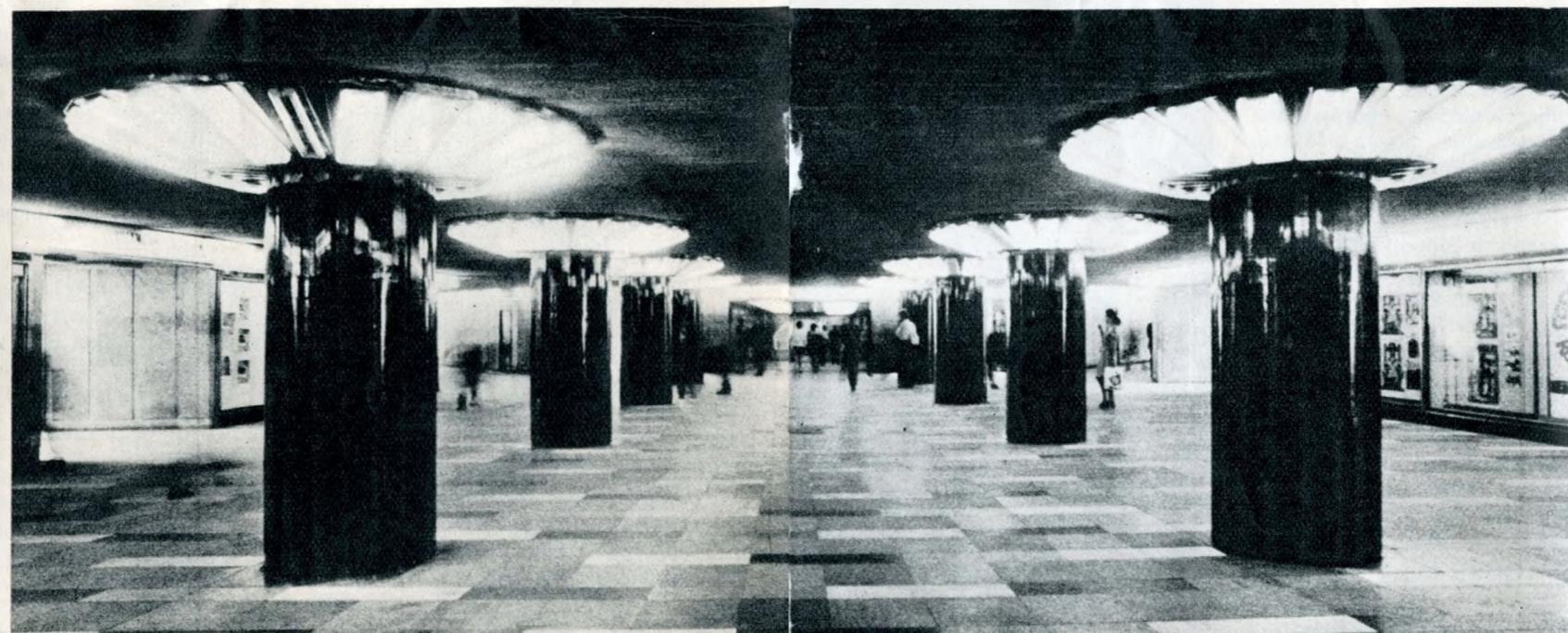


Nagy Elemér

Gyalogosok a föld alatt



Lejárat az Astoriánál



Az elsőként megépült Astoria aluljáró



Lejárat az EMKE-nél

Nem egy vidéki városunkat szeli át vasútvonal. A bazaltágyzatban csillogó acélpályák, a zengő-bongó vezérlő huzalok s a csilingelő sorompók néha hosszú negyedórákra szétvágják e települések élő organizmusát.

