

Figyelő

BÚÉK

GAZDASÁGPOLITIKAI HETILAP

BUDAPEST – HOLNAP

– A városrendezés terveiből és feladatairól –

Amikor a közeljövőben az országos népszámlálással kapcsolatos kérdőívek adatai összegeződnek a KSH lyukkártya-gépein, sok egyéb mellett arra az „izgalmas” kérdésre is választ kapunk: **mennyi ma a főváros lakossága.** Mindjárt hozzátehetjük, hogy a várható eredmény, mintegy kb. 2 millió fő, nem lesz meglepetés azok számára, akik Budapest rendezési és fejlesztési terveinek készítésénél mint egyik alapvető tényező, kísérik figyelemmel a főváros népességének alakulását.

A vidéki beáramlás megállítása

Ennek során pedig azt lehetett megállapítani, hogy amíg számos európai főváros (pl. Párizs, Amszterdam, Prága, Koppenhága) lakosságának száma az utóbbi években lényegében változatlan maradt, Budapest népessége 1949–1956-ig mintegy 300 000 fővel növekedett s a növekedés egyik fő forrása, a vidékről való beáramlás állandóan tart:

A Budapestre költözők száma az elköltözők leszámításával

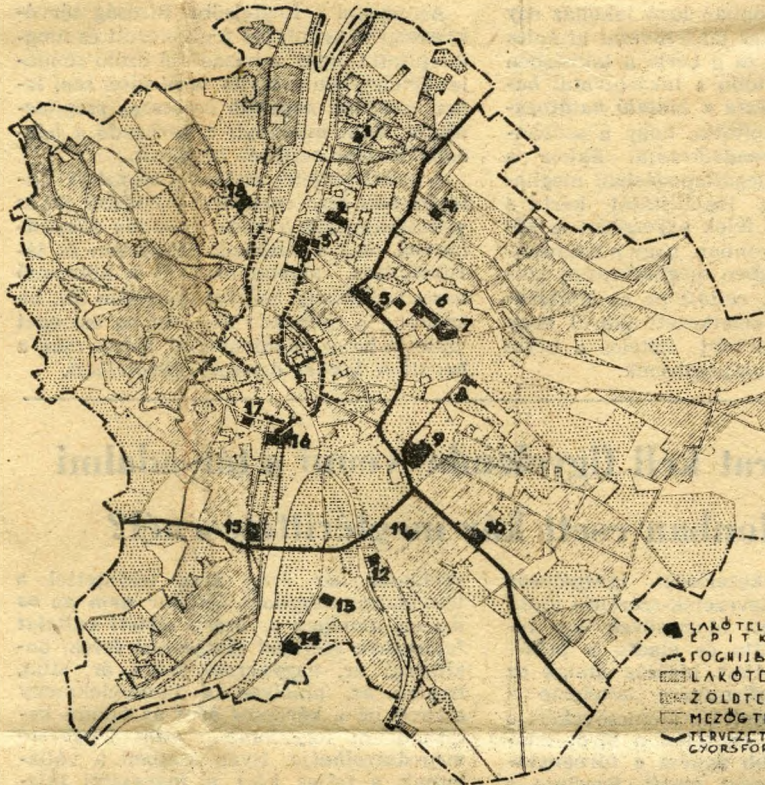
1955	6366 fő
1956	39830 „
1957	31976 „
1958	19019 „
1959	18269 „*

* Becsült adat az 1959. I–III. n. é. forgalma alapján.

Bár a folyamatban levő gazdaságpolitikai és telepítéspolitikai intézkedések (pl. a vidéki ipartelepítés, a vidék kulturális színvonalának emelése stb.) eredményeként számítani lehet a beáramlás csökkenésére, a főváros lakosságának gyors felduzzadása folytán a budapesti lakáshelyzet megjavítása, a lakóterületek kijelölése, a beépítési módok meghatározása alapvető problémaként jelentkezik a városrendezési, ill. fejlesztési programban. Az elkövetkező években ugyanis a fővárosi lakásépítés egyre növekvő ütemének nemcsak a beáramlás okozta gyors „kiugrást” kell utolérnie (az előbbi adatok szerint 1955–1959-ig csak a felköltözőkből adódó, kerekén 115 000 fő, abszolút növekedésnek megfelelő lakásigény az átlagos lakosúrság és az 1958-ban Budapestén épített 3000 lakás alapján mintegy négy évi lakásépítés volumenének felel meg), hanem számolnia kell a népszaporulatot kívül a lakóházak elavulásával is: hiszen a fővárosi lakóépületek csaknem egyötödének életkora 60 év, vagy ennél is több.

