

# BUDAPEST HOLNAP

A tőke felhalmozás általános törvényeiről írva, *Marx* már a mult század közepén megállapította, hogy minél tömegesebb a termelőeszközök központosítása, annál több munkás zsúfolódik össze kis területre és annál nyomorúságosabbak a munkások lakásvizonyai. Megállapította azt is, hogy a „városrendezés“, amely a gazdaság fejlődését kíséri, mindössze a rosszul épített negyedek lerombolásából, bankpaloták, hatalmas áruházak építéséből, az üzleti forgalom és a luxuskocsik számára fenntartott utak szélesítéséből áll és a dolgozókat mindenkor szemmel láthatólag mind rosszabb és sűrűbben lakott, elhanyagolt kültelki bérkaszárnnyákba és szükségglakótelepekre kergeti.

Ha végigtekintünk a mult városrendezés eredményein, akkor meggyőződhetünk *Marx* szavainak helyességéről. Hiszen Budapesten a városrendezés alig alkotott többet a volt *Andrássy-útnál* vagy a *Madách-sugárútnál*, amelyek közül az előbbinek sem eleje, sem vége nincs, utóbbiból pedig csak az eleje valósult meg, míg a sugárút tervezett helyén ma is olyan szűk utcákban és zsúfolt negyedekben él több tízezer ember, mint akkor, amikor ez a városrész minden rendezés és tervszerűség nélkül kialakult.

A városrendezés a kapitalizmus korszakában csak a tőkés és pénzmágnások céljait és (legtöbbször izléstelen) esztétikai igényeit szolgálta. Ezenkívül legfeljebb azt írta elő, hogy hány emeletet lehet építeni az egyes utcákban és hogy az egyes telkeket ne építsék túlzottan be.

A szocialista tervgazdaság a városok építésében már a felszabadult dolgo-

zók anyagi és esztétikai igényeit tartja szem előtt. Megfelelő összeget is bocsát az ötéves terv a városok rendezésére és előírja, hogy a szocialista országban szocialista városokat kell létesíteni, ahol megtaláljuk mindazokat a közműveket és közintézményeket, amelyek a dolgozók életét jobbá és szebbé teszik.

A szocialista városépítés a Szovjet-unióban fejlődött ki. Már a Nagy Honvédő Háború előtt a hihetetlen mértékben fejlődő gazdasági élet új városok létesítését tette szükségessé és a régi városok soha nem tapasztalt fejlődését vonta maga után. A háború a szovjet nép több tízezer települését, köztük nagy városokat teljesen vagy részben elpusztított. A háború befejeztével az elpusztult városok újjáépítési terveiben már alkalmazni lehetett az összes kialakult elveket és gyakorlatilag meg lehetett valósítani mindazt, amit a szocializmus városában megkívánunk.

Az első gyakorlati megvalósítás *Sztálingrádban* ment végbe. A hős város újjáépítése egészen új szempontok szerint indult meg. A központi városmag körül különálló városrészekben telepítik az egyes üzemekhez tartozó lakosságot, így mindenki közel találja meg munkahelyét és megszűnnek a nagyvárosok súlyos nehézségei. Utak és útvonalak építésénél a szovjet szabályok figyelembe veszik az egyre inkább növekvő városi gépjárműforgalmat és olyan utcákat és útvonalakat létesítenek, amelyek az egyre növekvő forgalmat le tudják bonyolítani.

Az ötéves terv határozottan irányt szabott a magyar városok fejlesztésére.



1. ábra

Nemcsak Budapest, hanem a vidéki városok is nagy mértékben fognak fejlődni a már meglévő és a létesítendő iparüzemek folytán. Növekedni fog a városban élők száma és a régi városrészek fejlődését új városrészek építésével egészítik ki, több esetben egészen új városok fognak keletkezni.

### HOGYAN KÉSZÜL A VÁROSFEJLESZTÉSI TERV?

A városrendezés munkáját minden esetben megelőzi a városfejlesztési terv. Nem érdektelen néhány szempontot ismerni, hogyan készülnek ezek a városfejlesztési tervek. Elsősorban a meglévő város teljes feltáráásával indulnak meg. Pontos adatok alapján feltérképezik a lakosság eloszlását, a meglévő közintézményeket, figyelembe véve azt, hogy ezek milyen tömegek ellátására alkalmasak.

