

A gyűrésítés eredete

dr. Rigó Mihály

ny. mérnök

Valószínűen mindennek kezdete a fővárosi Nagykörút.

„A három város, Buda, Pest, és Óbuda 1873-as egyesítése után a főváros mind területében, mind népességében rohamosan gyarapodott. A fejlődést a sugárirányú utak (Váci út, Király utca, Kerepesi út, Üllői út) szabták meg a sík pesti oldalon. Az így kialakuló, rendezetlen új külvárosok a belső városmag irányába megfelelő kapcsolattal rendelkeztek, egymás közötti közlekedési lehetőségeik a szűk utcák miatt nehézkesek voltak.”

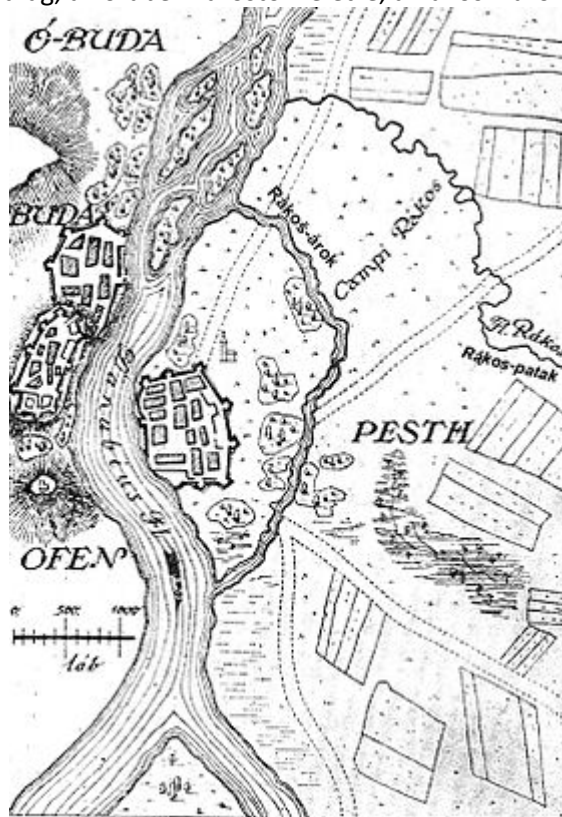
Az eset tipikus: bizonyos problémák megoldása új gondokat hoz a felszínre.

Tipikus annyiban is, hogy a sugár irányú utak önmagukban itt is kevésnek bizonyultak, itt sem adtak teljeskörű megoldást. Mit találtak ki?

„A Fővárosi Közmunkák Tanácsa már első évi jelentésében, 1868-ban kifejtette a helyzet javítását szolgáló elképzeléseit:”

„A fejlődésnek csakis azáltal lehet okszerűbb irányt adni, ha a város területének közepén egy szép, tágas s az egész városon keresztül átvonuló út nyitnak, mely által egyrészt felélesztik a kedv annak mentén díszesebben építkezni ...”

Volt egy adottság, egy Duna-ág, a korabeli várostól keletre, a Rákos – árok.



„Az első ötlet (RM), Reitter Ferenc-től, a Közmunkatanács első főmérnökétől származó műszaki terv volt. Ő a mélyfekvésű területeket hajózható csatornával szerette volna összekötni, felélesztve az egykori folyóágot.”

„A csatorna megvalósítására létrejött a Pesti Dunacsatorna-társaság, majd 1868-ban Mention Alphons és üzlettársai lefoglalták maguknak az előmunkálatok jogát, vállalva, hogy négy év alatt kiépítik a legnagyobb dunai hajókkal is hajózható ágot, 12 híddal és 48 rakodóhellyel.

A csatorna partjaira látványos palotasorokat terveztek.

A csatorna végül pénzügyi okok miatt nem valósult meg, a helyén futó közúti nyomvonal azonban véglegesen bekerült a városrendezési tervekbe. 1871-ben a kormány a Nagykörút építéséről törvényjavaslatot terjesztett elő, melyet a (nagy részt) vidéki képviselők ellenkezése dacára elfogadtak.”

<https://hu.wikipedia.org/wiki/Nagyk%C3%B6r%C3%BAt>

Ez volt a nagy gondolat, a nagy ötlet!

