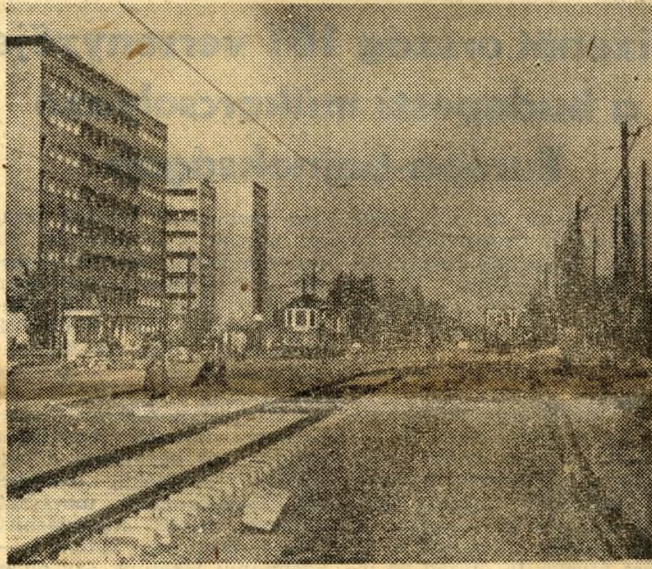


Megvalósuló tervek

UTAZÁS A FŐVÁROSBAN

Utazásra hívom most a kedves olvasót, jöjjön és utazzuk körbe fővárosunkat. Nézzük meg, hogyan fejlődött Budapest az utóbbi négy esztendőben. Igen, tudom, hogy Önök előtt nem ismeretlenek sem a régi, sem az új létesítmények, hiszen a közlekedés dolgozóinak ez az ismeret részben a munkájához is tartozik, de azért mégis más képet mutat, ha egyben látjuk az egészet. Nemcsak egy útvonalat vagy kerületet, hanem mintegy madártávlatból az egész várost. A távlatot csak azért hangsúlyozom, mert akkora körutat, hogy valóban mindent lássunk, ilyen rövid idő alatt nem tehetünk, illetve helyesebben, amit látnunk,



Béke út. Új épületek, új vágányok

év városrendezésben, építésben, közlekedésben látható munkájáról.

A Köztársaság téren a szépen rendbehozott Erkel Színház tűnik szemünkbe, de az a két bontás itt már nem a legszebb látvány. Azért kell lebontani e házakat, mert a felújításuk költsége nagyobb lenne, mint egy új épületé. A túldalolon, a Népszínház utca sarkán OTP öröklakások épülnek. Szép ház lesz, modern, lapostetős, fenn terasszal és zuhanyzóval.

Ha a Baross tér irányába indulunk, látjuk a földalatti építkezés felvonulási épületeit. Épül a földalatti, bár egy kissé lassú tempóban. Köz-tudomású, hogy a készülő vonalnak az induló állomása kintebb kerül, mint a régi tervekben, ki egészen a Fehér útig.

Figyeljük csak. Útikalauzunk — a Fővárosi Tanács építészeti osztályáról — most éppen a közlekedésről ad tájékoztatást. Arról beszél, hogy a nyugati nagyvárosokban a sok magánautó a közlekedést szinte csődbe juttatta. Parkolóhely nincs, a városok belső területén, s a kocsitulajdonosok kénytelenek valahol a külvárosban parkolni és onnan valamely tömegközlekedési eszközzel jutnak el a belvárosba. Előrelátó, helyes intézkedés volt, hogy a szocialista országokban némileg korlátozták a magánautók vásárlását.

A tömegközlekedési eszközök nemcsak nálunk, de az egész világon előtérbe kerültek. És bármennyit is szidja a közönség a közlekedést, különösebb szűgyellni valónk nincs. Az autóbushálózat

például kétszerese a vasútinak, ebben megelőztük egész Európát.

A csuklós buszok, trolis és villamosok mindenütt a világon elismerést nyertek,

bizonyos mértékben még olyan kapitalista országoknak is előtte járunk, mint Anglia és Franciaország.

Nos, eközben eljutottunk az Astoriához, itt az úttest teljes szélességében gyalogos aluljáró készül. Az Erzsébet-híd pesti hídfőjének kialakítása különböző átalakításokkal jár majd. A Duna utca 4. számú ház lebontásával kapcsolatban is sok vita volt, de a hídfő kialakítása miatt mégis sor kerül rá. A Veres Pálné és Váci utcákban a közelmúltban teljesen felújították a közműveket.

