

## Fleischer Tamás A KÖZLEKEDÉS ÚTBAN VAN?

*„A levegőszennyeződés miatt a gyalogosközlekedés nem ajánlott”  
Útbaigazító tábla felirata Budapesten, a Clark Ádám téren.*

### Bevezetés

Ennek az előadásnak a címét Lányi András választotta, az előadássorozat szervezőjeként<sup>44</sup> – nyilván nem függetlenül attól, hogy korábban elolvasta „A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza” címmel megjelent írásomat (Fleischer 2000). Ha itt a cikkben leírt teljes gondolatrendszert megpróbálnám ismertetni, bizonyosan túllépném a rendelkezésemre álló időt, és jó eséllyel el sem jutnék az Andrássy útig. Ezért azt a megoldást választottam, hogy röviden felvillantom a címben jelzett általános megközelítésmód lényegét, de ennek további, részletes kifejtése helyett inkább elindulok egy másik irányból, ahonnan könnyebben lehet az Andrássy út felé kanyarodni.

A kissé rejtélyesnek meghagyott tételcímek a következők:

*Mi van útban? A tengelyek üzenete Hová vezet? Keresztben, ne hosszában!*

### Mi van útban?

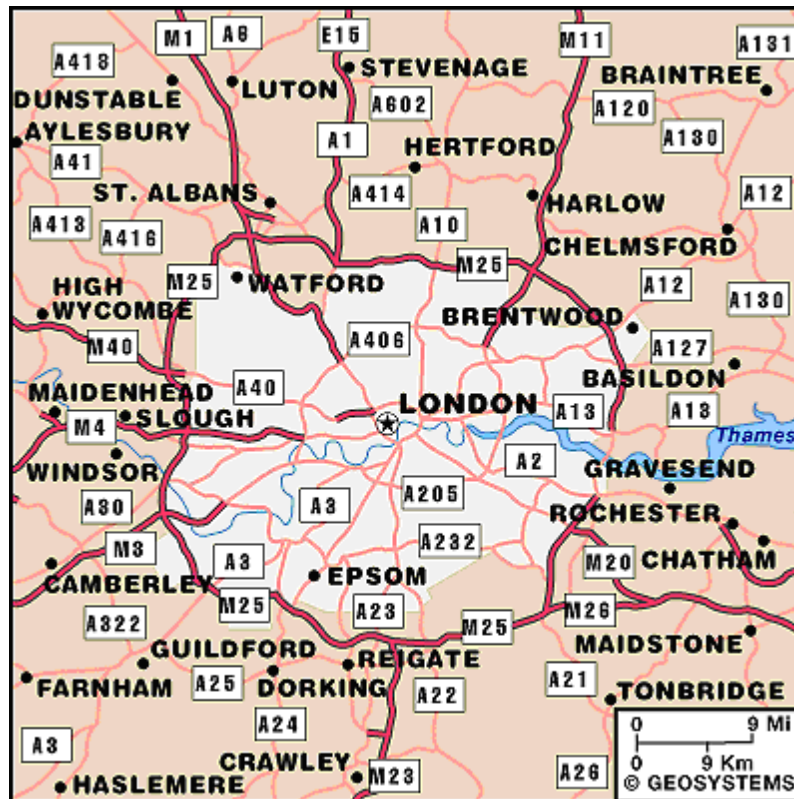
Hétköznaponként reggelente 25 teli autópálya kapacitásának megfelelő forgalom akar átpréselődni London belvárosi részeinek úthálózatán. Utasaik idejük felét rendszeresen torlódásban, sorbanállással töltik. Ma már nyilvánvaló, hogy nem lehet kiépíteni azt az úthálózatot, amelyik ezt a forgalmat képes lenne fennakadások nélkül lebonyolítani. Aki mégis meg akarná próbálni, annak nyilvánvalóan le kellene bontani a város egy részét, és ezzel azoknak a célpontoknak egy részét is, amelyekbe ma a forgalom eljutni igyekszik. Lehet, hogy előbb-utóbb egyensúly alakulna ki – csak éppen ennek áldozatul esne maga a város.

London főpolgármestere egy másik irányt hirdetett meg 2002 elején: a tervek szerint egy év múlva, 2003 februárjától öt angol font torlódási díjat kell fizetniük mindazoknak, akik autóval kívülről át kívánják lépni a belvárosi zóna határvonalát. Ezt a belvárosi zónát a nagyobb pályaudvarokat felfűző körutak határolják, ami, ha budapesti megfelelőjét keressük, körülbelül a Dózsa György út, vagy a Fiumei út vonalának feleltethető meg.

Azt, hogy 25 autópályányi kapacitást a centrumban nem szabad kiépíteni, Londonban olyankor mondták ki, amikor már harmadannyi irányból ténylegesen autópályák ömlesztik a városra a forgalmat, és számos közülük egészen a belső városrészekig vezet (*1. ábra*). Budapestet négy irányból (M1, M3, M5, M7) támadják az autópályák, és jó lenne, ha a kijózanodás itt még azelőtt következne be, hogy további négy irányból a hasonló kapacitások megépülnének (M2, M4, M6, S10).

---

<sup>44</sup> Előadás az „Andrássy út és vidéke – világörökség a Terézvárosban” sorozatban 2002. április 11-én. A vitaesteket a Védegylet, a Magyar Nők Szövetsége és a Humanista Mozgalom szervezte.



Forrás: [http://www.piac.com.pk/city\\_dossiers/london.htm](http://www.piac.com.pk/city_dossiers/london.htm)

1. ábra. London fő közúti tengelyei

Ezt a példát lezárva, húzzuk alá, hogy a *torlódások*, a *zsúfoltság* tekinthető ma az elsőszámú közlekedési problémának a világ számos nagyvárosában – olyan városokban is, ahol sok új út épült az utóbbi évtizedekben, és olyanokban is, ahol kevesebb.

A *zsúfoltság* egy viszonyt fejez ki: nevezetesen a közlekedni kívánó autók mennyisége és a rendelkezésre álló hely közötti viszonyt. Ezt a viszonyt azonban kétféleképpen lehet interpretálni. Az, hogy a kettő közül melyiket választjuk, alapvetően befolyásolja a továbbiakban, hogy merre fogjuk a megoldás lehetőségeit keresni.

*A zsúfoltság egyik értelmezése: „kevés a hely”*

A hatvanas-hetvenes évek közlekedéstervezői megközelítésében az az értelmezés dominált, miszerint a *zsúfoltság* attól van, hogy a *rendelkezésre álló hely kevés*. Az tehát a feladat, hogy bővítsük a helyet: *megteremtsük a kapacitáskínálatot* a közlekedési igények kielégítéséhez. Ez a tervezői szemlélet az autós közlekedés szemszögéből elemez mindent, és ebből a szempontból tekint minden akadályozó tényezőre. Eszerint útban vannak a házak, útban vannak a fák, útban vannak a kerékpárosok, a gyalogosok, zavaróak a gyalogátkelőhelyek, a megálló, útban van a villamossín, a villamos, a buszmegálló, a busz, a járda. Útban van maga a város, hiszen a *haladás* – a szabad autós haladás – útjában áll. Ami pedig útban van, azt el kell takarítani: eszerint a *feladat az, hogy hozzáigazítsuk a várost az autós közlekedés kívánalmaihoz*.

