

# Kétszer ugyanabba a folyóba



FLEISCHER  
TAMÁS

kutató,  
a Budapest Kör  
tagja

A Duna-hidak közül a Galvani változatnak rengeteg előnye van. Budán nem a Bartók Béla út felé viszi a forgalmat, ahogy a Szabadság híd meg a Petőfi híd, hanem kissé délebbre, ahol a rácsos útszerkezeten át jobban csatlakoztatható a városból kivezető irányhoz. A Csepel-szigetet nem kerüli el, hanem Budával és Pesttel is kapcsolatot ad neki, egyben felértékeli az északi szigetcsúcs kihasználatlan területét. Pesten pedig remek összeköttetést nyújt a Hungária körúthoz, átelve azt a vasúti beszorítottságból, kiteljesítve és délebbre húzva az ívét.

Ezt vagy ehhez hasonló gondolatainkat a nyolcvanas évek második felében mondtuk, írtuk, főleg a VÁTI műhelyében – Benyó Bertalannal, Miklóssy Endrével, Péterffy Ágostonnal és másokkal –, amellel érvelve, hogy a vasúti híd mellé építendő Lágymányosi (Rákóczi) híd helyett Buda, Pest és Csepel szempontjából egyaránt a Galvani híd lenne a jobb megoldás. A kormányzat, a főváros és a megbízott tervezővállalat egyaránt a lágymányosi változatot támogatta. Aztán lezajlott a rendszerváltás, de megmaradt az elképzelés, hogy Budapestnek világhiállítást kell rendeznie, aminek addigra a helyszíne is körvonalazódott: előbb a Csepel-sziget csúcsát is érintve, majd azt mellőzve, a Rákóczi híd két hídfőjén, aztán csak a budai oldalán. A tervezett rendezvény fontos érvként szolgált a híd mielőbbi építése mellett. A Galvani változat egyáltalán nem volt előkészítve, a kormányzat viszont sürgette az építést, fizette a költségeket, a főváros pedig asszisztált hozzá, ne-hogy elessen a beruházástól.

1995-re a híd elkészült. Pesten a vasút északi oldalán kiépült a Könyves Kálmán körút zárószakasza, a Csepel-sziget mellett elmegy a híd, Budán pedig társadalmi ellenállás akadályozta az egyenes továbbvezetést (ami egyébként a

Vajon lehet-e más okot találni a Galvani hídhoz való ragaszkodásra, mint a pesti hídfője környékén dédelgetett elképzelést, a Lopakodó Olimpia Programját? A rendezéstől való korábbi visszavonulás ellenére életben maradtak a sportlétesítmények előkészületei

zendő, hogy itt a kitérésre akkor is szükség lett volna, ha a Galvani híd épül meg, mert a vele párhuzamos Etele útra kellett ráfordulni.

Ha a világhiállítást megtartották volna, akkor is értelmetlen lenne, hogy a hálózat örökre, de legalábbis hosszú évtizedeken keresztül, torzóként egy féléves presztízszrendezvényhez igazított közlekedési döntés betonba öntött lenyomatát őrizzék – de ráadásul a világhiállítás végül el is maradt.

Örüljünk-e annak, hogy három évtized múltán az olimpiai pályázat kapcsán előkerült a Galvani híd, és azóta azt akarja megépíteni a kormány? Érvényesek-e még azok az érvek, amikkel egy emberöltővel korábban érveltünk? Lehet-e úgy tenni, mintha a Rákóczi híd nem lenne ott, és nem látná el – kényelmetlenül, bepréselődve, de mégis – nagy részét azoknak a funkcióknak, amikre a térségben szükség volt? A Hungária körút íve most már a Rákóczi hídra vezet, és a túloldalon is, az Egér úti csatlakozást és a környező térséget a Rákóczi híd szolgálja ki. A Csepel-szigetet persze nem köti be, ez kétségtelen. De ha már így történt, indokolt-e azt mondani, hogy Csepel bekötése a városba éppen a Galvani híd vonalában a legsürgősebb?

