

ország-világ 11

XVII. EVF.

1973. MÁRCIUS 14

ÁRA: 3,50 FT



A woman with dark hair, wearing a bright yellow sweater and black-and-orange striped sleeves, is shown from the chest up. She has her hand to her chin in a thoughtful pose. The background is a vibrant, abstract collage of geometric shapes and lines in blue, yellow, orange, and green, overlaid on a white background with faint, illegible text. In the upper right corner, there are two small blue handwritten marks resembling the number '11'.

BUDAPESTI KÉRDŐJELEK

Milyen lesz Budapest 2000-ben? Megmarad-e régi, mai hangulata, az, amely az egyik legszebb fekvésű európai metropolissá teszi? Lesznek-e a fővárosnak „bolygóvárosai”? Milyen lesz a városközpont? Merre halad majd a budapesti Metró-rendszer? Hol épül új híd a fővárosi Duna-szakaszon? Hogyan rendezik a közlekedési góccokat a várható hatalmas forgalom jegyében? Merre épülnek lakóegységek? Hol lesznek zöldövezetek? Mi lesz a budapesti ipari üzemek sorsa?

Kérdések, kérdések, kérdések...

A válaszokat nem a „hivatásos jóvendőmondóktól”, a futurologusoktól kapjuk meg — hanem a főváros építési és városrendezési szakvezetőitől, a velük együtt dolgozó tervező építészeketől. Az általuk körvonalazott fővárosi jövő tervét a Minisztertanács is jóváhagyta, mint „általános városrendezési tervet”. Ezzel több lépcsős rakétát bocsátottak fel, amelynek pályáját — a következő évtizedek tapasztalatai szerint — majd megfelelően korrigálni kell.

A 2000. év Budapestje — madártávlatból

Ha a 2000. év Budapestjét madártávlatból nézzük, elsősorban az tűnik fel, hogy megszűnik a ma még szembeszökő különbség: ma a város központi részeit külvárosias jellegű, alacsony házakból álló területek veszik körül; 30 év múlva már a magas, korszerű házak fognak dominálni. A tervek szerint elsősorban észak felé, Káposztásmegyérig, illetve Békásmegyérig nyúlik a széles, nagyvárosias épületsáv. Hasonló jellegű sávok épülnek majd Lágymányostól Budaörsig, Zuglótól Rákosszentmihályig és délen Pestlőrincig. Ezen kívül a legtöbb kerületben, de főleg Kőbányán, Pesterzsébeten és Csepelen épülnek nagyobb, összefüggő városrészek. A budai hegyvidéki részeken a szabadon álló társasházak sokasodnak meg, a lejtők felső síkján pedig csoportosan magas házak helyezkednek el.

A főváros környékének falusias jellege megszűnik, a kertesi családi házak kiterjednek minden irányban — s egy-egy nagyobb településnek kialakul saját, városiasan beépített központi magva.

A Duna mindkét oldalán üdülőtérületek lesznek nyaralókkal, hétvégi házakkal.

Ezt a változást látjuk tehát első pillantásra. Mi azonban a leg-

lényegesebb változás a városban belül? A tervezők szerint tehermentesíteni kell a történelmi városmagot, és meg kell határozni az egyes belső területek funkcióját. Emellett ki kell alakítani a városrész-központok rendszerét. Ha ez így talán túl szárazon hangzik, hadd vázoljuk fel a tervek néhány leglényegesebb vonását: a mai Belváros északi része — a Parlament környéke — az ország igazgatási központja lesz, a mainál is határozottabb formában. A Belvárosnak a József Attila utca és Kossuth Lajos utca közötti része kereskedelmi és idegenfor-

al Marx téren, a Kálvin téren. (Ilyen épül egyébként a Lánchídfőnél is.) A Belvárosban áthaladó forgalmi úthálózat új eleme lesz a budai Csalogány utca tengelyében tervezett közúti alagút, amely a Duna alatt áthaladva a Báthory utca környékén lép ismét a felszínre. Hasonló — bár jóval rövidebb — közúti aluljáró épül majd a Petőfi Sándor utca—Egyetem utca vonalában is a Felszabadulás tér alatt.

A várható nagy gépkocsiforgalom megköveteli az emeletes parkológarázsok felépítését — hasonlóan ahhoz, amely most

Hasonló településközpontok jönnek létre a fővárost környező területeken is.

