

VÁLLALKOZÓK

Budapest szabályozása a közlekedés szempontjából

Münnich Aladár fáradtságos munkával gyűjtötte össze az Egyletben tartott érdekes előadásanyagát.

Az előadás címe korrekciót igényel, mert főleg az autóközlekedés szempontjai szerepeltek benne. Hogy mekkora anyagot ölel fel, arra abból a közel három órából lehet következtetni amelyet Münnich végigbeszél. Az ügyért való lelkesedés és egészen kivételes szorgalom ütözik ki ebből a tényből és abból a szakavatottságból, amely a nagy Budapest minden utvonalaiknak, minden pontjának teljes ismeretére vall. A hangoztatott elveken természetesen lehet vitatkozni, amint hogy vitatkoztak is. Esti fiz órafélé jár már az idő, de azért sorjában jelentkeztek a hozzászólók, úgy hogy az ülés napirendjére nem is került sor, hanem az egész hosszú estét Münnich előadása és a nyomában keletkezett megvitatások foglalták le.

Az előadó Budapest nagyméretű térképét mutatta be az általa hangsúlyozottan berajzolt közlekedő utak világos ábrázolásával. Részletesen kitért minden jelentősebb vonal jellemzésére, ami természetesen sok időt vett igénybe. Az összes városszabályozó problémák két részre tagozhatók:

1. Általános diszpozíció és forgalmi hálózatra
2. A részletes beépítésre.

Az Egylet különböző ankétjai immár hat év óta hangoztatják, hogy Budapest városszabályozása mindkét szempontból elavult. Kivánták a városrendező tervek reformját, de csak egyes félénk-lépéseket láthattunk, minek folytán tiz-tizenöt évvel vagyunk a nyugati nagy városok mögött.

Végre a múlt évben Harrer Ferenc nagyszabású városfejlesztő akciót indított meg, amely összefoglalja az összes szabályozó kérdéseket. Az egylet ebbe a munkába örömeztetve kapcsolódott be és bizottságot küldött ki az akció támogatására. Ennek a bizottságnak az előadó is tagja, aki a városszabályozás közlekedési kérdésének a feldolgozását vállalta, amely munkát a Touring Club közreműködésével, illetve Haag Dezső és Elischer Pál tagjaival együtt végezte el és előadásával ezt terjeszti az Egylet elé.

Budapest autóstállománya a legutóbbi tíz év alatt közel fizeszeresére emelkedett, de ha ez így eléri számát például a párizsi autóstállománnyal összehasonlítjuk, az egy személyre eső hányad még mindig csak tízed része a párizsának. Tehát legkevesebb, hogy a jelenlegi forgalom fizeszeresére számítsunk, mert ezt minden gazdasági valóság dacára rövidesen el fogjuk érni. Ezt a fejlődést világosan látjuk jó előre és mégsem foglalkozunk a kérdéssel organikusán. Igaz, hogy itt-ott valami csak történt, az autóbuszüzem által használt utvonalaikon kisebb-nagyobb korrekciókat eszközöltek, megnyitották a gellérhegyi körutat és transzverzális utat, de bizonyos, hogy ezen a téren mégis igen nagy mulasztások tapasztalhatók az elmúlt tíz évben, amelyek máris csak nagy áldozatokkal hozhatók helyre.

Pedig elrettentő példaként szolgálhatna London, ahol évente sok milliót kénytelenek a forgalom javítására fordítani és így is csak földalatti vasutakkal tudják a forgalmat lebonyolítani. London város tekintélyes részei organikus forgalmi szempontból teljesen menthetetlenek.

A Touring Club javasolja egy olyan forgalmi kodex megállapítását és közreadását, amely az összes forgalmi utakat felsorolva a szükséges korrekciókat lerögzítené irányadás gyanánt az összes hatóságok számára, amelyek parcellázásokkal, építő engedélyezésekkel és a közlekedés kérdéseivel, engedélyeivel foglalkoznak.

A szomorú pangás arra mégis jó, hogy jelenleg a kérdések tárgyalásával alaposan foglalkozhatunk és ma még a korrekciók nem járnak a közre nézve nagy áldozatokkal. Le kell és lehet most a jogi és műszaki vonatkozásokat rögzíteni.

