

VÁROSFEJLŐDÉS ÉS KÖZLEKEDÉS

A városok születésében mindig alapvető szerepet játszottak a közlekedés szempontjai. Folyami átkelőhelyek, forgalmas utak kereszteződései, tengeri kikötők teremtették meg a városalapítás feltételeit. Már az ókorban épültek hatalmas birodalmi központok, ahonnan az ország minden részébe vezettek közlekedési útvonalak.

A középkorban, bár a városépítésben sok esetben felhasználták az ókori alapokat, a városfejlesztés legfontosabb szempontja a hatalmi, katonai központ létrehozása volt. A megerősödött városokba koncentrálódott az egyre inkább öntudatosodó polgárság. Magyarországon különös szín volt a sokféle mezőváros, az urbanizáció sajátos formája. A városi levegő szabaddá tesz – tartotta a középkori mondás, de a szabadság megvédésére szükség volt katonaságra, majd megépültek a városfalak. Az első várfalakon túl terjeszkedő város, újabb védművel vette körül magát. A városi közlekedés fejlődése általában le is maradt ebben a folyamatban.

A polgári átalakulás folyamata azután szétfeszítette a középkori város fizikai kereteit, a gyorsütemű fejlődés következtében lerombolták a városfalakat. Körutak épültek a falak helyén, a régi negyedek házait a sugárutak építésénél bontották le. A város igazgatási-ipari központtá vált. Ezek a feladatok más életformát követeltek, más helyváltoztatási igények jelentek meg, mint korábban, megszületett a városi tömegközlekedés. A tizenkilencedik és huszadik század fordulóján – ahogy azt a párizsi világkiállítás is bemutatta – a városi közlekedésben hatalmas technikai robbanás zajlott le. A tizenkilencedik század végére rendelkezésre állt a benzinmotor, a diesel motor és a korszerű villanymotor is.

Az ipari forradalom idején, a gyárak szaporodásával ismerte meg az ember a városi környezetszennyezést. Az is kiderült, hogy egészségügyileg ismét szervezhetetlen a város jelentős része, miként a középkori járványok idején. A meginduló átépítésekben a kommunális létesítmények és az új lakóterületek építése vált elsődlegesé. A városi közlekedés távolságai ismét megnöttek. A választ újból a közlekedésnek kellett megadnia. Megszületett a városi tömegközlekedés – az omnibusz, a lóvasút, majd a villamos és az autóbusz.

A polgári életmód alakulása újabb kihívásokat jelentett a közlekedés számára. Az egyik legnagyobb kihívás a nők munkába állása, társadalmi szerepének megváltozása volt. A másik a lakásokkal szemben támasztott új igények megjelenése. A belvárosi elegáns lakások divatja után megkezdődött a központok kiürülése.

A huszadik század fejlődésének hatalmas lépése az, hogy a városfejlesztés kezdetén alig van milliós város, ma pedig több tízmilliós is akad. Ennek a növekedésnek a jelentős része a lakónegyedek zöldmezős beruházásaiból származik. A szocialista országok lakótelepeire hasonló hatalmas alvóvárosok épültek Stockholmtól Párizsig. A személyes igényeket kielégítő autó és ezzel a városi autópálya-rendszer fejlődése jelentette a közlekedés újabb előretörését, míg a tömegközlekedésben a nagy utastömegeket szállító felszíni, majd földalatti városi gyorsvasutak kora következett.

Nehéz meghatározni, hogy ma hol tartanak a városok. Egyesek még rohannak a túlnőtt lakótelepek igényei után, mások már újabb lakóterületek számára építenek közlekedési rendszereket. Megint mások a hagyományos központ, alközpont rendszerek fejlesztésében, a belvárosok újraélesztésében fáradoznak. Budapest szempontjából azt mondhatjuk, lényegében mind a lakótelepek, mind a belváros nagykapacitású tömegközlekedési feltárása megkésett. A rendszerváltás utáni individuális közlekedési robbanást a város nem képes követni, a tömegközlekedés pedig mind műszaki színvonalában, mint teljesítőképességében elmarad az igényektől, ráadásul a keresetekhez képest egyre drágul.

A lezajlott vizsgálatok alapján kirajzolódtak azok a nagyobb igényvonalak, melyek intenzív fejlesztést igényelnek. A véges befogadóképességű utak felszíni tömegközlekedés-fejlesztése mellett, elengedhetetlen földalatti úthálózat kialakítása is. A modern technológia a felszín, a geológia és hidrológia zavarása nélkül képes követni az alagútépítési igényeket.

A fejlesztést nehezíti egy máig élő, sajátos budapesti hagyomány: a földalatti építése mindig valami másnak a jelképeként jelent meg. Volt a pesti földalatti az 1896-os millenniumi ünnepek szenzációja. Volt, pontosabban, mert csak tervezték, lett volna a csonka Magyarország városfejlesztése keretében az erő bizonyítéka. Lett a szocializmust építő nép nagy alkotása, majd bűnbak a túlhajtott ötéves terv teljesítésének elmaradásában és a Nemzeti Színház lebontásában. Volt a tömegközlekedés elsőbbségének közösségi szimbóluma, és könnyen lehet, hogy most a pártharcok egyik színtere lesz, geológiai és hidrológiai problémák mögé rejtetten. Vajon lehet-e a magyar metró egyszer végre az, ami: nagy kapacitású, biztonságos, minőségi tömegközlekedési eszköz. Nem több és nem kevesebb.