

Budapest multja, jelene és jövője

Budapest multja

Budapest lassan kétmillió ember otthona. Ez a szám önmagában is jelzi a méreteket és a feladatokat. Bármilyen szép is fővárosunk, bármilyen sokat tettünk is fejlesztéséért az elmúlt években, még évtizedek békés alkotó munkájára van szükség, hogy megszüntessük mai zsúfoltságát, lakáshoz juttassuk a rászorulókat, korszerű közlekedést, közműellátást teremtsünk minden lakójának.

Szeretjük Budapestet; sok vihart látott műemlékeit, panorámáját, szép ívű hidjait, a várost övező, jó levegőjű hegykoszorút. De akkor szeretjük igazán, ha tudunk dolgozni jelenéért, s merészen álmodni jövőjéről. Álmainkat tudatos tervekbe foglaljuk. A következő évek, évtizedek fokozatosan átalakítják fővárosunk mai szerkezetét — tudományos előrelátással, az igények és lehetőségek összegezésével készült tervek alapján.

A római hódítás befejezése után kezdődött az új város, az Aquincum építése, amely fontos bástyája lett a római világirodalom új tartományának, Pannóniának. Központja a katonai táborváros, a mai Óbuda területe volt. Az Aquincum néven ismert romok az úgynevezett polgárváros maradványai.

IV. Béla a tatárjárás után — felismerve a mai főváros területének kulcsfontosságú helyzetét —, központtá fejlesztette Budát. A tatárjárás után a mai Várhegyen épült fel az új vár, s ettől az időtől hívják a települést Budának, a hajdanit pedig Óbudának, amely akkor még jelentéktelen falu volt.

A középkori Buda fénykora Nagy Lajos és Mátyás király

uralkodásának idősza. Mátyás király idejében Buda Európa egyik legjelentősebb városa, több tízezer lakost számlált a mai Viziváros; Óbuda és a pesti Belváros már sűrűn beépített, bástyákkal és falakkal védett. Mátyás hatalmas palotát építtetett, amelyet olasz és magyar mesterek díszítettek, s amelyet megcsodáltak az akkori utazók.

Buda 1541-ben került török kézre, és kerekén 150 évig állott török uralom alatt. A város és lakossága rengeteget szenvedett a megszálló török seregektől és császáriak megújuló ostromaitól. Amikor az ostromló sereg visszafoglalta a várat, úgyszólván csak füstölő romokat talált.

A fejlődés lassan, nehezen indult. Főleg templomokat és kolostorokat építettek. A csekély számú lakosságot járványok és tűzvészek tizedelték. Az 1720. évi népszámlálás Budán és Óbudán 12 000. Pesten 3000 lakost jegyzett fel.

A város lakossága 1870-es időkben gyorsan növekedett. A főváros egyesítése idején 270 000 lelket számoltak Budapesten, a századfordulóra már 700 000 főlé növekedett a lakosság száma.

Az első világháború véget vetett a fejlődésnek. A főváros lakossága addigra megközelítette az egymilliót, de az építkezés üteme nagymértékben lelassult. A Magyar Tanácsköztársaság idején új munkás lakótelepek építését kezdték meg, a parkokat köztulajdonba vették, fürdők, könyvtárak, bölcsődék létesítését határozták el, tanulmányt készítettek a város fejlesztésére; a kezdeményezéseket azonban verbe fojtotta a Horthy-fasizmus.