A legfontosabbnak azt tartja az előadó, hogy a forgalmi utakat végre intézményesen választásuk el a lakó és gyűjtő utcáktól. A közel kétezer ucca közül mindössze 283 forgalmi utvonala van, nem lehetetlen kívánság tehát, hogy a hatóságok ezekkel az utcákkal egyenként behatóan foglalkozzanak és kifogástalan menetüket és csatlakozásaikat minden eszközzel biztosítsák. Egyelőre természetesen csak tervben és szabályzatban tehetik ezt, da amikor és amennyire lehet, teljes erővel a gyakorlatban is le kell rögzíteni a forgalmi hálózatot. Fontos alapelve, hogy a Belvároson kívül újabb forgalmi központok létesítenek, mert ilyenekre igen alkalmasak Rákospalva tájéka, Kőbánya, a Hungária körút és a Soroksári ut terkölata, a Kelenföldi pályaudvar környéke, a Németvölgyi csomópont és Óbuda.

A Belváros érdekében ezeket a központokat lehetőleg jól össze kell kötni egymással. A tehermentesítést transzverzális utak létesítése eredményezné.

A hegyesszögű utösszemetsződések előadó kerülendőkné mondja. Tereink nagy része hibás, az összes hidfőket át kell tervezni.

Hangsúlyozza az előadó, hogy a forgalmi utaknak lehetőleg egyenes vonalon kell haladniuk. A sűrűbb betorkolásokát el kell kerülni.

A betorkolások sarkai levágandók, a forgalmat benítő öreg épületek eltávolítását szorgalmazni kell. Parkok létesítendőek, a főváros és az elővárosok forgalmi utjai összhangba hozandók, a Beszkar a közlekedő rend betartására kell szorítani.

Münnich térképén áttekinthetően mutatja be a tizenhárom bevezető országot és figyelmeztet arra, hogy a legutóbbi hat évben is nagy mulasztások történtek ezek mentén. A transzkontinentális utak volnalvezetését érintve attért a belső forgalmi utak részletes ismertetésére. A Duna mindkét partján főforgalmi ut kiképzését tartja szükségesnek. A pesti oldal összes sugárutjait, körutjait sorra vette. Az északi negyed beépítése nélkülözhi a feltétlenül szükséges átlós utakat. A keleti negyed ugyancsak hibás beépítésű, a déli negyed legnagyobb hibája, hogy nélkülözhi a József és Ferencvároson áthaladó átlós utat. Kőbánya teljesen rendezetlen. Kelenföld ugyancsak hibás forgalmi rendszerű. A Németvölgyben a véletlen igen értékes csomópont letessülhetne, hogyha aránylag csekély áldozatokkal az ide irányuló főutvonalaikat alkalmasan meghosszabbítanák. Igen fontos volna, hogy a Mészáros uccán a nivódifferenciákat átbidalással egyenlitsék ki. A Mechwart térről a Mész ucca felé haladó nagyszerűen kiképzett transzverzális utat, amelyről az előadó véleménye szerint ugyan sok sokkal sürgősebb utképzés ma is megoldatlan, ezt az utat a Viziváros háztömegéig keresztül a Batthyány utig kellene folytatni. A Bécsi utat, mint főközlekedési vonalat is aránylag kevés áldozattal lehetne kijavítani és a forgalom számára alkalmasabbá tenni.

Nagy helyeslésre talált az előadó kijelentése, hogy összes tereinkre, hidfőinkre tervpályázatokat kellene hirdetni. Nem is igen érthető meg, hogy most, amikor ugyszólván összes építészeti munka nélkül szomorokodnak, amikor félt, hogy a rajzolás egészen elfelejtik, az ilyen égetően sürgős problémákat miért is nem kötik össze a rendszeres foglalkoztatással, a tervező színvonal, az építészeti tudás kézenfekvő fejlesztésével, amikor a lehetőség, sőt a jól felfogott kényszer nyitva fekszik előttünk. Az összes elővárosokat, Rákospalvát, Kőbányát minden fegyverfogható építész gyönyörűséggel szabályozná és az értékes gondolatok ezrei törülnek elénk aránylag csekély anyagi áldozat ellenében.