A fentiekben alapuló tervezési eljárások kudarcra azonban – nevezetesen az a tény, hogy az infrastruktúra kiépítésével sehol nem lehetett utolérni és kielégíteni a városi közlekedés iránti igényeket – arra készítette a közlekedéstervező szakmát, hogy fokozatosan átértékelje alapvetőnek tekintett célkitűzéseit.

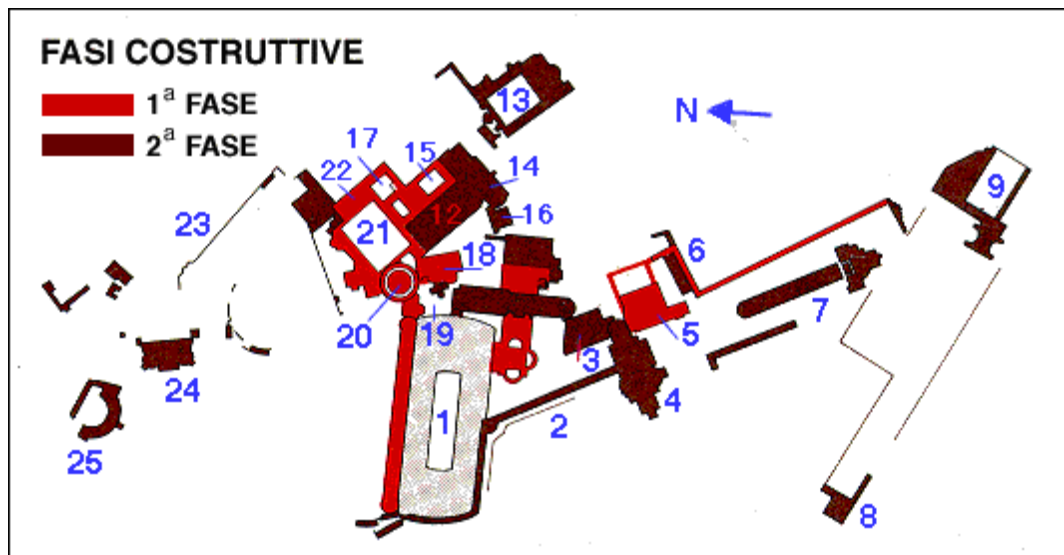
### *A zsúfoltság másik értelmezése: „túl sok az autó”*

A kilencvenes évek és az ezredforduló várostervezési megközelítésében már érvényre jut annak a belátása, hogy lehetetlen kizárólag a kínálati tényezők növelésével kielégíteni az igényeket, ezért a *keresleti oldal megváltoztatásával* is foglalkozni kell. Le kell csökkenteni az igényeket, mert nincs arra mód, hogy minden felmerülő igényt *közlekedési megoldásokkal* elégítsünk ki. Nem arról van tehát szó, hogy rosszabb ellátottsági színvonallal kellene beérni, hanem arról, hogy átfogóan kell mérlegelni, vajon a kívánt szolgáltatást valóban a több közlekedés segítségével lehet-e feltétlenül elérni, vagy esetleg inkább a potenciális célpontoknak a városon belüli jobb szervezésével, a városi élet egészének figyelembevételével, tiszteletben tartásával, kiszolgálásával. A közlekedéstervezés alapállása megváltozik: már nem a várost akarjuk a közlekedés követelményeihez igazítani, hanem ellenkezőleg, *a közlekedést próbáljuk beilleszteni a városi élet kívánalmai közé*. Ez esetenként és helyenként azt is jelenti, hogy kiderül: ott és akkor *az autó van útbán*, és az adott helyen a korlátlan használata nem engedhető meg. És ha ez a megfogalmazás sok „vérbeli autós” számára először elfogadhatatlannak tűnik is, a megközelítés esélyeit javítja, hogy fokozatosan egyre több közlekedő is rájön: jóllehet mindent – járdát, gyalogost, fát és házat – megpróbáltak eltakarítani az útjából, ő mégsem tud gyorsabban haladni, most már a *másik autós* miatt. Mára a városi közlekedés egyik fő akadálya *maga a forgalom* lett, a forgalom, amit maga a közlekedő ember idéz elő azzal, hogy napról napra beül a kocsijába.

Itt abbahagyva az elméleti fejtegetést, ugorjunk most át konkrét térbe és időbe, még ha először kissé távolról is kezdünk az Andrassy út felé közelíteni.

### **A tengelyek üzenete**

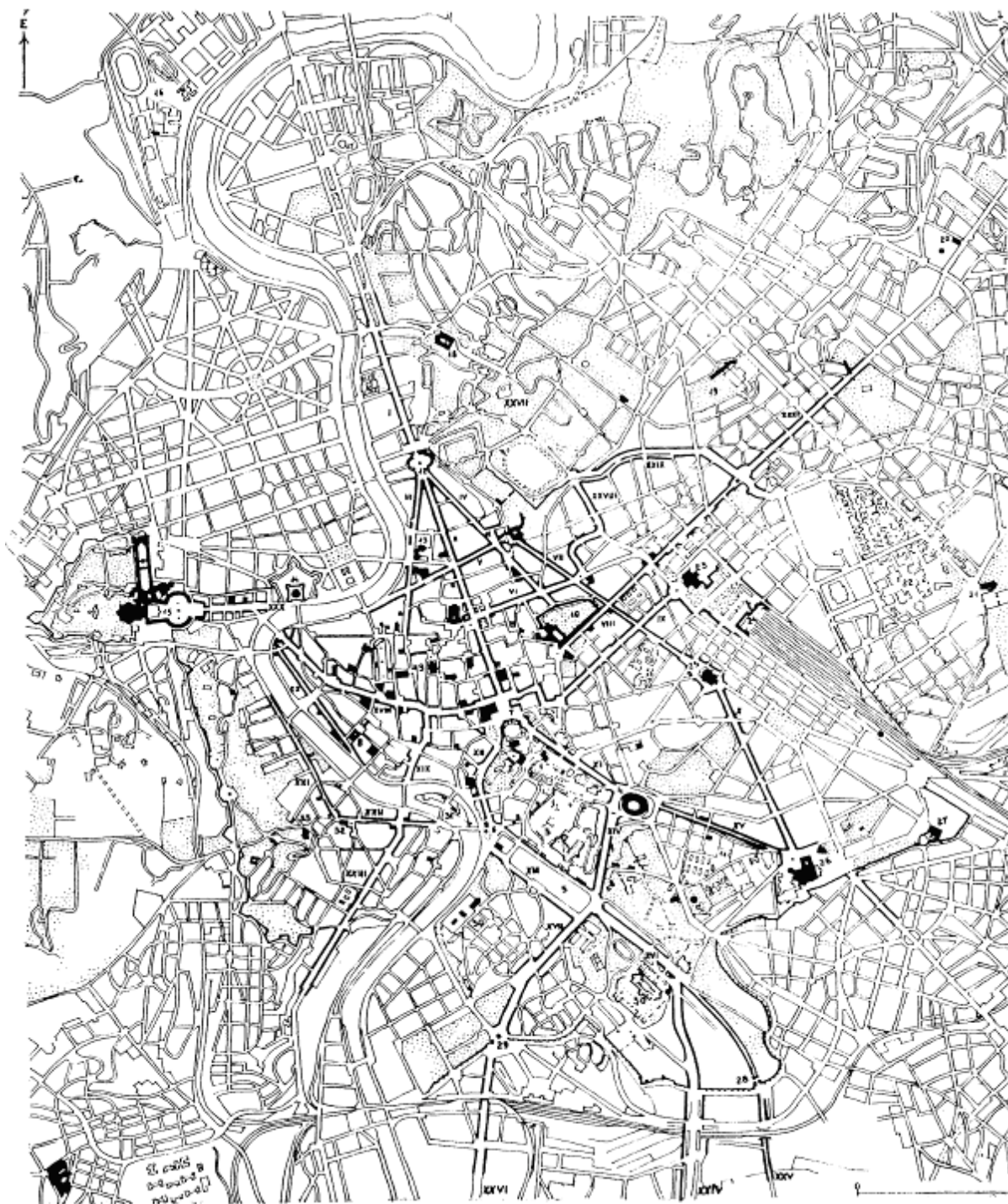
Ahogy a közlekedéstervezésnek a fentiekben megkülönböztettük két egymástól gyökeresen eltérő felfogását, úgy a várostervezést is végigkíséri egy kettősség. Az egyik vonulatot a természetbe, a tájba simuló görög város példázza, térben körbejárható, minden oldalról megkomponált nézetű épületeivel – a másikat a tájat átalakító, a környezetet kevésbé figyelemre méltató római építészet. A római építész számára csak az számított, ami éppen épült: az új császárfórumok kiépítésekor sokszor az elődöket is semmibe vették, amikor az új fórum könnyedén rátenyerelt egy korábbi fórum sarkára. Hasonlóan jártak el a római villák építésénél, ahol az egyes épületeket gondosan tájolták, de egymástól független tengelyek szerint – és az épületegyüttes harmóniájával nem törődtek (2. ábra).