Ilyen vasúti sorompónál éltem át én is gyermekkoromban, nap mint nap, a gyalogos ember és a gépesített forgalom ütközését. Persze akkor a jelenség másik oldalát néztem, sőt élveztem: a látványt. Sopronban, az Alsólőver utca északi végén két sorompó is utunkat állta, pár lépésnyire egymástól. A GYSEV piros-fehér csíkos gördülő rácsait majd minden délben éppen előttünk húzták össze. Mi hátitáskás iskolás gyerekek szorosan a hideg vasprofilokhoz nyomakodva, áhítattal vártuk a közeli állomásra egyre erősödő dohogással elősistergő vasszörnyeteket, s a lokomotív mögött gördülő személy- vagy teherkocsikat nagy gonddal le is számoltuk. Mit törődünk mi akkor a többi, a sorompóhoz torlódott türelmetlen gyalogossal, a sok kerékpárossal, a lovaskocsikkal s az esetleg ott veszteglő egy-egy autóval. Nekünk ez mindennapi szórakozás volt; örültünk, ha előttünk zárták a sorompót.

Ez a régi kép mai építészszemmel nézve — ha az emléket a gyermekkor ráakta puha burkából kibontom — a városi gyalogos durva korlátozását mutatja; erőszakkal kikényszerített tiszteletadást jelenít meg a gép, a mechanikus erő, a sebesség előtt.

S ma ugyanígy állok percekig, nap mint nap, a milliós Budapest nagyobb útkereszteződéseinél, járdán vagy járdaszigeten. Igaz, nem acélsorompó előtt, de még nagyobb veszélyben, csak saját idegrendszerem néha ugyancsak törékeny reflexsorompójával védve.

Át akarunk menni a Calvin téren, de nem tudunk lelépni a járdáról; véd az értelmünk és figyelmünk. Előttünk zsúfolt autóbuszok robognak el, teherautók dübörögnek, autók suhannak, motorkerékpárok recsegnek egymást hajszólyó elnyúló falkákban, s éppen elindul egy villamos. Ott állunk, összecsoportosult türelmetlen gyalogossal, a sok kerékpárossal, a lovaskocsikkal s az esetleg ott veszteglő egy-egy autóval. Nekünk ez mindennapi szórakozás volt; örültünk, ha előttünk zárták a sorompót.

A nagyvárosok forgalma egyre csak sűrűsödik évszázadok, sőt évezredek óta. Már az antik világ metropolisaiban is sok baj volt a

kocsikkal, a kikötői rakodásokkal. Régi metszeteiken látható: Viktória királynő Londonjában már forgalmi dugók zárták el néha az útkeresztezéseket. A robbanómotor hozta azután magával azt a nyomasztó forgalmi krízist, melyet egyelőre képtelenek vagyunk gyökerében feloldani. A múlt század végének településkonzentrációiban vált kiélezetté a kérdés, amire a századforduló után kíséreltek meg először építész és várostervező teoretikus elmék valamiféle választ adni.

A megoldás elméletileg könnyebbnek látszott, mint a megvalósítás. Ha már nem boldogul egymás mellett a modern, nagy laksűrűségű városi település terein, utcakereszteződésein gyalogos és gépjármű — el kell ezeket egymástól választani. Egyszerűbb volt a rendezés, a szabályozás, és mindenekelőtt olcsóbb. Rendőr karjelzése vagy forgalmi lámpa színes fénye jelzi, mikor közlekedhet a jármű, mikor a gyalogos, s melyik milyen irányban. Időt rabló és egyre nagyobb türelmet, figyelmet igénylő, ezen felül veszélyes rendezés, járműnek és gyalogosnak egyaránt.

A másik lehetőség a kétféle forgalom térbeli, pontosabban szintbeli elválasztása volt. Az egymás útját keresztező járművek és gyalogosok útvonalait egymás fölé vagy egymás alá kell rendezni. A nagy metropolisok városi gyorsvasútjai a föld alá kényszerülnek vagy hatalmas viaduktokon robognak (Párizs, London); esetleg nyitott bevágásokban jelölték ki pályájukat (Bécs). A mérnöki tudományok fejlődése látványos szerkezetekkel, áthidalásokkal, alagutakkal gazdagította az egyre zsúfoltabb városképeket.

