

BUDAPEST KIVEZETŐ ÚTJAI

A NAGYVÁROSOK kialakulásában a természet törvényszerűsége uralkodik. Ahogy a tengereknek és tavaknak megvan a maguk kisebb-nagyobb gyűjtőmedencéje, ahonnan a csapadékvíz patakok és folyók útján összegyűl, éppúgy van minden városnak is kisebb vagy nagyobb gyűjtőterülete, ahonnan a kultúrenergia közlekedő utakon át a városokba ömlik. Az utak egy pont felé összefutó hálózatán át beömlő energia a városok átformáló gépezetén átalakul és visszajár, mint termékenyítő erő, a gyűjtőterület minden részébe. A kultúrenergiáknak ez a körforgása valóban hasonlít a víz körforgásához; a nagy gyűjtő tavak és tengerek párolgása éppúgy táplálja az őket életben tartó forrásokat, mint ahogy a város az életet jelentő s felé áramló erőtelepeket gazdagítja kultúrtermékeivel. A múlt században kiépített vasúthálózat döntő fordulatot jelentett a városok kialakulásában. A vasútvonalak éppúgy szeltek át a nyers területeket, mint ahogy a csatorna szeli át a mocsaras vidéket. Az új gyors és jó közlekedési eszköz új áramlást indított meg a főváros felé, úgyszólván lecsapolta a vidéken szétterjeszkedő energiát és bevezette a városba. Természetes, hogy az új mesterséges útvonalak áramlása megduzzasztotta a főváros gyűjtő tavát és ez a hirtelen megnövekedés nagy kavardást és örvénylést idézett elő.

A főváros szerepét és az országgal való kapcsolatát gyakran hasonlítják a szívhez és a vérkeringéshez, holott a vérkeringés egy sokkal kialakultabb és tökéletesebb szerkezet útján működik. Hol van attól ma még a nagyváros, hogy külön utakat tartson fenn a beáramló és külön a kifelé áramló erők számára. Ma, sajnos, még csak ott tartunk, hogy kezdik felismerni az ország útvonalhálózata és a főváros élete közötti kölcsönhatás fontosságát. Mikor a vasúthálózat kiépítésével bekövetkezett a városok szédítő megnövekedése, ez meglepetésszerűen készületlenül érte a városok hatóságait. A vasútvonalak lefektetésénél és a pályaudvarok elhelyezésénél nem voltak tekintettel arra a hatásra, amit ez az építés a városból természetszerűleg kiváltott és ez nagyon sok zavart okozott, úgyszólván felborította a város egyensúlyát. Az új egyensúly pedig nagyon nehezen bontakozott ki és a kibontakozás küzdelmében jelent meg mint segítő erő a városrendezés tudománya. A belső berendezkedést kellett öntudatos és tervszerű gazdálkodással a megduzzadt erők számára alkalmassá tenni. A városrendezés tudomásul vette a pályaudvarokat mint új forgalmi gócpontokat és ehhez alakította a megnagyobbodó város terveit. A vasút, illetőleg a kötött pályán mozgó jármű hatalmába kerítette a várost. A régi országutak

degradálódtak. Nagyjából mellettük épültek meg a főbb vasútvonalak, sokszor a szekérutak terjedelmének a rovására is. A főváros és az országrészek közötti kölcsönhatás fontossága nem jött számításba a város szabályozásánál és ez később fenyegető problémának lett az okozója. A természet törvényszerűsége ma újra előtérbe tolta a régi országutak szerepét, sőt fokozott mértékben még fontosabb szereppel ruházta fel azokat.