Amikor azután a főforgalmi utak véglegesen meg vannak állapítva, akkor kerülhet sor az általuk korlátharólt területek beépítésének részlettervezési munkájára. A lakó- és gyűjtő utcák kérdésének megoldása ugyancsak impresszionáló szép tervező feladat. Hiszen a mai b'okkok és lakóuccák szintén elavult rendszerűek illetve rendszeretlenek a legnagyobb mértékben.

Az igen érdekes hozzászólásokat csak röviden közöliük

Dr. Bierbauer Virgil a telekpolitika teljes hiányára mutat rá. Egyes parcellázásokat keresztülhajszolnak anélkül, hogy a városi hatóságok szervesen vennék részt az engedélyezésben és maguk a műszaki hivatalok meglepetéssel veszik a megtörtént engedélyezéseket tudomásul, persze elkéve, amikor a közművek nagy költségeit már semmiképen nem lehet redukálni.

Warga László nem tartja helyesnek, hogy a nagyvasut, a vízi- és gyorsforgalom figyelembe vétele nélkül beszélünk utforgalomról. A teherpályaudvar is szerves kapcsolatban van a kérdéssel. A nyugati nagyvárosok sem választották el a lakóutakat a forgalmi utaktól. Budapest nem fejlődött koncentrikusan. Talán a pesti oldal magában igen, de a hegyek Budát megóvták a koncentrikus fejlődéstől. A decentralis városépítés felel meg Budapest egész helyzetének. A Duna mentén főforgalmi ut létesítését Warga László nem tartja helyesnek, mert ezekkel a város szivét vágjuk át és nevezetesen a budai parti utvonali teherforgalmával tönkre tenné a „Fürdővárost”. A párizsi csillagtereket a viláért sem kívánja Budapestre alkalmazni. Az uttorkolatokat egyenként kell megoldani. Az egyenes irányu utakat a hegyvidékeken vezetéseknek mondja, mihejt 5%-osnál meredekebb emelkedésűek. Már pedig itt 12-15%-os emelkedések is adódnának, ha az utirány egyenes vezetését dogmának fogadják el.

Dr. Viola Rezső székestővárosi műszaki tanácsos védelmébe veszi a hatósági intézkedéseket. A hegyi utak építése közérdek, amit bizonyít az is, hogy az előadó által korainak mondott hegyut mentén egyszerre igen intenzív építkezések keletkeztek. A Baross tér rendezése, a Rákóczi uton a villamos sinek áthelyezése és más sok munka erkőcsi alapon álló törekvések a köznek a helyes közlekedésnek érdekében. Természetes, hogy régebben nem lehetett a mai forgalom számára providálni, de a törekvés és munkálkodás megvan a teljes javítás érdekében. A törökviszi és pusztaszeri utak kimagasló alkotások. Elismeri az előadó nagy szorgalmát és hozzáértését, de nem gyűjtött mégsem elég adatot, amelyeket pedig minden hatóság a legnagyobb előzékenységgel adott volna meg.

Prokisch János az utépítő szakosztály megvívását szükségesnek tartotta volna, amikor utépítésről is oly nagymértékben szó van.

Dr. Möller Károly teljes elismerését fejezi ki Münnich iránt, aki helyesen ismerte fel, hogy az autóközlekedés a jövő, sőt már a jelen is és tíz év múlva csodálkozni fognak azon, hogy egyáltalában találtak kifogásolni valót az automobil közlekedés felé való tájékozódása miatt. A jövő zenéje ez, amely jövő teljes bizonyossággal be fog következni.

Haag Dezső mint vendég ugyancsak azonosította magát az előadó megállapításaival.

Warga László és az előadó ismételt reflektálása után Orbán Ferenc elnök a szakosztályok köszönetét tolmácsolta azzal, hogy a kérdést napirenden tartja.

Építőmesterei szakvizsgára

és elővizsgára előkészítenek nagy gyakorlatú építőmesterek. VII., Szent Domonkos u. 19 I. 9. Jelentkezés: d. u. 3-tól 7-ig.