Ezeknek az intézményeknek ismeretéből először is kitűnik az, hogy hol jelentkeznek kielégítetlen szükségletek.

Ha a lakosság eloszlását összetvetjük pl. az iskolahálózattal és figyelembe vesszük azt, hogy bizonyos területeken hány iskolaköteles gyermek él, akkor meg tudjuk állapítani, hogy hol

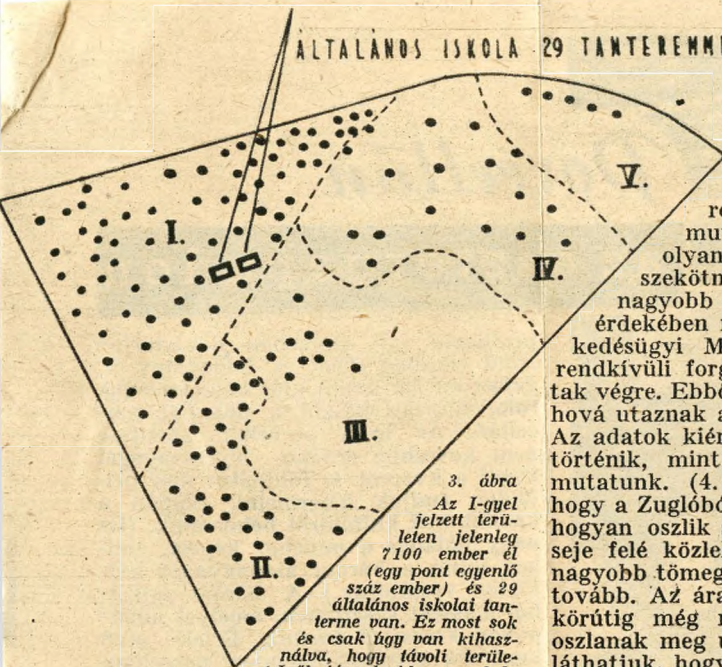
és hány tanteremre van szükség, azaz, hogy egyetlen gyermeknek se kelljen 20 percnél hosszabb gyalogutat megtennie az iskolabajutáshoz és minden tantermi ülőhelyre egy gyermek jusson. Ha egy városrész lakosságának számát növelni akarjuk, akkor figyelembe kell venni azt is, hogy fejlődés után hány gyermek lesz és milyen eloszlásban, és a tantermi szükséglet ismét hogyan fog jelentkezni. Az itt közölt vázlat egy budapesti városrészt ábrázol. (3. ábra.) Látjuk ezen, hogyan oszlik meg a tanköteles gyermekek száma, azt is feltűntettük, hogy a városrész teljes beépítése esetén hogyan fog megoszlani az iskolakötelesek száma. Ezidőszert 29 tanterem van ezen a területen és 10 tanterem hiányzik. Látjuk azt is, hogy a meglévő 29 tanterem rosszul van elosztva, mert a területesség egy részéről a gyermekeknek rendkívül nagy távolságokat kell megtenni. Ha pedig erre a területre további kb. 15.000 embert telepítünk a vázlaton feltűntetett elosztásban, akkor még 52 tantermet kell építeni és világosan látjuk azt is, hogy hol

### A KÖZLEKEDÉS PROBLÉMÁI

Amint a közintézmények elosztása sok esetben helytelen, ugyanúgy rossz az utak eloszlása is az egyes város-

2. ábra. Moszkva egyik forgalmas útvonala. A szovjet szabályok figyelembe veszik az egyre inkább növekvő városi forgalmat





3. ábra  
Az I-gyel jelzett területen jelenleg 7100 ember él (egy pont egyenlő száz ember) és 29 általános iskolai tanterme van. Ez most sok és csak úgy van kihasználva, hogy távoli területekről járnak ide gyerekek.

Ide még 8600 embert fognak telepíteni és a szükséglet összesen 39 tanterem.