Hol lesznek új lakótelepülések?

Az első kérdés tehát arra irányul; **milyen területeken helyezzük el az új lakóépületeket.** Itt abból kell kiindul-



- 1 SZT. LÁSZLÓ TÉRI LAKÓTELEP
- 2 FIASTYÚK-UTCAI LAKÓTELEP
- 3 ÁRPÁD-HÍDFŐI LAKÓTELEP
- 4 RÁKOSPALOTAI LAKÓTELEP
- 5 RÓNA-UTCAI LAKÓTELEP
- 6 HAGYLAJOS K-ÜTI LAKÓT.
- 7 KEREPESI-ÜTI LAKÓT.
- 8 HARMAT-UTCAI LAKÓTELEP
- 9 ÜLLŐI-ÜTI LAKÓTELEP
- 10 MALINOVSKY-ÜTI LAKÓT.
- 11 ERZSÉBET-CSARNOK-TÉRI L.
- 12 GUBACSI-HÍDFŐI LAKÓT.
- 13 CSEPEL SPORT-TELEP-L.
- 14 CSEPEL CSILLAG-TELEP-L.
- 15 ALBERTFALVAI LAKÓT.
- 16 LÁGYMÁNYOSI LAKÓT.
- 17 VILLÁNYI-ÜTI LAKÓT.
- 18 HÉVIZI-ÜTI LAKÓTELEP

Budapest területi felhasználása a városrendezési terv szerint.

ni, hogy az eddigi új lakótelepek (Róna utca, Nagy Lajos király út, Kerepesi út, Fiastyúk utca, Csepel-Csillag-telep, Hévízi út) építése részben véget ért, részben pedig az elkövetkező egy-két évben befejeződik, tehát a még bővíthető lakótelepek mellett új telepítési területeket kell kijelölni. A bővíthetők közül tovább folyik az Üllői úti lakótelep kiépítése, amely elkészülte után egy kb. 40 000 lakosú városrészrel (ez csaknem eléri Kaposvár összlakosságát!) gazdagítja a fővárost s az eddigiehez kapcsolódóan újabb lakótelep létesül a Lágymányoson is.

Az új települések közül már 1960-ban hozzákezdnek az Árpád-híd pesti hídfője környékének — a tervek szerint világvárosi színvonalú — beépítéséhez, mintegy 3000 új lakás létesítésével s ezt követi az Óbudai hídfő beépítése is. Ugyancsak 1960-ban indulnak meg a Viziváros rendezési, fejlesztési munkálatai is. Összefüggő, nagyobb lakótelep-területeket irányoz még elő a fejlesztési program Kelenföld, Kőbánya és Zugló beépítetlen területein, míg családi házak építésére elsősorban Csepel, Pákoszentmihály és Békásmegyér kijelölt te-

rületei jönnek tekintetbe, ahol már megkezdődött a parcellázás és a közművesítés.

Bár a második ötéves terv irányelvei szerint a lakóházak tatarozására és karbantartására előirányzott 5 milliárd forintból igen jelentős hányad jut majd Budapestre, az új gazdaságos telepítési, illetve foghijbeépítési lehetőségek ki-merítésével, illetve a későbbiek során azok felhasználásával párhuzamosan, hozzá kell kezdeni az igen nagy költséggel fenntartott, elavult lakóházak lebontásához és azok helyén korszerű lakóházak építéséhez. Ennek az ún. szanálásnak — a tervek szerint — elsősorban az I., III., VII., VIII és IX. kerület kijelölt részeire kell kiterjednie, a peremterületekben pedig mindenképp előtérbe kell hozni a Csepel, Pesterzsébet és Rákospalota központi területeit kívánják újjáépíteni, mintegy önálló, korszerű városközpontok kialakításával.

