

Az Árpád-híd és környéke

A terület fejlődése, társadalmi jelentősége, szuburbanizáció



Óbuda, Buda és Pest 1873-as egyesítése, vagyis Budapest létrejötté idején a főváros kerekén 200 négyzetkilométeres területén 300 ezer lakos élt. A város népessége háromnegyed évszázad alatt, két világháború után ugyanezen a területen 1,1 millióra növekedett. Ugyanebben az időszakban kialakult a várossal szorosan együtt élő környékbeli települések gyűrűje. A századfordulón meggyorsult az elővárosok „saját” iparának növekedése. Az elővárosokban fellelhető tömeges munkaerő, az ipartelepítés kisebb költségei tömegesen csábították a későbbi peremkerületekbe a gyáripárt. Négy jelentősebb iparvidék alakult ki a századfordulóra a peremkerületekben, melyek közül az egyik Újpest (a másik három: Kispest-Pesterzsébet-Pestszentlőrinc, Csepel, Budafok). Újpesten a „hagyományos” helyi iparágak (bőripar, asztalosipar) mellett modern iparágak telepedtek meg; gépgyárak, izzólámpagyártás, gyógyszeripar, pamutipar. (A közlekedés vizsgálata szempontjából jelentős ezen iparágak alapanyag be- illetve a késztermék elszállítása.) Újpest gyáripari jellegű üzemeiben a századfordulón 4600-an dolgoztak. Ez a szám a gyáripár nagyságát érzékelteti a területen. Az elővárosi közlekedés kialakulása is nagyjából ekkortól tette lehetővé a napi ingázást a későbbi peremkerületek területéről a fővárosi munkahelyekre. Többek között ez is eredményezte az elővárosok viharos gyorsaságú növekedését (pl. Békásmegyér népességszám-változása 1900 és 1930 között: 416,1%-os – 2029-ről 8447-re emelkedett). Am ekkor még ezen területek keresőinek harmadát a mezőgazdaság foglalkoztatta, tehát kapcsolatuk viszonylag lazább a fővárossal. Ha nem is nagymértékű, de azért már jelentkezik a munkaerővonzás (pl. Budakalász).¹

A város súlyának, területének és népességének növekedését a közlekedési hálózat – ezen belül különösen az úthálózat fejlesztése a század második felében nem követte. A város autós

¹ Vö.: Beluszky Pál: A budapesti agglomeráció kialakulása. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Szerk.: Barta Györgyi és Beluszky Pál. Bp., 1999. 41-45. o.

forgalmának négyötöde az automobil megjelenéséig kialakult „kis-budapesti” úthálózaton közlekedik (és parkol), a terjeszkedő város külső területrészeit új harántoló elemek nem kötik össze, az évente néhány kilométernyi új út építése az elmaradást nem pótolja. A gépkocsik tárolását szolgáló létesítmények hiányának következménye az álló autók közterületi terrorja. A közforgalmú közlekedési hálózat napjainkban gyorsuló leépülés aggasztó folyamatát éli: romlik finanszírozása, avulnak eszközei, csökken teljesítménye, vonzereje, utasszáma. A gyorsvasúti hálózat majd’ húsz éve nem fejlődik, autóbuszvonalak és villamosjáratok szűnnek meg, a közúti vasúti hálózat hossza a századfordulót megelőző szintre „küzdötte vissza” magát. A megszűnő vonalak mellett néhány új vonal is épült, de a város lakónépessége közben a sokszorosára nőtt.

A város közúthálózatának fejlesztését nem csupán a motorizáció, sokkal inkább területének növekedése indokolja. A harántoló útvonalak és a Duna-hidak építésének célja a területfejlődés aránytalanságainak csökkentése, a forgalmi terhelések belvárosi csomósodásának oldása, a történelmi Belváros élhetőségének értékörző megóvása.²

Magyarországon a harmincas évek első felében volt várható a közúti közlekedésben bekövetkező motorizációs „robbanás”. A fejlődésnek ez a fordulata azonban lényegében elmaradt, s csupán egyes részterületeken volt megfigyelhető ez irányú változás. Egyedül a főváros tömegközlekedésében növekedett meg számottevő mértékben a motoros járművek, az autóbuszok részaránya. Az alábbiakban tekintsük át röviden a budapesti közúti járművek mutatószámait.³ Míg 1929-ben 10000 lakosra 72 és 1933-ban 49, addig 1938-ban 99 személyautó jutott. (Miért tapasztalható visszaesés 1933-ban? Talán a gazdasági világválság miatt.)