A víztükörbe hulló vízcepp először hullámdombot duzzaszt fel, hogy azután szétterülve gazdagítsa a víz tömegét. A vasutak korának felduzzasztó ereje manapság szétterül a város nagy körzetére és ezt a jelenséget a motoros járművek elterjedése kíséri, mondhatni ezeknek a hatalmával és felhasználásával vízi keresztül. A város élete már egy ízben felmutatott egy ilyen törvényszerűen lezajló gazdagodást. A középkori időkben volt ez. A középkori erőd vonzotta védett helyével a vidék lakosságát és az emiatt megnövekedett város önmaga lerombolta a körítő falakat, hogy szét terülhessen a környező területen. Hasonló korszakot élnek át mai időkben is a nagyvárosok, csak sokkal bonyolultabban. Újra döngeti a megduzzadt város a maga köré épített gátló övét. A vasutak építése után kibontakozó városi rend ugyanis különböző közcélokra igénybevett területekkel zárta körül a fejlődés lehetőségét. Temetők, erdők, ligetek, népkertek, vágóhidak, gyártelepek, teherpályaudvarok és pályatestek zárt láncolata övezi ma a nagyvárosokat. Ezt az új erődfalat töri át itt-ott a befutó vasútvonal és a régi országutak vonala, ezek vezetik be a város energiáját, mondhatni a fűtőanyagát. Már egypár évtizede elérkezett a legtöbb nagyváros a maga által körülhatárolt terület telítettségéhez és megindult természetszerű folyamatként a környék beépülése. A külső telepek szoros kapcsolatban vannak a belső várossal és ennek a kapcsolatnak a forgalma fogja megbontani a várost övező gyűrűt. Így volt ez a középkorban is. Az erődfalakon kívül már régen virágzó városrészek voltak, mikor megkezdték az erődítések elhordását. Hosszú idő telt el, míg a vár sáncait és árkait forgalmas körutak foglalták el. Sokáig elképzelhetetlen volt, hogy a város falak nélkül is meglegyen. Az új kor, az új követelmények maradék nélkül elsöpörték a nyomokat is. Eleinte falakat húztak az új települések köré is, de ezek mind kényelmetlenebbé és mind fölöslegesebbé váltak. A várkapuk bizonyultak legelőször szűkeknek s ezért a környékbeli települések több és több kapu nyitását tették szükségessé s később a kapuk egyáltalán szűkek és alkalmatlanok voltak a forgalom kényelmes lebonyolítására.

Hasonló helyzetbe jutottak manapság újra a nagyvárosok. A vasúti fővonalak nem alkalmasak a közvetlen környék bekapcsolására, mert ez zavarja a nagy áramlást: az egész országgal való kapcsolat sima, zavartalan fenntartását. A helyi érdekű vasutakra hárult minden teher. A kistávolsági pályatestek lefektetésénél azonban a legnagyobb nehézséget az okozta, hogy a város határát a közcélokat szolgáló nagyterületek sorfala zárta el. Igénybe vették hát a mai „kapukat”: a városba futó régi országutakat.

A környékbeli települések mindinkább szaporodtak és különösen nagy lendületet vett ez a törekvés a motoros járművek elterjedésekor.

A régi kivezető utakat egyrészt a lefektetett vágányok, másrészt a kitelepedéssel számot nem vető városrendezés szerint beépült külváros annyira megszükitette, hogy autók és különösen az autóbuszok forgalmát nem képesek levezetni. Az itt kínlódo forgalom veszedelmes gátlását jelenti az országgal való kapcsolat lebonyolításának, pedig az autóközlekedés elterjedése az országutak szerepét ma már egyenlővé tette a vasutakéval. Tehát ahogy annakidején a fővonalak mentesítése érdekében helyiérdeku vasutakat építettek, éppúgy kell ma a főútvonalak mellett, illetőleg között, helyiérdeku utakat kiépíteni. Ez pedig nem jelent egyebet, mint az új erődfal megbontását új kapukkal. Ma ugyancsak a külső település követeli a valamikor nagyon megfelelő helyre sorakoztatott, a város határát jelző lakatlan területek láncolatának megbontását.

