

## 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 őállapotának 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 huszadrészt teszi ki a belterületeinek. 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 Andrásy-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 sívár, üzlettelen 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 halálrasorvasztott 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 hídépítés 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 nyugatival. 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 Lánchídnak. 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—Óbudai

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 jelentőségtelegebb 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 megcsontított 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 polgárisodás 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 időszerű 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 közcsetorna, az építési szabályzat pedig csak nagyon megszorított feltételekkel enged csetornával 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, csetornázatlan 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 csetornázás is, hegyoldalon lévén, egyszerűbb feladat volna.

A baj tehát a megközelítés zavaraiiban fészkel. Azért kell új Duna-híd, mert Pest elfulladt, megnyomorított és családi ház után vágyó polgárainak emberi viszonyok között, jól megközelíthető helyen kell letelepedésről gondoskodni.

Sokan vannak az országban, akik az új hidak felépítésében nem látnak egyebet, mint a főváros indokolatlan gazdagítását, növelését és tekintélyes mennyiségű munkásnak Budapest felé özönlését, kiknek jó része itt véglegesen le is fog telepedni. Amennyiben a két új hídnak tényleg csak a város felduzzasztása volna az eredménye, akkor halálos vétek volna az ország pénzét erre fordítani, különösen akkor, mikor az ország egyes vidékei sokkal jobban sanylik a hidak hiányát, mint Budapest. Azonban a városrendező világosan látja, hogy a hidak felépítése nem a város lakosságának a megsűrűsödését, hanem éppen ellenkezőleg, a megritkulását fogja eredményezni.

Budapest ma a terjedést gátló akadályoktól úgy van körülvéve, mint egy középkori erődített vár. Csak keskeny sávokon tudna fejlődni, de ott meg a forgalmi zavarok állják útját. A lakosság felszaporodásával egyidejűleg ebben a bezárt körben állandóan nő a feszültség, állandóan rosszabb és egészségtelenebb helyzetbe jut a városlakó és ennek arányában emelkednek a beltelkek árai is, ami a lakások bérére és ezen keresztül az általános életviszonyokra lezüllesztően hat. Természetes, hogy egy-két mesterséges népesedést sűrítő injekció azonnal az általános életnívót süllyeszti és a város egészségtelen felpuffadásszerű feszültségét növeli. A híd felépítésével kapcsolatban lehet, hogy egy pár felvándorolt vidéki munkás letelepszik és szaporítja egy-két ezrelékkal Budapest lakosságát, azonban ez elenyészően csekély ahhoz a felszabadító hatáshoz képest, amit a két híd Budapest körülbástyázására gyakorolni fog.

Alattomos észrevétlenséggel támadt az a körülzáró, kivezető utakat fojtogató gyűrű, amitől a két híd fogja megszabadítani Budapestet. A Nyugati pályaudvartól kezdődőleg sorakoznak a kínai falat alkotó bástyák. A Nyugati területéhez közvetlenül csatlakozik a Városliget, szélesen elnyúló zöld foltjával és hosszan megszakítja a város terjeszkedését. A Thököly-út keskeny kifutó sávja hasznavehetetlen, mert rosszul rendezve, a villanegyedövezetbe osztották be. Ezután a régi Lóverseny-tér és a Keleti pályaudvar elzáró akadályá tornyosul fel. A Kerepesi-út fuldoklásig összeszorított torca után a Tattersall, Kerepesi temető és Józsefvárosi pályaudvar tömör sorfala következik. Utánuk mintha még a bűzös övezetet is irigyelnék a kitelepedni vágyóktól, a Népliget és a Ludovika-kert állanak a terjedés elé. Kórházak, teherpályaudvar és a Duna, végét szakítja minden áthaladás reményének s a meg nem szűnő erődív a Ferenc József-hídhöz ér. A Gellért-tér egy túlterhelt várkapunak számít, mert sziklatömegével a Gellérthegy közvetlenül támaszkodik rá. A hegy másik oldalához a város által tetszhalálra ítélt Tabán csatlakozik, egész a várig felkúszva. A vár maga a főváros múzeuma, nem szabad, hogy elsöpörje semmi, aludnia kell zavartalan nyugalmában s örülnünk kell, hogy itt van a közelben, még akkor is, ha a fejlődést akadályozza. Hozzácsatlakozik a Viziváros és a Rózsadomb s ezek egyidőben nagy fejlődésnek indultak. Azonban, különösen a Rózsadomb nagyszerű fejlődése, a Margit-híd túlterhelésé-

vel fokozatosan elsorvad. Óbudára nincs kivezető út s így a Margit-híd után mindössze a Lipótváros keskeny kifutó sávja szakítja meg a Nyugatinál összezáruló akadályövet.

