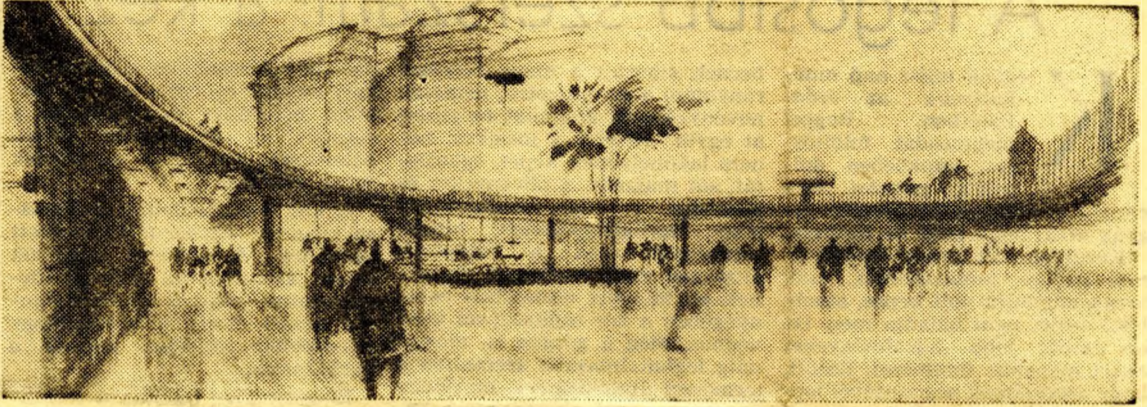


ALULJÁRÓTÓL ALULJÁRÓIG

Városkép a mélyben — Milyen lesz a harmadik?



A Baross téri aluljáró terve. Háttérben a Park Szálló, szemben, a süllyesztett térség bal oldalán a Kerepesi út alatt vezető folyosó, mellette az eszpresszó. Tervezték: Boros Zoltán, Kangyal Ferenc, Balázs László.

E héten lesz fél éve, hogy az első járókelők átmentek az Emke-aluljáró fényárban úszó, tágas csarnokán. A rövid idő alatt is oly megszokottá vált a létesítmény, mintha évtizedek óta ott vezetne útjuk. Aligha idézik fel emlékezetükben az építkezés okozta közlekedési kényelmetlenségeket, a kanyargós terelő útvonalakat, a felásott és lezárt Nagykörutat, a botorkálást az árkádk tövében. S ha mégis, akkor sem akadna senki, aki ne érezné, hogy megérte.

Naponta kétszázezren

Megérte, a jövőben is megéri, nemcsak a kényelmetlenséget, hanem a pénzt, a munkát is. Ez az egyhangú véleménye a városrendezési, forgalomtechnikai szakembereknek is.

Budapest tucatnyi csomópontján előbb-utóbb meg kell építeni

az aluljárót: a Marx téren, a Kálvin téren, a Felszabadulás téren, a Moszkva téren, a Nagykörút—Üllői út kereszteződésében, szinte mindenütt, ahol a metróállomások majd „kiöntik” magukból az emberfolyamot. A belterületi csomópontokon különösen érződik az a hatás, amelyet a statisztika illusztrál: a fővárosban a századforduló óta hatvanszorosa nőtt az egy lakosra jutó közlekedési terület-szükséglet, az útfelület viszont alig a kétszeresére, s az is főleg a peremkerületekben.

De érdemes az eddigi aluljáró-építkezések előnyös forgalmi tapasztalatait is elemezni. Az Astoria-aluljáróban, úgy becsülik, három éven belül, az első metrószerelevények indulásával, naponta 200 000 fel- és leszálló utas halad át. Ilyen gyalogosforgalmat a közbeiktatott szint, az aluljáró nélkül más csomópontokon lehetetlen lebonyolítani. A számítások szerint — a lépcsőn járkálást is kalkulálva — a járókelők 17 százalékos időnyereséghez jutottak itt is, az Emke-aluljáróban is, azáltal, hogy a felszínen a rendőrlámpák miatt nem kell várakozniuk. A felszíni kereszteződések okozta gyalogosbaleseteket teljesen kiküszöbölte az aluljáró. Az Astoria-kereszteződésben minden négy gépkocsi mellett egy ötödik is átjut, a kereszteződés átbocsátóképessége átlag 20 százalékkal nőtt a gyalogsátkelés megszüntetésével.

Vonatkozik ez az Emke-kereszteződésre is, amelynek forgalma csaknem azonos a Marx térivel, a Kálvin térinek pedig a 84 százalékát bonyolítja le. A felszínen körülbelül 40 000 gépjármű halad át jelenleg mind a négy irányba naponta. Az aluljárónak, ha a metró megindul, 140 000 fővel nő a napi forgalma.