A II-vel és III-mal jelzett területen jelenleg 4400 ember él. Ezen a területen jelenleg nincs iskola és 440 gyerek jár egy főútvonalat keresztezve az I. területen lévő iskolákba. A II-vel jelzett területen további 4600 ember részére építenek lakásokat és ekkor 22 tanteremre lesz szükség.

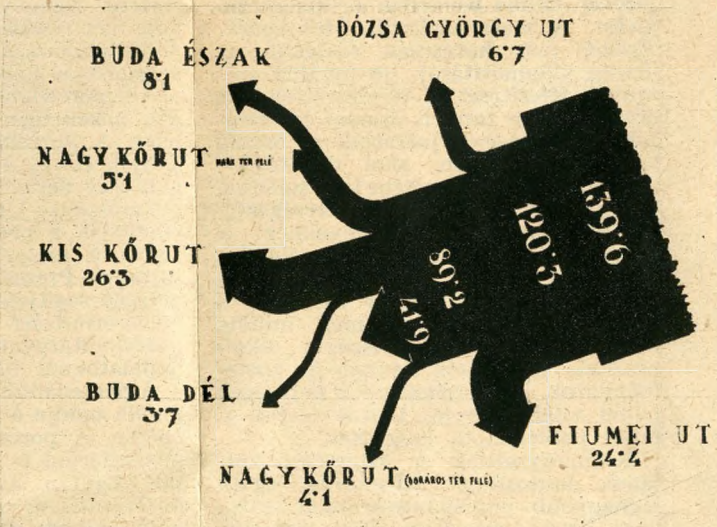
A IV-es és V-ös területen jelenleg 2100 ember él, gyerekeik messze kell, hogy járjanak iskolába. Ide még 5900 embert fognak telepíteni és akkor 20 tanteremre iskolára lesz itt szükség.

részekben. A rendőrség már évek óta meghatározott időszakokban megszámlálja az egyes útvonalon keresztülhaladó járművek számát. A Váci utcában, amely 12 méter széles, egy óra alatt 271 jármű halad keresztül. Ez a keresztülhaladható kocsik számának 60%-át jelenti. A Petőfi Sándor utcán, amely 14 méter széles, a maximálisan keresztülhaladt kocsik száma 272. Ez ugyancsak 60%-a a keresztülbocsátó képességnek. A Nagy-körút 37%-ig, a Váci-út 45%-ig, a Sztálin-út 31%-ig, a Rákóczi-út 41%-ig, a Baross-utca 54%-ig van igénybevéve az áthaladó járművek által.

A városfejlesztési terv súlyos problémája mindig a tömegeket szállító közlekedési eszközök helyes vonalvezetésének meghatározása,

így például egy gyorsvasút vonalvezetését megállapítani rendkívül felelősségteljes munka. A gyorsvasútnak olyan városrészeket kell összekötni, amelyek között a legnagyobb forgalom van. Ennek érdekében már 1948-ban a Közlekedésügyi Minisztérium utasítására rendkívüli forgalomszámlálást hajtottak végre. Ebből tudjuk, hogy honnan, hová utaznak az emberek a legtöbbit. Az adatok kiértékelése olyan ábrában történik, mint amelyet itt is bemutatunk. (4. ábra.) Látjuk ebből, hogy a Zuglóból elindult utasok száma hogyan oszlik szét, amint a város belseje felé közlekednek. Először a legnagyobb tömeg a Fiumei-út felé megy tovább. Az áramlás azonban a Nagykörútig még rendkívül komoly. Ott oszlanak meg újra az utasok és végül láthatjuk, hogy a legtöbben a Bajcsy-Zsilinszky-út vonalán utaznak tovább a város belső részei, az úgynevezett kormányzati negyed felé. A különböző pontokról kiértékelt adatok irányt mutatnak, hogyan kell megépíteni a gyorsvasút vonalát, hogy a legtöbb dolgozó érdekét szolgálja.

A városfejlesztési terv előmunkálatai minden téren, ami a város életében megnyilatkozik, ilyen módon feltárják a szükségleteket és ezzel tervszerűen lehet a város továbbépítését irányítani. Az ilyen tervek szerinti városrendezés fog a szocialista ember számára alkalmas lakóhelyet biztosítani. R.u.



A BEIRT SZÁMOK EZER UTAST JELENTENEK