Forrás: <http://www.alfanet.it/welcomeitaly/roma/itinerari/tivoliing/tivoli2ing>

**2. ábra. Hadriánus császár villája Tivoliban, Róma mellett. Épült 118-133 között**

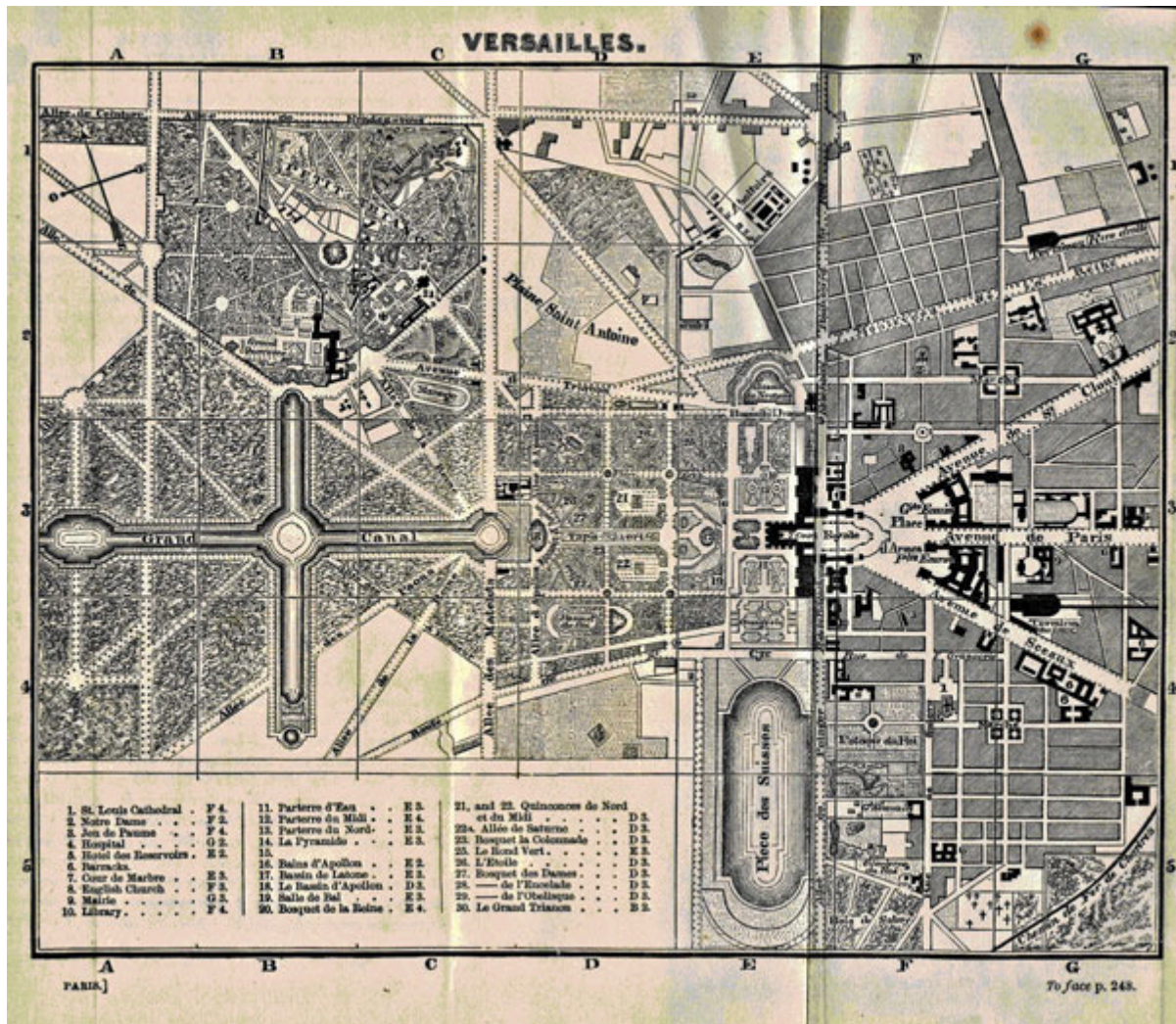
Közel másfél évezredet ugrunk most az időben. Ismét Rómában vagyunk 1450 körül. V. Miklós pápa elhatározza, hogy méltó kialakítással emeli meg Szent Péter templomának és a Vatikánnak a jelentőségét. Leon Battista Alberti tervet készít, amelyben három egyenes út legyezőszerűen fut össze Szent Péter templománál. A terv – mint oly sok más reneszansz városterv – soha nem valósul meg, de mégis alapjává válik egy várostervezési gondolatnak, a szétfutó egyenes utak kijelölésének. Egyik legismertebb megjelenését éppen Rómában láthatjuk, de egy kicsit odébb, a Piazza del Popolo és a Palatinus dombja között. A középső út, a Via del Corso egyenes folytatása az észak felől – Európa felől – az örök városba érkező Via Flaminianának, a zarándokok útjának. Aki erről érkezett, a Porta del Popolo-n keresztül lépett be a városba és innen egyenes út vitte az ókori város szívébe a jövevényt.



