

A budapesti közúti közlekedés fejlesztéséről*

244

Berczik András — Gyórfy Lajos

Az arányos, egyenletes fejlődés, illetve fejlesztés természetes eredménye az élet minden területén jelentkező gyarapodás még abban az esetben is, ha egyes területek indokolt prioritása az arányokban sajátos eltolódásokat okoz. Néhány terület hirtelen fejlődése, illetve fejlesztése azonban — amely több vonatkozásban tapasztalható — csak átmenetileg hoz látványos, mutatós eredményeket, az esetek többségében ugyanakkor alig felmérhető hátrányokkal jár, sok esetben kárt is okoz.

Valahogy így van ez a motorizációval is. A második világháború következtében megtorpant, majd két évtizeden keresztül stagnált a hazai közúti gépjárműközlekedés, míg a hatvanas években megindult hirtelen fejlődés nemcsak a közlekedő embert (gyalogost és gépjárművezetőt) találta készületlenül, hanem a tervezőket és irányító hatóságokat is. Így azután ezzel a fejlődéssel nemcsak útjaink állapota, a közúti közlekedést kiszolgáló hivatott létesítményeink, hanem az ügygyel, közúti közlekedéssel kapcsolatos tevékenység szemléleti alapjai, fogalomalkotásunk, szaknyelvünk fejlődése sem tartottak lépést.

A következő néhány gondolatra Bacsó Antalnak és dr. Jánoshegyi Ferencnek a „Városépítés” 1972. évi 6. számában megjelent közös cikke adott ösztönzést. Bár a cikk szerzői a közlekedésfejlesztési terv keretén belül foglalkoztak a budapesti úthálózat kérdéseivel, gondolatainkat tágabb összefüggésben, a budapesti általános rendezési terv szemléletében vetjük fel. — A kérdésnek egyébként is időszerűsége ad az a körülmény, hogy a hivatkozott közlekedésfejlesztési tervnek a Kormány 1005/71. (II.16.) számú határozatában előírt felülvizsgálata az általános rendezési terv alapján folyamatban van.

Mindenképpen tudomásul kell vennünk azt a körülményt, hogy hazánk személygépkocsi-állományának túlnyomó része állami importból származik, s az állomány alakulása elsősorban külkereskedelmi kérdés. Ugyanakkor mérlegelnünk kell, hogy a személygépkocsik használata viszont többféle módon befolyásolható (adó, üzemanyagár, parkolási lehetőségek szabályozása stb.). A gépkocsiforgalom növekedése tehát *semmiképpen nem* tekinthető olyan „elemi csapás”-nak, amellyel kapcsolatban az állami vagy városi hatóságok szükségszerűen tehetetlenek.

Az újabb előrebecslések szerint Budapest gépkocsi-

állománya az elkövetkezendő 5 év alatt előreláthatólag megkétszereződik, tehát 1977 körül a fővárosban elérnénk 100 személygépkocsi/1000 lakos ellátottságot. Ezzel kapcsolatban két körülményre kell utalni. Egyik az az általánosan ismert tény, hogy egyes útszakaszokon, csomópontokban a tényleges forgalom növekedése korántsem azonos mértékű a gépjárműállomány növekedésével. A másik, ugyancsak nem elhanyagolható körülmény, hogy érdemes lenne egyszer alaposabban megvizsgálni: az elkövetkezendő évek során várhatóan megnövekvő személygépkocsi-állomány milyen hányadát kell a már meglévő, s fokozatosan selejtezésre kerülő gépkocsik pótlására fordítani. Köztudott, hogy hazánk személygépkocsi-állományának jelentős része, műszaki állapotát tekintve, alatta marad az átlagos európai színvonalnak, ugyanakkor a járművek kihasználtsága ugyancsak nagyobb az európai átlagnál. Ilyen adottságok mellett elkerülhetetlen, hogy a közeljövőben importálandó személygépkocsik jelentős hányada az időszerű selejtezések pótlására szolgáljon. Ettől függetlenül azonban a főváros távlati tervei — a cikk nyilván félreértésen alapuló feltételezésével szemben — 240 személygépkocsi/1000 lakos arányú személygépkocsi-ellátottságból eredő forgalommal számoltak. Újabb felfogás szerint e forgalomnövekedés üteme a korábban becsültnél gyorsabb lesz, így a viszonylagos telítettség ezt követően magasabb ellátottsági szinten várható (300 személygépkocsi/1000 lakos).

