

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

Tárgy

425.091

Szerző:

Vig István

Pillantás a jövőbe

Magyar Nemzet,

1962. jún. 27.

Hogyan fejlődik Budapest az idén és az elkövetkező években

nély

"1962"

Rendkívül érdekes tanács-tagi beszámolót tartott az V. kerületi tervező vállalatok dolgozóinak az IPARTERV kultúrtermében dr. Rózsa László főmérnök, fővárosi tanács-tag. A beszámoló a főváros lakosságának széles rétegeit érdeklő ügyeket, problémákat, feladatokat ölelt fel. Érintette Budapest és környéke általános városrendezési tervét, amelynek a többi között, az a gyakorlati jelentősége, hogy segítségével *elejét lehet venni a sokszor tervszerűtlen, anarchikus városnövekedésnek*, lehetővé teszi, hogy az átgondolt és koordinált tervezés például nagyszabású lakásépítkezést indítsion el.

A városrendezési terv lényegében *perspektivikus keretterv*, foglalja a közeli és a távolabbi jövőben végrehajtandó építkezések és bontások kérdéseivel, ezek alapelveit és formáját *összefüggő és teljes koncepcióba foglalja*, a városfejlesztéssel *összefüggő* feladatokat *összesíti és összehangolja*.

Budapest lakosságának növekedése döntően a nagyfokú bevándorlásból ered. Ez az utolsó tíz évben 1,5 százalék volt, Budapest környékén azonban 2,3 százaléka emelkedett. Ez azt jelenti, hogy *az ország természetes szaporulatának 42 százaléka a fővárosba és környékére települ*. Ezekből érthető, hogy Budapest lakáshelyzete, közlekedési lehetősége, a közművek túlterheltsége egyre romlik.

Sok a földszintes ház

Ha tüzetesebb vizsgálat alá vesszük a főváros lakáshelyzetét és a lakások állapotát, a következő adatokat kapjuk. Az összes épületek 87 százaléka földszintes, csupán 4,5 százaléka magasabb három emeletesnél. E tekintetben *éles ellentétek vannak a belső és a külső kerületek lakóházai között*. Az V., VI., és VII. kerületben a házaknak csupán 4 százaléka földszintes, míg a XVII. kerületben — Rákosszentmihályon — az összes épületek 99 százaléka földszintes.

A lakások átlagban 1,4 szobások, de az V. kerület déli részének számos tömbjében 36 százalékot is elér a háromszobás lakások száma. A szobánkénti telítettség a fővárosban átlagosan 2,34 személy, egyes városrészekben ez 1,3-ra csökken, de a XXI. kerületben — Csepelen — eléri a szobánkénti 3 lakost is.

Nagyon eltérő Budapest *lakóépületeinek avultsági állapota is*. A város egészében a lakóházaknak csupán 18 százaléka épült 1900 előtt. Az V., VI., VII., VIII. kerületben az *épületek 65—70 százaléka idősebb* hatvan évesnél.

Budapest ipari túlszűfoltosságának csökkentése több fórumon szerepelt az elmúlt években és a megoldásra több döntés született. Sok egyéb mellett az egyik *leghátrányosabb körülmény*, hogy az ipari üzemek — saját víztermelésükön kívül — a Vízművek ivóvíz-termelésének 57 százalékát; a gáztermelésnek pedig 46 százalékát veszik igénybe.

29 négyzetméter és 2000 négyzetcentiméter

Kedvezőnek mondható a főváros zöldterületi — park, liget, sétátér — ellátottsága. De *csak általában*. Egy lakosra 29 négyzetméter zöld felület jut. Ez az arány azonban *hihetetlen mértékben csökken a pesti oldal belső városrészeiben*. Itt körülbelül félmillió lakosnak, az egy személyre jutó zöldterület-ellátottsága 2000 négyzetcentiméterre zsugorodik. Ez káros a nagyfokú levegőszennyeződés szempontjából is. Ennek, valamint a tervszerűtlen ipartelepítéseknek következménye az, hogy a levegőszennyeződés a város egyes területén *eléri az egészségügyileg megengedett határhatszorosát*. A levegőszennyezettség csökkentésére különböző intézkedések születtek. A jövőben a zöldterület-fejlesztést *megfelelő bontásokkal kívánja az általános terv elősegíteni*.

3000 vasúti vagon

A fővárosba vezető országos fő közlekedési útvonalak bevezetése a város belsejébe *nagyon rossz*. Súlyos tehertétel, hogy a közigazgatási határon belül 101 szintbeni vasúti keresztezés van, amelyekből 28 elsődrendű forgalmi útvonalat szel át és *»közlekedési dugókat«* okoz.