Forrás: Pogány Frigyes (1967) *Róma*

**3. ábra. Róma térképe a fő tengelyekkel**

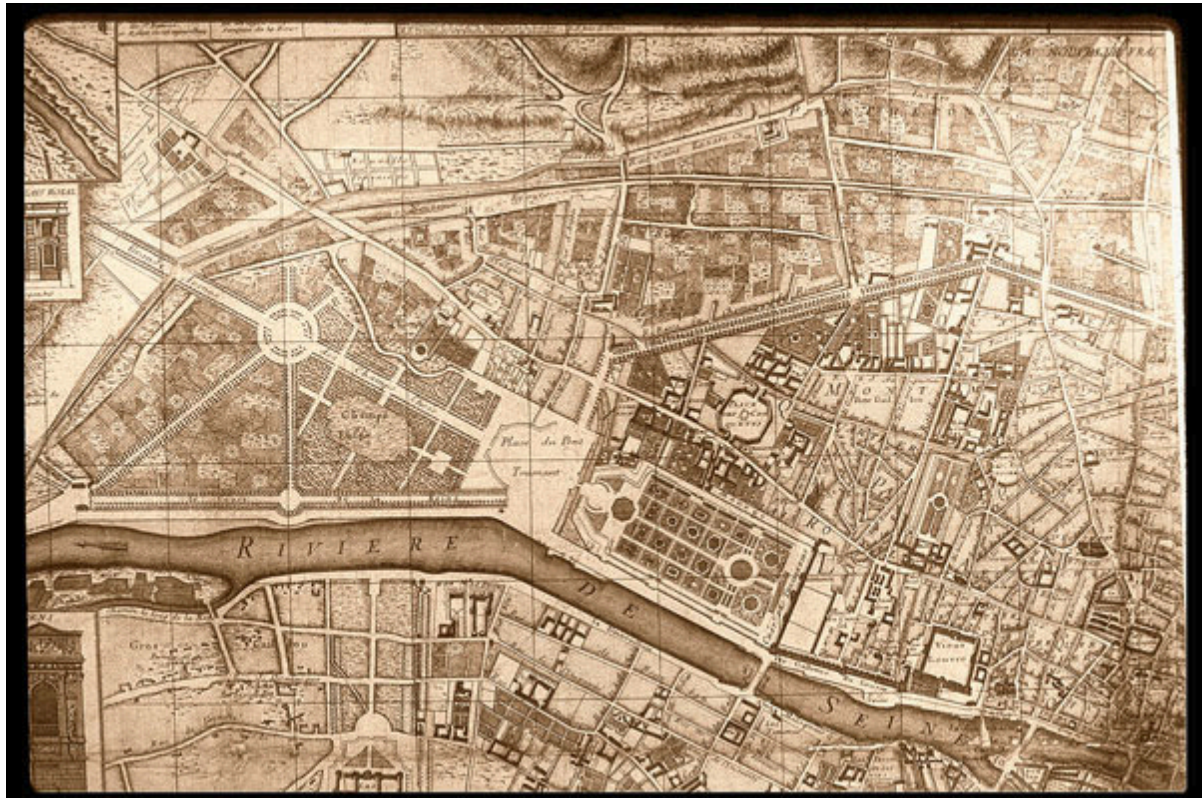
A legyezően szétterülő utak eszméje azonban nem közvetlenül jutott át Róma tengelyébe. Előbb még, 1500 körül Bramante volt az, aki a *reneszánsz kertek* építésének szervező elvévé tette az épület és a kert közös centrális tengelyének kialakítását. Ez az elv teljesedett ki a barokk kertépítészetben, ahol a tengelyek áthatoltak a kert falain és azon túl is folytatódtak. A legismertebb példák Franciaországból származnak, ahol XIV. Lajos kertépítészete, André LeNotre 1661 és 1700 között alakítja ki a Versailles-i parkot (4. ábra).



Forrás: [http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/versailles\\_1866.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/versailles_1866.jpg)

4. ábra. Versailles, a Napkirály kastélya és a hozzá vezető utak a park és a város felől

A 4. ábrán jól látszik az is, hogy a kerti utak mellett a kastély középpontja – a Napkirály hálószerkeztése – a város felől is a rávezető utak fókuszpontjává válik.



Forrás: <http://www.legolas.org/castle/cities.html>

**5. ábra. Párizs, a Louvre és a Tuillériák palotája és kertje 1741-es térképen**

André LeNotre másik, talán még híresebb híres munkája a Tuillériák kertjének átalakítása Párizsban. A kertet korábban LeNotre apja és nagyapja hozta létre, de 1670 körül kapja meg a barokk tervet, amikor is az Elysiumi mezőkön keresztül a főtengety kifut a végtelenbe (5. ábra).

A gesztus, ahogy a reneszánsz kert falai kinyílnak és a tengelyek összekapcsolódnak a külvilággal, megismétlődik kétszáz évvel később, amikor az európai városok falai nyílnak meg. Párizsban éppen a Champs Elysées válik etalonná, báró Haussmann részben ennek rendszeréhez igazítja városrendezési elképzeléseit (6. ábra). Addigra a végtelenbe futó főtengety Napoleon megszakítja saját diadalívének elhelyezésével – de a vonal tovább él, sőt, a 20. század végére 4 km-rel távolabb kiépül a Défence, Párizs kihelyezett hivatali negyede, az út tengelyében az új diadalívvel, amiben kormányhivatalok kaptak elhelyezést, többek között a Közlekedési Minisztérium.

Paris,  
histoire d'une ville  
(XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)

Bernard Marchand

Éditions du Seuil

1993

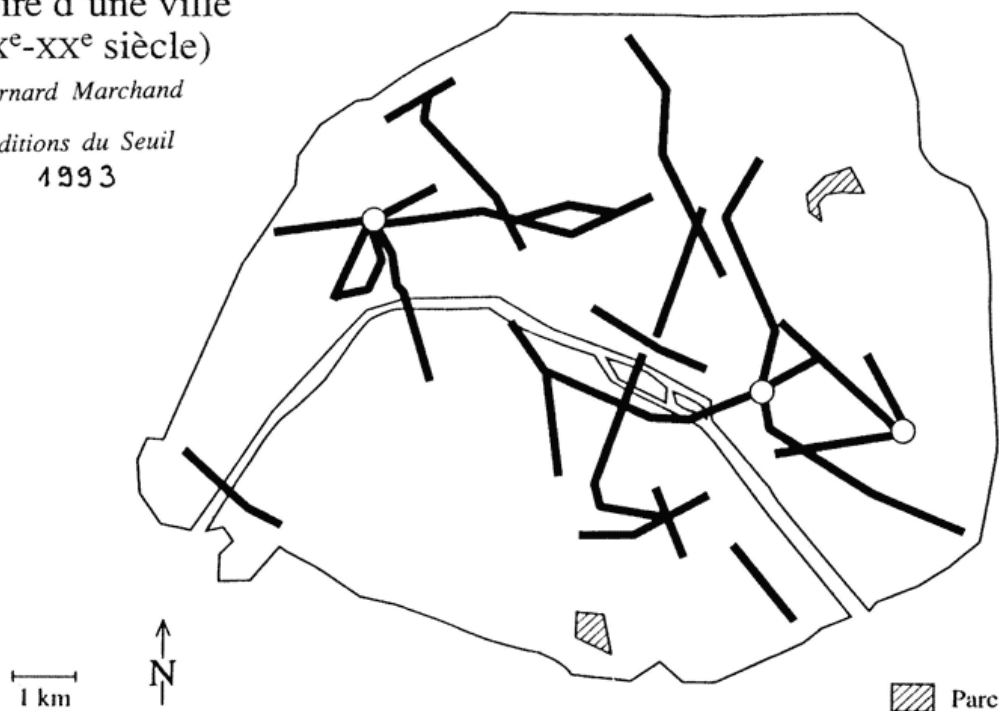


Figure 7  
*Les travaux d'Haussmann*  
(principaux axes)

