

VÁROSFEJLŐDÉS ÉS KÖZLEKEDÉS AZ EZREDFORDULÓN

A hetvenes évek közepén egy újságíró cikket írt arról, milyen lesz Budapest közlekedése kétezerben. Megkérdezett egy fővárosi illetékes mérnököt és egy irodalmárt. Huszonöt év elteltével nézve az írást, közös a két véleményben, hogy egyik sem valósult meg, míg félelmeik beigazolódtak. Az irodalmár helikopter járatokat és Gellérthegyre vivő drótkötélpályát álmódott, a mérnök egy öt metróvonalból, több gyors villamosból álló hálózatot. Ami bejött, a parkolási gondok, a környezetszennyezés, az üzemanyagár robbanás. Végül is nem rossz teljesítmény.

Mi állhat a két jövőkép mögött, és honnan merítették véleményükhöz az alapokat a megkérdezettek? A válaszkéréshez lépünk vissza úgy száz esztendőre.

A híres 1900-as párizsi világkiállításon előrevetült az egész huszadik század. Bemutatkozott az akkori csúcstechnika a mozitól az Eiffel toronyig. Mindez azt sugallta, hogy a megvalósítás korlátja nem a technikai lehetőségek területén húzódik, hanem az elméletben van. A technika bármire képes lesz, hiszen már nem kísérletezünk, hanem tudatosan tervezünk. Ősi álmaik megvalósításának küszöbén állunk. Ez volt a párizsi üzenet. Ezzel párhuzamosan megjelent a jövőbe látó tudományos fantasztikus irodalom, mely korának eredményeiből következtetett, de hatalmas újdonsága volt, hogy keresni kezdte a technikai fejlődés társadalmi hatásait is, a várható gondokat. Verne vagy Jókai ezért olvasható akkor is, amikor a holdutazás már valósággá vált másként, mint ő leírta. Az elmúlt huszadik század e kettősségnek a folytatásával telt: elválni látszott a technika, a reális lehetőség és a szárnyaló fantázia, az emberi tényező.

Verne egyik fiatalkori írása ezt a címet viseli: Párizs a XX. században. Akkortájt írta, amikor elindult az első, a londoni metró, de már pontosan leírja a párizsi hálózatot és a gyorsmetrót, az RER-t is. A huszadik század városi közlekedésének fejlődése eleinte mégis alapvetően a felszíni közlekedésre épült, bár előrelátó városokban, köztük a kontinensen elsőként Budapesten is létesült metró. A felszíni forgalom mára azonban tartalékait kimerítette. A parkolási gondokon csak látszólag segít az emelt tarifa, a közlekedési igények kielégítését nem jelenti. A forgalomszervezés modern technikája adta tartalékok is kimerültek. A tömegközlekedés üzleti alapra helyezve drága, a villamos és autóbusz kapacitása a milliós városok fő irányainak utasforgalmát már nem tudja lebonyolítani. A tömegközlekedés, az áruszállítás és az egyéni közlekedés szaporodó konfliktusai dugókhoz, balesetekhez, környezetszennyező hatások erősödéséhez vezetnek.

A múlt század vége óta épülő városi gyorsvasutak építés és üzemtechnológiája a tömeges utasáramlás lebonyolításában hamar szép eredményeket ért el, de újabb gondok jelentkeztek. Az építés irányait megszabták a talajviszonyok és a felszíni objektumok, a munkálatok környezeti hatásai, ártalmi riasztóak. Ha itt véget érne a történet, aligha lehetne a huszonegyedik században megoldást találni a további városfejlődés problémáira. Még a hetvenes, nyolcvanas években is lezárt főutak, zajos, poros munkahelyek jellemezték a magyarországi metróépítést, miközben a fejlettebb vagy a rákényszerült országok elkezdtek használni a korszerűbb technológiákat, és ezek napjainkra nálunk is rendelkezésre állnak.

A bezártságban folyó utazás humanizálására Párizsból indult el az első jeles program. Az építészet eszközei, a jobb elektromos berendezések más utastér kialakításokat tesznek lehetővé az építési technológia lehetőségeit is kihasználva.

A huszonegyedik század egyik legnagyobb kérdése városi közlekedés megoldása lesz. Főbb irányok már láthatók, ideje lenne széleskörű konszenzust kialakítani ezekben a kérdésekben. Az individuális közlekedésben bizonyos mértéktartás nem lesz nélkülözhető. A nagy utasforgalmi igények kielégítésére nagy kapacitású tömegközlekedési elemek

szükségesek, melyek a forgalmi igényeket követve, pótmegoldások és eljutási időt növelő kerülőutak nélkül képesek a felszínt nem zavarva elszállítani a milliós városok lakóit.

A különleges közlekedési eszközök írói álma nem valósult meg, a hazai metróépítés leállítási nyomán a főváros közlekedése ma kritikus állapotba jutott, melynek következtében a zsúfoltság, a környezeti ártalmak sokasága egyre jellemzőbb. Vannak biztató példák, mint Bécs, ahol a történelmi városban is harmonikus elemként illeszkedik a metró, és folyamatosan épül. Lille-ben az agglomerációt fúzi át a legkorszerűbb „vízszintes lift”, egy vezető nélküli automata városi vasúthálózat. Sőt, olyan esetekben, mint Prága a legérzékenyebb városközponti munkálatok elvégzése után ma már a közlekedés fejlődése megelőzi a város elemeinek elkészültét. Nem véletlen Madrid példája sem, ahol az építési ütem imponáló gyorsításával igyekeznek lépést tartani a kihívásokkal.

Valamikor a millenniumi földalatti építésével a közlekedési technika élvonalában jártunk. A magyar szakemberek ma is keresettek a világban. Ezzel a munícióval és a korszerű technika lehetőségével élve miként lép új évezredbe Budapest?