

Kiskörút, Nagykörút, álkörút?

Budapest közlekedési gyűrűje

Az a külföldi autós turista, aki történetesen a magyar fővárosban kereszttül igyekszik célja felé, anélkül, hogy Budapesten elidőzni, megállni szándékozna, bonyolult helyzetbe kerül. Jóllehet a fővárosi utcákon nemrégiben megjelentek az izléses (eredetileg kivilágíthatónak készült) főútvonalakat jelző táblák, legény legyen a talpán az a turista, aki mondjuk Hegyeshalom felől Szegedre tart.

A fejlett közlekedési rendszerű világvárosokban ezt a problémát az úgynevezett *gyűrű* hivatott megoldani. Ez a gyűrű egy igen kiterjedt átmérőjű körúthoz hasonlítható, amely a város legszélén épült, s amelyen haladva az átmenő forgalom *elkerülheti* a várost, de a lényegesebb pontokon le is ágaazhat. Budapestnek nincs gyűrűje. Aki a városon kereszttül akar utazni, kénytelen olykor a Belváros zengő utcáskáin is kereszttülvergődni. Ha azt firtatjuk, hogy miért nincs gyűrűje Budapestnek, az okok, a szálak a múlt századba vezetnek...

A magyar közlekedésügy első nagy egyénisége, mint tudjuk *Széchenyi István* volt. Koncepcióját, amit a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendszeréről* című munkájában rögzített, 1848-ban törvényerőre emelték, s ennek jegyében építették az utakat, vasúti pályákat.

Széchenyi István vezérelve a „minden út Budára vezessen” volt, a közlekedés centrális hálózatának harcos híve volt. A magyar főváros tekintélyét-rangját kívánta ily módon is növelni, s lehetőleg *csökkenteni* a nyugaton pöffeszkedő Bécs vonzását. Ennek megfelelően épültek ki a Budára és Pestre vezető utak, így alakult ki a főváros *sugaras* rendszerű úthálózata. A közlekedési szakemberek szerint az ilyen rendszerben *szükségszerűen* kialakul a közlekedési gyűrű, tehát a kérdés a történelmi távlatokat is tekintve immár, nagyobb nyomattal vetődik fel: mégis miért nincs Budapesten gyűrűje?

Tudnillik a magyar fővárosnak igazi *belső gyűrűje*, azaz *körútja* sincs. A körutak az urbanizáció előrehaladtával általában a *várfalak* mentén alakulnak ki, mint például a bécsi Ring, avagy a pesti Kiskörút. A városból kiinduló utak általában valamely városkapun kereszttül vezetnek, s később az utak mentén települések, elővárosok alakulnak ki. Aztán a népesség, a lakosság lélekszáma, meggyarapodván, az elővárosok — amelyek már akkor „*alvó*” városok voltak — kapcsolatot keresnek egymással, s éppen a körút közbejöttével találják meg. Voltaképpen ilyesmi folyamatban alakult ki a *Nagykörút* is, de nem sikeredett tökéletesre. Közlekedési szempontból az az ideális körút, amelyen egy idegen turista kényelmesen, gondolkodás nélkül körbemeleg, amely kínálja magát a város körbesétálására. Ha például a Villányi út és a Budaörsi út sarkára gondolunk, amely minden forgalmi biztosíték ellenére is *elég balesetveszélyes*, vagy a *szűk Alkotás* utcát vesszük figyelembe, vagy akár a Moszkva tér — a mi szempontunkból — teljesen *természetellenes* forgalmi rendjét, mindjárt szembetűnik, hogy a Nagykörút budai oldalát csak a lehető legjobb indulattal lehet körútnak nevezni. Mentségül megjegyzendő, hogy tökéletes körútja szinte egyetlen világvárosnak sincs.

Világvárosok példája

A külső gyűrű a körúthoz lényegében hasonló módon alakul ki, persze a városrendezés *tevéleg*es részvételével. Magát az utat ebben az esetben is a települések, elővárosok kapcsolatteremtése „*tapossa*” kis, s a megnövekedő, majd zsúfolttá váló belvárosi forgalmat hivatott végül is *tehermentesíteni* a külső gyűrű. Moszk-

vát, Stockholmot, Berlint *teljes* gyűrű veszi körül, Rómát, Párizst és Bécsét *részleges*. Valamennyi *gyorsforgalmi* út. Tehát nemcsak a tranzitforgalom elterelésére szolgálnak, hanem számottevő *belső* forgalmat is vonzanak éppen a gyorsabb közlekedés lehetőségével.

Budapesten a „történelmi” gyűrűnek csak egy kis darabkája alakult ki. Ez a Róbert Károly körút, Hungária körút és a Könyves Kálmán körút vonala. Ha egy pillantást vetünk a térképre, megfigyelhető, hogy vonaluk majdnem szabályos körszeletet alkot. Hogy *többre* nem „tellett” annak nyilván az az oka, hogy az



A szaggatott vonal jelzi a teljesen újonnan megépítendő, a folyamatos vonal pedig a korszerűsítendő szakaszát a leendő budapesti gyűrűnek.

egykor elővárosnak számító peremkerületek — mint például Újpest, Kispest, Pesterzsébet stb. — nem kerestek egymással kapcsolatot, életük nem *fonódott* össze. Mesterségesen meg azért nem építettünk eddig gyűrűt, mert *költségei* nem állottak volna arányban hasznával.

Oszlopon vagy alagútban?

A közeljövőben viszont *egyre inkább* szükség lesz a gyűrűre, s nem is elsősorban a *tranzitforgalom* elvezetésére, hanem inkább a Belváros zsúfoltságának az enyhítésére. Hiszen a legbelső „gyűrűről”, a Kiskörútról éppen nemrégiben kellett részben kitiltani a teherautókat a forgalom túltelítettsége miatt. Nem nehéz megjósolni, hogy a Nagykörút is hamarosan *hasonló* sorsra jut.

A főváros távlati tervei között már szerepelnek az elképzelések a gyűrűre vonatkozóan. Mint *Bacsó Antal* tervezőmérnök, az UVATERV irodavezetője elmondotta, a negyedik-ötödik ötéves terv során elkészül az M 3-as út *bevezető* szakasza, ezt követően pedig az M 4-es és az M 5-ös fővárosba *érkező* része is. Ezekkel párhuzamosan, tehát *szakaszosan* épül majd meg a külső gyorsforgalmi gyűrű, a Róbert Károly körút, Hungária körút és a Könyves Kálmán körút vonalán. Teljes elkészítéséhez egy *új* Dunahidat is fel kell építeni, ami az előzetes tervek szerint a csepeli vasúti összekötő híd közelében lesz.

Sokféleképpen elképzelhető a leendő gyűrű: *oszlopokon* a városi forgalom felett, *alagútban* a mélyben vagy *másként*. A végleges megoldást természetesen *korai* lenne még papírra fektetni.

Igy még egy ideig a belvárosi utcáskákban kell bolyongania a tranzitcélokra érkező külföldi autósoknak Budapesten. Persze, a dologat addig is megkönnyíthetnénk, ha *több* útbaigazító táblával jeleznénk az utat, s nem spórolnánk el éjjelente abból a pár kivilágítható táblából az áramot. Vagy talán ez is a *vendégmarasztalás* egyik módja...

Hahn Péter