Az egyes járműfajták részaránya:

| 1932-ben összesen: 149000 jármű, ebből: | Járműfajták | 1938-ban összesen: 205000 jármű, ebből: |
|--|--------------------|--|
| 34,2% | Személyautók | 38,5% |
| 21,7% | Kerékpárok | 28,3% |
| 16,7% | Villamosok | - |
| 10,7% | Lovaskocsik | - |
| 7,5% | Teherautók | 12,3% |
| 5,1% | Autóbuszok | 4,2% |
| 2,5% | Motorkerékpárok | 2,5% |

Összességében elmondható, hogy a növekedés a javuló gazdasági viszonyoknak köszönhető. Az adatokból kiolvasható a személyautók számának és gyakoriságának növekedése, valamint a kerékpárforgalom növekedése. A fiákerek viszont az időszak folyamán eltűntek Budapest útjairól (1938-ban már csupán egyetlen fiákerállomás létezett).

Nagymértékben nőtt a taxiközlekedés, valamint az autóbuszok száma. A tehertaxiké viszont lényegesen nem emelkedett az időszak folyamán.

² Forrás: Berczik András – Molnár László: A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? In: Urbanisztika 2000. Szerk.: Csontos János – Lukovich Tamás. Akadémiai Kiadó, Bp., 1999. 192. o., 194. o., 198. o.

³ Forrás: Budapest története V. Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig. Szerk.: Horváth Miklós. Akadémiai, Bp., 1980. 400-402. o.

| 1929 | | 1938 | |
|-------------------------|----------|------|--|
| Taxiközlekedés | | | |
| 227 | Állomás | 315 | |
| 1314 | Gépkocsi | 1517 | |
| Tehertaxik száma | | | |
| 529 | | 531 | |
| Autóbuszok száma | | | |
| 125 | | 226 | |

A főváros utcai közlekedését az 1930-as években megváltoztatta a motoros gépjárművek, a személy- és teherautók, az autóbuszok és a motorkerékpárok térfoglalása. A négy robbanómotoros járműfajta részesedése a főváros utcai forgalmában az 1932. évi 50,8%-ról 1938-ban 53,3%-ra emelkedett. 1932-ben a motoros járművek 64,8%-át, 1938-ban 72,4%-át tették ki a forgalomnak.

A főváros úthálózata ugyanakkor nem fejlődött párhuzamosan a viszonylag gyorsan felfelé ívelő járműforgalommal. Az útburkolat nagysága tíz év alatt mindössze 16%-kal volt hosszabb az évtized végén. A budapesti utak hossza is csupán 2%-ot fejlődött 1936 és 1938 között. (1936-ban 1003km, 1938-ban 1030km.) Az útépités messze elmaradt a forgalom növekedése mögött. Különösen a belterületi főútvonalakon, hidakon bizonyult szűknek az utak átbocsátó képessége.

Már csupán az imént felvázoltakból is látható, hogy a jelentős mértékben megnövekedett közúti járműforgalom (és ezen belül is leginkább a motoros járművek kiugróan magas aránya) miatt a harmincas évek második felében egyre sürgetőbb feladattá vált az úthálózat bővítése. Ennek a folyamatnak fontos részét képezte több,⁴ a Dunán átívelő híd megépítése. Már egy század eleji törvény (1908. évi XLVIII. törvény) intézkedett az Árpád-híd létesítéséről, de építését csupán a harmincas években kezdték meg. 1938-ban nagyarányú bontások kezdődtek Óbudán, melyek az Árpád-híd létesítésével, és az úthálózat korszerűsítésével függtek össze.⁵ A már kialakult településszerkezetben kisebb mértékű, de a továbbiakban egész városrészre ható beavatkozás volt Óbudán az Árpád híd építésének megkezdése. A híd feljárója ugyanis a hagyományos óbudai városközpont térláncolatát vágta ketté. Az először félszélességben elkészült híd forgalomba helyezését (1950) csak mintegy évtizedes késéssel követte a városrész sok szempontból vitatott megoldású teljes átépítése.⁶