A századforduló óta a korszerű városépítés teoretikusai az új lakásforma kidolgozása mellett a városi közlekedés átfogó rendezésére is javaslatot tettek. Ezekben a terv-vázlatokban azonban a probléma funkcionális megoldása mellett mindig jelentkezett valami sajtáságos hódolat is a gép, a modern járműközlekedés előtt. Gyakran inkább a lokomotívok, a benzin- és nyersolajmotorok hajtotta járművek akadálytalan száguldásának, vagy legalább a gépekhez méltó rendezett közlekedésnek biztosítottak kezeteket; kevésbé gondoltak az ember védett, nyugodt közlekedésére és környezetének

harmonikus kialakítására. A futurista képzőművészet szívesen használta fel képein és szobrain a mozgás, a változás megjelenítésére e gépeket, közlekedési eszközöket. Jellegzetes építészeti példa erre az olasz Sant'Elia futurizmusa, mely azonban csak rajzokban, sodró dinamikájú városképvázlatokban maradt az utókorra (Citta Nuova 1914). E nagyszabású vízió lapjain a mozgalmatlan tömörödő-torló épülettömbök között városi gyorsvasutak, autómobilok rohannak s széles gyalogjárók feszülnek át magas hidakon, mérész lépcsőzeteken.

A szintben elválasztott közlekedési rendszerre nagyszabású elképzelést rögzített Le Corbusier is, az 1920-as és 30-as évekből származó városterveiben, vázlataiban. Elképzelése: visszaadni a gyalogos jogát és biztosítani emberi méltóságát a városi közlekedésben, hogy szabadon, akadály nélkül közlekedhessen lakókörzetében. A gyalogos ember — tervei szerint — a természetes talajon mozog, parkokban és fák között vezetett sétautakon; a géperejű közlekedés pedig fölötté, vasbeton hídrrendszeren zajlik.

A technikai kötöttségek és főleg a gazdasági lehetőségek azonban az ideális várostervek elképzeléseivel ellentétben már kezdettől fogva csaknem mindegyiket a gyalogos embert kényszerítették alulra, és pedig a föld alá. A zsúfolt városok utca- és térburkolata, kő és aszfalt epidermise alatt szüntelenül lüktető ér- és ideghálózat: a számtalan vezetékek és közmű alig tette lehetővé nagyobb keresztmetszetű alagútrendszerek kialakítását, melyekben személygépkocsik és különösen nagyobb géperejű járművek akadálytalanul közlekedhettek volna. A gépkocsiút kötött lejtési és kanyarodási követelményei, szellőzési igényei szintén igen költségessé tették volna az ilyen elrendezést.

A gyalogos ember kisebb alagútmagasságot igényel, lépcsőkön és felvonókon vagy akár mozgólépcsőkön kisebb területen könnyebben teszi meg a magasságkülönbséget, s az útvonalvezetés hirtelen töréseit is könnyebben tudja elviselni.

A nagygéretű várostervek álmaiból így csúszunk le, gyalogos városiakok, a gigantikus metropolisok gyomrába, lépcsőkön le és fel, végtelenné tetsző folyosókon bolyongva, hirtelen

elágazásban megriadva; s most minden erőfeszítésünk olyan tervek megvalósítására irányul, melyek e kényszert elviselhetőbbé, sőt a lehetőség szerint széppé teszik.

A nagyvárosi gyalogos aluljárók történetét és megoldásuk számtalan változatát nem tudjuk felvázolni, hiszen jó százesztendő van már nem egy párizsi, londoni vagy New York-i aluljáró rendszer mögött. Közismert azonban, hogy éppen az említett városokban jelenik meg a legjellegzetesebb elrendezésekben és legnagyobb méretű együtteseiben.