Világváros nyomortanyákkal

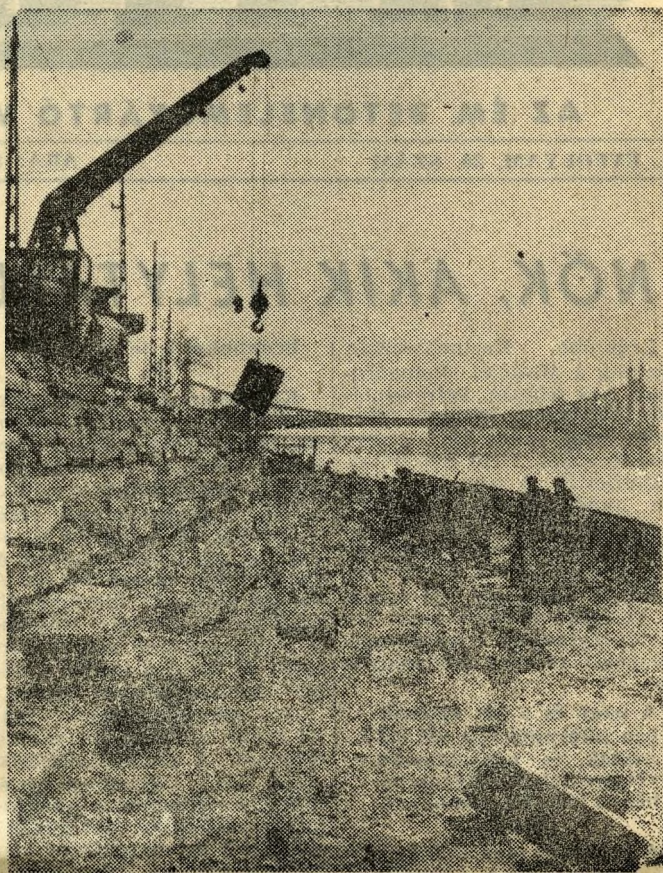


Bontásban a régi városrész

Az ellenforradalmi rendszer két és fél évtizede alatt csak a második világháborút megelőző konjunktúra lendítette fel a fővárosi építkezéseket. Az egész idősakra az egyoldalúság és spekuláció nyomta rá bélyegét. Igaz, hogy az új Lipótvárosban luxus bérházak a Rózsadombon villanegyedek is épültek, legjellemzőbb mégis a külvárosi nyomortelepek burjánzása, az egészségtelen bérkaszárnnyák sokasodása.

Mondhatná valaki, és joggal, minek hánytorgatjuk még mindig a múlt bűneit, foglalkozunk végre saját gondjainkkal, tennivalóinkkal. Van belőlük éppen elég. De éppen a mai gondok és tennivalók követelik a visszapillantást, mert a múlt magyaráz és figyelmeztet. Megsokszorozza a mai feladatokat! Hol tarthatnánk, ha más alapokról indulhattunk volna...

Egymás közvetlen szomszédságában találhatjuk a múlt legjellemzőbb ellentmondásait. Ime: az egykori Andrássy út fényűző palotasora és mögötte szinte szegénykezve húzódnak meg a Rumbach Sebestyén, a Dob, a Király és a többi szűk utca napfény nélküli épületei. A hajdani bérpaloták első pillantásra kétségtelenül gazdag és rohamosan fejlődő nagyváros képét kelthették az arra járóban — híven tükrözték a kor cinizmusát. A díszes homlokzatok mögött, az utcai fronton, korszerű, fényűző lakások — az udvari szárnyakban, az úgynevezett gangon, komfort nélküli szoba-konyhás otthonok, amelyek zömébe sohasem süttöt nap sugar.



Átéptik a Duna-part lépcsőjét

Pillantás a főváros jövőjébe

Csaknem kétmillió ember otthona Budapest. Korunk egyik sajátos vonása a rendkívüli nagyméretű városodás. A külföldi példák is ezt a tényt igazolják. A Szovjetunióban például 30 év alatt 564 új város keletkezett. A nyugati országokban is növekszik a városi lakosság aránya. A folyamatot előmozdítja az ipari koncentráció, a nagyvárosok vonzóereje, az élet ritmusa, a közlekedés fejlődése, Magyarország különösen a felszabadulás után növekedett a főváros és környékének lakossága 1960-ban elérte az 1,840 000-re, szűkebb környékével, 15 kilométeres körzetével együtt pedig 2,170 000 embert foglal magában, vagyis az ország lakosságának 21,7 százalékát.

A szocialista városfejlesztés egyik célja a lakótelep területek és az ipartelepülések elválasztása, a levegőt rontó üzemek fokozatos kitelepítése. Új üzemeket csak a fővárost körülvevő, mintegy 15—20 kilométer széles sávon kí-

vül lehet építeni, azokat az üzemeket pedig, amelyek fenntartása Budapesten indokolatlan vagy egészségügyi szempontból kifogásolható, vidéki központokba kell telepíteni.

A főváros lakosságának a száma a tervben előirányzott fejlődés figyelembe vételével, a következő két, két és fél évtizedben nem haladhatja meg a 2 millió 300 ezret, a környék lélekszáma pedig 311 ezerről, mintegy 550 ezerre emelkedhet. A város külső részein helyi központokat alakítanak ki, amelyek közművesítése sokkal gazdaságosabb, mint az új területeké.

A megújuló Budapest park- és erdőterületét megkészezzük, a gyógyfürdők környékén valóságos ligeteket ültetnek.

A Római-part, a Soroksári Duna-ág, Szentendre, Leányfalu, Göd, Horány, Dunaharaszti vidékét fürdő- és üdülőtérülletté a Pilisi hegyvidéket kirándulóvidékké fejlesztik.

Budapest és környékének általános városrendezési terve

A fasizmus általa hazánkra zúdított világháború óriási pusztulást okozott fővárosunkban. Sokan úgy vélekedtek, hogy évtizedek telnek el, míg a város kiheveri a háborús károkat. Ha azt nézzük, hogy a lakóházaknak csak egynegyede maradt meg, az ipari üzemek és az iskolák zöme elpusztult, akkor az aggályok nem voltak indokolatlanok. A dolgozó nép azonban szinte csodát művelve az újjáépítésben, nemcsak a romok helyreállítására jutott erő, nagy lakótelepek, kulturális intézmények épültek, s a peremközségek hozzácsatolásával közel kétmillió főváros keletkezett.