Forrás: Marchand, Bernard (1993) *Paris, histoire d'une ville*

**6. ábra. Haussmann munkái Párizsban**

A 19. század második felében Róma és Párizs példáját minden magára valamit is adó európai város másolni kezdi. Ezek közé tartozik Budapest is, és itt érkeznénk el 1870-hez és az Andrassy úthoz. Mielőtt azonban Pesten megpihennénk, egy kicsit előre ugrom az időben, és a nagy elődök mellett bemutatok egy *nagy utódot* is. Száz évvel később, 1970 körül is volt ugyanis még egy példa az európai városépítészetben Haussmann-t kissé elkésve követő birodalmi városépítészeti beavatkozásra. A 7. ábrán a kiépült tengelyt látjuk, és a végében az Elnöki Palotát, míg a 8. ábra a látványt a palota felől mutatja – mondjuk, a tervezett elnöki dolgozószoba irányából.





Forrás: <http://www.itisnet.com/japanese/j-gallery/j-taka2000/j-bucharest.htm>

**7. ábra. Bukarest, Bulvardul Unirii, középen az Elnöki Palota (1990 után a neve Népek Palotája lett)**



Forrás: Caravella-info 2000/3 <http://culture.coe.fr/skills/eng/EpatfempCaravelanewsletter3.htm>

**8. ábra. Bukarest, Bulvardul Unirii, az Elnöki Palota felől**

A 9. ábra a helyszínt térképen is bemutatja. Annak idején ugyan többet hallottunk a palota építéséről, mint az útról, de a városszövetbe való legnagyobb mértékű beavatkozást kétségtelenül a hozzá vezető több kilométer hosszú egyenes Bulvardul Unirii kialakítása okozta. Az ábrán jól érzékelhető a felszakított hagyományos városszövet, amit a bulvár építése kettéhasított. Egyébként az „Egyesülés útja” elnevezései is szimbolikusak, kiindulópontja a Piata Alba Iulia, ahova az egyesülés előtt a Burebista és a Decebál utak érkeznek. Ők azok a két évezreddel korábbi dák fejedelmek, akiknek a birodalma a Dnyesztertől a Tiszáig terjedt.



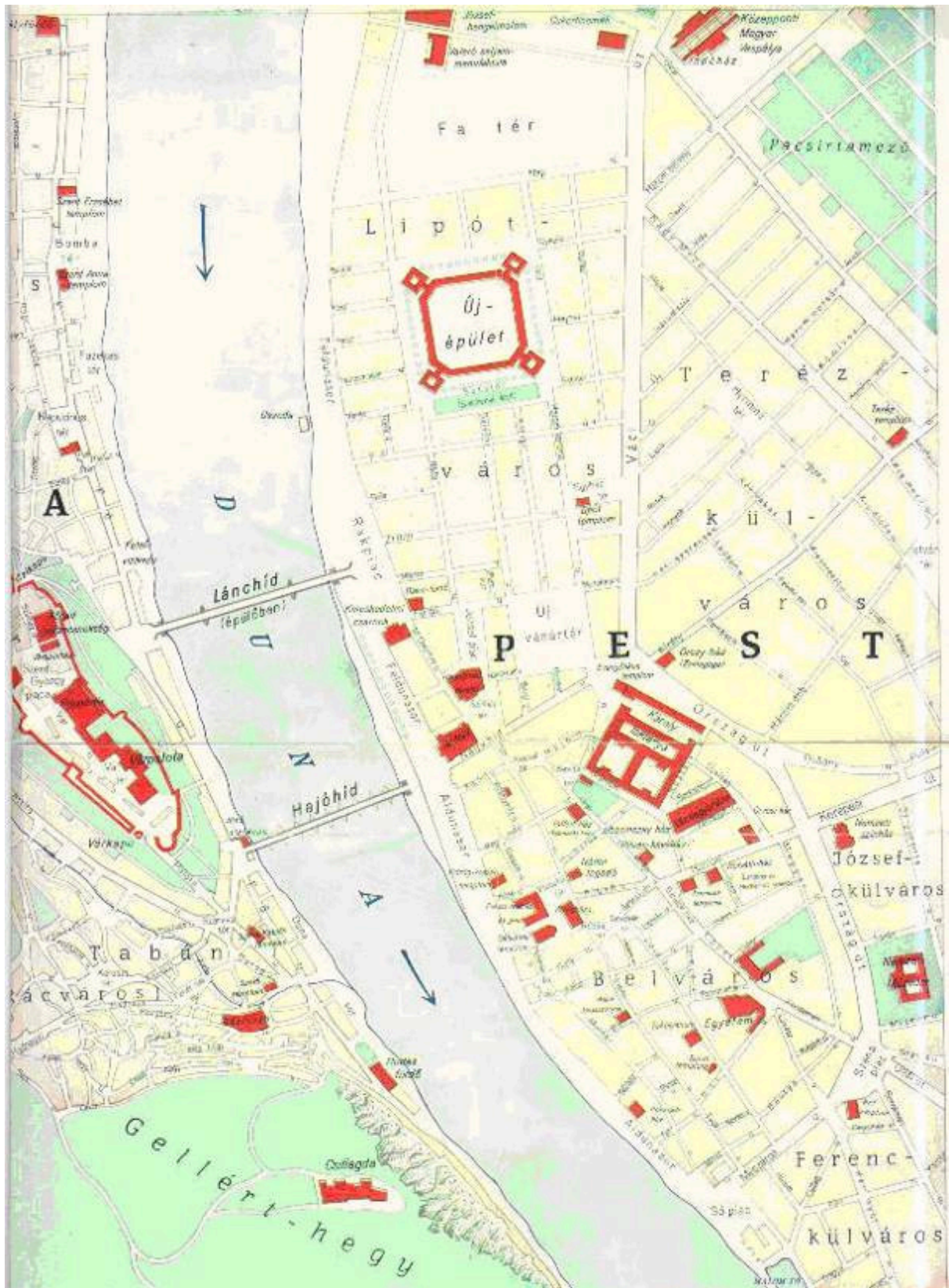
Forrás: [http://www.btr.ro/Diverse/bucuresti\\_map.htm](http://www.btr.ro/Diverse/bucuresti_map.htm)

9. ábra. Bukarest városszövege és a létrehozott új tengely, a Bulvardul Unirii

A 20. század végéről most visszatérünk a száz évvel korábbi Budapesthez és az Andrássy úthoz.

### Hová vezet?

A 10. ábrán Pest 1848-as térképét látjuk, az épülő Lánchíddal. Az ötvenes években a Lipót templom helyén megkezdődik a Bazilika építése is, és tart fél évszázadon keresztül. Mire a Sugár út gondolata felvetődik, azt a lehetőséget, hogy az út közvetlenül a Lánchídhöz vezessen, a Bazilika már elállja: a döntés végül is a Könyök utca tengelyvonalára esik, és 1870 és 1885 között itt épül ki a reprezentatív útvonal.