Változatos szolgáltatás, sőt szórakozás is várja itt a gyalogjártót. Egész kis városi belsőtégek épültek ki a föld alatt, összekötte a nagy irodaházakat, áruházakat, s természetesen a különböző főútvonalakat (New York, Rockefeller Center).

A közelmúltban épült budapesti gyalogos aluljárók szerényebb méretűek s tagoltságukban is egyszerűbbek. A külföldet járó magyar turista számára már csak közelsége miatt is a bécsi operai aluljáró volt az összehasonlítási alap, mely méltán

keltett nagy szenzációt az ötvenes évek végén meginduló, Nyugat felé tett utazások első állomásán. Megbámultuk a közepén színesen virító eszpresszóját és körös-körül a sok kirakatot, mentünk le és fel vadonatúj mozgólépcsőin, melyek még a bécsiek számára is újdonságnak számítottak.

S azután nemsokára nálunk is feltúrták a köveket az Astoria előtt, a gyalogosokat tarka fakorlátok oldalt terelték, s a régi Zagya-hídon dőcögött át a villamos sokáig-sokáig, míg végre megnyílt az aluljáró. Szűkebb, alacsonyabb volt, mint a bécsi, mozgólépcsők és eszpresszó nélkül. A nagy várakozás után bizony szerénynek találtuk. Álmennyezetét nemsokára cserélni kellett, s új belső ruhája valamit javított is rajta.

Az EMKE aluljáró, a Nagykörút és Rákóczi út keresztezésében, már igényes burkolatokkal, tágasabb, magasabb térrel, nagyobb terjedelmű kiágazó folyosókkal épült. Majd a Keleti pályaudvarnál, legutóbb az Üllői úton is új átjárórendszer könynyített a zsúfolt keresztezések gondjain. Már megszoktuk a föld alatt visszhangzó szivajt, a széles áradatban hömpölygő lépcsőn-



A Baross téri aluljáró nyitott része

Pavilonsor az Üllői úti aluljáróban



járókat, s a néhány percnyi búcsút a külvilágtól.

S kezdjük megszokni a sok bosszúsággal, zajjal, piszokkal járó hatalmas átalakítási munkákat is; gyorsabban és szervezettebben mennek, és sokszor igen látványosak. A budapesti gyalogjáró most már tudja, hogy a forgalom ilyen időleges zavarai nagyobb távlatban gyorsabb, harmonikusabb forgalmat eredményeznek majd. A gyalogos aluljárók előnyeit nem kell már magyaráznunk, hiszen a főváros több pontján a mindennapi élet bizonyítja. Ha lépcsőjárás árán is, elkerüljük a várakozást, a veszélyt; a géperejű forgalom is gyorsabb; pontosabbak az indulások és irányváltások a kevésbé fegyelmezhető gyalogos tömegek eltűnésével.

Helyes lesz talán, ha személyes számadást is végzek. Hogyan is állok én ezekkel a budapesti aluljárókkal? Kellemetlen kényszernek érzem-e, ha utamba kerülnek, vagy szívesen teszem meg a kis kitérőt a mélybe?

Vizsgálom magam.