Van Budapest déli részének egy kelet-nyugati vonala, mintegy másfél kilométerrel délebbre, ami Budán, Csepelen és Pesten is fontos lehetőséget kínál, szerepel is a fejlesztési tervekben. A Határ út – a főváros valamikori határa – Ferencvárost választja el Pest-erészbettől és Kispesttől, majd a folytatása Kőbányát metszi át a Kőér utca vonalában. Ezzel egy vonalban van a Csepel-szigeten a beépített településrész északi szélé, a kettő közötti Gubacsi híd rekonstrukciójára és villamosátvezetésére már született pár éve javaslat. Budán pedig Albertfalva és Budafok között a Rózsavölgyből érkezik a Dunához a Hosszúréti patak (vagy Kő ér). A Kő ért a

Egér út tengelyre. Azaz Budán a híd nem tár fel új területet, csak még egy hidat nyújt ugyanannak a térségnek. Csepelen a harántolást mindegyik híd biztosítja, de az ott élők számára a Kőér-vonal közelebb esik, kedvezőbb, és a Dunán keresztül nehezebben elérhető népes térségeket hoz egymáshoz közel. A felmerült másik pesti változat a ferencvárosi rendező pályaudvaron átelve a 3-as villamos vonalába csatlakozik az Ecséri útnál, és a Hungária körúttal párhuzamosan halad a körvasút másik oldalán.

A bizonytalanságok ellenére a Fővárosi Közfejlesztések Tanácsa februári ülésén a kormány és a főváros rögzítette, hogy a ki tudja, mit mivel összekötő Galvani híd a Fehérvári út és a Gubacsi út között megépül. A Budapest Fejlesztési Központnak a sajnálatos megállapodásra hivatkozó álláspontja szerint ha ez év végéig nem születik megegyezés a továbbvezetésről a főváros és a kormány között, akkor az új körút a híd megépítésekor Pesten átmenetileg a Soroksári útnál ér majd véget. Vagyis a kormányzatot nem érdekli, hogy a körút merre vezet tovább, sőt hogy egyáltalán vezet-e tovább. A pesti célpont eldöntetlenségét jól jellemzi, hogy az előterjesztők a Galvani híd lehetséges továbbvezetésének irányát alkalmasnak találták most ősszel társadalmi vitára bocsátani.

Szó sincs átfogó fővárosi város-szerkezetről, koncepcióról, amiből levezethető volna, hogy mit célszerű kiépíteni, és ahhoz keresnénk a közbenső áthidalás helyét. Itt éppen fordítva, egy valaha felmerült, de meg nem épült átkeles projekt rögzült, és most hozzá igazítanánk azt a városszerkezetet, ami időközben egész máshogy alakult.

Vajon lehet-e más okot találni a Galvani hídhoz való ragaszkodásra, mint a pesti hídfője környékén dédelgetett elképzelést, a Lopakodó Olimpia Programját? A rendezéstől való korábbi visszavonulás ellenére életben maradtak a sportlétesítmények előkészületei: atlétikai stadion, evezőspálya, birkózócsarnok meg minden, ami kell még. Minden szakági világvérseny rendezéséért harcba száll az ország, hogy az ürügyet szolgáltatson egy újabb létesítmény felépítéséhez.

Ha Budapest valaha olimpiai rendezne, akkor is értelmetlen lenne, hogy a hálózat örökre, de legalábbis hosszú évtizedeken keresztül torzóként egy kéthetes presztízszrendezvényhez igazított közlekedési döntés betonba öntött lenyomatát őrizzék – de ráadásul még hosszú ideig nem is fenyeget az a veszély, hogy olimpiát rendeznénk.

Jó lenne ezt a titkos érvet elengedni és józanul végiggondolni a városszerkezet és a lakókörnyezet szempontjából valóban fontos összefüggéseket. Beleértve azt is, hogy kell-e bárhol hatsávos hidat építeni, ami hat-hat sáv továbbvezetését provokálja a városszövetben. Meg azt, hogy vajon ott sürgősebb-e hidat építeni, ahol az jövőbeli fejlesztéseket segít elő, majd ennek folyamánként küld forgalmat a kapcsolódó területekre, vagy ott, ahol az százezernyi mai lakosnak a kapcsolatait javíthatná. És azt, hogy szabad-e átfogó stratégiába illeszteni nélkül, egy kivágott lapon szereplő hálózati projekt elemeit elfogadni és megépíteni.