A „bolygóvárosok” gyűrűje

Mivel a tervszerű városfejlesztésben nagy szerepet játszik egyrészt a lakóépületek egészséges, zsúfoltságmentes,

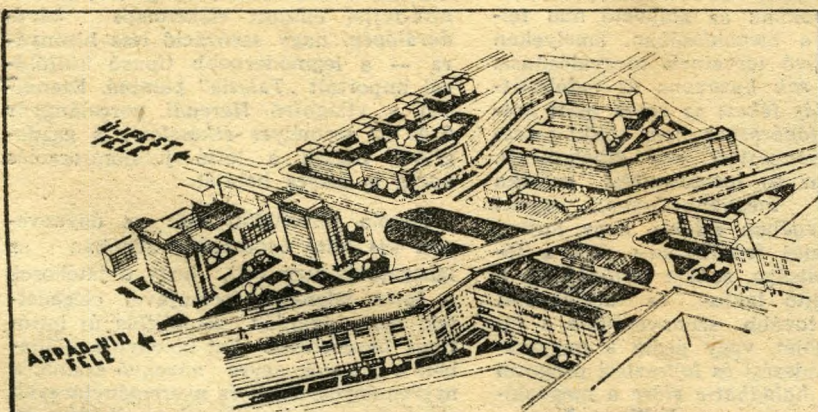
- 1960 gazdasági jelentősége
- A fordulat évtizedének küszöbén a világgazdaság
- A háztulajdonos annyi lakbért követelhet, amennyit az adóhivatalnál bevallott
- Lakáskarbantartás részletfizetésre

zöld területekkel tarkított elhelyezése, ami bizonyos ésszerű korlátot jelent a lakásépítkezésben, másrészt tovább kell csökkenteni pl. a közlekedési problémákat is (a fővárosi villamos- és autóbushálózat utasforgalma, amely 1949-ben kb. 665 millió főt tett ki, ez év végére előreláthatóan eléri az 1,2 milliárdot), mindinkább előtérbe kerül a Budapestet körülvevő, elszívó hatású települések, az ún. „bolygóvárosok” kérdése is. A Szovjetunióban például már kidolgoztak ilyen terveket Moszkva, Leningrád és Kijev környékére, sőt 1960-ra már megépül az első Leningrád melletti, kb. 35 000 lakosú „szatellit-város”. Az elképzelések szerint Budapestet egy kb. 25, illetve 50 km-es sugarú kettős bolygóváros-gyűrűvel vennék körül. Az eddigi vizsgálatok és első tervek szerint többek között pl. Solymár, Margitliget, Taksony, Martonvásár, Ercsi, Ráckeve, Dabas környéke látszik alkalmasnak ilyen bolygóvárosok telepítésére.

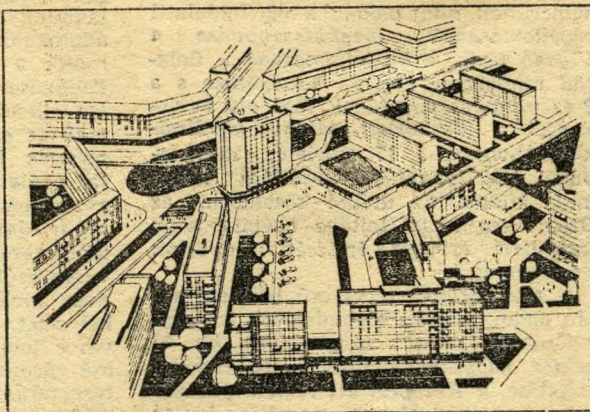
Folytatjuk az árkádositást

A közlekedésről szólva meg kell említeni azokat a városrendezési terveket is, amelyek célja egyrészt jobb kapcsolatot teremteni Budapest és az országos közúti hálózat között, másrészt korszerűsíteni a főváros egyes, legnagyobb forgalmat lebonyolító útvonalait. Ennek keretében az 1. sz. főközlekedési út (a bécsi kivező út) új vonala délnyugati irányban haladna a XI. és XXII. kerületek határán, a 2-es és 3-as főútvonalak (Miskolc–Debrecen) bevezető szakasza a Kacsóh Pongrác út, illetve annak meghosszabbítása lesz, a 4. és 5. sz. utak a Nagykörösi út és a Gyáli út, a 6. és 7. sz. utak pedig a Szerémi út vonalán torkoltnak majd be a fővárosba. A város belső forgalmát illetően közvetlen feladat a Hungária körút korszerű, gyorsforgalomra alkalmas útvonallá való kiépítése s ezáltal a belső városrészek tehermentesítése.