A híd építését 1939-ben kezdték, ám a második világháború egy időre megszakította az építkezéseket. A második világháborút követő mintegy ötven év a város és a közlekedés fejlődése szempontjából öt jellegzetes időszakra tagolható, mely időszakokban bizonyos szempontból különbözően alakult mind a híd, mind pedig a környező területek fejlődése. Az öt szakasz, melyek között átfedések figyelhetők meg (s többségüknél ezért pontos időhatárt nem is közlünk) a következő: az újjáépítés (1945-1949); a huszonkét kerületes Budapest létrejötte és az erőltetett iparfejlesztés; a tömeges lakásépítés; fokozódó gazdasági nehézségek, a közlekedésfejlesztés lassulása;⁷ végül pedig a mai helyzet. A következőkben

⁴ Itt mindenképpen meg kell jegyeznünk, hogy az Árpád híd fél szélességben történt megnyitása (1950) után azonban negyven évig nem épült Budapesten új Duna-híd.

⁵ Vö.: Budapest története V. Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig. Szerk.: Horváth Miklós. Akadémiai, Bp., 1980.

⁶ Forrás:

Berczik András – Molnár László: A közlekedés: a múlt kalandja, a jövő reménye? In: Urbanisztika 2000. Szerk.: Csontos János – Lukovich Tamás. Akadémiai Kiadó, Bp., 1999. 189. o.

⁷ A szakaszolást – bár módosítva vö.: Berczik András: A közlekedés fejlődése és városépítési vonatkozásai. In: Budapest városépítésének története 1945-1990. Műszaki Könyvkiadó, Bp., 1998. 190. o.

ezen időszakok mentén mutatjuk be az Árpád-híd és a környező területek (elsősorban Buda északi része) fejlődését.

Az újjáépítés (1945 – 1949)

A háborús károk a város jellegét csak minimális mértékben módosították. Megannyi ipari létesítmény az eredeti helyén épült újjá, konzerválva ezzel a korábbi városrendezési nehézségeket. (A Kiegyezés és 1920 közötti évtizedek a budapesti ipar kifejlődésének időszaka. Az akkor kialakított ipari területek máig befolyásolják a város szerkezetét, közlekedését. Budán élelmiszer- és textilüzemek működtek. Óbuda a hajógyártás és a téglagyártás központja. Jelentős ekkor a Budapest környéki települések ipara. Ezek legnagyobb része a második világháború előtti évekre összekapcsolódott a budapesti gyáriparral. – Mindezek fontos tényezői a közlekedés alakulásának, többek között az alapanyagok illetve a késztermékek szállítása, valamint a gyári munkások ingázása révén.) A város vérkeringésének egyik kulcsfontosságú eleme a dunai átkelés. A háború során viszont a Duna-hidak erősen megrongálódtak, gyakorlatilag használhatatlanná váltak. A károk számbavétele után nyilvánvalóvá vált, hogy Budapest egyetlen régi hídja sem állítható helyre rövid idő alatt. Súlyosította a helyzetet a szükséges anyagok, szerszámok, szállítóeszközök hiánya is. Az ostrom befejeződése után igen hamar meg is oldották az összeköttetést a város két része között. Kezdetben kisebb-nagyobb evezős, majd motoros csónakokkal (ilyen átkelő járatok közlekedtek az általunk tárgyalt területen igen nagy számban: Óbuda és Újpest, Óbuda Cserepes utca és Dagály utca, Római fürdő és Újpest között). Valamivel állandóbb megoldás volt a főváros partjai között a szovjet hadsereg által épített hadihíd az Óbudai szigettől északra. Ám ez kezdetben a polgári forgalom céljait csak korlátozottan szolgálta. A harmadik megoldás a kapcsolat létrehozására pontonhidak létesítése volt.

Ugyanebben az időszakban folytatták az Árpád híd háború alatt megszakadt építését is.

A huszonkét kerületes Budapest létrejötte, és az erőltetett iparfejlesztés

A huszonkét kerületes, vagyis a mai Budapest az 1949. XXVI. törvény alapján hivatalosan 1950. január 1-jétől létezik. Területe magában foglal hét várost, tizenhat községet és egy községrészt. Nagysága 525 négyzetkilométerre (az eredeti terület nagyjából kétszeresére), lakossága 1,6 millióra (az eredeti másfélszeresére) duzzadt. Átlagos laksűrűsége 3050 fő/négyzetkilométer, mely a korábbihoz képest csökkent (nagy kiterjedésű mezőgazdasági területek hozzácsatolása következtében).