Forrás: Spira György (1975) *Petőfi napja*. Budapest

10. ábra. Pest térképe 1848-ban

Az elmúlt hetekben ebben a sorozatban előadásokat hallhattunk az Andrássy út építészetéről, műemlékeiről, a világörökséggé váló felterjesztésének indoklásáról és a környező területen

élők életkörülményeiről. Természetesen semmiképpen nem feladatom bárminek a megisméltése. Egyetlen, kicsit provokatív gondolattal szeretném a véleményemet összefoglalni és továbbvezetni a közlekedési megfontolások irányába.

Az Andrássy út, ahogy elődei is, tökéletesen képes szimbolizálni keletkezésének korát és körülményeit, bizvást tekinthető a kiegyezéskori Osztrák-Magyar Monarchia jelképének. *Pompázatos, nagyvonalú, lelkesítő, külsőségeiben tökéletes, és – nem vezet sehová.*



Forrás: Tímár Péter (1998) *Budapest Plein Air*. Intera, Budapest

### 11. ábra. A Körönd

A Monarchia, tudjuk, Szarajevóhoz vezetett, és az első világháborúhoz.

Az Andrássy út alatti földalattiról később született a pesti vicc és kabarétréfa, miután az Oktogon 1936-ban, majd a Körönd 1938-ban új nevet kapott. Ekkor a földalatti állomásai történelmet írtak: Mussolini tér, Hitler tér, Állatkert, Nagycirkusz, Végállomás...

\*

Azzal, hogy az Andrássy út a Könyök utca vonalát követhette, tulajdonképpen, ha nem is mondhatjuk, hogy belesimult a pesti városszövetbe, de nem okozott nagyon durva áttöréseket és rombolást. Ugyanez a szelíd viselkedés jellemezte az építőket, amikor megálltak az út két végén: egyfelől a mai Bajcsy-Zsilinszky út vonalában, másfelől a Városliget határán. A megfogalmazott cél megvalósult: a zsidóvásár jellegű Király utca helyett reprezentatív út épült, amelyen már nyugodtan lehetett kikocsikázni a Városligetbe. Más, praktikus feladata („közlekedési tengely”, „városszerkezeti elem”) az útnak nem volt – ahogy egy kastélykertben sem szempont, hogy lehet-e haszonnövényeket termesztetni benne.



Forrás: Tímár Péter (1998) *Budapest Plein Air*. Intera, Budapest

### 12. ábra. Az Oktogon

Lényegében nem változott ez az igény a második világháború után sem, abban az időben, amikor Hitler és Mussolini névtáblái eltűntek a terekről, viszont Sztálin nevét nyerte el az út. Csak a hatvanas évektől tűnt elkerülhetetlennek az Andrássy út közlekedési kapacitásának kihasználása, azaz az út feltöltése forgalommal.

Először, a hatvanas évek elején a Lánchíd felé történő továbbvezetés került napirendre. A József Attila utca kiszélesítéséhez le kellett bontani a Marokkói udvart, a mellette álló házat és a másik saroképületet, le kellett csökkenteni a járdákat, árkadosítani néhány lakóházat és valamit lecsípni az Erzsébet térből és a József nádor térből. Ennek az útszakasznak a végső kiépülése a Gödör oldalán még ma is tart, a másik sarok Finta József irodaépületével tíz éve lezárult.



Forrás: Tildy Tibor (1993) < <http://villamos.budapest.hu/ikarusz/Lanchid.jpg> >

**13. ábra. A Lipótváros az Andrassy út és a Lánchíd között**

Utóbbi épületnek az építészeti értékelését itt hozzászólásként mások megtették, én kizárólag a *járdamegoldással* szeretnék itt foglalkozni. A főbejárat előtt egy előreugró, fél lépcső magas, kerek, kőlapokkal burkolt, kis oszlopokkal szegélyezett előtér biztosítja, hogy a teret a járókelők szabadon hagyják, ott is, ahol a megmaradt járda mellette alig egy méternyi széles. Ez azonban még táncteremnek tekinthető ahhoz a szakaszhoz képest, amit akkor kényszerülünk használni, ha gyalog akarunk a József Attila utcába befordulni. Az úttest felől, hogy a garázsba beállni szándékozók *ne zavarják az autóforgalmat*, egy autónyi széles fékező öböl épült a járda rovására, ám ugyanitt, a garázból felérő rámpa kiképzése érdekében az épület felől is kiharapott a tervező egy keveset a járdából. Ami maradt, azon egy ember, ha nem jön szemben senki, éppen el tud menni – de csak akkor, ha éppen nem érkezik autó a garázsba. A bebocsátáshoz szükséges bejelentkezésre szolgáló oszlopot ugyanis éppen úgy sikerült elhelyezni, hogy a sorompó felengedéséig az autó pont ezen a fél méteres járdán áll keresztbe. Aki még nem látta, annak, tudom, nem könnyű e leírásból megértenie a helyzetet – de, higgyék el, aki látta, annak sem könnyű mindezt megérteni. Tekintsük ezt illusztrációnak a hatvanas évek – fentebb emlegetett – autócentrikus tervezési elképzeléseire, amikor minden (ember, növény, épület), ami útjában lehet az autónak, csak legyőzendő akadály volt, és amikor csak az autó számított embernek. A probléma az, hogy ez az illusztráció 1990-ből származik.

Ugyanezen a végponton említést tehetünk arról is, hogy a korábban – n.b. a torkolat kiszélesítése előtt is – az Andrassy útról a Lánchíd felé továbbhaladó 4-es busz vonalát a BKV a kilencvenes évek közepén üzemi előnyökre hivatkozva kettévágta, ráadásul úgy, hogy a két elszakított vonalnak nincs közös megállója, az utasok jelentős gyaloglásra kényszerülnek az átszálláskor. Úgy tűnik, az Andrassy út hosszanti forgalmi integrációját csak a gépkocsival járók számára volt olyan fontos megteremteni.

Az Andrassy út másik végén szintén komoly erőfeszítésekbe került mindazon akadályok elhárítása, amelyek miatt nem ömlött elég forgalom a Hősök tereire. Végül is igen széleskörű összefogás eredményeképpen mára sikerült elérni, hogy az M3 autópálya, amelyik

a hivatalos elképzeléseknek megfelelően jelenleg egyben az V. számú páneurópai tranzitkorridort is megtettesíti, beérkezzen az agglomerációba, tovább Budapestre, még tovább vezessen kétszer három sávon a Hungária körútig, és ott megépüljön az ország legnagyobb közúti rámparendszere, amely képes azt biztosítani, hogy ne csak a Hungária körút legyen folyamatosan feltöltve két sávon a beérkező forgalommal, de külön rámpa biztosítsa azt is, hogy a Városligetbe és ezen át az Andrássy út irányába akadálymentesen és szünetmentesen érkezzék a forgalom.



Forrás: Főmterv Rt.