Minden nagyváros rájött már arra, milyen nagy veszélyt rejt magában az, hogy a környékbeli települések forgalma megzavarja, sőt hovatovább lehetetlenné teszi az országgal való távolabbi kapcsolat síma lebonyolítását. Ha a városoknak körülvevő záróövét nem is lehet hamarosan elbontani, a szűk és veszedelmes kapukat ki kell szélesíteni, még pedig a kivezető főútvonalak fontosságához mérten és ezenkívül a környékbeli települések számára új helyiérdeku utakat kell építeni. A környékbeli autóforgalom napról-napra nő. Londonban már évekkel ezelőtt garage-pályaudvarokat építettek 150—200 autóbusz számára tekintélyes váró- és éttermekkel. Az Euston-pályaudvar közelében épült garage-pályaudvarból több mint 100 autóbuszjárat indul ki a környék felé. Hasonló méretekben fejlődik a külső települések forgalma a többi világvárosban is és mindenütt a távolsági forgalom megbénításának a veszedelmével jár karöltve. A távolsági forgalom, vagyis a kivezető utak kérdése ezek szerint szorosan kapcsolódik a környékbeli települések kérdésével. Eddig a környékbeli települések majdnem mindenütt ötletszerűen, irányítás és terv nélkül fejlődtek. A helyiérdeku vasutak rendszerint már meglévő települések felé épültek ki s tekintettel arra, hogy a régi országutak környéke kínálkozott leginkább a letelepedésre, úgyszintén vasútvonal kiépítésére is, ezek a telepek nagyobb részben a kivezető utak irányában keletkeztek az országgal való kapcsolat veszedelmére. Nagyon ritkán használták ki a vasútépítés telepítési jelentőségét, pedig ez mindannyiszor sikeres kísérletekre vezetett. Londonban például a Golders Green vonala 25 évvel ezelőtt épült ki, egy teljesen lakatlan vidékre és ma 14 millió utasforgalma van egy évben. Az ilyen pályatestépítéssel el lehet terelni a telepítést a főútvonalak környékéről és a mai autóbuszközlekedés korában helyi útvonalak kiépítésével is. Legtöbb nagyváros megtalálta már a módot, hogy a környékével összeköttetésbe jusson és a telepítési kérdéseket rendezze és irányítsa és ott, ahol ezt a kapcsolatot nem tudták megteremteni, ott a kivezető utak, vagyis a távolsági forgalom kérdése a szó szoros értelmében kátyúba jutott.

Ez A MAGYARÁZATA annak, hogy Budapest kivezető útjainak problémája végzetesen nehéz kérdéssé lett. Budapestnek nincs kapcsolata a környékével, a külső települések vadul burjánzanak a főváros

körül és a főutóerek megnyomórításával megfojtással fenyegetik a várost. Pedig a régi országúthálózat szerencsésen helyezkedett el Pest körül és ma még kisebb javításokkal megmenthető, és a jövő autóforgalmának megfelelővé tehető volna, ha a települések kérdését szerencsésen sikerülne elintézni.

Mindössze kilenc kivezető útja van Budapestnek, mind a kilencnek megvan a maga jelentősége, a maga hibája és a maga orvossága is. Észak felé a vád országút fut ki a fővárosból. 234.000 ember lakja a csonka országnak azt a részét, amit ez az út köt össze a fővárossal. Vác és Verőce között ágazik ki belőle a Balassagyarmat—Kassa felé vezető főút. Ez a leágazás ma nagyobb jelentőséggel bír, mint az útvonal természetes dunamenti folytatása — a Komárom, Pozsony, Érsekújvár-i út —, mert az Szobnál beleütközik a határba és ez ma a forgalom szempontjából lényeges korlátot jelent. A jelenlegi határ a Felvidék és a Tátra forgalmát metszette el az úttól. Idegenforgalmi jelentősége ezért lényegesen megcsappant s ma inkább weekendforgalmi jelentősége van, mert a kirándulók kedvenc vidéke, a Börzsöny-hegység felé vezet. A vácontúli Dunaszakasz kedvelt nyaralóvidékké fejlődött ki, a Verőcénél elágazó Katalin-pusztai út pedig az autó- és motoroskirándulók frekvenciált útja. A vád út ezek szerint weekend időben van erősen igénybevéve, de méretezése általában ennek az időszakos túlterhelésnek is megfelel. Egyetlen rendezésre szoruló része a főváros határánál van az esztergomi vasúti aluljárónál. Itt az út tengelyében van elhelyezve a terjedelmes villamos végállomás és az út egészségtelenül kanyarogva kerül ki ezt a részt. Újpesten az út keskenyebb, mint a fővárosban, még a villamoshálózat is jelentékenyen zavarja a forgalmat. Ez a helyzet jellemző a környező városok városrendezési függetlenségének hátrányára. A két különböző városrendezési szerv kapcsolathánya okozza, hogy az aránylag kis áldozatokkal rendbehozható útszakasz még mindig mai szerencsétlen állapotában van. Ha létesül egy városi körzeten túlterjedő hatáskörrel rendelkező hivatalos szerv, annak első munkái között kell, hogy szerepeljen ez a határnál levő útszakasz rendezése.