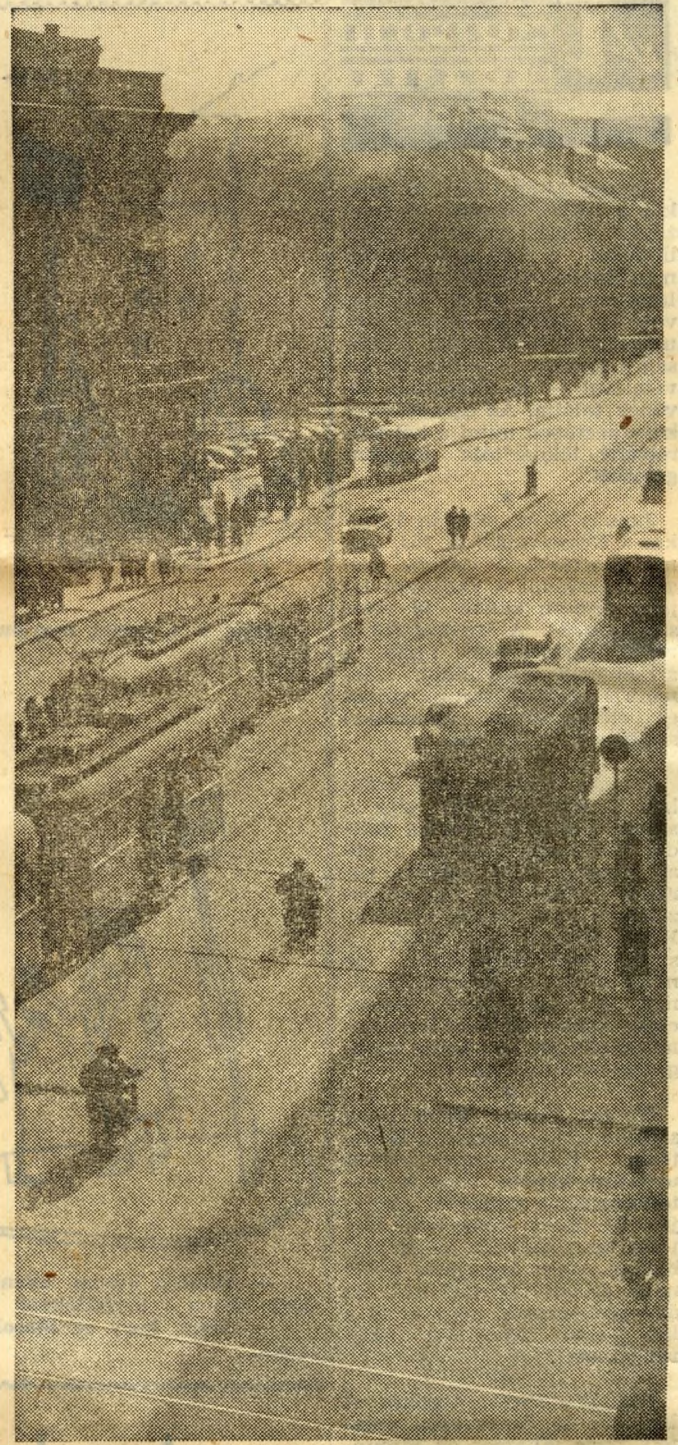
Most egy nagyot lépünk.

Ezen a lakótelepen sokféle új, korszerű építési módot vezettek be. Vannak itt salakblokk, perlitbeton és előre gyártott téglablokkból készült házak, a középblokkos salakbeton épületeknél például 3 hónappal csökkentették a munkaidőt. A házak között mindenütt zöld területek lesznek. Nálunk jelenleg 1 főre 10 négyzetméter szabad területet számítanak, szó van róla, hogy ezt esetleg 12—13 négyzetméterre növelik.

Amint látják, kedves útitársak, sok épületnek a régi vakolás helyett újszerű festése burkolata van. Ez a műanyagból készült burkolás igen szép, bár valamivel drágább, mint a vakolat. Viszont fagy- és hóálló és sokkal hosszabb ideig tart, így gazdaságos a használata.