A forgalomnövekedéssel kapcsolatban ismét elszaporodtak az idevágó cikkekből, megnyilatkozásokban a közeli „forgalmi csődre”, „bénulásra” történő utalások. Megítélésünk szerint e kifejezések használata nagyobb óvatosságot igényelne. A forgalom önszabályozása, szétterülése az eddig kevésbé kihasznált útvonalakra olyan jelenség, amely a tapasztalatok szerint Budapesten is törvényszerűen be fog következni, s amelynek előrebecslése rendkívül nehéz. A budapesti motorizációnak az 1950-es évek derekát követő első fejlődési időszakában többen jóvoltak forgalmi csődöt az 1960-as évek elejére olyan útvonalakon, ahol a forgalom ma is különösebb akadályoztatás nélkül bonyolódik le. Ez ideig tehát a forgalom csődje helyett az ilyen — nyilván jó szándéktól vezetett, de gyakorlati szempontokat nem eléggé mérlegelő — prognózisok csődje volt tapasztalható. — Semmiképpen sem állítanánk például azt, hogy a Váci út angyalföldi, 2×2 forgalmi sávval rendelkező szakaszának kapacitása már napjainkban kimerült, és így a városrészben „forgalmi csőd” fenyeget, különös figyelemmel arra, hogy a Béke út és a Lehel út viszont még alig kihasznált.

De még a Lánchíd körzetében tapasztalható, 10—15 perces forgalmi torlódások sem nevezhetők „bénulásnak”.

A közeli csődöt és bénulást emlegetők tévedéseit egyébként az a — sajátosan budapesti — egyszerű, de paradox helyzet magyarázza, hogy a viszonylag ala-

* A cikk a „Városépítés” c. lapban jelent meg, hozzászólásként Bacsó Antal és dr. Jánoshegyi Ferenc ugyan ezen lap 1971. évi 6. számában közölt írására. A cikket — minthogy a benne foglaltak lapunk sok olvasóját érdekelhetik — a „Városépítés” szíves hozzájárulásával közöljük: az ezzel összefüggő további észrevételeket, gondolatokat szívesen közli a Szerkesztőség.

csony, 45—50 személygépkocsi/1000 lakos ellátottsági szint mellett közúti forgalmunk helyenként és időnként valóban nagyvárosi forgalom látszatát képes kelteni. Ez a helyzet több, közismert tényező következménye; hosszabb időn át, több helyen végzett részletes megfigyeléseink szerint azonban egyszerű eszközökkel is lehetőséget látunk ezek jelentős enyhítésére. Részletezésük természetesen e reflexió kereteit meghaladja.

A tervezett úthálózat néhány részletéről

Meggyőződésünk, hogy a közúti főhálózatnak a hatósági intézkedések alapjául szolgáló tervébe csak alaposan megvizsgált, kiforrótt nyomvonalak kerülhetnek.

Az M4-es autópályának a 31-es úttal és egy újabb repülőtéri útvonallal kapcsolt, az M5-től elkülönített bevezetését javasoló KKTKL-tanulmány — többek között — a következő kérdéseket veti fel:

- megalapozott és több oldalról alátámasztott-e az a feltételezés, amely szerint az M4-es és M5-ös autópálya együttes forgalma a Nagykőrösi út 2×4 sávval tervezett belső szakaszán 89,0 m, külső szakaszán 100,0 m-es szabályozási szélességen belül nem fér el?
- a jelenlegi 4-es út bevezető szakaszának milyen mértékű tehermentesülése várható abban az esetben, ha a 4-es út folyamatban levő korszerűsítése során a jelentős hosszban új, a településeket elkerülő szakaszok kiépítését a főváros felé folytatva, a Jászberényi út X. kerületi szakaszához csatlakoztatnánk ezt az útvonalat (tehát nem autópályát)? Egy ilyen összeköttetés kb. *milyen időtávlatra tenné elhalaszthatóvá* például a mai 4-es út Kispeszt—lőrinci, kb. 9,0 km (!) hosszú átkelési szakaszának — szinte teljes hosszban épületbontást igénylő — kiszélesítését 2×2 sávra?
- a 4-es és 31-es utak közös, Salgótarjáni úti bevezetése hogyan befolyásolja a Hungária körút csomópontjainak kialakítását?
- található-e a XVII. kerületben olyan nyomvonal, amely a tervezési irányelveket kielégíti, s ugyanakkor Rákoshegy beépített területét és a Ferihegyi repülőtér bővítésére szánt területet egyaránt elkerüli — vagy át kellene vágni Rákoshegyét a tervezett útvonallal?

A javasolt gondolat tehát többek között csak az előbbi — példaképpen felvetett — kérdések tisztázása, valamint a város és főleg a már beépített területek vonatkozásában felmerülő összes következmények gondos kimunkálása után kerülhet bele a közúti főhálózat tervébe!

A hivatkozott cikkben közölt léptékhelyes vázlat és az azon szaggatott vonallal jelölt új kiegészítő útvonalak további kérdéseket vetnek fel. Így pl. miért lenne szükség a völgyekre merőleges budai autópályára, amikor ilyen jövőbeli igényekre mind e ideig a legmerészebb forgalom-előrebecslők sem utaltak? A szaggatott vonallal jelölt külső körút újpesti, illetve Rómaifürdőn és Kaszásdűlőn át elképzelt szakasza megvalósít-

hatatlannak látszik. A javasolt körút további, a budai hegyvidéken (a Virágosnyergen [368 m tszf!], Pesthidegkúton és Remetekertvároson) átvezető szakaszát irreálitásától függetlenül még indokolni is aligha lehet, hiszen a város szerkezete, a forgalmat előidéző tényezők elhelyezkedése korántsem szimmetrikus a bal- és jobbparton, tehát a külső körút szimmetrikus kialakítását a településszerkezet geometriája sem támasztja alá. — A budapesti úthálózatfejlesztés alapjául *nem* szolgálhatnak szimmetrikus szerkezetű külföldi városok főúthálózatai!

A témával való több évtizedes foglalkozás alapján meggyőződésünk, hogy sem a pesti, sem a budai Duna-part *nem* építhető ki (a távolabbi jövőben sem) a *hazai előírásokat kielégítő* gyorsforgalmi úttá; nemcsak a rakpartok átalakításának és a csomópontok megoldásának irreálisan nagy költségei, hanem a város egyéb jelentős érdekeinek figyelembevétele miatt sem. — A *folyóparti* autópályák általános érvénnyel történő propagálása *nem* meggyőző. Sok, közlekedésen kívüli szempont szól az ellen, hogy városi folyópartokat intenzív forgalomra vegyünk igénybe, — még akkor is, ha több helyütt kényszerből ilyen megoldást alkalmaznak.

Alapvető szemléleti kérdés a városi gyorsforgalmi hálózat helyzete a város közúti főhálózatában. Megítélésünk szerint a gyorsforgalmi hálózat a főhálózat gerince, tőle el nem választható, el nem különíthető — ahogyan a gyorsvasúti hálózat sem különíthető el a teljes tömegközlekedési hálózattól.

Jogos ugyanakkor a hivatkozott cikkek az a figyelmeztetése, amely a hagyományos főúthálózat egyes szakaszainak autóúttá minősítésével foglalkozik. Amennyire igaz, hogy egy meglévő főútvonal pusztá „kinevezéssel” nem válik autóúttá, ugyanúgy az ideális paraméterek egyike vagy másika vonatkozásában tett kisebb mértékű engedmények, ezek rugalmas, a helyi adottságokhoz alkalmazkodó kezelése sem zárja ki eleve egy-egy útszakaszunk eseténként a szokottnál nagyobb kapacitással való figyelembevételét.