Az ezredfordulón az ország különböző részeiből hat autópálya fut majd be a fővárosba. Ezeket a városi autópálya kapcsolja össze egymással az Árpád híd—Róbert Károly körút—Hungária körút—Könyves Kálmán körút — egy újonnan megépülő déli Duna hídon át — a Hamzabégyi út vonalában. A tervek szerint ez a több mint 16 kilométeres útvonal keresztesmentesen, a felszín fölött elhelyezkedő beton-hídszerkezeten halad majd.

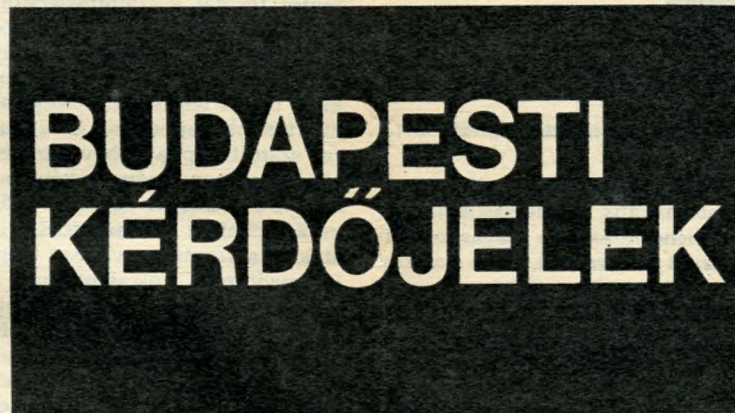
Merre fejlődhetnek az ipari területek?

Külön fejezetet igényelne, mi okozza, hogy bár szakemberek a budapesti ipari munkáslétszám csökkenésével számolnak, a városrendezési terv mégis az ipar céljára kijelölt területek jelentős növelését irányozza elő. Ehhez csupán annyit, hogy az ipari területeket decentralizálják, az egyes ma is hagyományosan ipari kerületekben csak az egymással kooperáló üzemek maradnak meg. Mindenképpen az a cél, hogy az ipari területek váljanak el a lakóterületektől.

Ami azonban a legszembetűnőbb lesz az évezred vége felé, az az, hogy a füstöt okádó gyárakémények eltűnnek, az energiát a nagyüzemeknek néhány gázenergiával és atomerővel működő erőmű szolgáltatja — a régi, keskeny ablakos, füstös gyárépületek eltűnnek, s a modern ipari csarnokok között parkok lesznek.

Megszűnik a lakáshiány

A nagyközönséget természetesen elsősorban a lakásépítési elgondolások érdeklik. Ez érthető is, hiszen egyelőre — minden erőfeszítés ellenére — még mindig van lakáshiány. Ma még Budapest lakásainak csaknem a fele egyszobás — harminc éven belül azonban már egy személyre jut majd egy szoba, sőt ennél kedvezőbb arány is várható. Természetesen a mai minőségi lakásigény az, hogy az otthonnak fürdőszobája és korszerű fűtése legyen. Ez a kérdés 2000-ben már nem lesz kérdés. A most következő kereken tíz év alatt a budapesti lakáshiány teljes felszámolására kerül sor — várhatóan a 80-as évek elejére —, azután a mind jobb minőség-



galmi központtá válik üzletházaival, szállodáival, utazási irodáival. A Deák tér mellett — a mai üzletsor helyén — új üzletház épül sétálóutcákkal stb. Ettől délre az egyetemek negyede kerül el, továbbá a múzeumok és hasonló — ez lenne tehát a főváros kulturális, művelődési központja.

A határok természetesen nem lehetnek merevek, hiszen az Opera, s a színházak nagy része nem ide esik, azonban lényegében a Nagykörúton belül helyezkedik el, s ezt a részt összességében városmagnak tekinthetjük.

Közúti alagút a Duna alatt

Erről a területről kitelepítik a zsúfoltságot fokozó és a városképet sértő raktárak tömegét, a mainál jóval szélesebb körű gyalogosrendszert hoznak létre — sétálóutcákat és passzázsokat — és fellazítják a közlekedési zsúfoltságot is, mégpedig többféle rendszerrel: a fontosabb útkeresztesedésekben gyalogosaluljárók épülnek, rendezik a forgalmat a legzsúfoltabb helyeken — így például a Baross térihez hasonló módon a Móricz Zsigmond körtéren — több szintes közúti csomópontok létesülnek