Hasonló karakterű a másik északi irányban kivezető útvonalunk, a Szentendre—visegrádi út. Kereskedelmi forgalma úgyszólván semmi. Idegenforgalmi nyaraló, illetőleg hétvégi forgalma azonban éppoly fontos, mint a váci uté. Ma még mindössze csak 32.000 lakosa van annak a vidéknek, amit ez az út kapcsol össze a fővárossal, de az egészséges nyaralóvidék rohamos fejlődésére lehet számítani és főleg ezért nem szabad figyelmen kívül hagyni a fővárosba való becsatlakozását. Ez az út a dunamenti nyaralóvidék kivezető útja s ezért hozzá kell csatolni az erre fekvő összes üyen jellegű településeket. Ma ugyanis a főváros előtt elkanyarodik az út a Dunától és kisebb falusi telepeken visz át. Természetes folytatása, illetőleg városi kiindulása már megépült a Nánási-útban, de a csatlakozás még tervbe sincsen véve, úgyhogy ma a városkörnyéki dunai települések út nélkül kínlódnak. Nyári vasárnapokon tízezzrel zarándokolnak erre a kirándulók, gyalog, ki a vasúti hídon, ki a szentendrei út felől a homoksvatagon át.

A dunaparti nyaralót kiépítése idegenforgalmi szempontból idővel nagyon fontossá lesz, hiszen a visegrádi Dunaszoros bátran felveheti a versenyt a baedekerek csillagos látványosságaival. Aránylag sokkal kisebb területen értékesebbet tud nyújtani, mint a Rajna, mert a természetesség bájosságát és romantikáját őrizte meg. Ma még mostohán bánunk ezzel a vidékkel, de hamarosan el kell jönnie annak az időnek, mikor a főváros felismeri ennek a kapcsolatnak a fontosságát és idevezető külön autót út építését fogja tervbe venni. Az új útvonalnak nem szabad bekanyarodni az óbudai lapályra, hanem mindenütt a vízparton kell végighaladnia. A város területén kívül ennek az előkészületnek semmi nyoma sincs. Egészen Szentendréig, amíg a Dunát eléri az út, ezer akadállyal kell megküzdenie az utasnak. Az országútra épített vágányok különösen a befelé haladó forgalmat összeszorítják úgy, hogy egy kocsisor is alig tud rendesen közlekedni. A helyi érdekű vasutak pályatestének itteni lefektetése jellemző arra, hogy egy rövidtávolságú vasútvonal kedvéért milyen meg gondolatlansággal tudták a nagyobb fontosságú kivezető országutat megnyomortítani. A szintbeni veszedelmes kereszteződéseket csak úgy lehetne megszüntetni, ha a HÉV végállomását kihelyeznék a mai FUatori-gát állomáshelyére. Még ezzel sem volna megoldva a kivezető út kérdése, mert a Zsigmond-utcába fut, ami a Császár-fürdőnél 3 méter széles szabad pályatestre szűkül össze s a helyzetet még az is súlyosbítja, hogy ezt a veszedelmes szorost még egy sokkal fontosabb kivezető útunk, a bécsi ország-út nagyjelentőségű forgalma is terheli. Részben való szabályozással ezen a helyzeten nem lehet segíteni, mert a Rózsadomb és a Duna közötti szűk sávon a Császár- és Lukács-fürdő forrásai és épületei fekszenek s a gyógyfürdő területét nem volna üdvös nagyforgalmú út átvágásával megzavarni. Egészséges megoldást csak Óbuda végleges szabályozása és az új Óbuda—újpesti híd felépítése hozhat, amikor is úgy a bécsi, mint a visegrádi forgalom még a gyógyfürdők szűk szorosa előtt átterelődik a pesti oldalra.