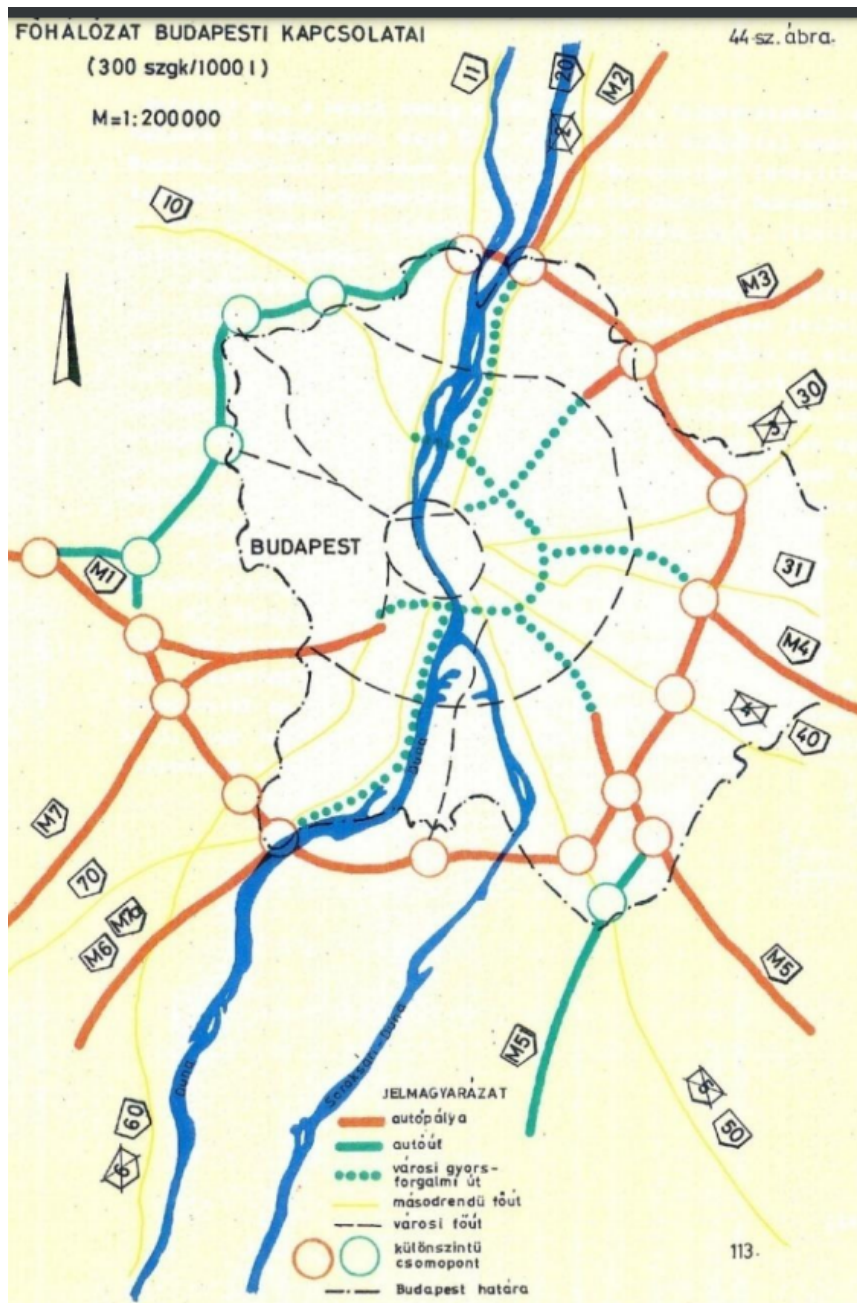
Mellékesen: ennek a gondolatnak Szeged lett a hazai kárvallottja a nagyárvízi újjáépítés után. Azt kell csak tudni, hogy az újjáépítési tervet gyártó Lechner Lajos életpályája kezdetén az előbb említett Reitter Ferenc közvetlen munkatársa volt. Azaz: „a budai építészeti igazgatóság szolgálatába lépett, ahol Reitter Ferenc és Mihalik József irányításával sokféle építészeti feladat megoldásában vett részt.” Műve, a tervezett város-szerkezet Szegeden mesterkéltnak lett, mivel ott nem volt Rákos-árok.

Visszatérve tehát az kiinduló feladatunkhoz: a fővárosban kialakult a séma, a minta, a modell, melyet csak le kellett koppintani, ami egy darabig még előre is vitte az ügyet. Amikor azonban túlzásba kezdték vinni, megjelentek a hátulütői is.

Jól tudjuk, hogy kezdetben csak a sugár irányú autópályák épülhettek. Természetesen itt is gyorsan megjelent a fentebb megismert gondok, és kényszeredetten elkezdtek épülni a gyűrű irányú elemek.

Valószínűen azt hitték, hogy ami egyszer jó a Nagykörútnál, az sokszorozva is jó. Így jöhetett létre a következő fővárosi ötlet, amely mintegy megszorította a Nagykörutakat a fővárosban, melyet Küzmös György úr, az UVATERV főmunkatársa előadásában találtam meg.