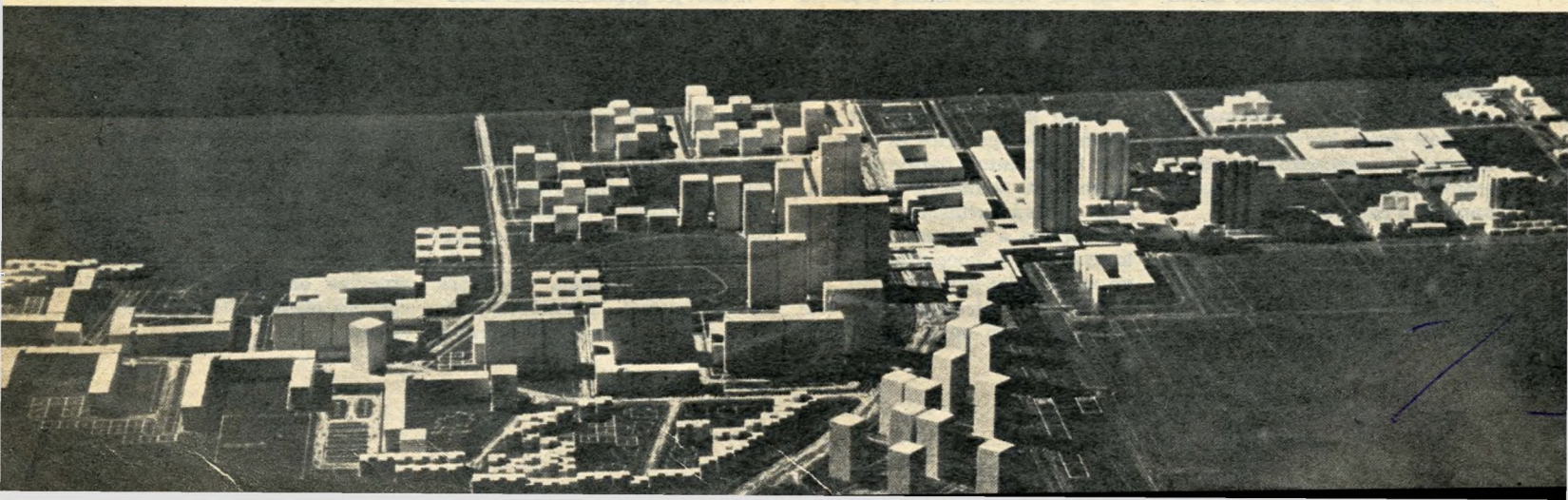
épül a Martinelli téren. Az Engels téren viszont föld alatti parkológarázs létrehozására nyílik lehetőség.

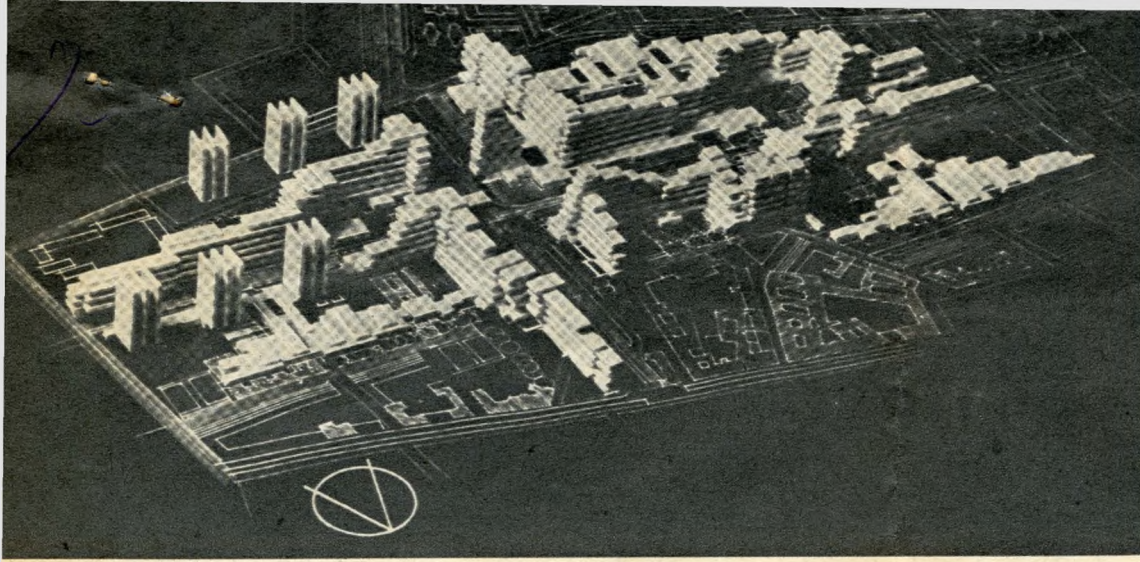
Ennél mindenestire sokkal lényegesebb a tömegközlekedés fejlesztése, ami lehetővé teszi a Belváros minden irányból való gyors megközelítését. Itt külön szerepe lesz a Metrónak, amelynek meglévő kelet—nyugati vonala mellett megépül az észak—déli vonala is, a megfelelő gyorsvasúti csatlakozásokkal (pl. a Kálvin térre fut majd be a csepeli gyorsvasút stb.) — azonban nagyon jelentős lesz emellett az autóbuszvonalak rendszere, az azokon történő közlekedés zavartalanságának és gyorsaságának biztosítása — a mostani Rákóczi úti megoldáshoz hasonlóan.