A korszak gazdaságpolitikai irányelveinek megfelelően igen nagyarányú nehézipari beruházások történtek. Tizenöt új nehézipari vállalatot alapítottak és majdnem valamennyi már meglévő üzemet jelentősen fejlesztették. Az újjáépítés során viszont nem gondoltak arra, hogy az ipari létesítményeket a belső városrészekből az ipari negyedekbe, illetve vidékekre telepítsék. Csaknem valamennyi ipari létesítmény megmaradt tehát a régi helyén, ott épült újjá. Így sok helyen a lakóterületek közé épített üzemeket bővítették tovább.

Ebben az időszakban rohamosan növekedett a főváros népessége és a foglalkoztatottság mértéke is. Az utazási igények évről évre ugrásszerűen nőttek.

A kizárólagos iparfejlesztés lényeges következménye volt az alulurbanizáltság. Ennek jellemzője, hogy az ipari munkahelyek bővülésének üteme meghaladta a városok népességbefogadó kapacitásának fejlődését. Az infrastrukturális fejlesztések, a lakásépítés üteme messze elmaradt a város „munkaerő-felszívó” kapacitásától, melynek következménye,

hogy sokak (millió nagyságrend!) számára mindennapossá, illetve rendszeressé vált az ingázás.⁸

A még világháború előtt megkezdett Árpád híd építését befejezve 1950 novemberében a hidat félszélességben átadták a forgalomnak. Létrejött a kapcsolat Óbuda és Angyalföld között. A hídnek jelentős szerepe volt a MÁV teherforgalmának lebonyolításában is, és így tehermentesítette a vasúti forgalom alól a Margit körutat és a szentendrei hév belső szakaszát. A közúti vasúti pálya lehetővé tette a már említett Óbuda és Angyalföld között a közvetlen villamosjárat indítását. (A MÁV-szükségforgalom egyébként 1955-ben szűnt meg az Árpád hídon, amikor átadásra került az Újpesti vasúti híd.) A városfejlődés csak egy évtizedes késéssel, Óbuda átépítésével kezdte kiaknázni a híd nyújtotta előnyöket.⁹ Am még az ötvenes évek elején a híd által lehetővé tett új, az átszállások számát csökkentő autóbusszjáratot indítottak az Óbuda–Árpád híd–Hungária körút–Népliget útvonalon.

Az úthálózat egyetlen nagyobb, összefüggő fejlesztési művelete ebben az időben az Árpád híd budai hídfőjéhez kapcsolódott.

Budapest és környéke 1970-ben jóváhagyott általános városrendezési terve az ipari területek nagyságát növeli. Új, átminősített terület: III. kerület Zay utca, ún. tartalék terület a Zay utcai terület melletti Kaszásdűlő. A tervezésnél nemcsak az ipari terület szempontjaira kellett figyelemmel lenni, hanem a helyi és környező települések közötti leggazdaságosabb közlekedési kapcsolatokra is.

Tömeges lakásépítés

„A lakásépítés a városépítésnek az az ága, összetevője, amelynek mennyisége, módja, elhelyezkedése alapvetően befolyásolja a város fejlődését és meghatározza arculatának változását.”¹⁰

Az 1953. évi kormányprogram a budapesti lakásépítés fokozását irányozta elő. Így a lakásépítés 1954-től állandóan növekedett. Az 1963-ban bekövetkezett átmeneti csökkenést követően a lakásépítés mennyisége ismét emelkedett. Az infrastrukturális szempontból jobb helyzetben lévő belső területek mellett gyors fejlődésnek indult a város környéke is. Budapest növekvő számú munkalehetőségei ugyanis erőteljesen vonzották az embereket.

1949 és 1960 között a budapesti kerületek népességnövekedésének és lakásépítésének összefüggései¹¹ alapján elmondható, hogy a híd által közvetlenül összekapcsolt területeken (III. kerület és XIII. kerület) a többi területhez képest igen magas a népességnövekedés. Ugrásszerű növekedés különösen a vizsgált korszak második felére, 1970-től, illetve a III. kerületre jellemző. Lakásállomány tekintetében is igen magas számbeli gyarapodás ment végbe¹² a III. kerületben. (1949 és 1990 között összesen 33112 lakással bővült a területi állomány, melyet csupán a XI. kerület „előz meg” 10568 lakással, illetve a XIV. kerület 148-

⁸ Vö.: Konrád György – Szelényi Iván: A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. In: Valóság, 1971/12.