Tökéletesítés a tanulságok alapján

A 950 négyzetméteres Astoria-aluljáró 36,5 millió forintba került, 160 építő tizenegy hónapig dolgozott rajta. A kétszer akkora alapterületű, 68 millió forintot igénylő Emke-aluljárón csak egy hónappal tovább, s mindössze 40 fővel több dolgozott. A munkaszervezés javulása tehát szembe-tűnő, és semmi ok sincs kételkedni abban, hogy a következő, a Baross téri aluljárón tovább kamatoztatják a tapasztalatokat.

Erre sok tekintetben szükség lesz. A meglévő két létesítmény alkotói ma már minden bizonynyal egész sereg módosítást említenének meg, amellyel a tanulságok alapján továbbfejlesztene a már elkészülteket. Már az Emke-aluljáró kivitelezésénél is tanultak az Astoria-aluljárónál adódott hiányosságokból. Elhagyták az álmennyezetet, plexilapokkal fedték be a lépcsőkorlátokat, hogy a járókelőket esős időben ne fröcsköljék le az úttesten robogó gépkocsik; az eléggé sötét, gyorsan szennyeződő kehely világítótestek helyett kazettás, esztétikailag is előnyösebb, nagy fényerejű világítótesteket építettek be. Általában tudatosan törekedtek a

tervezők és városrendezők arra, hogy a második aluljáróban jobban érvényesüljenek az esztétikai hatások. Az állandóan elhanyagoltnak tűnő öntött aszfalt padlózat helyét gránitburkolatot alkalmaztak, s az oldalfalakat szegélyező alumínium szerkezeti elemek, a kirakatok, a pavilonok is mind-mind arra mutatnak, hogy a tervezők igyekezete sikerrel járt.

Napsütés, üzletsor

A tökéletesítés azonban nem ért véget, folytatódik a Baross téri aluljárónál, amelynek terveit még nem hagyták véglegesen jóvá, de körvonalai adottak. A Baross-szobor áthelyezése után, a metróállomástól feljőve, több ezer négyzetméteres nyitott „katlanban”, nem egészen háromméteres mélységig süllyesztett térben találják majd magukat az utasok. A fedetlen terület előnye nyilvánvaló: a hatalmas térség takarása betonelemekkel rendkívül drága volna, s igen nyomasztóan hatna. Ebből a süllyesztett térből fedett aluljáró-folyosók ágaznak a Keleti pályaudvarra, a Kerepesi út túlsó oldalára, illetve a Thököly úti, Baross téri üzletsorhoz. A Rákóczi út torkolata felé is ágazik egy folyosó, ez azonban a Rottenbiller utca—Mező Imre út kereszteződésig nyitott lesz. A folyosók a felszínhez, a villamos-járdaszigetekhez, gyalogjárdákhoz vezető lépcsőkben végződnek.

A világítást, a burkolóanyagok felhasználását, s az Emke-aluljárónál is kifogásolható utasirányítást, tájékoztatást ennél az aluljáró rendszernél tovább tökéletesítik, s a belső elrendezésnél észrevehető lesz a praktikusságra, a modernsége törekvés, például az üzletek révén. A gyalogos-aluljáróban elhelyezett üzletsort külföldön sem nézik jó szemmel, a szellőzés, a csatornázás, az áruellátás okozta nehézségek, a torlódás veszélye miatt. A tetszetős bécsi Ring-aluljáró üzletsora — úgy tudjuk — a mai napig is híján van az egészségügyi hatóságok hozzájárulásának, de a bécsi városi szervek sem rajonganak a föld alatti bolthálózatért. A Baross téren is csak módjával élnek majd a lehetőséggel, de mindenesetre haladás, hogy a Thököly úthoz vezető aluljáró-folyosón kürtővel szellőztethető, áruval könnyen ellátható, falba épített üveggalériákban virágüzletet, óra- és ékszerboltot, könyvüzletet, édesség- és dohányboltot, újságpavilont rendeznek be. A Kerepesi úthoz ágazó folyosók és nyitott térség sarkára, a forgalmat nem akadályozó holtterbe eszpresszót terveznek, s tekintettel arra, hogy ez a rész napsütötte aluljáró lesz, nyáron a vendégeket kívül is ülőhelyek, asztalok fogadják majd.

A Baross téri aluljárórendszer — lehetséges, hogy a munkálatoikat már az idén megkezdik — tervezése arra utal, hogy a városrendezési, városépítési törekvések a szó szoros értelmében is „elmélyültebbek”, nemcsak a felszínen érvényesülnek, s azt a célt tűzik ki, hogy a jövőben az aluljárók is szorosan a városképhez tartozzanak.

Fekete Gábor