A pesti oldalon általában szerencsésebb a kivezető utak helyzete. A Kerepesi-út Hatvan, Gyöngyös, Salgótarján, Eger, Miskolc és Sátoraljaújhely vidékét, vagyis a mai ország Tiszától északra eső területét köti össze a fővárossal. Mintegy 850.000 lakosa van ennek a területnek, tehát a kereskedelmi kapcsolata lényegesen nagyobb, mint akár a váci, akár a visegrádi úté. Az időszaki megterhelést, vagyis a hétfégi rohamokat ez az út is megéri és különösen meg fogja érezni a jövőben, mert a Mátra- és a Bükk-hegyvidékének turistakultúrája évről-évre jobban kifejlődik. Jellemző ez a kivezető út arra, hogy a városkörnyéki települések milyen túlzottan terhelhetnek egy kivezető utat. Gödöllő még környékbéli településnek számít, mert ottani lakosok sokan járnak állandóan be a fővárosba. Ennek a településnek a kivezető fővasúton kívül két helyi érdekű vasútvonala van Pest felé, de a kocsi forgalmat az egyetlen nagy távolsági forgalommal megterhelt kivezető főútvonal vezeti le. Ugyanezt az utat a HÉV pályatest is megszőkíti és Gödöllőtől kezdve egész a fővárosig egymást érik a nagyforgalmú környékbéli települések. Hiába van, eltekintve a szintben való más kereszteződéstől, aránylag nagyon jó becsatlakozása

a főváros forgalmába, mégis a környékbeli települések, valamint a lóversenyek forgalma mindig növekvő mértékben okoznak zavarokat, úgyhogy hovatovább lehetetlen lesz nemcsak a távolsági közlekedés sima lebonyolítása, hanem az idehelyezett repülőtér rendkívül jelentős becsatlakozásának zavartalan biztosítása is. A városközi rendezésnek egyik nagyon fontos feladata lesz, hogy úgy a repülőtérnek, mint a kerepesi útra háramló településeknek helyiérdekű útvonalakat biztosítson, és ezáltal a kivezető út nyugalalmát és használhatóságát lehetővé tegye.

A keleti irányban kivezető jászberényi út aránylag nem nagy területet, körülbelül negyedmilliónyi lakosú vidéket csatol be a fővárosba, azaz csatolna be, de az új erődfal ezer akadály a közt bukdácsolva szét-szórja a forgalmat, mielőtt még a város belső területeire érne. Már Kőbányán szűk síkatorokon vezet át és a halásorompón keresztül a keskeny Baross-utca felé igyekeznek. Az új városrendezési terv ugyan gondoskodik róla, hogy a kőbányai szűkületek megszűnjenek, de ugyanazzal az áldozattal, — amit ez a terv követel — el lehetne érni azt, hogy a salgótarjáni úton keresztül a Népszínház-utca felé terelődjék az út forgalma. Ez sokkal természetesebb útvonal volna és el lehetne kerülni a halásorompót is a MÁV vágányai felett.

A budapesti kivezető utak között mondhatni a legszerencsésebb helyzetben az Üllői-út van. Cegléd—Szolnokon át másfélmillió lakosságú vidék forgalmát bonyolítja le. A pesti oldal kivezető útjai között ez a legforgalmasabb, de mégis megfelelő szélességgel hatol be egész a nagy körülig. Igaz, hogy villamos-pályatestek fekszenek ezen a kivezető úton is, de legalább az Orci-úttól úgy vannak elhelyezve, hogy a távolsági forgalmat nem zavarják. Ha a belső Üllői-úton középre helyeznék a villamos sínpárokat, akkor a kivezető utak mintájául szolgálhatna ez az útvonal.