## SZERINTEM

### Korrekcio

A járvány első és második hullámának eddigi tapasztalatai alapján sürgősen meg kellene vizsgálni a védekezés hatékonyságát, ezen belül az operatív törzs működését is. A törzson belül célszerű lenne a szakmai vonalat erősíteni. Az operatív törzs adatszolgáltatása ráadásul zavaros, nagyon szűk körű és részben kozmetikázott. Az első és második hullám adatainak összevonnásával kedvezőbbnek akarják mutatni a helyzetet, mint amilyen. A járvány elleni védekezést emellett az első pillanattól kezdve átszövik politikai szándékok. Erre egy példa amikor Müller Cecíliát levették a határra, bizonyítandó, hogy a migránsok hozzák be a fertőzést. Az önkormányzatok elzárása az adatoktól szintén politikai megfontolásból ered. Vannak látványos intézkedések is, mint például az ingyenes parkolás, ami inkább zavart okoz. Az meg egyenesen eszement dolog, hogy a védelem első sorában küzdő orvosokat a szolgálati rend drasztikus átalakításával zaklatják. A járvány megszűnte után lehet erre visszatérni. Végül nagyon hiányzik az egyenes, őszinte beszéd.

GODA ZOLTÁN

### Bizalmatlanság

Olvasom, hogy Magyarországon az emberek orosz vagy kínai vakcinát nem adatnának be maguknak. Tapasztalataim szerint az orosz termékekkel szembeni bizalmatlanság két forrásból fakad. Az egyik, hogy az orosz haditechnika mesterségesen 10-12 évvel a polgári termékek előtt jár, nem mindegy tehát, hogy egy terméket hol gyártanak. Annak idején a két legnépszerűbb csónakmotor a „Vihar” (Vihar), illetve a „Moszkva” volt. Az előbbi egy katonai repülőgépmotor-gyár állította elő, az utóbbit egy traktorgyár. A minőségi különbség óriási volt. A másik probléma, hogy a mindenkori hatalom elvárása Oroszországban ma is parancs, amit teljesíteni kell. Ha az elvárás, hogy x időn belül legyen vakcina, akkor x időn belül a vakcinát készre jelentik.

KINDZIERSZKY EMIL

### Verseny

Ha a Fidesz rendeleti úton akarja Lázár János javaslatára kiszorítani a külföldi tulajdonú kereskedelmi láncokat Magyarországról a hazai hálózat térnyerése érdekében, biztos, hogy rossz úton jár. A CBA is csak hálózati üzleteinek eladásával tudta kompenzálni azt a hatékonysági elmaradást, ami a mai napig megmutatkozik. Ha a hazai hálózat kiépítése hatékonyságjavulással, udvarias, gyors és olcsó kiszolgálással, valamint hangsúlyozottan egyenlő piaci versenyben valósul meg, akkor a lakosság minőségileg jobb kiszolgálása érdekében van létjogosultsága. Ha hatalmi erővel, törvénnyel akarják kiszorítani a külföldieket, az biztos, hogy népszerűtlen lesz és főként nem EU-konform. Szép és nemes dolog a hazai termelők és kereskedők támogatása, de ez nem mehet a jól működő külföldi láncok rovására.

MIKULÁS FERENC



Nagykörutat záró Petőfi híd irányával párhuzamosan vezetne volna a forgalmat, azzal együtt, a Nagyszőlős utcánál csatlakoztatva a Budaörsi úthoz). Helyette egy derékszögű délre fordulással, vasút alatti átbújtatással, majd egy jobbkanyarral lehet eljutni az Andor utca–Egér úti kivezetéshez. Az 1-es villamos 25 évnyi gondolkodás után, hasonló módon érkezik a Kelenföldi pályaudvarhoz. Megjegy-

Kőér utcával összekötő vonalban megépített híd jelentős lakosságú területeket szolgálja ki, egymástól kényelmesen elzárt, ma csak nagy kerülővel megközelíthető célpontokat kapcsolja össze.

A Galvani híd Illatos úti folytatása ugyanezt a Határ úti csatlakozási pontot célozza meg, elég érdekes módon elvezette innen a forgalmat a Hungária körút felől már táplált belsőbb, Andor utca-

Az oldalon megjelenő vélemények nem feltétlenül tükrözik szerkesztőségünk álláspontját. Lapunk fenntartja magának a jogot a beérkező írások szerkesztésére, rövidítésére.