A városrészközpontok rendszere

A városmagot városrészközpontok is tehermentesítik. Ezek egy-egy nagyobb városrész köz-igazgatási, forgalmi, kereskedelmi központjai. Ilyenek épülnek Újpesten az Árpád út körül, Zuglóban az Őrs vezér tér körül, Kispesten a Vörös Hadsereg útja mentén, továbbá Budán az Árpád-hídfő körül, a Moszkva tér körül és a Lágymányoson.

Pesterzsébet kerületközpont modellje





műen felül kellene vizsgálni az építési engedélyeket és mindenképpen megakadályozni a fák, bokrok kiirtását — mielőtt még késő lesz, s nem lesz már mit megóvni, megvédeni.

Ugyanez vonatkozik az ipari területekre is. Nem ártana nem elfelejteni bizonyos üzemek következetes kitelepítését sem.

A lakások építésénél is felvetődnek kérdések. Ilyen a lakások belső formájának és alapterületének, a mennyezet magasságának kérdése. Úgy tudjuk, e téren már — elsősorban az óbudai negyedben — komoly lépések történtek. Ezt a levegősebb, nagyobb, egészségesebb, jobb beosztású lakások építésére való törekvést tovább kellene erősíteni. Ide tartozik az is, hogy az új lakónegyedek házai ne épüljenek fantáziátlanul egymás elé, vagy rá az utcákra, hanem itt is legyen megfelelő zöldterület, amely elválasztja a lakóházakat a forgalmas, zajos utcától, egyúttal pedig mozgási, sportolási, sétálási lehetőségeket is biztosítson...

A közlekedés megkönnyítése céljából talán lehetne már ma olyan intézkedéseket tenni, hogy a kerületben dolgozók többsége a kerületben is lakjon, s ne kelljen keresztül-kasul utazgatnia a városon. Ez egy csapásra nyilván nem megy. De tervezni, gondolni erre is soha sincs elég korán.

Mai intézkedések szükségessége

Úgy gondoljuk, hogy nem elegendő egy szép és vonzó városfejlesztési tervet megalkotni, hanem már ma a lehető legapróbb részletekig ki kellene alakítani a tervezett fejlődést biztosító intézkedéseket — s már ma nem egyezni bele ideiglenes megoldásokba, mert az ideiglenes szokott a legtartósabbá válni, még akkor is, ha akadályozza a haladást. (Haynal)

A Józsefváros rekonstrukciója

viszont még tovább kell növekednie, mert a történelmi fejlődés során itt alakult ki az ország ipari, szellemi életének központja.

A kormányzat törekvései a megfelelően szórt vidéki iparosításra, egyetemek, szellemi műhelyek vidéki meggyökereztetésére és ezzel együtt korszerű vidéki — pontosabban: Budapesten kívüli — nagyvárosok kialakítására — szerintünk inkább szolgálják az ország egészének érdekeit, további egyenletes fejlődését, mint a budapesti koncentráció fokozása. Igaz, a városiasodás világméretű, feltartóztatlan folyamat — de úgy érezzük, az országnak igazi, korszerű nagyvárosok egész sorára van szüksége. Ennek biztosítására már ma meg kellene tenni a szükséges, akár adminisztratív intézkedéseket is.