Egyetértünk a hivatkozott cikk azon megállapításával, amely a *Hungária körút* szintbeni pályáinak gyorsabb ütemű kiépítését javasolja. Nem értünk egyet azonban azzal a véleménnyel, amely szerint a szükséges szélességű autópálya a Hungária körút kialakult szabályozási szélességén belül nem fér el és e szabályozási szélességet felül kellene vizsgálni. Véleményünk szerint a Hungária körúton olyan keresztmetszetű autópályát kell tervezni és építeni, amely a számos, újabb építménnyel szentesített *adott* szélességen belül *megfelelően* elfér. Ha az igények ennek kapacitását meghaladják, akkor a Hungária körúttól kifelé (szükség esetén befelé), kell újabb, nagy teljesítőképességű útvonalat kiépíteni. Egyetértünk azokkal az aggályokkal, amelyek a Hungária körúti gyors villamosvasút létesítésével kapcsolatban a hivatkozott cikkben felmerültek. Fenntartásaink azonban — ellentétben a cikk szerzőivel — *nem* elvi eredetűek, mert autópálya és gyorsvasút „békés együttélését” már sok helyen megvalósították (*Chicago, Essen* stb.).

Hangsúlyozzuk egyébként, hogy az úthálózatfejlesztés sem az említett konkrét esetben, sem általánosság-

ban nem függetleníthető a tömegközlekedés fejlesztési terveitől.

A cikk „városcentrumot átszelő autópályák”-ról ír. Nem hisszük, hogy a magyar településméretek mellett, de még Budapest esetében is ilyenek tervezése napirendre kerülhetne.

Néhány alapvető várospolitikai megfontolás

Városi utak építésének előkészítése nem akkor kezdődik, amikor felvonulnak közművet átépíteni vagy az útban álló épületeket lebontani. A helybiztosításnak évekkkel, sokszor évtizedekkel meg kell előznie az útépitést.

Ezért az építkezést előkészítő hatósági intézkedések terén a *kapkodás vagy a gyakori módosítgatás megengedhetetlen*. Egy-egy közlekedésfejlesztési művelet lebonyolítása legtöbbször széles körű kooperációt kívánó városépítési akció, amelyben a városi szakigazgatás majd minden ágazata érdekelt. A közlekedésfejlesztést előkészítő hatósági intézkedések gyakori módosítgatása tehát nemcsak a közlekedési ágazatot dezorganizálja, hanem a többi városi ágazat tervszerű munkáját is lehetetlenné teszi.

Ebből következik, hogy szabályozási tervet készíteni, az építési tevékenységet korlátozni csak kiforrott, érett úthálózatfejlesztési tervek alapján szabad; csak a kölcsönhatásokat és a következményeket mérlegelő, minden vonatkozásban kiértelt terveket célszerű publikálni. Szabályozási vonalakat csak ott szabad revideálni, ahol a módosításra javasolt szabályozási vonalat még nagy részén nem köti újabb beépítés.

A gyakorlati élettől távol állnak az olyan elképzelések, amelyek szerint a közúti főhálózatra vonatkozó szabályozási terveket az egész városban újra ki kell dolgozni, teljesen új főhálózati tervet kell készíteni stb. Csak a meglévőt (ideértve a meglévő terveket is) lehet továbbfejleszteni, és csak ott lehet módosítani, ahol megalapozott igények és a reális lehetőségek ezt egyaránt indokolják.

Más az eljárás azoknak az úthálózatfejlesztési terveknek a megvalósítása során, amelyek beépített területeken törnek át; tehát olyan nyomvonalakon haladnak, ahol korábban útépitést nem vettek tervbe, tehát szabályozási terv sincsen. Ilyen területeken az építést előkészítő szabályozást *csak akkor* szabad végrehajtani, ha a kisajátításhoz és az építkezés kivitelezéséhez a szükséges hitelfedezet és építési kapacitás már biztosítottnak tekinthető. Nem lehet évtizedekig építési korlátozásokat fenntartani, és az állampolgárokat tulajdonjoguk gyakorlásában, lakásuk, életkörülményeik fejlesztésében gátolni, hosszú ideig bizonytalanságban tartani.