**14. ábra. A Városligetnek és az Andrássy útnak az M3 autópálya felől történő folyamatos forgalmi feltöltését biztosító csomópont**

Nézzük még meg, vajon a városnak eme fertályán hasonló becsben tartják-e azokat is, akik valamilyen oknál fogva éppen nem autóval szeretnének eljutni az Andrássy út vidékére. A fővárosnak ezen a pontján keresztezi egymást a budapesti gyors-tömegközlekedési hálózatnak két fontos viszonylata. Az 1-es számmal jelölt földalatti legutóbb a kilencvenes évek közepén került felújításra; és alig pár évvel korábban épült meg az 1-es gyorsvillamos a Hungária körútnak a most vizsgált részén. Miközben a gépkocsiforgalom számára a mindentudó csomóponti rendszer felépült, a tömegközlekedés két gerincvonalának a pályája ugyanebben a térségben úgy megy el egymás fölött, hogy nem lehet az egyik viszonylatról a másikra átszállni. „Túl bonyolult lett volna megépíteni a közös megállóhelyet”. Így, aki, vesztére, a Hungária körútról nem autóval akar az Andrássy útra eljutni, egészséges tízperces sétát tehet a rámpák tövében és a gépkocsikkal zsúfolt Koós Károly sétány mentén.



Forrás: Főmterv Rt.

15. ábra. Itt kereszteződik az 1-es földalatti és az 1-es gyorsvillamos pályája

### **A megoldás körvonalai: keresztben, ne hosszában!**

Környezetvédő barátaim többször hangsúlyozzák, hogy szerintük az Andrássy utat gyalogos sétánnyá kellene alakítani. Én nem tartozom azok közé, akik ezt javasolnák. Aki már elsétált, mondjuk a Versailles-i kastély parkjában a Trianon palotáig, érezte, hogy a sétakocsikázás léptékére kialakított széles sétányok mennyire barátságtalanok tudnak lenni a gyalogos forgalom számára. Az Andrássy út teljes szélességében való és állandó jellegű átadása a gyalogosforgalomnak egyfelől vitatható sikerű lenne az Andrássy úton magán, másfelől jelentős forgalmat terhelne a szomszédos keskenyebb utcákra.

Én éppen fordítva, azt javasolnám, hogy az Andrássy húzza magára a szomszédos utcák forgalmát, tegye lehetővé, hogy a kerület többi utcája, lényegében egybefüggően a Rákóczi útig illetve a Podmaniczky utcáig *csillapított forgalmú zónává* legyen változtatható. Ezzel szemben ma az Andrássy út nem keresztben mentesíti a környezetét, hanem a két végéről töltődik és döntően végighaladó átmenő forgalmat hordoz.

A javaslat lényege az, hogy az Andrássy utat nem hosszában, hanem keresztirányból kell feltölteni forgalommal.

Keresztirányban akkor lehet az utcaszövegből kipréselni a nem odairányuló forgalmat, ha az ottani áthaladás nehezebbé válik. Ezt oldja meg a csillapított forgalmú zóna, ahol maximum 30 km/órás sebesség engedélyezett, ahol a jobb és baloldali parkolóhelyek váltogatásával is meg lehet akadályozni az egyenesvonalú átbogást, és ahol a sebességkorlátozás következtében a kerékpár a forgalom egyenrangú résztvevőjévé tud válni az úttesten, anélkül, hogy számára külön kerékpársávokat kellene létrehozni – vagy, hogy a kerékpárosokat a gyalogosokra kellene rászabadítani. Külön elbírálást a tömegközlekedési viszonylatokkal rendelkező utcák igényelnek (Izabella, Király, Wesselényi, Dohány utca), ahol a trolis folyamatos haladásának lehetőségét, forgalmi előnyben részesítését kell biztosítani.



Az Andrássy út képes lebonyolítani azt a forgalmat, amit a csillapított zónák keresztirányból ráhárítanak, ezzel szemben meg kell akadályozni, hogy a hosszanti tranzit töltsse ki az út kapacitását. Ennek pedig az a legkézenfekvőbb módja, ha leszűkítjük azokat a betápláló csatornákat, amelyek az útvonal két végén az elmúlt negyven évben kiépültek. Erre egyébként nem kizárólag az Andrássy út védelme miatt van szükség, hanem a szükséges intézkedések beleillenek a fővárosi és főváros környéki forgalom kezelésének ésszerű és korszerű elképzeléseibe.

A Lánchíd irányában a József Attila utca kibővítése elsősorban magánál a hídnál (Roosevelt tér) fokozta a torlódásokat, és nincs arra mód, de szükség sem, hogy az átkelési kapacitás itt valaha is kövesse az igényeket. Éppen fordított irányba kell lépni, és *a Lánchídon meg kell szüntetni az egyéni gépkocsiközlekedést*, az áthaladást kizárólag az autóbuszok és a taxik számára engedélyezve. (Ezzel együtt a József Attila utca Andrássy út felőli bejárata is egy sávra szűkíthető, visszaszolgáltatva az elvett járdát a gyalogosoknak).

Az Andrássy út külső végén az M3 autópálya itt történő bevezetése egy szélesebb összefüggésrendszernek képezi a részét. Azzal kezdődik a megoldás, hogy a páneurópai tranzitfolyosóknak nem kell sem a fővárosban, sem az agglomeráción keresztülprézelődniük, hanem Dunaújvárosnál meg kell építeni azt a hidat, amelyik ezeket az áramlatokat fogadja. Gödöllőnél folytatódik a megoldás, hiszen az M0-nak már itt meg kell csapnia az M3 forgalmának azt a részét, amelyik vagy egyáltalán nem akar bemenni a fővárosba, vagy pedig a déli kerületekbe igyekszik, akár a pesti, akár a budai oldalra. A további, gyűrű irányú tehermentesítő utak kiépülése eredményeképpen a Hungária körútig eleve a mai forgalomnak csak egy kisebb része érkezhethet el, *itt pedig meg kell szüntetni azt a lehetőséget, hogy az autópálya maradvány forgalmát külön rámpa emelje be a Városligetbe*. Ezúttal nem csak a Városliget védelméről van szó, hanem, amint a korábbiakból kiderült, az Andrássy út védelméről is.



Forrás: Tildy Tibor (1993) < [http://villamos.budapest.hu/ikarusz/Varosliget\\_delkeletfele.jpg](http://villamos.budapest.hu/ikarusz/Varosliget_delkeletfele.jpg) >

**16. ábra.** Az Andrássy út feltöltése forgalommal az M3 autópálya felől

## Összefoglalás

A nagy, tervezett egyenes sugárutak építése részben katonai települések, részben kertek kialakításától eredeztethető. A késő reneszánsz kertek centrális elrendezését a barokk szellem terjesztette túl a kert határain és illesztette tágabb környezetébe. Ez a rendszer vált később a városok 19. századi rendezésének is a mintaképezévé.

Míg a példaként szolgáló párizsi és római sugárutak megőrizték a barokk kialakítás végtelenbe nyitott perspektíváját, a budapesti követők átvették a reprezentatív kialakításmódot, ugyanakkor az Andrassy út tengelye megtorpant a kiépített sugárút mindkét végén. Száz évvel később a forgalom felnövekedésével indokolták azt, hogy a reprezentatív út mindkét végén ki kellett alakítani a közúti forgalom fizikai továbbvezetésének lehetőségeit. Az ekkor létrejött konstrukcióknak semmi közük nincs az Andrassy út szellemiségéhez, ráadásul a forgalomtechnikai megoldások sem állták ki az azóta eltelt három évtized próbáját.