Elég szerencsés helyzetben van a délfelé kivezető Soroksári-út is, amelyik Kecskemét vidékét köti össze a fővárossal. Ez is több mint egymillió lakosú országrész forgalmát bonyolítja le. Az út szélessége úgyszólván mindenütt megfelelő, de a helyiérdekű vasút itt is megzavarja a forgalmat; a végállomása előtt szintben átmetszi az út a pályatest és ezzel épp a vasúti aluljáró közelében teszi nyugtalanná a közlekedést. A környékbeli települések itt is befolyásolják a távolsági forgalmat s ezért a városközi rendezés fontos feladata kell, hogy legyen a Gyáli-út kiépítése, mert ezzel Pesterzsébet terhétől lehetne mentesíteni úgy a Soroksári-, mint az Üllői-utat.

A budai oldalon a Budaörsi-út aránylag kisjelentőségű kivezető út, pedig becsatlakozása elég szerencsésen, a szűkületektől és vasúti kereszteződésektől mentesítve fut a Győri-, illetőleg Alkotás-utcákba. A budai oldal másik két kivezető útja, a bécsi és balatoni országút, úgy idegen forgalmi, mint kereskedelmi szempontból rendkívül fontos szerepet játszik és becsatlakozásuk hibái hovatovább végzetessé lehetnek a főváros fejlődésére nézve.

A Bécsi-út az idegenforgalom fő ütőere és azonkívül Pápa, Sopron és Szombathely jelentékeny közlekedését is bevezeti. Majd egymillió lakossága van annak a vidéknek, amit ez az út bekapcsol és ezen

kívül turisztikai forgalma is nagy. A Bécs felől ide igyekvő autó, ha elhagyja a szégyenletesen rossz osztrák utat és átlép a magyar határon, elsőrendű műútra ér. Büszkeségünk lehetne ez a szép út, ha Budapesten nem a Zsigmond-utcai szűkületbe torkolna be. Milliós lakosú vidék, idegenforgalom, turistaság, nagy ipar- és gyártelepek, téglá- és kőbányák tarka és súlyos forgalma halmozódik össze a Zsigmond-utcai 3 méteres torokba, két kivezető út minden összetorlódo forgalma. A Bécsi-út forgalmát éppúgy mint a Szentendre-, Visegrádi-útét méltóképpen csak az új óbudai híd vezetheti be a városba. A Bécsi-utat el lehetne terelni ugyan Solymárnál, Hidegkúton át Hűvösvölgy, Pasarét felé és ez impozáns szép megoldás volna, különösen az idegenforgalmi közlekedés számára, de ezzel egy nagyon sikerült helyierdekű útvonalat kellene feláldozni, a Pasarét, Hűvösvölgy településein át. Ma ez a vidék a legkeresettebb villaövezete Budapestnek, mert mentesítve van a zavaró távolsági forgalomtól. Ezek szerint a Bécsi-út megoldása csak a nagy városrendezési célok: Óbuda rendezése és az új híd megépítése után vihető teljes megalégedésre keresztül.

Kivezető utaink legnagyobb szégyene a balatoni út. A kegyetlenül rosszkarban tartott Fehérvári-út kapcsolja össze a Balatont a fővárossal és ugyanez az út vezet be a Dunántúl legnagyobb részét is, több mint egymillió és nyolcszáz ezer ember által lakott vidék forgalmát is. Ez a nagyjelentőségű kivezető út Budapest közvetlen környékén nemcsak rossz és keskeny, hanem többszörös halásorompón kell áthaladnia. Budafoknál van egy kanyarodó, ahol 3 m-re szűkül össze az úttest. Képzeltető, hogy egy ünneputáni este zűrzavara, vagy egy kora reggeli tömörülés a kifelé haladó autók és a befelé dőcögő társzekerek között, úgyszintén sorompók előtt és mögött felsorakozó tarka, igazán vegyesjárműből álló oszlopsor, — igazán nem az a látvány, ami méltó a főváros legfontosabb útvonalához, mely a magyar tenger, a magyar büszkeség partjaihoz vezet.