Ha Önök között vannak egyedülálló emberek, bizonyára szívesen hallják, hogy a közeljövőben sok garzonház épül majd. Az első a Gorkij fasor és a Damjanich utca közötti részen, ott, ahol most jégpálya van. Szoba, főzőfülke és előtérből álló lakások lesznek, az épület a jövő év elejére készül el, s három év múlva ilyen házak épülnek majd Budán a Tóth Árpád sétányon is. Egyedülálló házaspárok vagy magányosok között már régebben is felmerült igény ilyen lakások iránt. A garzonlakásokkal nemcsak az ő problémájuk oldódik meg, sok nagyobb lakás is felszabadul.

Angyalföld, XIII. kerület. A teljes rendezés terve most készül. A „foghíjakat” a második és harmadik 5 éves terv folyamán építik majd be. Ebben az esztendőben írják ki a pályázatot a Dunapart teljes rendezésére. Az elképzelés szerint zöld sáv-



A város legforgalmasabb pontja; a Nemzetinél



József Attila lakótelep

ennyi helyen nem tudjuk elmondani, megmutatni. Induljunk hát el.

Tegyük mérlegre a legutóbbi választások óta eltelt idő eredményeit,

vegyük számba a fejlődés további lehetőségeit, súlyozzuk úgy, hogy a végén önmagunknak és másoknak is számot tudjunk adni a négy



Angyalföld, Tahí utca

Már itt is vagyunk a Nagyvárad tér sarkán, ahol két fiatal építész terve alapján újszerű és szép városkép alakul ki. Egy-kétemeletes házak közül 16—20 emeletes épületek emelkednek majd. Ilyen magas épületek nálunk még szokatlanok, de sokféle szempontból előnyök az alacsonyabbakkal szemben. Egyrészt: kisebb területen több lakás készülhet, másrészt olcsóbb, hiszen csak egyszer kell alapozni, s az sem utolsó szempont, hogy világváros ma már elképzelhetetlen ilyen magas, impozáns épületek nélkül.

A József Attila lakótelep egyike a legszebb új lakótelepeknek, tervezője Ybl-díjat kapott. Négy ütemre tervezték az építést, most éppen a harmadiknál tartunk. Nemsokára teljesen elűnnek a régi Valériát idéző barakképületek. Gondoltak arra, hogy egy ilyen barakkot meghagynak múzeumnak, de azután elvetették a tervet.

Fényképek és dokumentumok emlékeztetnek majd csak a múltra,

egy múzeumhoz méltóbb külsejű épületben.

Vitatták egy időben a Népliget szükségességét is, ma már kétségtelenül elismerték, hogy kell ez a zöld liget, gyerekeknek, felnőtteknek egyaránt szüksége van a friss levegőre. Az utóbbi időben szépen rendbe is hozták a környék lakóinak segítségével.

nyaralókkal végig a parton. Elsősorban a budapesti üzemek hétfői üdülőinek tartják fenn a helyet, de lesz nemzetközi autó camping részére is egy terület.

Óbuda. A főváros legrégebbi települése. Eppen ezért nagyon is indokolt az újjáépítése. Sor kerül majd a Császárfürdő rekonstrukciójára és a negyedik 5 éves tervben a Lajos utca környékének rendezésére. Nagyon érdekes, hogy az építkezések során mennyi műemlék kerül elő, néha szinte gátolja a munkát. Újabban már először a régészek és muzeológusok dolgoznak egy-egy épület alapozásánál és csak azután ragadhatnak csakányt a kőművesek, ha már biztos, hogy nincs semmi, amiben kárt okoznak. A gáz távvezeték építésénél például Attila-korabeli aranyak és ékszerek kerültek elő, az Árpád-híd környékén pedig római korabeli katonai temető.

Különleges problémák merülnek fel a Várnegyed rendezésével, újjáépítésével kapcsolatban is. A foghíjak beépítésénél tekintetbe kell venni a környék jellegét is, úgyhogy minden esetben külön tervezzük az új épületeket. Ez bizonyos mértékig drágítja az építkezést. A Dísz téren reprezentatív kis szálloda