További gond, hogy bár a zöldövezetek és sávok jellegét igen helyesen, meg akarják őrizni, hiszen innen lélegzik a város, mégis a Rózsadombon, a Szabadsághegyen, a Remetehegy oldalában kellő tervszerűség nélkül épülnek házak, háztömbök, amelyek egymás elől is elzárják a kilátást, s felépítésük a zöldnövényzet pusztításával jár. Úgy hisszük, itt egyértel-

gű lakásviszonyok megteremtése következik, és az ezredfordulón már széles körű társadalmi igény lesz a második lakás — amely a zöldövezetben vagy a budai hegyekben, vagy a főváros határain kívül fekszik —, hétvégére, vagy egész nyári kiköltözés céljára.

A lakásépítkezés zöme a most következő években szabad vagy csak szórványosan beépített területeken lesz — távolabb a város központjától, többnyire a közigazgatási határ közelében. A szándék az, hogy itt ne szürke, egyhangú „lakótelepek” épüljenek, hanem barátságos és kerületenként különböző hangulatú városrészek, városnegyedek, önálló központtal, intézményekkel stb.

Koncentrált lakásépítés lesz Újpesten, Csepelen, Pesterzsébeten — de lényegében minden peremkerületben. Kisebb egységekben pedig lakásépítésre kerül sor a belső városnegyedek felújítása következtében — mint például a Józsefvárosban, ahol teljes egészükben megmaradnak a főútvonalak mentén álló, műszaki és bizonyos műemléki szempontból is értékes épületek, ezzel szemben lebontják és levégősen, egységes módon beépítik e nagy tömb belsejét. Itt 10–16 emeletes épületsávokat emelnek — közöttük belső zöldterületek lesznek.

Megóvni a zöldterületeket!

A zöldterületek megóvása, illetve új zöldterületek létrehozása igen fontos eleme a városépítésnek. A jövőben még erőteljesebben érvényesül az a törekvés, hogy a budai oldalon az erdős hegyek, völgyek egészen a városmagig hatva tisztítják a levegőt; a pesti oldalon pedig az ipari területek és a lakóterületek különválasztása, új zöldsávok kialakítása a cél, a nagy, széles, levegős sávok mellett sok apróbb zöldterület létrehozásával karöltve.

Átalakul a Margitsziget is, amelyet megtisztítanak az oda nem illő, nem közcélt szolgáló épületektől, létesítményektől. Rendeltetése: pihenőpark és kultúrközpont, idegenforgalom

és a sportolás. Ezzel párhuzamosan az óbudai hajógyári sziget északi része is parkká, sportligétté alakul. Mindkét helyet a gyalogosok számára tartják fenn.

Fejlődik a Városliget — ahonnan kiköltözik a Vásár —, a Népliget, amely egész sor megfelelő létesítményt kap, az óbudai Kiscelli kastély környéke — ahol parkot hoznak létre, ugyanígy az óbudai téglagyár helyén is park lesz és felújításra kerülnek a Gellérthegy elhanyagolt részei is.

Mindezekről a tervekről nagyon érdekes, tudományos adatokra épülő, és sok áttekinthető ábrát, meggyőző statisztikát közlő könyvből tudunk áttekintést adni. A könyv címe „Budapest jövője”, szerkesztője Preisich Gábor, a Budapesti Városfejlesztési Tervező Vállalat főépítésze, írói a tervek készítői: Preisich Gábor, Szücs István, Gyórfy Lajos, Berczik András, Haláchy Lóránd, Gopcsa Ervin és Polonyi Károly. Megjelent idén a Műszaki Könyvkiadónál.

... És néhány mai kérdés

Budapest tehát — tervezőinek, megálmodóinak akarata szerint — szép lesz, szebb, mint ma — megőrizve egyúttal sajátos hangulatát, örködve fekvésének szépségén.

Néhány kérdés azonban óhatatlanul felmerül az olvasóban. Főleg olyanok, hogy mit kellene már ma tenni annak érdekében, hogy a holnap Budapestje ne csak korszerű városnegyedekkel, megfelelő közlekedési lehetőségekkel rendelkező európai metropolis legyen — hanem hogy 2000-ben is szemet gyönyörködtető, szép, egészséges emberi környezetet biztosító szép város legyen — úgy, ahogyan azt tervezői elgondolták. Nos, a budapesti utcákat, kerületeket ma járva — itt már sűrűsödnek a kérdőjelek.

Az első kérdés az, amit a tervezők sem oldottak meg egymás közt: meddig növekedjék ez a város? Az egyik vélemény szerint a túlzott budapesti népesség-koncentrációnak a jövőben csökkennie kell, a másik szerint

Központi városháza és a Bajcsy-Zsilinszky úti terület beépítése