A bonyolult, összefüggő folyamat áttekinthetetlen megkönnyíti egyetlen példa, a Duna-part beépítése körüli vita. Sokan emlékeznek a Magyar Építőművészek Szövetségének és az Építészügyi Minisztériumnak a pesti Duna-part beépítésére és rendezésére kiírt pályázatára. Olvashatjuk a tervpályázat eredményeiről szóló sajtótudósításokat, s

visszaidézhetjük néhány gondolatát: az egyik pályázó a Lánchíd és az Erzsébet-híd közötti partszakasz parkosítását javasolja és a parkba sokemeletes szállodát képzel, az Erzsébet-híd és a Szabadság-híd közé pedig új hajóállomást tervezett, terasszal és sétánnyal; a másik terv szerint a Régi posta utca gyalogjáró üzletutcává alakul; a harmadik az északi szakaszon szállodasort, a délin diákszálló-tömböt tervez, méghozzá 95 méter magasat; a negyedik a 2-es villamost útfelszín alatti vasútként gondolja és a Vigadó téren összekapcsolná a földalattal; az ötödik a villamos mellett a közúti forgalmat is a föld alá süllyesztené, a rakpartot sétánnyá építené ki. Volt, aki azt mondta, hogy a Duna-korzót is nyissák meg a járműveknek, az alsó rakparton pedig rendszeresen, egyirányú közlekedést honosítsanak meg. Mások szerint jótételező hiba lenne, ha a Duna-korzót szabaddá tennék a járművek számára, maradjon csak csendes, nyugodt terepe a sétálóknak.

Gyorsvasút a föld alatt

Tekintsünk át röviden a közlekedés és a közművek korszerűsítésére vonatkozó elképzeléseket.

A főváros tömegközlekedésének gerincét az épülő gyorsvasúthálózat és a korszerűsített villamosvasúti hálózat összefüggő rendszere alkotja.

A terv legfontosabb része a most épülő kelet-nyugati mélyfekvésű gyorsvasút, majd a későbbi időben létesülő észak-déli irányú — részben a burkolat alatt vezetett — gyorsvasúti vonal. A kelet-nyugati irányú gyorsvasút Fehér út és Deák tér közötti szakaszát a kormány határozata értelmében 1970-ig üzembe helyezik, 1973-ig pedig elkészül a Fehér út—Déli-pályaudvar közötti szakasz. A Népstadionból a Rákóczi útig, a volt Divatcsarnokig, már összefüggően kész a két vonalalagút, s elkészültek

az állomásalagútak is. A kormányhatározat szerint nem a Népstadionnál, hanem a Kerepesi út és Fehér út kereszteződésénél lesz a végállomás. Ez már felszínen futó pálya lesz, innen ágazik el az a sín-pár, amely a földalatti új telephéhez vezet. Az egész földalatti, vagyis a kelet-nyugati vonal, 7 kilométeren szielt át a várost mélyvezetésű alagútban, 2 kilométeren át felszín alatti zárt vasbeton keretben, 1 kilométer pedig a felszínen. Összesen 10 kilométer hosszú lesz. A már elkészült Deák tér—Astória és a Rákóczi út—Népstadion közötti szakaszt a Duna alatti bújtatás követi, s a Blaha Lujza téri állomáson kezdődnek meg a munkák. Itt lesz a főváros leendő földalattiának egyik legforgalmasabb pontja, a Nagykörút és a Rákóczi út kereszteződésében.



Új lángmányosi házak

Budapest általános városrendezési terve a megvalósulás tükrében

Ha nagy vonalakban is, de megismerhetjük Budapest általános városrendezési tervének jelentőségét, a fejlesztés

összefüggését, az egész sokrétű, bonyolult folyamatot.

Nem kevesebbről van szó, mint az új társadalom igényeinek megfelelő, korszerű, szocialista jellegű, főváros kiépítéséről. Ebben a folyamatban felbecsülhetetlen értéket jelent a lakosság feltő szeretete, jó szándékú segíteni akarása.

Az általános terv évről-évre a szemünk előtt alakul valósággá. Gondoljunk csak az új lakótelepekre, a főváros immár korszerű, új városrészeire, a napfényes, egészséges lakásokra, vagy például a tervszerű foghíjbeépítések eredményeire, az óbudai Duna-parton, a Rákóczi úton, az Üllői úton, vagy a Mártírok útján — a sortatarozások nyomán megújított Nagykörútra, az új parkokra, ligetekre — köztük az újjászületett hajdani Vérmezőre, nem is beszélve a Római-partról, ahol szemünk előtt bontakoznak ki a kétmillió főváros százezer dolgozóját befogadó vízitepei.

Ami pedig a jövőt illeti, az előzőkben említették kívül a szakemberek mindennapi munkája a rendezési tervben előirányzott további feladatok elkészítése: a Józsefváros, a Ferencváros és Óbuda nagyszabású szanálása, a Viziváros és a belső Üllipótváros teljes kiépítése, továbbá a Kelenföldön, Békásmegyeren, Zuglóban és az Árpád-híd pesti hídfőjénél tervezett új, hatalmas lakótelepek előkészítése.

Csepelen például megépült a sporttelep és a csillagtelepi lakótelep, ahol mintegy 2500 új lakáshoz jutottak a nagy munkásvárosrészt dolgozói.

Budapest fejlődése jó úton halad.

Új bölcsőde a Budafoki úton. A felvételeket készítette: Hoffner Sándor építész-mérnök