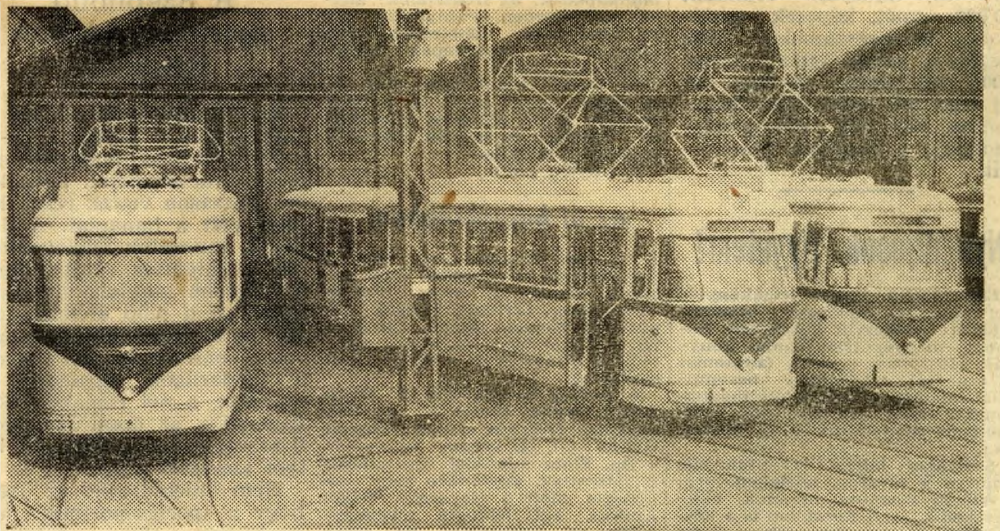
épül majd külföldiek részére. Magának a Várnak az újjáépítési terveit meglehetősen ismertek: új szerkezetű kupola épül, de olyan, ami a régi városképhez alkalmazkodik. A sikló megépítéséről még nincs végleges döntés, a Clark Ádám tér rendezése befolyásolja majd. Ez a tér egyébként arról is nevezetes, hogy itt bonyolódik le a főváros legnagyobb autóforgalma.

Most a Déli-pályaudvar felé megyünk. A pályaudvar részleges rekonstrukciója nemrég fejeződött be, a korszerű szép épület teljes elismerést nyert nemcsak a mi közönségünk, de a külföldi szakemberek előtt is. Légfűtéses az épület, ésszerű, jó a jegypénztárak elhelyezése. A pályaudvar közelében 16—18 emeletes szálloda épül majd, amelynek főleg a Balatonhoz utazó nyaralók elhelyezésében lesz nagy szerepe.

Az utazás véget ért. Látnivaló még volna, de gondolom, elfáradtak kedves útitársak. És ha a látottakat mérlegeljük:

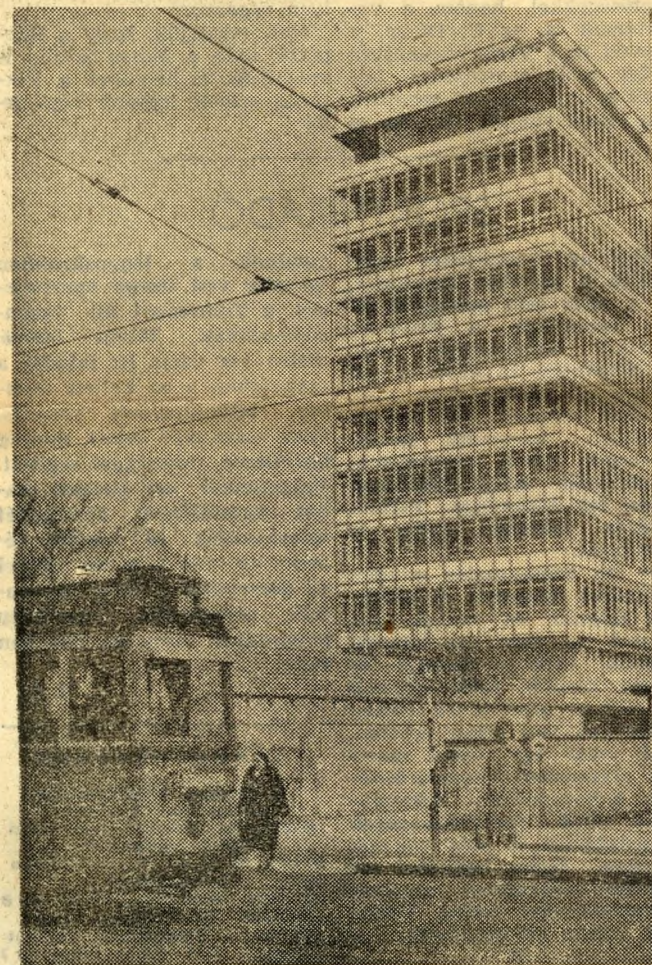
meg lehetünk elégedve

azzal, ami már megvan, s azzal is, ami még csak a tervekben szerepel. — f —



Csuklósok a Füzessyben

Fényképezte: Katkó István



Az Ülői úton