Nagyon kis területet fog körül ez a kínai fal és ezen a kis területen lélekszik a milliós város. Ezen a kis területen fuldokló várost kell, hogy felszabadítsa a két új híd, mert nincs rá mód, hogy az akadályok akármelyikét is fokozatos munkával jelenleg rendelkezésünkre álló anyagi erővel el lehessen távolítani. A pályaudvarok kihelyezése olyan tőke megmozdítását kíváná, amire évtizedekig nem lehet utópia nélkül gondolni sem. A zöld területek beépítésével a város önmagát pusztítaná el. A pesti oldal akadályainak elhárításával kiszabadítani a várost, örültség volna addig, ameddig a budai oldal ligetei tiszta levegőjüket kínálják a sóvárgó, fojtogatott városnak. A budai oldal megnyitását pedig a két híd felépítésével érhetjük el.

A Lipótváros felé megnyitott város ma a rákosi rétek egészségtelen és kulturálatlan lapálya felé terjed. A hatóságok, mint leírtuk, rendszabályokkal szorítják vissza ezt az egészségtelen fejlődést és belegyúrik a még egészségtelenebb zsákba, ahonnét nincs kiút.

Az Újpest—Óbudai híd egyszeribe megváltoztatja a helyzetet. A Lipót-városi szabad terjeszkedés megindul a híd összeköttetésén át az óbudai lapályra, az egészséges lankák s a Római fürdő felé, vagyis arra a vidékre, amit ma a Zsigmond-utca szorongatott toroka vezet az agyonterhelt Margit-hídon át Pestre. Ugyancsak az új híd tehermentesíteni fogja a Margit-hídat és ezzel a Rózsadomb és a Viziváros elsorvasztása is megszűnik. Az így megnyert egészséges vidék jóval nagyobb, mint a város körülbástyázott belseje.

A Boráros-tér—Lágymányosi híd pedig a zsák egészen bezárt oldalain út rést. A IX. kerület ma a zsák feneké, ahol minden poshad és fuldoklik. A híd megépítésével Dunapartot kap ez a légszegény vidék és egy hatalmas friss területet a Lágymányoson.

Az elfojtott városból az új réseken át ki fog özönleni mind az a tömeg, ami ma a halálos túltömöttséget okozza. A város természetellenesen elhelyezett lakossága egyenletesebben fog széjjelterjedni. A lakosság tüdeje levegőhöz jut.

Az új hidakkal a város életében új korszak kezdődik: az egészséges korszaka. Hosszú, kitartó munka kell annak a programnak a végrehajtásához, aminek a két híd megjelenése a kezdetét jelenti. A munkanélküliséget nemcsak a hidak felépítésének munkája fogja enyhíteni, hanem a munkáknak az a sora, ami ezzel egyidejűleg megindul. Utak építése a megnyitott vidékek felé; az utakon villamosok, vasutak építése, autóbusz járatok indítása s ezeknek üzemei hány munkanélkülinek fognak állandó kenyeret biztosítani. Ezenkívül az új vérkeringés átépíti a város belsejét munkahellyé, a felszabadított környéken pedig az új egészséges lakótelepeket építi fel. Ez az átalakulás mennyi iparágat fog felvirágoztatni és hány munkást fog foglalkoztatni.

A piszkos, züllött kör-gangos bérkaszárnnyákból az új hidak fogják kiszabadítani a vérszegény lakókat s ezek fogják megmenteni azokat, akiket még ki lehet szabadítani a tuberkulózis halálos karmaiból. Nagyon jelentőségteljes küzdelem ez. Lengyelországban a legutóbbi hat év

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 körengetegben éljék le egész életüket, ítélik halálra magukat és gyermekeiket.

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

KAFFKA PÉTER