⁹ Vö.: Budapest városépítésének története 1945-1990. Tanulmányok. Szerk.: Preisich Gábor. Műszaki Könyvkiadó, 1998. 195. o.

¹⁰ In: Vö.: Budapest városépítésének története 1945-1990. Tanulmányok. Szerk.: Preisich Gábor. Műszaki Könyvkiadó, 1998. 69. o.

¹¹ Az elemzés alapjául szolgáló adatok a fentiekben is említett tanulmánykötet 102. oldalán levő táblázatában szerepelnek.

¹² Az elemzés alapjául szolgáló adatok a fentiekben is említett tanulmánykötet 105. oldalán levő táblázatában szerepelnek.

cal). A lakótelepi lakások száma az Országos Statisztikai Hivatal szerint ekkor 32088 a III. kerületben, ami a legmagasabb az összes budapesti kerület közül.

A hatvanas években a városból kivezető főútvonalak menti beépítésen felül a Dunahidak még beépítetlen hídfőinek rendezését is lakótelepszerű beépítéssel kívánták megoldani. Beépítésre kínálkozott többek között az Árpád híd pesti hídfőjében a Népfürdő utca és a Váci út közötti terület. (A lakótelep építése 1959-ben kezdődött, és a hatvanas években fejeződött be).

A hetvenes években a III. kerületben különösen sok lakás épült (például az Óbudai lakótelep a földszintes épületek elbontása után). Az új lakótelepek hiányosságaihoz tartozott, hogy a legtöbb helyen a szükséges, illetve eredetileg tervezett közintézmények csak részben épültek meg. (Lásd például a Flórián teret és környékét, ahol csupán az áruház épült meg.) Bölcsődék, óvodák, iskolák gyakrabban létesültek a területeken, ám munkahelyek, munkalehetőségek szinte egyáltalán nem. Mindezek következménye, hogy egy-egy ilyen lakótelep kisebb városnyi lakossága nap mint nap ingázni kényszerült és még ma is kényszerül. (Óbudai lakótelep 15999 lakás, Békásmgyeri lakótelep 7731 + 7245 lakás) A lakótelepek státuszát pedig jelentősen befolyásolják a lakótelep fizikai jellemzői, a városközponttól való távolsága, a közlekedési ellátottsága, az elzártságának a mértéke (jobb környékektől való távolsága) stb.¹³

Összességében elmondható, hogy a második világháború után a politikai ideológia jegyében a nehézipar fejlesztése döntően meghatározta a város fejlődését. Az ipari létesítmények mellett szükségszerűen utak helyezkednek el (hogy melyik volt előbb egy-egy területen, arra most nem térünk ki). A különböző gyárak nagyszámú munkaerőt vonzottak, aminek lakhatási igényeit később ki kellett elégíteni. Erre megoldásként kínálkoztak a nagy tömegek elhelyezésére alkalmas lakótelepek. Ezek a lakótelepek gyakran az ipari tevékenység miatt már kiépült utak mellett kerültek megépítésre (ezt tapasztalhatjuk az Árpád híd mindkét hídfője esetében, és végig a Szentendrei út mentén, annak két oldalán a Békásmgyeri lakótelep, Római úti lakótelep, Kaszásdűlő). Kölcsönös összefüggésrendszer áll tehát fenn a különböző tényezők (úthálózat, gyárpar, lakótelepek) között. A tényezők közül amely leginkább meghatározza a fejlődés irányát – ha lehet ilyet feltételezni -, az az ipari szektor növekedése.