A főváros élete szempontjából elsőrendű fontosságú úthálózat korántsem csak a sugárirányú (számozott) utakból áll. De még ezeken az utakon is csupán töredék a távolsági forgalom aránya. A főváros szempontjából tehát nem az országos gyorsforgalmi úthálózat városba bevezetése a „központi közútpolitikai kérdés”, hanem a meglévő főútvonalhálózat rendbehozása, mielőbb forgalomtechnikailag kiegyenlített színvonal biztosítása a forgalom túlnyomó többsége által hasz-

nált városi főútvonalakon. Az utolérés, az elmaradás behozása előbbre való, mint néhány, látványosnak ígérkező útépités. Tudjuk, hogy a kívánatos az lenne, ha az úthálózat fejlesztése lépést tartana a gépjárműforgalom fejlődésével, sőt még inkább, ha az úthálózat fejlesztése egy ütemmel meg is előzné a forgalmi igények fellépését. Tudomásul kell azonban vennünk, hogy számos, általában ismert körülmény következtében ma még az „elmaradás behozása” stádiumában vagyunk. A gépkocsi-import tekintetében lehetségessé vált ugrásszerű fejlődés belátható időn belül az *út- és közműépítéssel nem követhető*. Nem hagyható ugyanis figyelmen kívül az a körülmény, hogy a városi útépités *mindig* szükségképpen *jelentős mértékű közműépítést is* jelent.

A budapesti úthálózat fejlesztése tekintetében tehát a vázolt körülményekkel számolnunk kell, és ez — megítélésünk szerint — a szakmai cikkekre és a napilapok közléseire egyaránt vonatkozik. Főleg az utóbbiak gyakran közölnek hatásvadászó, feltűnő címek alatt olyan, kellően meg nem alapozott terveket, tervváltoztatásokat, amelyek kivitelezésére még elvi elhatározás sincs, még kevésbé pénz és építési kapacitás. Bár e tudósítások végén az utóbbi időben már rendszeresen feltűntetik, hogy csak tanulmánytervekről van szó, a cikkek hangneme és tipografizálása azonban a tájékoztatlan olvasóban olyan látszatot kelt, mintha mindezek a közelebbi jövőben már megvalósulnának. A sokkal szerényebb valóság egy idő múlva a közvélemény részéről érthető, de népgazdasági szempontból indokolatlan elégedetlenséget kelthet. Ezért több reális és a gazdasági körülményekre minden alkalommal apeláló tájékoztatásra lenne szükség.

Amennyire fenntartásaink vannak egyes, igen messzi jövőre vonatkozó és ezért eléggé meg sem alapozható elgondolásokkal szemben, annyira meg vagyunk győződve mindenekelőtt a városi főúthálózat eddigénél fokozottabb ütemű, illetve mértékű felújításának, korszerűsítésének feltétlen szükségességéről — már a *jelenlegi* gépjárműforgalomra figyelemmel is. Ilyenek például — a metróépitkezésekkel érintett, köztudott belterületi csomópontokon felül — a Mártírok útja, az Alkotás utca, a Hungária körút szintbeni pályái, a Kerepesi út belső szakasza, a Soroksári út, a Fehérvári út, a Szentendrei út és csomópontjaik, valamint a legforgalmasabb szintbeni vasúti keresztezések kiküszöbölése stb. Éppen ezért megítélésünk szerint *igen súlyos következményekkel jár, hogy a beruházási feszültség feloldására irányuló és az építőipari árammelkedésekkel összefüggő gazdaságpolitikai intézkedések csökkentik az említett útfelújítási és korszerűsítési munkák ütemét is*. Számolnunk kell ugyanis azzal, hogy mindaz az építés, amit a *most* rohamosan növekvő gépkocsiforgalom ellenére a folyó ötéves tervből a következő ötéves tervre halasztunk, a további ötéves tervekben is szükségszerű eltolódásokat okoz. A most elmaradó fejlesztés miatt előálló idővesztés nyomán fokozódó közúti közlekedési nehézségek ugyanis a gazdasági viszonyok javulása és építőiparunk fejlődése esetén, erőltetett ütemű építkezésekkel is *csak hosszabb időszak alatt*, több ötéves terv folyamán fokozatosan oldhatók fel!