Az előadó mindazoknak a forgalmi megoldásoknak a felülvizsgálatát javasolja, amelyek az Andrassy út két végét megbontották, és ezáltal hosszában nyitották meg a lehetőséget az átmenő forgalom számára. Ezzel szemben indokoltnak látszik, hogy a teljes hosszúságban keresztülhaladó forgalom helyett az Andrassy út keresztirányban váljék a terület tehermentesítő útjává, lehetővé téve ezzel, hogy a mellékutcák összefüggő hálózatban csillapított forgalmú övezeti besorolást kapjanak. Ezt az átfogó alapelvet kell először megvitatni és elfogadni, majd utána ebből lehet levezetni a konkrét helyi beavatkozásokat, vonatkozzanak azok a tömegközlekedésre, a gyalogosokra, a parkolás rendszerére, vagy a kerékpáros közlekedésre.

*Budapest, 2002. április 11.*

## Hivatkozások

Fleischer Tamás (2000) A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza. In: *A természet romlása, a romlás természete – Magyarország*. Szerk. Gadó György Pál. Föld Napja Alapítvány, Budapest, 2000: 145-172. <<http://www.epiteszforum.hu/varos/fleischer.pdf>>

Pogány Frigyes (1967) *Róma*. Corvina, Budapest.

Pogány Frigyes (1965) *Párizs*. Képzőművészeti Kiadó, Budapest.

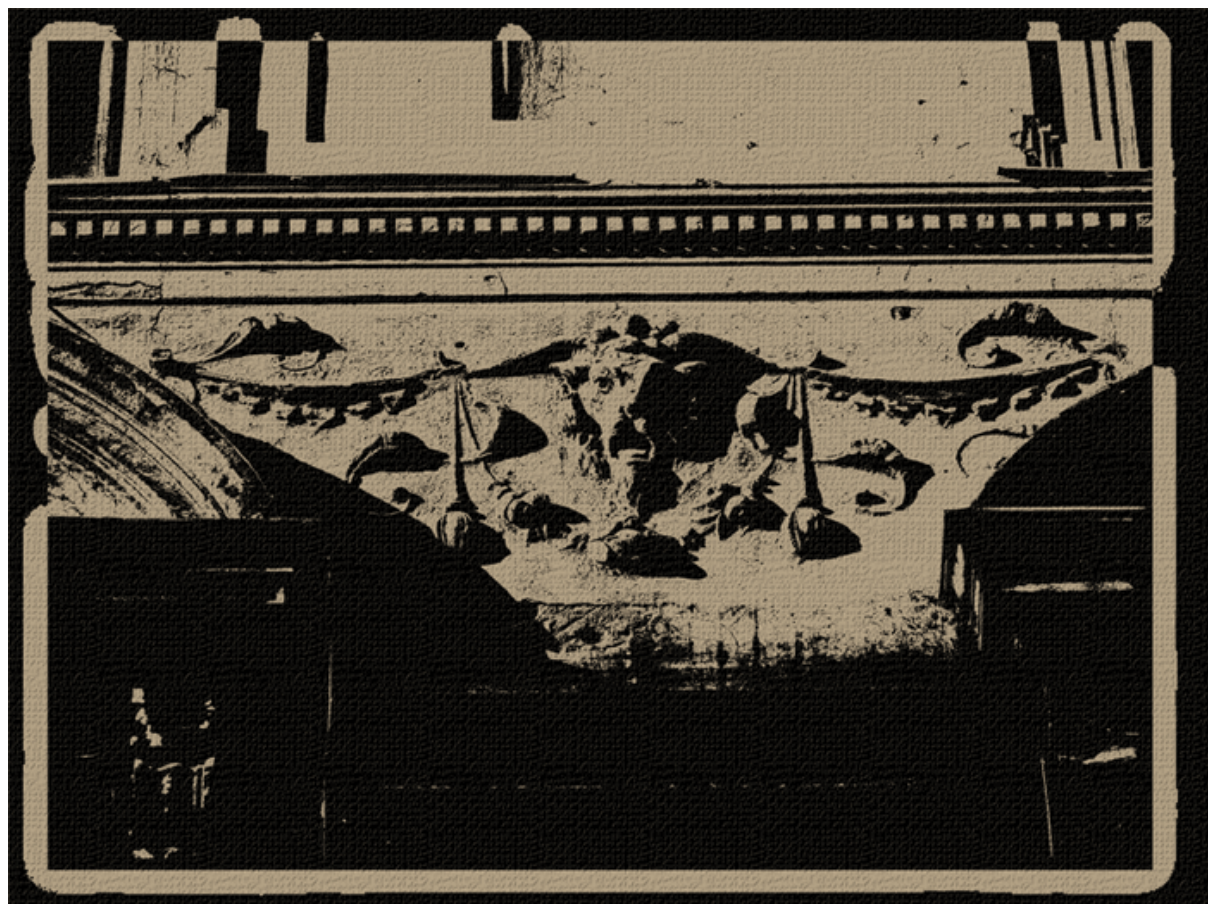
Turner Tom (2002) *Garden History Style Guide Garden Visit and Travel Guide*. Gardenvisit.com Copyright by Tom Turner <<http://www.gardenvisit.com>>

Az ábrák forrását minden esetben az ábra alatt tüntettem fel.

A. Gergely András szerk.

## Város a képben

(Városantropológiai mintázatok  
Terézváros példáján)



MTA PTI Etnoregionális Kutatóközpont Munkafüzetek 100.

MTA Politikai Tudományok Intézete  
Etnoregionális és Antropológiai Kutatóközpont  
Budapest, 2006-2010

Regionális és antropológiai tanulmányainkat azzal a céllal adjuk ki, hogy segítsék az új tudományos eredmények vitáit és terjedését. A publikációk a szerzők véleményét tartalmazzák, amelyért maguk a szerzők vállalnak felelősséget. E tanulmány megjelenését az ELTE BTK Szimbiózis Alapítványa, valamint az MTA Politikai Tudományok Intézetének segítségével tette lehetővé. Kiadásához az OTKA T 035241 számú kutatási keret és az OM TÉT-programja biztosított anyagi háttérrel.

© **A.Gergely András szerk., Budapest, 2006, 2010**

Szerzők: Barz Endre, Alain Battegay, Bethlenfalvy Ádám, Bódi Ferenc, Boros Bianka, Fehérvári Marcell, Fleischer Tamás, Gantner Brigitta Eszter, A.Gergely András, H.Sas Judit, Hajnal László Endre, Kékesi Márk, Klaniczay Anna, Komjáthy Zsuzsa, Kovács Éva, Kovács Mátyás, Layla Al-Zubaidi, Lénárt Imre, Majzik Eszter, Papp Richárd, Szántó Diána, Szebeni Katalin, Táll Éva, Tóth Gábor, Udvarhelyi Tessa Éva, Vincze Kata Zsófia

Címlapfotó: Fekete Attila

Egyes anyagoknál társszerkesztők: Bali János, Varga Andrea

Szaklektor: Bali János

Sorozatszerkesztő: A.Gergely András

Kiadni, másolni csak a szerzők engedélyével és az MTA Politikai Tudományok Intézetének hozzájárulásával lehet.

Tárgyszavak: városantropológia, településkutatás, narratíva, tértudomány, társadalomismeret, időfelfogás, ifjúsági értékrend, etnikus kultúra, néprajztudomány, szociológia, kutatás-elméletek, kultúratudomány.

ISBN 978-963-7372-45-2

ISSN 1416-8391

**Kiadja  
az MTA Politikai Tudományok Intézete  
Budapest, 2006–2010**