

16 127 lakóegységre osztják be

NAGYBUDAPESTET

Négy terület a városrendezési tervben:

1. lakóterület

2. ipari terület

3. zöldterület

4. különleges terület

Az építésügyi minisztériumban teljesen elkészült Nagybudapest általános városrendezési terve. A tőkés gazdasági rendszer idején lehetetlen volt korszerű, redős városrendezési tervet készíteni, mert az egyes kérdések megoldását különféle egyéni érdekek valóságos hálózatba akadályozta. A népi demokrácia viszont lehetővé tette, hogy olyan átfogó tervet dolgozzanak ki, amely a lakosság tényleges érdekeit szolgálja.

Budapesten kívül Nagybudapesthez tartozik a terv szerint Albertfalva, Budafok, Budatétény, Csepel, Kispest, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestszenterzsebét, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Rákospáta, Rákosszentmihály, Rákosszaba, Rákosliget, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Cinkota, Saslalom, Soroksár, Újpest és Csillaghegy, ezenfelül Nagykovácsi és Vecsés egy része is.

Négy alapterület

A hatalmas világváros területét a terv szerint négy alapkegőriára osztják:

lakóterületre, ipari területre, zöld területre és különleges területre.

A lakóterület terve mintegy hárommillió lakó elhelyezésére nyújt lehetőséget, noha Nagybudapest lakosságának száma jelenleg csak 1,700.000.

A zöld területek kérdésére nagy gondot fordít a terv. Főszempont, hogy a zöld terület az egész várost átszövő egységes hálózatot alkosson.

Arra is gondolt fordítanak, hogy az uralkodó északnyugati széljárás minél mélyebben behatolhasson a városba, hogy

tisztíthassa a levegőt.

A sűrűn beépített belső részeket nagy zöld gyűrű veszi majd körül, amely az északi Dunaparttól kiindulva, a Városligeten, régi Lóversenyteréren és Kőbányán keresztül a rákosi temetőig nyúlik.

Három ipari terület

Az ipari területet úgy osztja be a terv, hogy a lakosság egészségét és nyugalma zavaró üzemek távol kerüljenek a központtól. A terv három fő ipari területet alakít ki.

Újpesten, Kőbányán és Soroksári-út Csepelen,

Különleges területek az alábbiak:

a Kormányzati, kereskedelmi és kulturális központ, amelyet

a Szent István-körút, a Dunapart, Bajcsy Zsilinszky-út, Múzeum-körút és Tollbachin-körút határol,

a Vár, amely jórészt műemlék jellegű terület lesz, az úgynevezett fürdőterület, amely a déli és északi fürdőcsoportból áll. (Déli csoport: Gellért, Rudas és Szt. Imre fürdő, északi csoport: Lukács, Császár és Király fürdő.) Üdülőtérületek: Szabadághegy és Római part, szakszervezeti negyed, a lágymányosi vásárterület, az Aranyhegy aljában tervezett olimpiai stadion és a budafoki borpincészet.

Önálló lakóegységek

A terv Nagybudapestet

127 önálló lakóegységre osztja.

Egy-egy lakóegységnek 3000—70.000 lakosa lesz és bizonyosfokú igazgatási és kulturális egységet jelent majd.

A 127 lakóegységből 85 esik a pesti oldalra, 42 pedig a budaira.

A városrendezési terv még számos kérdés megoldásáról gondoskodik. Sorra veszi a vízellátás, energiaellátás problémáit, a köztisztviselési kérdéseket, a csatornázás megoldását, és a közlekedési kérdéseket.

Az egész terv dialektikus: nem változtathatatlan séma, hanem a fejlődés irányvonalának felismerése és alkalmazása. A terv rövidesen a kormány, majd az országgyűlés elé kerül.

Ez lesz az alapja az új kerületi beosztásnak is.

Igen érdekes a közlekedési kérdések megoldása. A belső forgalmat

gyorsvasút hálózat

látja majd el, mely 61 fővonalon, nagyrészt a föld alatt közlekedő gyorsvasútvonalakkal bontsoltja le az utasforgalmat. A gyorsvasúti hálózat természetesen csak lassanként, évek munkája során épülhet ki.

A közlekedés megoldása

A közúti forgalom kérdését alapos vizsgálat előzte meg. 1947. december 4-én Városhelyi Boldizsár műegyetemi tanár végzett egésznapos vizsgálatot Budapest határában. Megállapította, hogy a

legtöbb jármű a Váci-út, Üllői-út és Soroksári-út felől érkezik.

Az Építéstudományi Intézet 1948 március 23-án újabb vizsgálatot végzett. Ekkor megvizsgálták a budapesti főútvonalak keresztmetszetét. A vizsgálat eredménye: egyes útvonalak már most teljes tőképességüknek 50 százalékáig igénybe vannak véve. A forgalom várható növekedése esetére csak egy megoldás lehetséges:

gyorsforgalmi utakat kell építeni,

amelyek tehermentesítik a többi utakat. Ezek keresztelés nélküli utak, amelyek az autótutakat bevezetik a városba.

A terv négy ilyen útvonalról gondoskodik. Ezek kivül úgynevezett

átmenő forgalmi úthálózatot kell építeni,

amelynek feladata a távolabbi városrészek közti forgalom lebonyolítása.