polgáriásodás elterjedését fogja biztosítani.

Budapest városrendezési intézkedései tele vannak rendszabályokkal, szigorú tilalmakkal és büntetésekkel. Az elkeseredett kispénzű építetők a hatóságot szidják, az építést akadályozó rendeletek tömege miatt. A hatóságnak kellene tulajdonképen megvédeni és segíteni építeni akaró polgárait. E helyett azt látjuk, hogy a telek parcellázásánál már felmerülnek az első nehézségek, később a szabályozási terv kisajátítás, magasságméret, udvar százalék, ötvezeti előírások, hatósági díjak és még sok egyéb rém fenyegeti a jámbor építeni akarót. Mindenütt ellenséges gyanúval fogadja a hatóság közeledését. Ott, ahol a hatóság szerepe így eltorzult, ott valami nagy zavart okozó bajnak kell lenni. A baj pedig a város életének vérkeringésében van. Egy nagyon időszzerű városrendezési kérdés mint világos példa bizonyítja ezt be.

Az alsórákosi réteken százával vannak engedély nélkül felépített kisebb-nagyobb házak. A hatóságok, mikor belenyultak ebbe a kérdésbe, ijedten tapasztalták, hogy a városrendezés rákfenéjére tapintottak rá. Az alsórákosi réteken legtöbb helyen nincs közcsatorna, az építési szabályzat pedig csak nagyon megszorított feltételekkel enged csatornával el nem látott területen építkezni. Éppen ezért a legtöbb építető nem tudott alkalmazkodni a szabályzathoz és engedély nélkül építette fel szabálytalan lakóházát.

Egészséges dolog-e, hogy a városi lakosok százai alacsonyfekvésű, poros, rossz levegőjű, csatornázatlan vidéken szembehelyezkednek a hatóság intézkedéseivel, kiteszik magukat megbetegedésnek és örökös zaklatásnak? Mindezt a veszedelmet és kényelmetlenséget azért viselik el, mert ezt a területet aránylag elég könnyen és jól meg lehet közelíteni.

Ezzel szemben a Hármashatárhegynek Ujlak, Óbuda és Aquincum felé eső lankái megközelíthetetlenek. Pedig ez jó fekvésű, Pesthez aránylag nagyon közel eső egészséges vidék, ahol a csatornázás is, hegyoldalon lévén, egyszerűbb feladat volna.

alatt fele annyian pusztultak el tüdővészben, mint amennyien a világháborúban hősi halált haltak. Nálunk az arányszám nem sokkal jobb. Budapesten ma fele annyi embert pusztít el a tuberkulózis, mint amennyit a háború pusztított benne. Ez ellen a háború ellen a két új híd egy nyert csatát jelent. Levegőt kap a város halálra szorított tüdeje s a sorvadó élet a hegyek között új világot talál.

Meddő küzdelem és majdnem hiábavaló fáradság a természetet hallatlan áldozatok árán a város belsejébe hozni, mert a poros kertek, kissé kiszélesített utak nem fogják megmenteni a város lakosságát az elsorvadástól. Azonban egy út, ami kivezet a hegyek napsütött, zöld lankáira, a polgárok százait menti meg attól, hogy a szürke, füstös kőrengetegben éljék le egész életüket, ítélik halálra magukat és gyermekeiket.

A két híd két összekötő kapcsot jelent az egészséges élettel és ez a két híd fogja naponként behozni munkahelyükre azokat, akiket kimentett a város szorító bástyái közül.

KAFFKA PÉTER