Ahogy lefelé indulok a lépcsőkön, a mellettem és velem szemben özönlő emberek között, mindig egész halvány várakozás támad bennem. Valami eseményt várok, valami történetet odalenn, valami újat, váratlan szenzációt. Árusokat talán, akik olcsó s hasznos apróságokat hirdetnek, reklámokat filmekről, éttermekről, színes könyveket, látványos tárgyakat és látványos zsúfoltságot. Azt várom, hogy levonulásomnak értelme legyen, hogy a kerülő, amit megteszek, adjon valami külön élményt, amit újra a felszínre kerülve, néhány másodpercig még magammal viszek. Róma egyik igen sivár aluljárójára például azért emlékszem, mert benne szenzációs nyakkendőket árult két szicíliai; vagy a stockholmi T Centralen labirintusára: áruházi bejárói, csoportos telefonfülkéi miatt. Megjelennek képzeletemben Párizs füledt, mégis kedves emlékü végtelen metrófolyosói, a accordéon dalaival, a padlóra rajzoló kócos vándorművészekkel, a plasztikát és ötvösmunkát kiállító néger fiatalokkal. Ezért örülök az Astoria aluljáró mégannyira zsúfolt terében a villamosjegy-árusnak, a sorsjegykikiáltónak. Ha csak egyetlen percre is leköti figyelmemet, elfelejtem a rohanást, a felettem dörömbölő villamosokat és zúgó autókat, értelmet nyert a négy-öt méter szintkülönbség megtétele. Az EMKE aluljáró és az Üllői úti kereszte-





A Baross téri aluljáró felülnézetben

Az EMKE aluljáró



A Baross téri aluljáró eszpresszója

zés tervezői, bár szerény eszközökkel, már tudatosan teremtettek változatos miliőt. Utcai szolgáltatásokat: telefont, újságarúst, kis kiállítás-értékű vitrineket és természetesen hirdetéseket állítottak útunkba. Az EMKE aluljáró minden kijárata, nyílása más-más világba vezet. Az éjjel-nappal Közért változatos kirakata az egyik pólus, míg az átellenes oldalon a Corvin áruház fényes alumíniumhomlokzata, csobogó víz a téren és a Rókus patinás tömbje. Egy másik széles nyíláson a földalatti lüktető személyforgalma árad át, odébb a híres EMKE kávéházhoz érkezem fel. Szívesen megyek a Keleti pályaudvar alsó pénztár-csarnokába, vagy keresztezem az Üllői utat lent, a fekete rugalmas gumiszőnyegen. Nekem nem hiányzik a mozgólépcső. Kétségkívül kényelmes, mint szállító-szerkezet s rajta állva az állandóan változó képek bennem mindig valami nagy mozgalmasság érzetét keltik; de felszínre érkezése egy újabb kis építményt kívánna, ami az utcaképben szinte megoldhatatlan motívum lenne.

Tovább figyelem magam. Jó érzéssel megyek át a gumiszőnyegen, ha árnyékmentes a világítás, de mégsem vakító. Fontos követelmény a szellőzés, a megfelelő állandó légállapot biztosítása is. Az aluljárók a csúcsgalmi időben percnként

jelentős tömegeket bocsátanak át, tehát a zaj kellő tompítása, az akusztikai hatások megoldása szintén speciális igényeket támaszt. S hogy az itt kapható impulzusok végére járjunk: a szaghatásról sem szabad megfeledkeznünk. A kellemetlen szagok felszámolása elemi követelmény; de ez a tényező gazdagító elemként is szerepelhet minimális vendéglátóipari egységek telepítésével: a kellemes kávé- és gyümölcsillatok mellett még az ízlelés örömeit is felkínálhatják az áthaladó gyalogosnak.

Talán túl is futottunk a célra; de bizonyos, hogy ebben a műszaki feladatban egy minden érzékünket megmozgató totális architektúra lehetősége rejtőzik.

A városi gyalogosaluljáró, a maga sokrétűségével, a rohanó nagyvárosi ember számára bizonyos vonatkozásokban a közösségi központ szerepét vállalhatja; ugyanez a felszínen, a környezet lenyűgöző méretei, a járműforgalom sebességének és zajának zavaró hatásai mellett ma már alig képzelhető el egy meglévő városszerkezetbe építve. A világos térbeli tagoláson, a tartós és tetszetős anyagokon, az értelmes és szükséges információs grafikán kívül sok részlet, megannyi tényező teszi majd ezeket az aluljárókat olyan centrumokká, melyek maradandó benyomást tesznek fővárosunk lakóira.