Szinte meglepő, hogy aránylag milyen kevés áldozattal lehetne megszüntetni ezt a szégyenletes állapotot. A ténylegi katonai lőtértől egy könnyen kiszélesíthető műút vezet a Budaörsi-út jó becsatlakozásán át a fővárosba; ez az út mintegy két kilométeres útszakasz kiépítésével bekapcsolható volna a balatoni útba. Ezzel az útépítéssel járó aránylag csekély kiadások egyáltalában nem állanak arányban a nagyjelentőségű eredménnyel, hogy a Balaton felé vezető útnak nem kell életveszélyes szűkület, kanyarok és vasúti kereszteződések időtrábló szenvedésein átvergődni. Azonban ez a rendezés is Budapestnek országos jelentőségű dolga volna éppúgy, mint a többi kivezető utak problémája és ma nincs olyan hivatalos városrendezési szerv, amelyik hatáskörébe tartozónak vélhetné az ilyen eszméket felvetni, kidolgozni és keresztülvinni.

Így átfutva Budapest kivezető útainak mai helyzetén, megdöbbenően táruul fel ennek a nagyjelentőségű kérdésnek elhagyatottsága. A világ összes nagyvárosaiban ráeszméltek már a kivezető utak fontosságára és nemcsak a csatlakozások veszélytelenségét és kényelmét biztosították, hanem tehermentesítették a környékbeli települések külön utainak kiépítésével is. Nagyon sok, különösen német nagyváros

készít tervet arra, hogy az átvonuló távolsági forgalmat is elterelje a város környékéről a külső településeken túl megépített, a várost háromszög alakban körülvevő útrendszerrel. Ezzel a módszerrel eléri azt, hogy az országon végigvonuló közlekedés nem fog minden városon akarva nem akarva keresztül kínlódni, nagymérvű energia- és időveszteségek árán. Éppúgy fogják építeni a városok elkerülő útjait, mint ahogy azt a kisebb falvaknál már meg is tették. Ez a törekvés a budapesti terveket nem befolyásolja, mert oly átvonuló kocsiforgalom, amely elkerülné a fővárost, elenyészően csekély és nem áll arányban azzal az összeggel, amibe az elhárító útvonal kiépítése kerülne. Számításba kell azonban venni ezt a törekvést az országos úthálózatnál, ahol rendkívül nagy jelentőségű volna, ha a hosszú falvakat és városokat a távolsági forgalom elkerülhetné. Ideális megoldása ennek a törekvésnek a külön távolsági autópályák kiépítése.

Olaszország igyekezett először a távolsági autópályáknak külön pályákat biztosítani. Még 1921-ben megalakult a Societa Anonima Autostrada és állami segítséggel építi egymás után az autópályákat. Milánóból ma már több száz kilométer hosszúságban öt autópályát vezet, főleg a hegyvidéki tavak kiránduló helyei felé. Como és Varese autópályái már az egész autós világban közismertek. Az autópályák építő-társaság használati díjakat szed az utasoktól és ezek olyan jövedelmet biztosítanak neki, hogy 50 év alatt bőségesen vissza kell térüljön a befektetett tőke, mert 50 év után minden útvonal az állam tulajdonába fog átmenni. Tekintettel arra, hogy ezek az utak kereszteződésektől, vagy kanyaroktól és emelkedésektől mentesen biztosítják az autók zavartalan közlekedését, igen nagy költséggel épülnek és csak nagyforgalmú helyek között fizetődik ki az építésük. Így épült meg Nápoly—Pompei, Róma—Ostia Mare, Berlin—Wannsee autópályája és ma már sok helyütt építenek hosszabb távolságú útvonalakat is. Így például most épül a Milánó—Torino autostrada is.

Ma már minden nagyváros arra igyekszik, hogy szerves összeköttetést létesítsen azokkal a helyekkel, amelyek jelentős tényezői életének és idegenforgalmának. Budapesten két irányban mutatkozik az autópályák építésének lehetősége: egyik a Balaton felé vezető simább kapcsolat megteremtését, másik a visegrádi Dunaszakaszi elérését szolgálja.

Ma nálunk az autósok nem az autostrada gyönyörűségét fizetik meg — ahol pompás burkolaton száguldhatnak, 100—200 km-es sebesség között, hanem Vác vagy Székesfehérvár macskaköveit kell, hogy megfizessék elég magas útvámmal, ahol a leglassúbb menetben is veszélyeztetve van a bennülők vagy a kocsis épsége.