Amíg a volt Erzsébet-híd 1964-re tervezett újjáépítése és a földalattinak 1965 utánra előirányzott üzembehelyezése lényegesen csökkenti majd közlekedési gondjainkat, a városrendezők már azzal is számolnak, hogy a legnagyobb forgalmú átkelőhelyeken (pl. Nagykörút–Rákóczi út, Üllői út–Nagykörút, Rákóczi út–Múzeum körút kereszteződésénél, a Marx téren és a Kálvin téren) földalatti aluljárókkal kell majd lávla-



Az Árpád-híd pesti hídfője mellett építendő új lakótelepen mintegy 3000 lakás létesül. A terv bemutatja a Váci út és a Róbert Károly körút kereszteződésének távlati képét is



Az új lágymányosi lakótelep tervezett központja. A központban a 12 emeletes garzonlakásos ház, mellette a szélesvásznú mozi

(Folytatás a 2. oldalon)

(Folytatás az első oldalról.)

tilag megoldani a gyalogos forgalmat. A Rákóczi úti árkádosítás eredményes tapasztalatai alapján felmerül az *árkádosítás kiterjesztése* elsősorban a rendkívül szűk, s a növekvő forgalom lebonyolítására mindinkább elégtelen ún. *belvárosi tengely* (Kecskeméti u.—Egyetem u.—Petőfi S. u.—Bécsi u.—Október 6. u.) egyes szakaszaira is, ami nemcsak a leggazdaságosabb megoldás, hanem egyben tovább szépíti, gazdagítja a *városképet* is.

A Duna-part új arca

Az elkövetkező években a városkép szebb lesz, mint valaha s ez különösen megnöveli majd a fővárosnak az idegenforgalom szempontjából nagy jelentőségű vonzóerejét. Elég arra utalnunk, hogy rövidesen befejeződnek a *Várnegyed* helyreállítási, foghíjbeépítési munkái, megfelelő ütemben folyik a *Várpalota* újjáépítése is s műemlékeink megóvására, feltárására biztosíték, hogy

budapesti műemlékvédelemre csak 1958-ban 28 millió forintot fordítottunk. Az idegenforgalom és a városkép szempontjából különösen nagy jelentőségű a *Dunaparti szálloda-sor* kiépítésének terve. Itt a Duna Szálló bővítésével együtt összesen csaknem 1200 új szobával volna enyhítve a szállodai szobahiány. Ennek megvalósításával, ill. a Vigadó újjáépítésével kapcsolatban olyan elgondolások is felmerültek, mint például a régi földalatti *végállomásának meghosszabbítása a Vigadó térig*, a *hajóállomásnak* a Belgrád rakparthoz való áthelyezése s a *2-es villamos* vonalának föld alá helyezésével a *Dunaparti sétány kiszélesítése*, ahonnan a 17 emeletes, 234 szobából álló *tabáni fürdőszállóra* nyílik majd kilátás. Ez utóbbi közelében, az Orom utca alatti lejtőbe beépítve *nagy szabadtéri színpad* építését irányozták elő a tervezők.

A *zöldterületek* tervszerű bővítése során olyan jelentős elgondolások is megvalósulnak, mint a *lágymányosi kb. 40 hektár nagyságú kiállítási parkterület* kiépítése, a *Kerepesi úti temető* jellegének megváltoztatása és *pantheon-kertté*

való kialakítása, a *Népliget* korszerűsítése, a *Rákos-patak menti parkosítás*, a *Római part* lapunkban már ismertett nagyarányú rendezési és fejlesztési terve.

Amikor most, az-újév küszöbén, időszerű alkalom nyílt arra, hogy egy kicsit előrenézzünk a főváros vonzó jövője felé, tegyük hozzá, hogy az *eddiginél nagyobb lendülettel* kell előrehaladnunk azoknak az alapvető mai feladatoknak a megoldásában, amelyeken múlik a jövő terveinek megvalósítása. Különösen sok *huzavona és indokolatlan ellenállás fékezi az egyes ipari üzemek és a fővároshoz nem kötött intézmények Budapestről való áthelyezését*. Ez pedig az új ipartelepítési politika gyorsütemű megvalósításával együtt *szinte önmagában eldőnti*, hogy hosszú időn keresztül fennmarad-e még a főváros zsúfoltsága, sokáig tartósítjuk-e a nem kielégítő lakás- és közlekedési helyzetet, tovább szennyezzük-e a főváros levegőjét, vagy pedig a nagyszámú városrendezési és fejlesztési program *tervszerűen haladhat-e előre* a megvalósulás útján.

Follinus János