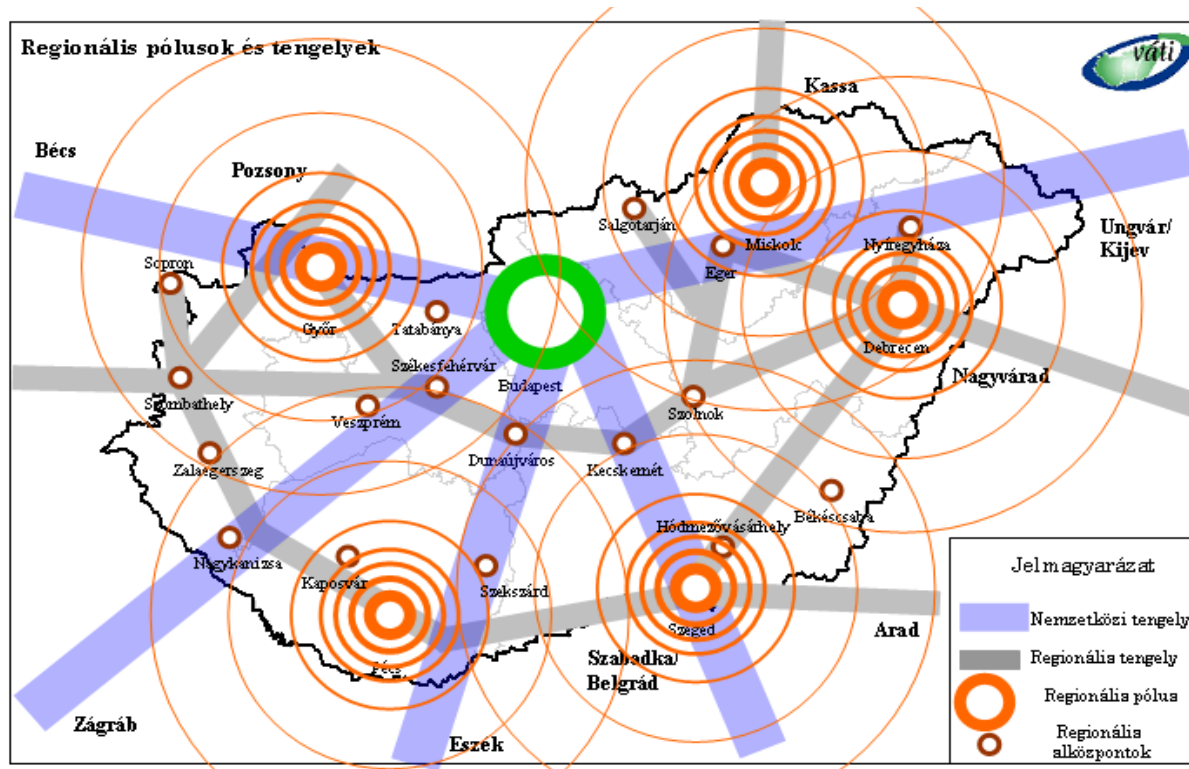
https://itf.njszt.hu/324rtr4/uploads/2020/06/kuzmos_gyorgy_uvaterv_prezentacio2.pdf

Ez lett az új minta, az új modell!

Ezt a budapesti úthálózati elképzelést – bár nagyon régi lehet – 1971-ben rajzoltál így le. Sárgával látszanak a sugárutak, rárajzolva a különböző színű gyűrűs utakat. Legalább 4 ilyen vonal látszik: a belső szaggatott fekete, a zöld pöttyösor, a külső fekete, szaggatott és végül a narancsaárca, Ennek keleti szektora még nem is azonos az M0 keleti szektorával.

Nade, ha beindul az üzlet, akkor a fővárosi minta, modell, a fővárosi döntéshozók vaksága miatt országos képpé vált!

Ez a gyűrű gyűrű hátán ábra, melynek természetesen része az ITM 2020ban Székesfehérváron bemutatott – általam többször idézett - fejlesztési koncepciója a hazai gyorsforgalmi úti gyűrűkről. Bármilyen új csak gyűrűsen volt elképzelhető, de természetesen ez sem adott tisztességes megoldást.



<http://kiut.hu/konf2010021819/index.htm>

Mindez a szakma többször leírt ellenszenvével, ellenvéleményével, ellenjavaslatával, melyet pl. dr. Fleischer Tamás úr 2002-ben így fogalmazott meg:

A korábban a szakmában elterjedt "sugaras-gyűrűs" hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú szerkezet, egy zárt ország igekezetét tükrözi a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy **nyitott rács-szerkezet kialakítását** kell célul kitűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni.

http://korny10.bke.hu/kti/6_szam.pdf

Már azóta is eltelt 20 év a meghallása nélkül! A döntéshozók bármi áron görcsösen ragaszkodnak a régi sémához. Legfeljebb a kókányoláshoz járulnak hozzá!

El kellene kezdeni végre átállni a sugaras-gyűrűs hálózatról a rácsos, raszteres szerkezetűre, hogy itt is történjen valami rendszerváltás-szerű.

Szeged, 2021. III. 19.