Bármilyen távol állunk az autópályák építésének lehetőségétől, mégis számításba kell venni elhelyezésüket még most a fővároskörnyéki települések nagyarányú fejlődése miatt. Minden városrendezési terv, minden környékbéli település, kivezető szárnyvonal vagy legkisebb építkezés engedélyezése bele kell, hogy kapcsolódjék abba az átfogó, nagy koncepciójú, országos városközi tervezésbe, amely a főváros életerejét és kultúrkörforgását biztosítja a jövőben is. Legfontosabb és legégetőbb kérdés ma a környékbéli települések irányítása és e téren

még csak adatokkal sem rendelkezik a főváros, mert azt sem tudja, hogy a városban kenyerüket kereső polgárai közül hányan laknak a határokon kívül, a telepeken és falvakban. Hiába befolyásolja a környék közlekedése a város jövőjének sorsát, a határon túl mégis megszűnik minden kapcsolat. Budapest határán túl ismeretlen, idegen vüág kezdődik, ismeretlen idegen tervekkel és akarásokkal. Így történhetnek meg az olyan esetek, aminek egy kirívó példája Pesterzsébet határán látható: a budapesti határkő itt az utca közepén állana, ha a szomszédközség megtervezte volna az út másik felét, azonban ez nem történt meg és inkább tűzfalakat épít az utca középfalára, oly pontosan a határra, hogy a határkövet is félig befalazza a házba. Ezer ilyen apró eset jelzi, hogy Budapestet csak a véletlen fűzi össze az országgal és nem az okszerű tervezés.

Az EGÉSZSÉGTELENÜL körülhatárolt város pedig dagad ki szeszélyes véletlenséggel, mint a tűzön felejtett kása és a kitelepedés mértéke már-már komoly veszedelemmel fenyegeti a kivezetőutak nagyjelentőségű kérdését, és akkor nemhogy egy országos vagy városkörnyéki rendezőhivatalnak a hatáskörét állapítanak meg, Iranern a környékbeli községek városhoz való csatolásának kérdését is elhúzzák papíradályokon át a végtelenségig. Ha Nagy-Budapest megteremtése ma még lehetetlen, ha a kivezető környékbeli utak és vasutak építése keresztülvihetetlen, legalább környékbeli olcsó birtokokat vásárolna össze a főváros, még esetleg belső területek értékesítése árán is, mert ezzel lényegesen tudná befolyásolni a környékbeli települést és ma aránylag kedvező árakon tudná a céljait elérni. Stockholm háromszor akkora területet vásárolt a határain kívül, mint amennyi a város beépített területe és ma ezeken a régi földbirtokokon épülnek fel a legszebb környékbeli telepítések. Miért kell a főváros határán megszűnni minden országos jelentőségű városi tervnek is? Akár hozzácsatolással, akár vásárlással vagy egy új városkörnyéki hivatali szerv felállításával, vagy az építésrendészeti és építésrendőri hatáskör környékre való kiterjesztésével, mindenképpen rendezni kellene a környék települési kérdéseit, mert a mai rendezetlen állapotokban veszedelemmel fenyegetik a kivezető utak éltető áramlását.

El kell készülnie lenni arra az időre, mikor a leállított autók, a mai gazdasági helyzet elnémult jelképei újra megindulnak és megindul felénk az autóknak az a sora, amely új erőforrást jelent, kívülről, a határon túlról. Ez az idő készületlenül éri a fővárost és veszedelmes, ha hovatovább mindig készületlenebbül érné és nagyobb fejetlenséget okozna. Meg kell ezért kezdeni a környékbeli települések rendezését egy nagy átfogó terv alapján, ahol a kivezető utak kérdése okszerű megoldást talál.

Az országos városrendezés kérdésében a főváros felé futó utak rendszere nagy feladatok előtt áll és hogy feladatának eleget tehessen, rendezését minél előbb munkába kell venni. Minden terv, ami ezt célozza, a főváros és az ország egészséges jövőjét mozdítja elő.

KAFFKA PÉTER