Fokozódó gazdasági nehézségek, a közlekedésfejlesztés lassulása (1976 – 1990)

Az időszak első felében a közlekedés fejlesztése az észak-budapesti területre összpontosult. 1976-ban tervezet készült a hidak felújítására. Ennek legnagyobb arányú művelete volt az Árpád híd kiszélesítése. A munkálatok 1981 és 1984 között zajlottak. Az „eredeti pillérekre a meglévő két főtartó mindkét oldalán újabb két-két főtartót építettek, és így a közúti vasút zárt pályája mellett eredetileg csak 2 x 2 sávusra előirányzott 27,6 m széles híd helyett 2x 3 sávós, 35,3 m széles híd épült. A híd szélesítésére mintegy évtizedes késéssel került sor; néhány év alatt a fővárosnak ez a legnagyobb átbocsátóképeségű hídja is telítődött.”¹⁴Több, az Árpád híd kiszélesítésével kapcsolatos úthálózat-fejlesztés valósult meg ekkor. Ilyen volt például 1980-ban a Bécsi út és a Nagyszombati utca korszerűsítése a Vörösvári út torkolatától a Lajos utcáig, a Flórián tér elkerülését lehetővé tevő rakparti út

¹³ Vö.: Csizmady Adrienne: A fővárosi lakótelepek ingatlanpiaci helyzetének változása a rendszerváltozás után. In: Szociológiai Szemle.

¹⁴ Berczik András: A közlekedés fejlődése és városépítési vonatkozásai. In: Budapest városépítésének története 1945-1990. Műszaki Könyvkiadó, Bp., 1998. 215. o.

megépítése a Margit hídtól a Szentendrei út Mozaik utcai csomópontjáig terjedő szakaszon. A környék közlekedését könnyítette a Mozaik utcai közúti felüljáró megépítése (1979) is.

Fontos még megemlíteni, hogy a lakótelepek építése miatt a forgalom hétköznap a korábbi sokszorosára nőtt, ezért szükséges volt a szentendrei hév vonalának fejlesztésére is.

A híd adta előnyöket tovább hasznosítandó autóbusz végállomás épült az Árpád híd pesti hídfőjénél (mely egyben a 3-mas metró állomása is).

A mai helyzet (szuburbanizáció és közlekedés)

A budapesti agglomeráció belső szerkezeti vizsgálata alapján elmondható, hogy a vállalkozások sűrűsége két térségben, a Szentendre központú észak-nyugati és a Budaörs központú nyugati agglomerációban igen nagy hányaddal (17 illetve 23%) magasabb az agglomerációs átlagnál. A kitűnő forgalmi helyzetű agglomerációs gyűrűben előszeretettel telepedtek meg azok a cégek, közöttük nem kevés multinacionális vállalat, melyeknek tevékenységében a szállítás és a földrajzi fekvés fontos szerepet játszik. A bevásárlóközpontokat is részben a jó forgalmi helyzet vonzotta, de nem kevésbé számítottak letelepedésük idején már jelentős mértéket öltő lakóhelyi szuburbanizáció kedvező hatásaira. Ennek révén ugyanis tömegesen jelent és jelenik meg a bevásárlóközpontok ideális vásárlója: a jómódú polgár.¹⁵

Érdekes mintázatot követ a vizsgált térségben a szuburbanizáció jelensége, mely térben egyre terjedő folyamat. A hatvanas években még csak Budapest elit budai kerületeiben hatott, majd a következő évtizedekben előbb a külső budapesti kerületekre és néhány főváros közeli, valamint a Dunakanyarban lévő településre, s a rendszerváltás után, a főirányokat megtartva, az addigi szuburb térségekkel szomszédos községekre, városokra is kiterjedt.

Nyilvánvaló, hogy a fent említett lakóhelyek vonzerejét jelentősen növelte a jó közlekedési lehetőség, a viszonylag szoros kapcsolat a fővárossal. Viszont azt is látni kell, hogy a folyamat egy „ördögi kört” képez, ugyanis minél többen költöznek ki a környező településekre, annál többen ingáznak nap mint nap, és így az utak egyre zsúfoltabbá válnak. A kialakulóban lévő – kialakult helyzetet tovább tetézi a fentebb vázolt folyamat, mely szerint a lakóhelyi szuburbanizációhoz szorosan kapcsolódik a gazdasági szuburbanizáció is (hipermarketek).

Az Árpád híd és a Szentendrei út forgalma mára már talán mondhatjuk, hogy tetőzött. Szükséges lenne az átmenő forgalom levezetésére egy elkerülő út, illetve tehermentesítő híd létesítése. Mindezek megvalósulása azonban a jövő feladata és kérdése.

¹⁵ Vö.: Kovács Katalin: A szuburbanizációs folyamatok a fővárosban és a budapesti agglomerációban. In: Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Szerk.: Barta Györgyi és Beluszky Pál. Bp., 1999. 93-94. o.