A nagy vasúti pályaudvarok kitélepítése, amelyekkel korábban egyes tervek foglalkoztak, elsősorban az *utazókönnyelmé, továbbá közlekedési, vasútüzemi és népgazdasági szempontból is irreális lenne és a kihelyezést a városfejlesztés elvi célkitűzései sem teszik szükségessé*. Ellenben feltétlenül *korrigálni kell az olyan visszasságot*, hogy Budapesten napi átlagban 3000 olyan vasúti tehervagon halad át, amelynek Budapest nem *feladó állomása és nem végcélja*.

Budapest belső tömegközlekedésének jellemzője az utazások igen nagy száma. Egy személyre évente 630 utazás jut, amely világvizonylatban igen magas. Az átlagos utazási hossz azonban nem éri el a 6 kilométert. Az utazási átlagsebesség 16 kilométer, amely ugyancsak alacsony. A lakosságnak mindössze 4 százaléka lakik valamely közlekedési eszköz vonalától 500 méternél nagyobb távolságra.

Negyedmillió egy millióból

A párt- és a kormányhatalmazatoknak megfelelően, az ipar országos decentralizálási tervei alapján jelölte ki az általános rendezési terv Budapest ipari területeinek helyét is. Budapest jelenlegi 3300 hektár kiterjedése a *jövőben nem haladja meg a 3600 hektárt*. A területnövekedés nem újabb ipartelepülésre szolgál, hanem elsősorban a lakóterületek közé *ékelődött, igen kedvezőtlen helyen levő gyárak áttelepülésére, valamint a helyi ellátóipar: kenyér- jéggyár, építőipar és a ma még elégtelen raktár-épületek telepítésére* használható fel.

A fejlesztési terv keretében kívánja a főváros tanácsa az országos lakásépítési program Budapestre eső részét megvalósítani. A távlati lakás-

építési program keretében egymillió lakás épül az országban. *Ebből Budapestre 250 000 lakás jut*. Ezzel a lakásépítéssel el lehet érni, hogy a szobánkénti laksűrűség 20 százalékkal javul. A távlati lakásépítési terv ütemezése: a második ötéves tervben 40 000 lakás, a harmadikban 80 000 lakás, a negyedikben pedig 130 000 lakás építése. A lakásépítés számának *nagy arányú fejlesztését házigyárak létesítésével kívánják megoldani*. A harmadik ötéves terv 80 000 budapesti lakását úgy kívánják elhelyezni, hogy ebből 58 000 a lakótelepekre kerüljön, 8000 a foghíjakra és 4000 lesz a csoportos sávház, 10 000 pedig családi ház.

Több gáz

A lakosság ellátását tovább javítják. Az elmúlt évben 8,2 millió köbméterrel *emelkedett a termelt gáz mennyisége*. Ebből a háztartásoknak kétmillió köbméter jutott, a többit az ipar használta fel. A gázfelhasználást tovább emelik. Az elmúlt évben 15 000-rel emelkedett a gázfelhasználók száma. A háztartási munka könnyítésének fejlődését mutatja, hogy a világítási áramfelhasználás 4 százalékkal, a háztartási áramfelhasználás pedig 16 százalékkal *növekedett*. Dunaújvárosból az idén megkezdődik a gázszállítás Budapestre. Naponta 80—100 ezer köbméter gáz érkezik csövezetékén a fővárosba.

Csuklósok

A fővárosi közúti közlekedés az elmúlt években új járművekkel *gyarapodott*, 1962 végéig 25 csuklós trolibuszt, 25 csuklós villamost és 140 csuklós autóbust, nagy befogadóképességű közlekedési eszközt kap. A *Fővárosi Villamosvasút* beruházási adatai igen érdekesek. Megvalósul a Rákospalota—Csepel közötti *körgyűrű-vonal*, a rákoskeresztúri villamosvonal, *Budán a trolibusz járat*, a Hungária körúton a villamospálya. Az *egyik legjelentősebb beruházás a rákosrendezői hármas aluljáró*.

Dr. Rózsa László tanács-tagi beszámolója *érdekes bepillantást adott Budapest fejlődéséről, jövőjéről*. A fővárosi tanács végrehajtó bizottsága, a tanács dolgozói és a társadalmi munkában dolgozó tanács-tagok nagy súlyt helyeznek Budapest szépítésére, a közlekedés, a közműellátás javítására. A keretterv alapján a fejlődés előfeltételei adottak és a közel kétmillió lakos bizakodva nézi a tervek megvalósítása elé.

Vig István